



De Buenos a Mar del Plata: Infraestructura vial, turismo y políticas de movilidad en la Argentina (1938-2000)

From Buenos Aires to Mar del Plata:
Road Infrastructure, Tourism
and Mobility Policies in Argentina
(1938-2000)

Valeria Gruschetsky*
Melina Piglia**

Palabras clave:

Automóviles

Obras públicas

Rutas turísticas

Infraestructura

Paisaje

Resumen

El trabajo aborda la historia de la “Ruta 2”, el principal camino turístico argentino que une la ciudad de Buenos Aires con el gran balneario nacional, Mar del Plata. Se enmarca en una perspectiva de historia del transporte y de las movildades. Desde esa mirada, las infraestructuras son entendidas como activas productoras de territorios, relaciones sociales y cultura, en tanto mediadoras de la vida social, económica, política y cultural. El artículo se concentra en tres momentos clave, con el objetivo de poner en relación infraestructura, tecnología automotriz, territorio, paisajes y experiencias de los turistas-automovilistas: la construcción de la ruta pavimentada a fines de la década de 1930, la masificación del uso de automotores y del turismo y el déficit vial entre los años 1960 y 1980; y, finalmente, la transformación de la ruta en autovía concesionada y provincializada, a finales del siglo XX.

Abstract

This paper deals with the history of “Route 2”, the main Argentine tourist road connecting the city of Buenos

* Doctora en Historia, profesora de Enseñanza Media y Superior en Historia y Licenciada en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras, UBA. Investigadora Asistente del CONICET en el Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología (IESCT-UNQ). Contacto: valeriaana@gmail.com

** Doctora en Historia, profesora de Enseñanza Media y Superior en Historia e investigadora Independiente del CONICET (UNMDP). Contacto: pigliamelina@gmail.com

Keywords:

Automobiles

Public Works

Tourist Routes

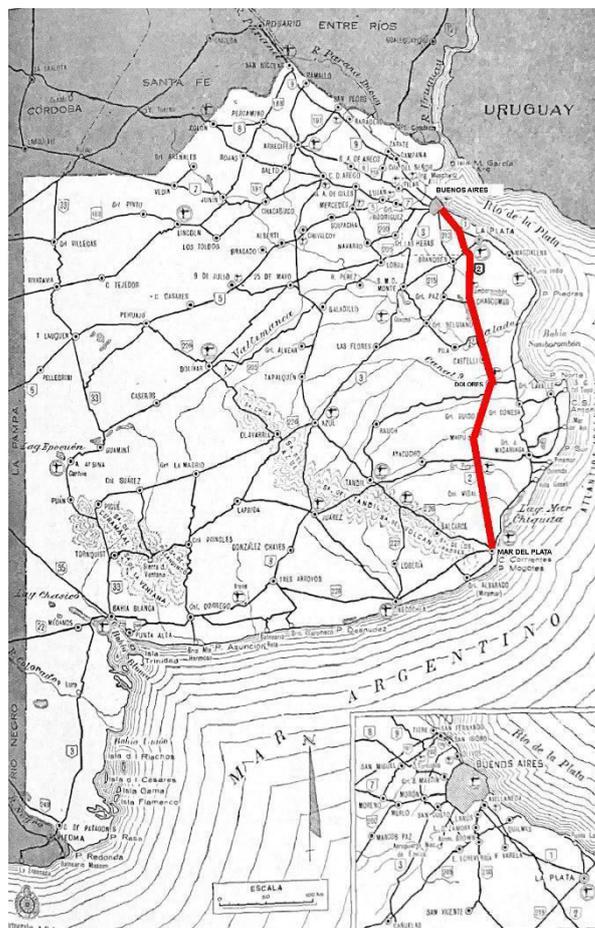
Infrastructure

Landscape

Aires with the great national seaside resort of Mar del Plata. It is framed within the perspective of the history of transport and mobility, which understands infrastructures as active producers of territories, social relations and culture, and as mediators of social, economic, political and cultural life. The article focuses on three key moments in order to interweave infrastructure, automobile technology, territory, landscapes and the motorised tourist experience: the construction of the paved road in the late 1930s; the massification of tourism and automobile use and the road deficit between the 1960s and 1980s; and finally the transformation of the road into a privately managed and provincialised highway in the late twentieth century.

En 1925 una caravana de turistas-automovilistas recorría, por primera vez, el camino entre Buenos Aires y Mar del Plata, el más importante balneario argentino, tras dos días enlazando caminos rurales y huellas, vadeando arroyos y ríos y siguiendo las vías del Ferrocarril Sud. Esa experiencia y las subsiguientes, junto con una serie de intervenciones a cargo de las asociaciones de automovilistas –que incluían desde la incorporación de señales y puentes precarios hasta la realización de planos amateurs–, fueron definiendo un camino que, a mediados de los años treinta, se consagrará en la planificación vial como la Ruta Nacional 2 (RN2). Se trataba de una ruta que conectaba, en forma lineal, la Capital Federal con la ciudad balnearia de Mar del Plata y que no traspasaba los límites de la provincia de Buenos Aires (Figura 1). Un camino local, en términos territoriales, que, debido a los intereses económicos, políticos y sociales, fue considerado uno de los caminos de mayor significación de la red nacional.

Figura 1. RN2 Mapa rutero de la provincia de Buenos Aires,destacando el trazado de la RN2



Fuente: Guía de Viaje de la Argentina. Zona Sur (ACA, 1956, p. 409).

El objetivo central del trabajo es realizar una reconstrucción histórica de la Ruta 2, uno de los principales caminos turísticos de la Argentina. Se busca analizar las transformaciones de esta infraestructura vial durante el período en que los vehículos automotores adquirieron relevancia y se establecieron como el medio predominante de transporte a nivel nacional. Asimismo, la particularidad de la Ruta 2 permite relacionar las políticas y prácticas viales con las políticas y prácticas turísticas, en consonancia con el desarrollo de la cultura del automóvil. Para ello, nos concentramos en tres momentos clave: la construcción de la ruta pavimentada y nacionalización a fines de la década de 1930; la masificación del uso de automotores y del turismo entre los años 1960 y 1980; y, finalmente, la transformación de la ruta en autovía concesionada y provincializada durante la década menemista (1990).

Lejos de resultar un tiempo muerto o un no-lugar, el viaje al balneario fue en sí mismo una experiencia turística (que incluía sus propios atractivos e hitos). La ruta construyó un tipo determinado de paisaje, asociado con actividades vinculadas al ocio y al es-

parcimiento en gran parte del trayecto. Experiencia y paisaje cambiaron a lo largo de las seis décadas que examina este trabajo, al ritmo de las transformaciones técnicas en los vehículos y en la infraestructura, pero también de la masificación del consumo de automóviles y del turismo de sol y playa en la segunda posguerra.

El trabajo se enmarca en una perspectiva de historia del transporte y de las movi- lidades. Desde esa mirada, las infraestructuras no cumplen una función de “soportes” pasivos, sino que son activas productoras de territorios, relaciones sociales y cultura, en tanto mediadoras de la vida social, económica, política y cultural; son entendidas como producto de políticas públicas, pero también como instrumentos que permiti- eron desarrollarlas.¹ Estas constituyen grandes sistemas sociotecnológicos imbui- dos de saberes científico-técnicos; son sistemas que articulan lugares distantes entre sí, suelen superponerse en el espacio formando redes, controlan y distribuyen flujos de diferente tipo (personas, información, mercancías, etc.), implican importantes transformaciones territoriales y ambientales, y son materialidades –a veces visibles y otras invisibles– que suelen ser durables en el tiempo gracias a la inversión, el man- tenimiento y la reparación.² Además, como ha señalado Brian Larkin, las infraestruc- turas, como por ejemplo las carreteras:

“(…) no son solo objetos técnicos, sino que también operan en el plano de la fantasía y el deseo. Son la encarnación de los sueños de los individuos y las sociedades, y los vehículos a través de los cuales esas fantasías se transmiten y se hacen emocionalmente reales.”³

La construcción de carreteras, en tanto obra pública, fue clave en la materialización de los discursos políticos modernizadores y progresistas que consolidaron a los Es- tados modernos en varios países de Latinoamérica durante las primeras décadas del siglo XX.⁴ Central en la integración de territorios extensos con topografías contras- tantes, como señala Michael Bess, este proceso involucró diferentes jurisdicciones y actores, transformó el territorio y creó diferentes tipos de paisajes producidos por el binomio carretera-automóvil. Zonas industriales, agrícolas-ganaderas o de consumo se combinaron con estaciones de servicios, paradores, restaurantes, hoteles ruter- os. Al mismo tiempo, la “naturaleza domesticada” por el camino configuraba imágenes

1 Ballent, Zunino Singh, Piglia, y Gruschetsky, 2024.

2 Graham y Marvin, 2001; Harvey y Knox, 2012; Nikhil, Gupta, y Appel, 2018.

3 Larkin, 2013.

4 Bess, 2017.

escenográficas para el disfrute de los conductores.⁵ En este contexto, el turismo también se erigió como práctica moderna legitimada por el Estado.⁶ Las carreteras turísticas se han convertido en los últimos tiempos en objeto de análisis para los estudios sobre el turismo,⁷ pero también para abordajes históricos y geográficos que han puesto el foco en los vínculos entre turismo, estatidad, territorio, paisaje, tecnologías e infraestructuras.⁸ En América Latina, algunos caminos en particular, como la Carretera Panamericana, han suscitado interés académico,⁹ mientras otros trabajos han explorado en términos más generales los vínculos entre caminos, turismo y política.¹⁰

Las carreteras turísticas desarrollaron una estética particular, ajustada a la nueva práctica del turismo en automóvil. De un lado, el modelo de las rutas escénicas buscó potenciar el paisaje a través del trazado de una carretera “pintoresca” que priorizaba las vistas, las ondulaciones naturales del terreno y la experiencia de viaje. Esta pretensión entraba en tensión con las demandas de eficiencia del camino (seguridad, velocidad, confort),¹¹ solo en parte resueltas en la forma del *parkway*, en el que la eficiencia se articulaba con un diseño deliberado en función de una experiencia re-creativa que revalorizaba el criterio paisajista de la carretera.¹²

La construcción del camino pavimentado entre Buenos Aires y Mar del Plata planteó, desde finales de los años 1920, una tensión similar.¹³ El proyecto que finalmente se realizó, el de la RN2, no era una ruta escénica costera ni un *parkway*; en cambio, priorizó la conexión rápida, segura y directa entre Buenos Aires y Mar del Plata. Sin embargo, la propia historia de los usos de la RN2 la reinserta en la lógica de los caminos turísticos. Este trabajo buscará estudiar cómo se *turistificó* esa ruta, de recorrido bastante monótono y con escasos atractivos naturales, una vez que su traza pavimentada se inauguró en 1938. Para ello, analizaremos tanto su construcción material como su dimensión simbólica. Aquí, la doble acepción que contiene la idea de paisaje permite articular la materialidad construida sobre el territorio con las representaciones visuales del mismo, vinculadas a las experiencias de los viajeros en los automotores.¹⁴

5 *Ibidem*.

6 Booth, 2014; Wolfe, 2010; Pastoriza 2011.

7 Otero, Timothy, Galí y Vidal-Casellas, 2023; Zuccarini y Rodríguez, 2024.

8 Butler y Szili, 2020; Mom, 201.

9 Ficek, 2021; Freeman, 2011; Urrutia Reveco, 2020.

10 Ballent, 2005; Bruno, 2003; Piglia, 2014; Rodríguez Buscia, 2023.

11 Kim, 2015.

12 Davis, 2008; Hall, 1996; Gruschetsky, 2017; Novick, 2011.

13 Piglia, 2014.

14 Silvestri, 2003.

A partir del entrecruzamiento y análisis de fuentes documentales (memorias de Dirección de Vialidad, prensa; revista *Caminos*, revista *Carreteras*, *Revista de la Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*, prensa periódica, etc.), material gráfico (mapas, fotografías) y material fílmico, proponemos reconstruir los tres momentos señalados de la ruta para dar cuenta de su transformación material (de camino de tierra a autovía), así como también de los cambios en las formas de gestión y regulación y en las prácticas y representaciones de la RN2.

La primera etapa. Del camino de tierra a la ruta pavimentada

El primer momento comienza con esa caravana de turistas-automovilistas organizadas por el Automóvil Club Argentino (ACA), que se aventuró a recorrer en automóvil el camino desde Buenos Aires a Mar del Plata en 1925, siguiendo las vías del tren. El Club lo había recorrido previamente y relevado en un plano que, de alguna manera, había puesto en existencia el propio camino.¹⁵ En los años siguientes, el ACA lo fue dotando de una precaria, pero esencial, infraestructura: señales, una pasarela para el cruce del río Samborombón y casillas camineras que proveían de combustible, repuestos y refugio a los viajeros, en un contexto de automóviles con poca autonomía y propensos a pinchaduras y desperfectos mecánicos. Hasta la pavimentación de la ruta, entre 1935 y 1938, a pesar de que el camino estaba bastante frecuentado y bien mantenido, el viaje continuó siendo desafiante: se recorría de día, llevaba más de diez horas y varios tramos se convertían en pantanos ante la menor lluvia. Pocos automovilistas se arriesgaban a emprender solos la travesía, por lo que el ACA organizó, desde 1927, un servicio semanal de “coches piloto” que guiaban a la caravana de turistas-automovilistas.

La década del 1930 fue un período de importante avance de la intervención del Estado en la sociedad y en la economía. Se sucedieron gobiernos liberales en materia económica, pero conservadores en lo político, y el fraude electoral fue un elemento más o menos constante, aunque con variaciones según los distritos y los momentos. En ese marco, la obra pública se transformó en una fuente importante de legitimidad política, al construir una imagen de gobierno ejecutivo, eficaz, y políticamente neutro que se superponía a la del gobierno corrupto y basado en la manipulación de las elec-

15 Fundado en 1904 el ACA llegó a ser en la primera mitad del siglo XX el club de automovilistas más grande de Latinoamérica. Se dedicaba a promover el uso recreativo y deportivo del automóvil, lo cual incluía también al turismo en automóvil. En los años veinte y treinta asumió la promoción del automovilismo y de la vialidad como parte central de su misión pública (Piglia, 2014, pp. 27-52).

ciones y la intimidación política.¹⁶ Respecto de la política vial, se inauguró una etapa de desarrollo decidido y sistemático de una red nacional de carreteras, caracterizada por la centralización de la planificación de las obras viales, el aporte de nuevos recursos económicos y una gestión técnica centralizada y relativamente autónoma, con la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en 1932.¹⁷

El camino entre Buenos Aires y Mar del Plata se incluyó en el primer plan nacional de obras de la DNV. Se trataba de un camino local, pues no salía de los límites de la provincia de Buenos Aires; sin embargo, la DNV justificaba su construcción con recursos nacionales, porque unía a la capital nacional con el principal balneario del país, que era además un puerto pesquero y en el que se construyó un elevador de granos; la ruta podía permitir abaratar el costo de flete de productos agropecuarios. Mientras unos señalaban que “los caminos debían hacerse para transportar trigo y no para transportar vagos”, otros defendían al turismo como negocio.¹⁸

La obra resultaba, además, una vidriera muy conveniente para que la DNV exhibiera su gestión, ya que sería recorrida por gran cantidad de automovilistas. La Ruta 2 no solo era un objeto técnico que resolvía una serie de necesidades concretas de circulación; en el camino pavimentado que prometía llevar con seguridad y velocidad al gran balneario nacional se proyectaban, en el sentido que plantea Brian Larkin, deseos y afectos profundamente políticos:¹⁹ el orgullo de formar parte de la modernidad (modernidad que también incluía la práctica del turismo) y la potencia y eficacia del gobierno conservador (que se legitimaba fundamentalmente en la obra pública). En ese marco, su construcción se puso en marcha rápidamente, a pesar de que la DNV priorizaba la realización de caminos de bajo costo con el objetivo de integrar todo el territorio nacional.²⁰ Se estableció su construcción mediante un convenio especial entre la Dirección y la provincia de Buenos Aires: la DNV financió la pavimentación de la mitad norte de la ruta, desde Florencio Varela hasta Dolores, mientras la Provincia asumió la construcción de la sección Dolores- Mar del Plata, con fondos de la ayuda federal²¹ y algunos recursos provinciales. El tramo norte, hasta Dolores se inauguró en febrero de 1938; el otro tramo, fue inaugurado en octubre del mismo año (Figura 2).

16 Ballent y Gorelik, 2002.

17 Piglia, 2014, pp. 142-152.

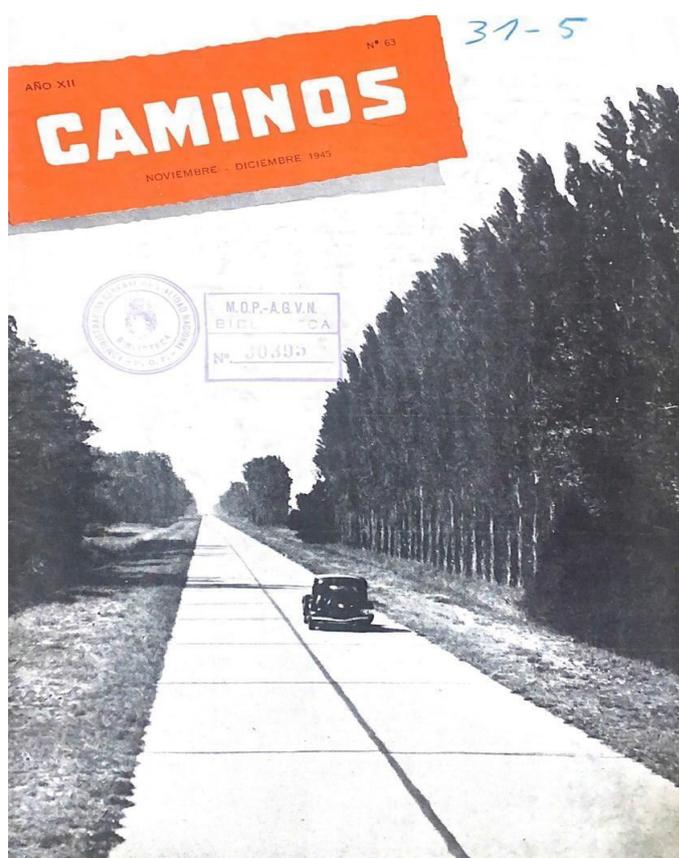
18 Ledo, 1936, p. 199.

19 Larkin, 2013.

20 Gruschetsky, 2024.

21 La ayuda federal provenía del Fondo Nacional de Vialidad y la gestionó la DNV.

Figura 2. RN2 tramo Dolores-Mar del Plata



Fuente: revista *Caminos* N° 63, 1946.

A partir de la inauguración de la RN2, se multiplicaron los arribos en automóvil a Mar del Plata, mientras en la temporada 1935-1936 solo un 18% de los viajeros llegó a la ciudad en automóvil, más del 50% lo hizo por ese medio en la temporada 1940-1941.²² La ciudad, que había sido un pequeño balneario de elite en sus orígenes, atravesó desde los años veinte un proceso de “democratización” de su turismo, sumando crecientemente sectores menos encumbrados, que llegaban al balneario por períodos más breves.²³

La RN2 era un camino doble mano bastante directo, que seguía las vías del tren y que privilegió la seguridad y la velocidad sobre otros aspectos. Si bien tenía cierto trata-

22 La cantidad de turistas que llegaban a Mar del Plata se triplicó en esos años: pasaron de 121.276 en 1935-36 a 376.893 en 1940-41 (Pastoriza, 2011, p.276). Disponemos solamente de cifras de arribos a Mar del Plata en automóvil y ómnibus en temporadas estivales y no de datos sobre la circulación en la ruta; sin embargo, dado que Mar del Plata era el destino final y principal de la ruta, esos datos son un buen indicador del crecimiento del tráfico en la RN2.

23 Pastoriza y Torre, 2019; Pastoriza, 2011.

miento paisajístico, sobre todo a partir del arbolado y la proyección de algunos recreos a la vera del camino (Figura 3). Se diferenció de aquellos otros en donde las vistas y la topografía creaban un paisaje atractivo, la imagen canónica del camino turístico.²⁴ La RN2 tuvo algunos espacios parquizados, pero estos se vincularon, más con la seguridad de una ruta domesticada, que con la conformación de un paisaje escénico para el disfrute del conductor: creaban lugares de descanso, en una ruta que, con los autos de la época, llevaba unas ocho a diez horas transitarla (Figura 4). Las estaciones de servicio del ACA (en Samborombón, Dolores, Pirán y luego en Chascomús), evolución de las casillas camineras tras el convenio entre el ACA e Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) en 1937,²⁵ ofrecían, además, instalaciones para el descanso, servicios de buffet, sanitarios, combustibles, repuestos, gomería, teléfono y auxilio mecánico.²⁶ Al ACA se le sumaron otros actores que brindaban también auxilio mecánico en temporada: así, la *General Motors* (GM),²⁷ desde los años 1950, asistía a los autos de su marca a lo largo de la RN2 (Figura 5). A medida que los vehículos ganaron en autonomía, se consolidaron dos paradas clásicas en la ruta: Chascomús, en cuyas inmediaciones estaban la confitería Atalaya (1942), famosa por sus medialunas, y el restaurante *Ca-ballito Blanco* junto a la estación de servicio del ACA, en Dolores, a mitad de camino.

24 Booth, 2014.

25 El ACA firmó con YPF, la petrolera estatal, un provechoso convenio de exclusividad para la venta de los productos fiscales; implicaba un crédito en productos gracias al cual el Club pudo construir una red nacional de decenas de estaciones de servicio en muy pocos años (Piglia, 2014, pp. 165-188).

26 *Automovilismo*, 10-1951, p.4.

27 En la Argentina, en las primeras décadas del siglo XX, se instalaron plantas de montaje de las principales automotrices norteamericanas; la producción local de automóviles comenzó recién a comienzos de los años cincuenta y despegó, como se verá, con las políticas desarrollistas de finales de la década.

Figura 3. Acondicionamiento de las cabeceras de puentes y playas de estacionamiento y descanso en el camino Dolores - Mar del Plata.



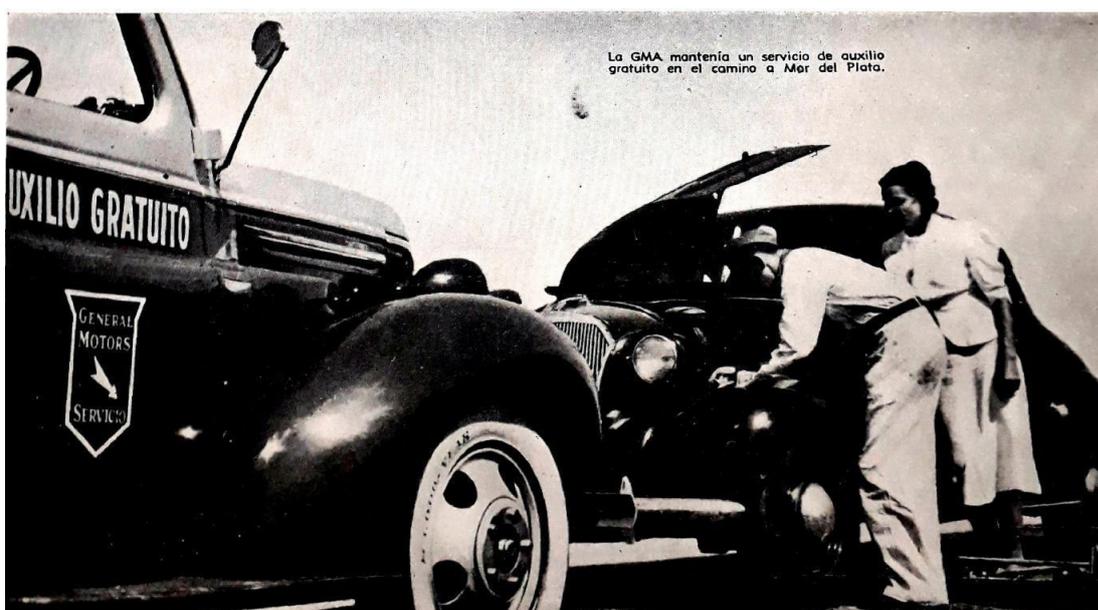
Fuente: Caminos N°26, 1938.

Figura 4. Una parada de descanso en la Ruta 2, el automóvil es un Chevrolet Master Deluxe Town Sedan 1938. En los años de 1950.



Fuente: Foto familiar de Hernán Mundo. Fotos de familia,
<https://www.lacapitalmdp.com/contenidos/fotosfamilia/fotos/12354#comments>

Figura 5. Auxilio mecánico GM en RN2.



Fuente: Noticioso GMA N°18 1950.

La llegada de turistas a Mar del Plata en automóvil en los veranos se duplicó entre las temporadas de 1940-1941 y 1950-1951, cuando alcanzó a los 400.000 pasajeros, y llegó al medio millón hacia finales de la década.²⁸ El proceso de democratización del turismo, que había comenzado en el balneario a mediados de la década de 1920, como ya se ha mencionado, se acentuó en los años treinta y cuarenta cuando, además de la movilidad social ascendente, se sumó la posibilidad de vacacionar en automóvil y surgieron nuevos balnearios atlánticos al norte de Mar del Plata. El acceso a estos nuevos y pujantes balnearios se realizaba muchas veces recorriendo la RN2 pavimentada hasta Dolores y, desde ahí, conectando con el más precario “camino de la costa” (que luego sería la ruta provincial 11). De este modo la RN2 funcionaba, por lo menos desde los años cincuenta, como “ruta vertebral” de la costa bonaerense, de la que partían luego los diferentes “desvíos”.²⁹ Quienes recorrían la ruta pertenecían todavía mayoritariamente a los sectores medios y altos; sectores medios más modestos y turistas de los sectores trabajadores se sumarían a partir de las políticas de turismo obrero y social del peronismo (1945-1955).³⁰ El arribo de pasajeros en ómnibus se

28 Pastoriza, 2011.

29 *Clarín*, 6 de febrero de 1958.

30 Elisa Pastoriza (2011, pp. 199-238) ha señalado los límites de la llegada de obreros a Mar del Plata durante el peronismo. El turismo sindical se centró sobre todo en Córdoba y tuvo un desarrollo todavía incipiente en Mar del Plata; los sectores medios fueron los que pudieron aprovechar mejor las políticas de democratización del bienestar que volvían más accesible el turismo (desde el aguinaldo y la mejora de los salarios, a la ley de propiedad horizontal, que estuvo detrás

multiplicó por 3,6 en la primera década y se duplicó en la siguiente, alcanzando para 1960 un número muy similar al de las llegadas en automóviles.³¹ El incremento de la circulación de automóviles obedeció en parte, también al fin, en 1947, de las restricciones a la importación de automotores y a la venta de combustibles (racionados desde la Segunda Guerra Mundial).

Con el crecimiento del tráfico aumentó el número de accidentes, y la tragedia vial comenzó a ser parte habitual de las crónicas periodísticas. Los accidentes se debían a los pasos a nivel ferroviarios sin barreras, a lo estrecho de la calzada y de sus banquetas y al mal estado de la ruta, que desde su inauguración había tenido escaso mantenimiento.³² Los pavimentos de hormigón y otros elementos de la ruta (como las luminarias) se deterioraron por el paso del tiempo y el uso incrementado. La inflación, un problema novedoso para la economía argentina de entonces, encareció la obra vial y repercutió negativamente en el mantenimiento de la RN2; eso se combinó con la mayor austeridad de las finanzas oficiales a partir de la crisis de 1952. Las revistas técnicas señalaban, además de los problemas infraestructurales, la temeridad de los conductores, especialmente los inexpertos, quienes “al salir en busca del descanso se parecen a los galgos de estancia soltados para el ejercicio diario”.³³

Los ingenieros viales habían propuesto en 1952 una solución ambiciosa: construir un camino alternativo a la RN2 dedicado al turismo. Existía la idea “de hacer de la gran ciudad balnearia un centro de reposo también en los meses de invierno, adecuados como pocos para el verdadero descanso”³⁴ y que, si se ofreciera el acceso a través de una supercarretera de “lujo”, ese deseo se haría posible. En el fondo, este proyecto buscaba separar los tráficos que la RN2 existente articulaba: el flujo de turistas y el de camiones que transportaban producción agropecuaria.

“Pero Mar del Plata necesita su camino, casi diríamos que necesita su camino de lujo, una nueva ruta en el interior de la provincia de Buenos Aires o por la costa, como una manera de ir formando un rosario de balnearios en el Atlántico, que ve aparecer nuevas ciuda-

del boom de los departamentos y de las segundas residencias en la costa) (Pegoraro, 2020).

31 La cantidad de turistas totales se multiplicó por 2.6 en la década de 1940 y por 1.3 en la de 1950. En la temporada 1959-1960 llegaron en total 1.303.052 turistas de los cuales el 72% lo hicieron en automóviles y ómnibus (Pastoriza, 2011, p. 276).

32 *La Nación*, 29 de diciembre de 1953 y 4 de abril de 1954.

33 *Caminos* N°126, 1953, p.3.

34 *Caminos* N°109, 1952, p.3.

des constantemente, por el loteo de amplios terrenos y porque es indudable que las playas se suceden superándose en belleza.”³⁵

El proyecto de ruta alternativa retomaba, en parte, la idea –que había estado presente en el debate en torno a la RN2 en los años treinta– de pavimentar el “camino de la costa”, que enlazaba los nuevos balnearios atlánticos fundados desde mediados de los años 1930. Ese camino partía de La Plata –ciudad capital de la provincia y ubicada a 50 km de la Capital Federal– y llegaba hasta Mar del Plata, en un trazado construido en un tramo en conchilla y el otro en tierra, transformándose en un “riesgoso paseo”.³⁶ La propuesta de la “supercarretera” se proyectaba entre la RN2 y el camino costero, con la posibilidad de acercarlo a la costa (Figura 1). Un camino destinado al turismo y a comunicar a todos los balnearios atlánticos que se estaban multiplicando. Según el administrador de Vialidad Nacional, sería “la ruta del futuro (...) con la vista al mar y la sucesión de balnearios”. Esta carretera tan espectacular se debería realizar mediante el sistema de peajes.

El proyecto de la nueva ruta elaborado por la DNV tomaba, además, como antecedente un proyecto provincial del ingeniero José María Bustillo, ministro de Obras Públicas durante la gobernación de Fresco en la provincia de Buenos Aires (1936-1940), quien había propuesto la construcción de una supercarretera –de 100 m de ancho– de Buenos Aires a La Plata y de allí “(...) a la costa, como una manera de anticiparse al porvenir brillante de las ciudades existentes y de las que se crearan frente al mar”.³⁷ En 1954, la Ley N° 14 385 estableció un financiamiento especial para la construcción de caminos y autopistas nacionales. Gracias a él, Vialidad Nacional comenzó obras de mejoramiento del pavimento de hormigón entre Buenos Aires y Dolores, así como otras reparaciones menores,³⁸ aunque no llegaron a realizarse obras mayores.

El golpe de Estado de 1955, que puso fin al gobierno peronista, sin embargo, restó impulso a la inversión pública en infraestructura. Para 1957, el notable mal estado del camino de Mar del Plata a Buenos Aires condujo por entonces a la Administración

35 *Caminos*, N° 110, 1952, p.5.

36 El camino de la costa no parecía reunir las características para ser una ruta escénica de turismo: discurría a unos 10 km de la costa atlántica y, en la mayor parte de su trazado, el terreno plano hacía imposible ver el mar desde él. Cuando se lo pavimentó, entre los años 1960 y 1970, se acercó el trazado al mar (Bruno, 2003).

37 *Caminos* N° 110, 1952, p.18.

38 *Caminos* N° 143, 1954.

General de Vialidad Nacional (AGVN)³⁹ a planificar una serie de obras de ampliación, repavimentación y construcción de banquetas; algunos trabajos, en el tramo Buenos Aires-Dolores, comenzaron a ejecutarse a comienzos de ese año.⁴⁰ Los técnicos e ingenieros de la AGVN habían planificado esa modernización teniendo en mente una proyección de crecimiento del tránsito del 2,4% anual entre 1955 y 1980.⁴¹ Nuevamente, en la planificación de esos trabajos (y en su ritmo) aparecía el problema del enorme encarecimiento (por vía de la inflación) de la obra vial. Solucionar el otro problema, el de la conducta individual de los conductores, requería una regulación más estricta por parte de la policía de la provincia de Buenos Aires, que era la que tenía jurisdicción sobre el control del tráfico en la RN2 (que atravesaba su territorio). Existían limitantes presupuestarias: en la policía provincial se advertía que no le sería posible incrementar la cantidad de agentes destinados a la vigilancia de la ruta.⁴²

1960-1980: el automovilismo de masas y la ruta de la muerte

Las tensiones en torno de la RN2 a las que se hizo referencia en el apartado anterior fueron preludio de un proceso mucho más expansivo del número de turistas y de automotores, que desbordaría las proyecciones que los propios técnicos de vialidad, como señalamos, habían hecho en 1957⁴³. En el marco de la consolidación de un desarrollo industrial orientado al mercado interno y estimulado por políticas públicas, entre 1964 y 1974 la economía argentina entró en una fase expansiva: el PBI creció a tasas promedio altas (5%) y también lo hizo el PBI per cápita (3,9%), lo que se tradujo en un proceso de movilidad social ascendente y de expansión del consumo de masas. Esto incluyó una mayor comercialización de automóviles, así como un mayor acceso al tiempo libre, a las actividades recreativas y al turismo. Esto fue posible gracias al impulso de la industria en general y de la automotriz en particular a partir de las políticas económicas del gobierno de Frondizi (1958-1962), que tuvieron cierta continuidad a pesar del clima de inestabilidad político-institucional causado por la proscripción del peronismo en la vida política durante el periodo.⁴⁴

39 La DNV se transformó en AGVN durante el gobierno peronista.

40 *Caminos*, N° 168, 1957, p.26.

41 *Caminos*, N° 171, 1957, p.21.

42 *Automovilismo*, N° 400, 1957, p.3.

43 *Caminos*, N° 171, 1957, p.21.

44 Plotkin, 2012.

Entre 1960 y 1970, el parque automotor creció un 212%, mucho más rápido que la población, y se triplicó una década más tarde.⁴⁵ Estos cambios estimularon ampliamente el turismo en automóvil, que vivió sus años dorados. En tren, ómnibus y, crecientemente en automóviles particulares, millones de turistas se lanzaban a las rutas, especialmente la RN2, en las temporadas estivales y en algunas otras fechas señaladas del año. Entre ellos había un número importante y creciente de trabajadores. En esta ampliación numérica y social del turismo operaron varios factores: el abaratamiento de los automóviles –favorecido por la aparición de modelos de gama baja y la venta de vehículos de segunda mano–, la mejora de los ingresos y, particularmente en los años setenta, la rápida expansión de la hotelería sindical y del turismo asociado, impulsado por la Ley de Obras Sociales de 1970, promulgada durante el gobierno de facto del general Juan Carlos Onganía (1966-1970).⁴⁶

En esta nueva coyuntura, la llegada de turistas en automóvil a Mar del Plata se triplicó entre las temporadas 1959-1960 y 1970-1971, y volvió a crecer un 30% entre esta última y la de 1972-1973, período en el que el turismo total alcanzó los 2,8 millones de visitantes, de los cuales el 57% se trasladó en automóvil.⁴⁷ Fueron los años de apogeo del turismo de “sol y playa” y de la Mar del Plata “de todos”, en la que se cruzaban turistas de todo el país y de todas las procedencias sociales.⁴⁸ Al incremento de los automóviles particulares que circulaban por la ruta se sumaba la expansión de los ómnibus, que mantuvieron una presencia estable a lo largo de estos años. En términos generales, entre 1950 y 1976, la proporción entre pasajeros que llegaban en ómnibus a Mar del Plata osciló entre el 30% y el 50% de los que lo hacían en automóvil.⁴⁹ A estos turistas se sumaron, en algunos tramos de la RN2, como ya se señaló, quienes se dirigían a los balnearios de la costa atlántica norte (más pequeños, más segregados en términos sociales y, algunos de ellos, más accesibles económicamente que Mar del Plata). La RN2 se consolidaba como el principal acceso vial a los balnearios de la costa

45 El gobierno de Frondizi sancionó, en 1958, la Ley N° 14. 780/58 de inversiones extranjeras y la Ley N° 14. 781/58 de promoción industrial a las que se le sumó al año siguiente el Decreto N° 3...693/59, conocido como “Decreto Automotor”, que estableció la producción de autopartes nacionales entre un 40% y un 60% y controles estrictos de integración nacional, entre otros ítems. A partir de su sanción, se presentaron veintitrés proyectos de radicación de plantas automotrices en el país y, en el término de dos años, pasaron de estar dos en funcionamiento, a once (Gruschetsky, 2025). Análisis de Kosacoff, Todesca y Vispo, 1991.

46 Pastoriza y Piglia, 2023.

47 Pastoriza, 2011.

48 *Ibidem*, 2023.

49 Pastoriza, 2011, p. 276.

atlántica bonaerense, pero al mismo tiempo comenzaba a evidenciar su incapacidad para absorber semejante volumen de automotores en circulación. El crecimiento del parque automotor y del “éxodo” de automovilistas a la costa en la temporada –y en momentos como la Semana Santa también– desbordó la capacidad de la ruta.⁵⁰

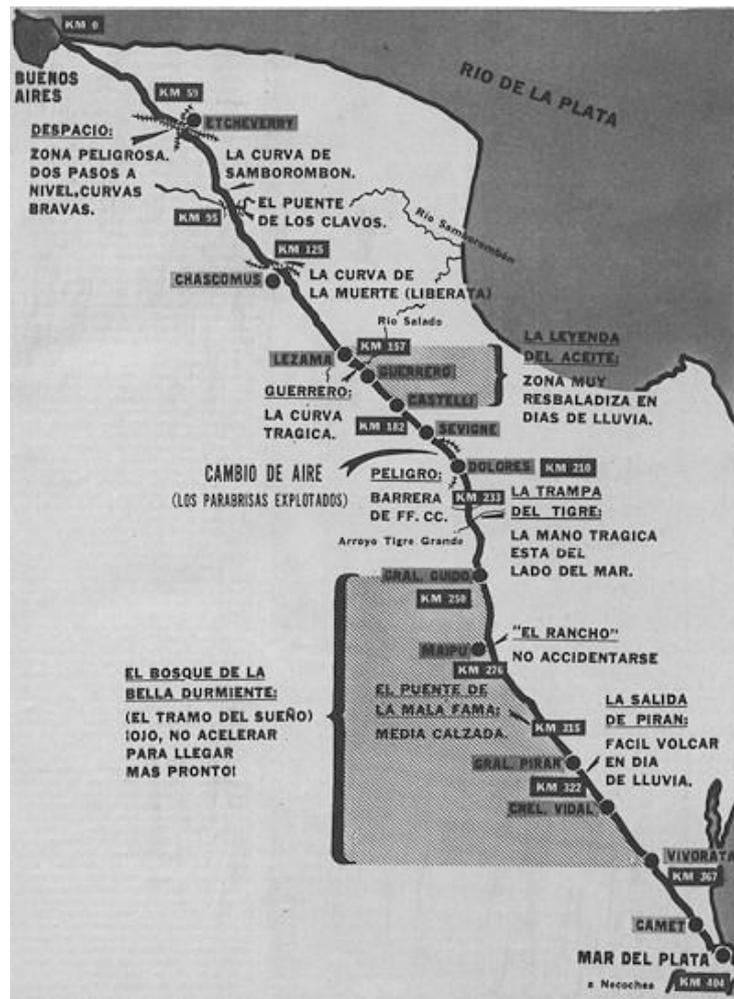
Los accidentes, en especial choques frontales y vuelcos, fueron cada vez más frecuentes y graves, y comenzaron a preocupar a las autoridades y a la opinión pública.⁵¹ Así, en marzo de 1966, la revista *Primera Plana* reportaba que se habían triplicado los accidentes entre la temporada 1965-1966 y la anterior. La RN2 se convirtió entonces en “la ruta de la muerte”, un paisaje jalonado por obstáculos y peligros: al salir de Buenos Aires, los pasos a nivel con poca visibilidad, las curvas peligrosas; más adelante, un tramo entre Lezama y Dolores de calzada resbaladiza que se atribuía a un mítico vuelco de un camión cargado de aceite, aunque, más probablemente, se debía al tipo de pavimento. Algunos de estos peligros adquirieron nombres floridos como “el bosque de la bella durmiente” (los últimos 150 km antes de llegar a Mar del Plata, en los que los conductores, cansados, solían quedarse dormidos y accidentarse)⁵²(Figura 6). Los accidentes aportaron a este paisaje del peligro en otro sentido: sus restos de metal retorcido se exhibieron en los costados de la ruta, en general a la entrada de los pueblos, como advertencia.

50 En parte como una forma de aliviar esta sobrecarga, a fines de la década de 1970, la provincia de Buenos Aires planificó una amplia mejora de la RP11, que conecta las ciudades de La Plata y Mar del Plata siguiendo la costa.

51 El problema excede a la RN2. Para 1982, la Argentina registraba 6000 muertos anuales en accidentes de tránsito, lo que le daba una tasa, proporcional a su parque automotor, un tercio más alta que la española, y el quintuple de la norteamericana (*Revista Autoclub*, 6-1982).

52 *Primera Plana*, 29/3/1996.

Figura 6. Mapa señalando los peligros y obstáculos de la RN2.

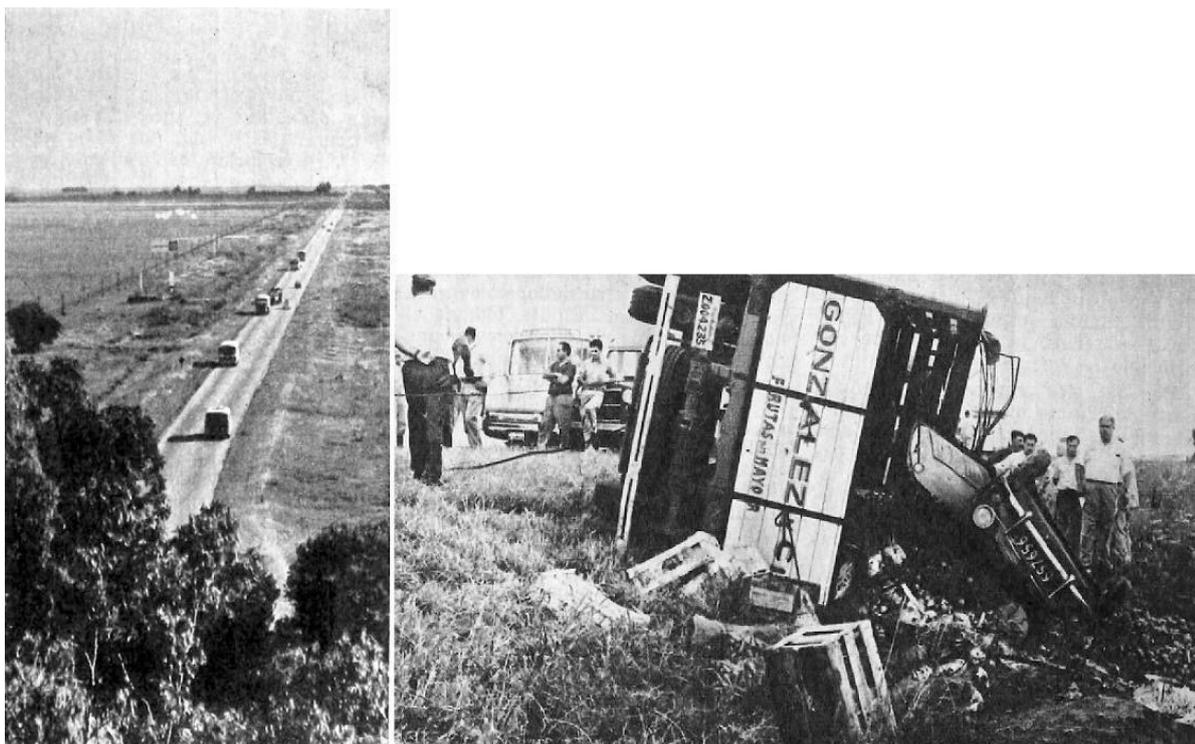


Fuente: “¡Prohibido suicidarse en Semana Santa!”.

Durante los años sesenta, aunque por momentos se discutieron algunas obras de más envergadura, solo se realizaron reparaciones y mejoras de la ruta: así, la “curva trágica” de Guerrero se repavimentó con un macadán más rugoso, luego de varios vuelcos de ómnibus, y en 1968 se pavimentaron las banquetas, que hasta entonces eran de tierra (Figura 7); unos años más tarde, en 1978, se aumentó su ancho de 1,25 m a 2,5 m.⁵³

53 Covisur, 2008.

Figura 7. RN2 con banquetas de tierra y accidente de vuelco al costado.



Fuente: “¡Prohibido suicidarse en Semana Santa!”.

Los diagnósticos de época, sin embargo, cargaban las tintas sobre el “factor humano”, en la responsabilidad individual del conductor, más que en los problemas de infraestructura: “el factor más aterrador del camino, lo que le ganó su mala fama, –señalaban a *Primera Plana* camioneros y choferes de ómnibus que trabajaban en la RN2– “no son ni sus curvas ni sus puentes, ni sus zonas patinosas, sino los turistas”.⁵⁴ La expansión del parque automotor y la vitalidad del mercado de automóviles de segunda mano multiplicaron el número de conductores inexpertos que se lanzaban a las rutas. Esta situación también puso al descubierto la falta de control y regulación estatal en materia de seguridad vial.⁵⁵

Un oficial de la policía caminera señalaba la dificultad de trasladar los saberes de la conducción en la ciudad al más desafiante manejo en ruta; saber tomar una curva cerrada o cuando sobrepasar a un vehículo, calculando la distancia de quienes venían por la mano contraria, resultaba particularmente complicado. El desafío se volvía aún más intenso de noche, cuando la información disponible eran las luces, y se agravaba si el vehículo circulante tenía focos dañados (estaba “tuerto”).⁵⁶

54 *Primera Plana*, 29 de marzo de 1966.

55 del Cueto y Bess, 2018.

56 *Ibidem*.

Las prácticas de los automovilistas-turistas reflejaban también el desconocimiento de las reglas de seguridad vial. La carga inadecuada de sombrillas, coches de bebés, mantas, colchones, reposeras y valijas en los techos de los autos –otra práctica habitual– desbalanceaba los vehículos, que podían volcar. No controlar el estado de las cubiertas antes de salir, beber alcohol y comer copiosamente antes de hacerse a la ruta, beber café y distraerse al conducir, abrazar al acompañante y tomar el volante con una sola mano –señalaba el chofer de micro Francisco Daidone– eran prácticas habituales y llevaban a accidentes: “Yo les prohibiría viajar de noche. Ellos van de paseo, uno está trabajando. Y hay que ver: el 80% no sabe andar”.⁵⁷

Por otra parte, la insistencia de las quejas sobre lo peligrosos que resultaban los automovilistas-turistas conduciendo de noche pone de relevancia la generalidad de esta práctica de viaje nocturno, impresión que las entrevistas que hemos realizado refuerzan: viajar de noche o de madrugada era una estrategia para acortar el viaje, procurando esquivar los embotellamientos que se producían de día, sobre todo en fechas clave como los cambios de quincena; también, para quienes viajaban con niños, era una forma de reducir las molestias del conductor y del acompañante, porque dormían durante el trayecto.⁵⁸ Además, se evitaban horas de mayor temperatura, en automóviles que frecuentemente no tenían aire acondicionado, algo solo disponible en los modelos más lujosos.

Los choferes de ómnibus y los camioneros, cuya presencia en las rutas se incrementó en esos años, protagonizaban también gravísimos accidentes, atribuidos a prácticas imprudentes (como beber alcohol o circular a gran velocidad) y, en otros casos, a prácticas empresariales, como el poco descanso o el escaso mantenimiento de las unidades (Figura 7). *Primera Plana* señalaba haber presenciado uno de ellos, que en este caso no dejó víctimas fatales y tuvo algunos rasgos de comicidad:

“(…) en el kilómetro 271, pleno Bosque de la Bella Durmiente, un carguero de la firma González y Compañía se tumbó de costado y volcó varias toneladas de manzanas cara sucia sobre un Fiat 600. Un matrimonio y una nena, pasajeros del automóvil, se ahogaban bajo el océano frutal. Veinte minutos después, cuando lograron rescatarlos, la señora estaba con principio de asfixia.”⁵⁹

⁵⁷ *Primera Plana*, 29 de marzo de 1966.

⁵⁸ Mónica, comunicación personal, 25 de mayo de 2023.

⁵⁹ *Primera Plana*, 29 de marzo de 1966.

La “epidemia” de accidentes estimuló el debate sobre el problema de la seguridad y la educación vial. Se buscó regular la conducta de los automovilistas a partir de la presencia policial y de la instalación de radares durante la temporada. Para 1966 eran 7 y actuaban de día, operando desde autos comunes parados en la banquina como si hubiesen tenido un desperfecto. “Los operadores envían por radioteléfono la descripción del vehículo infractor al destacamento más próximo: cuando pasa por allá, lo interceptan. Aparte de la multa, [el infractor] deberá esperar dos horas, como castigo suplementario por apurado”.⁶⁰ La presencia y el control provincial en las rutas a los balnearios se reforzó desde la temporada 1967 con el llamado “Operativo Sol”.⁶¹ Además, en los años setenta el ACA lanzó una campaña de prevención de accidentes de tránsito, que incluyó folletería y afiches en los que se daban consejos para evitar accidentes –como no conducir con sueño, no hacerlo luego de comer una comida pesada o beber alcohol– y se llevó a cabo una difusión exhaustiva de las normas de tránsito vigentes (Figura 8).

En 1983, el asunto tomó mayor envergadura; en el marco de la promulgación de una nueva ley de tránsito, aún bajo el gobierno de facto, la idea de la “seguridad vial” incluyó por primera vez a los peatones, además de los conductores, como parte del problema. Si bien la ley entró en vigencia en diciembre de 1983 –ya con el gobierno constitucional–, su componente represivo y, a pesar de promover la educación vial, hizo que fuese derogada en junio de 1985.⁶²

Figura 8. Campañas de prevención de accidentes del ACA.



Fuente: Autoclub 83 y 89, 1976 y 1977.

60 *Ibidem*.

61 Se trataba de un dispositivo policial especial que funcionaba (y funciona aún) durante el verano, inicialmente en la RN2 y, a fines de los años 1970 en otras rutas “de turismo” de la provincia, como la que llevaba a la localidad serrana de Tandil (Calandrón y Oleastro, 2019).

62 Gruschetsky y del Cueto, 3 de junio de 2023.

Más allá de los peligros, la propia experiencia del viaje en la ruta se volvió bastante incómoda, sobre todo en los períodos álgidos de la temporada de verano o los fines de semana largos. La masividad y el desborde de la infraestructura podían transformar un viaje que en los años cincuenta duraba unas seis horas, en uno que durara más de diez: el causante, la temida “congestión”. Si sucedía un accidente o un incidente (un auto que sufriera un desperfecto), el flujo de vehículos se detenía por kilómetros (Figura 9A y 9B). La fragilidad de muchos de los automóviles en circulación agravaba este problema. Carlos recuerda que los automóviles de los que disponía en los años setenta y ochenta, de gama baja y usados, se llegaban a romper dos o tres veces en un mismo viaje a Mar del Plata.⁶³ La congestión, a su vez, podía tener efectos sobre las máquinas que complicaban aún más la circulación, como el recalentamiento del motor o la descarga de las baterías producto de las detenciones prolongadas. En ese marco, los “operativos” estivales de auxilio mecánico, motorizados por asociaciones civiles y empresas, ganaron protagonismo. *General Motors* actualizó sus servicios de asistencia en ruta, poniendo en marcha en la década de 1960 el “Operativo Gauchada”,⁶⁴ en el que sus *pick-ups* blancas asistían a los conductores en apuros “sin distinción de marcas” (Figura 9C). Por su parte en 1976, el ACA puso en servicio motocicletas para el auxilio veloz en caso de desperfectos menores y, en 1978, los famosos “ángeles amarillos”: automóviles (Dodge 1500 y Renault 12) tipo rural que también podían arreglar algunos problemas y, de ser imposible, transportaban a los pasajeros de los automóviles auxiliados en ruta, con su equipaje, a sus hogares o destinos vacacionales (Piglia, en prensa).

Ante el déficit vial que comenzaba a resultar patente en la RN2 y el malestar social asociado, se evidenciaba la tensión que esta carretera generaba como infraestructura. En términos de Larkin, coexistían los discursos oficiales triunfalistas que exaltaban el desarrollo –especialmente en la segunda mitad de los años sesenta– y el avance tecnológico, representado por máquinas modernas como los veloces Torino, con las experiencias de una circulación lenta o detenida y la constante amenaza de la fatalidad vial, lo que revelaba una modernización fallida o incompleta.⁶⁵

63 Carlos, comunicación personal, (s/f).

64 “Gauchada” refiere, en Argentina, a un favor desinteresado.

65 Larkin, 2013.

Figura 9. A y B. La RN2 con tránsito detenido denominada como “la ruta de la muerte”, 1967/75. C. Auxilio Mecánico de la GM.



Fuente: **A)** Revista *Gente*, 1975. Calomarde, Ruben (12 de febrero de 2023). [Publicado en Facebook]. Grupo “Historia de Mardel”; <https://www.facebook.com/photo/?fbid=5949752811757063&set=gm.757217142697977&idorvanity=367990084954020>; **B)** *La Capital*, Fotos de Familia 196; **C)** *Clarín* 10-1-1967.

Sin embargo, la RN2 conjugaba esos malestares, temores y frustración, con otros sentidos: ligados al juego y al goce. La experiencia del viaje por la RN2 implicaba también placeres, además del relativo al destino final del viaje, que en el caso de los turistas era el tan deseado descanso en la playa. La cercanía de la ruta con los pueblos que atravesaba y las necesidades de vehículos, conductores y pasajeros fueron configurando

a lo largos de los años un universo de negocios, prácticas recreativas y sociabilidades en torno del camino. Moteles y hosterías, parrillas, restaurantes y confiterías, áreas de descanso y estaciones de servicio se convirtieron en hitos que configuraron un paisaje que, si bien carecía de las características de una ruta escénica, terminó por vincularse con la experiencia turística. Varios de estos lugares funcionaban además como paradores de las empresas de ómnibus, que, hasta los años ochenta, no contaban con sanitarios ni refrigerios a bordo. En La Posta (Dolores), por ejemplo, unos 150 ómnibus consumían unos 4500 sándwiches por día.⁶⁶ Algunos de estos lugares se convirtieron en muy esperados hitos del viaje, como el restaurante *Los Sauquitos*, famoso por sus sándwiches de jamón y queso (“pebetes”), *El Reloj*, que vendía 30 docenas de medialunas por desayuno en las temporadas, ambos ubicados en Dolores, o también la ya mencionada confitería *Atalaya*:

“Me acuerdo tan bien de esa época [años setenta]... ir a Mardel eran viajes de 8 o 10 horas. Además de lo lenta que era la ruta parábamos a desayunar en Atalaya, a almorzar en Dolores, era eterno jajaja mi papá siempre decía que ya el viaje era parte de la vacación.”⁶⁷

En *blogs* y grupos de *Facebook*, fotos antiguas de la ruta evocan memorias nostálgicas de quienes la frecuentaron en su juventud. En uno de ellos se publican fotografías actuales de un parador ruinoso, *El Cóndor*, en el km 112. Un usuario que acostumbraba a parar allí con sus padres en su viaje anual a San Clemente evoca con placer: “Con mis padres salíamos de Capital 5 am para ver el amanecer en la ruta y desayunar en el km 112, rumbo a la costa, todos los veranos. Hermosa experiencia con mis cuatro hermanos y mi papá y mamá... Cafeteras altas de acero, tazones de loza, medialunas increíbles.”⁶⁸ Las paradas “gastronómicas” formaban una parte central (y ansiada) de los goces de la RN2.

66 *La Nación*, 10 septiembre 2001.

67 “Abigail (@Costanera Sanber”). (12 de febrero de 2022). [Publicación de Facebook] Facebook.

68 Hernán (2 de marzo de 2023) [Comentario en la entrada del blog “La hostería fantasma”]

Figura 10. Publicidades gigantes en forma de cartón de cigarrillos en el puente sobre el ferrocarril km 128, años 1970.



Fuente: Sanjorge, H. (31 de marzo de 2024). Historias Perdidas y Encontradas Bs. As y Argentina [Publicación de Facebook]. Recuperado de bit.ly/HistoriasPerdidasyEncontradasBsAsyArgentina.

Si este paisaje “turístico” o del goce recreativo de la ruta, como vimos, se construyó con paradas de descanso y establecimientos icónicos, también le dieron forma las publicidades a la vera del camino, algunas de las cuales duraron décadas y se esperaban con ansiedad: unos enormes cartones de cigarrillos anunciaban la cercanía de Chascomús (¡y de Atalaya!) (Figura 10), mientras una bombilla de luz *Phillips* gigante, era la señal de que Mar del Plata estaba ya a pocos kilómetros. Estos paisajes, representaciones y experiencias contribuyeron, tanto como la cinta pavimentada y sus peculiaridades, a producir a la Ruta 2 como lugar turístico.

1990: De la ruta a la autovía

Para los años ochenta, la cuestión del déficit vial estaba muy clara. En 1989 se consideraba que el 35% de la red (que totalizaba 213 870 km de caminos) estaba en muy

mal estado.⁶⁹ Según el director de la Asociación Argentina de Carreteras (AAC), la causa de la declinación de la red era el desfinanciamiento provocado por un cambio en la distribución del impuesto a los combustibles: en 1970, el 65% de la recaudación correspondía a vialidad (DNV y direcciones provinciales). En 1980 los porcentajes de distribución se habían invertido: a vialidad se le asignó sólo el 28,93% de lo recaudado.⁷⁰ Si bien los años de la última dictadura (1976-1983) registraron una activa –y controvertida– obra pública, la RN2 no fue objeto de obras de envergadura, siendo la mayor de ellas, como se mencionó, la ampliación de las banquinas. La crisis económica de los años finales de la dictadura y de los años que siguieron, redujeron la capacidad del Estado de realizar esas grandes inversiones. La ruta se vio crecientemente recargada, además, en un contexto que combinó el deterioro del sistema ferroviario⁷¹ y del parque automotor⁷² con el sostenido éxodo de turistas cada verano.⁷³ Los problemas de circulación se veían agravados por otro fenómeno que conducía a atascos y accidentes: el envejecimiento del parque automotor en el marco de la crisis –la edad promedio de los automóviles se duplicó en los años ochenta respecto de la década anterior–.⁷⁴

Desde la perspectiva planteada por el director de la AAC, la solución vendría a través de la participación de capitales privados que se beneficiarían de la explotación de los corredores viales de mayor circulación vía peajes.⁷⁵ La coyuntura económica crítica

69 *Carreteras*, N° 132, diciembre de 1989.

70 El deterioro del sistema se agudiza cuando se crea el Fondo Nacional para la Infraestructura del Transporte a comienzos de la década de 1970; la participación de la DNV en el monto del impuesto a los combustibles se redujo al 22,7%, y continúa profundizándose en los años 80 (Serafinoff, 2007).

71 Cierre de algunos ramales y privatización y precariedad en los servicios de otros, como la línea a Mar del Plata, como parte de las políticas de corte neoliberal aplicadas en el gobierno de Carlos Menem (1989-1999).

72 El crecimiento del parque automotor se volvió mucho más lento a causa de la crisis económica. En los años setenta había crecido un 7,6%, solo lo hizo un 3,1% en la década siguiente (Bil, 2011, p.111).

73 El turismo en la costa atlántica sufrió modificaciones cualitativas. El número total de turistas que llegaron a Mar del Plata continuó en ascenso: a lo largo de la década de 1980 fueron alrededor de 2,5 millones de turistas por año, alrededor de un 1.5% de ellos en automóviles y ómnibus (Municipalidad General Pueyrredón, 1981 y Secretaría de Turismo, 1995). Sin embargo, la composición social cambió, ya que los sectores más acomodados tendieron a dejar Mar del Plata como destino en favor de balnearios como Villa Gesell, Pinamar o Cariló o de destinos internacionales (Mertens y Piglia, 2024, p. 236).

74 Bil, 2011, p. 111.

75 El sistema de peajes se había discutido (y desechado) en los años treinta y en los cincuenta,

de 1989, habilitó la implementación de una remodelación neoliberal del estado y la economía durante el gobierno de Carlos Menem (1989-1999). La ley de reforma del Estado de 1990 permitió el cobro de peajes para la construcción de caminos por parte de concesiones privadas, a lo que se sumaron el mantenimiento de obras previamente construidas con fondos públicos⁷⁶. El sector privado se incorporaba como actor decisivo en los asuntos públicos, aunque la regulación seguía quedando exclusivamente en manos del Estado. En esa coyuntura, la Ley de Peaje N° 17.520 de 1967 se pondría en vigencia 25 años después.

La RN2 fue parte de los 19 corredores viales concesionados a empresas privadas a través de la implementación del peaje por un periodo de doce años mediante el decreto 2.039/90. El proceso de privatización de la explotación de la ruta sumó otro cambio: a poco tiempo de ser concesionada a capitales privados (*Covisur S.A.*), se suscribió un contrato por el cual la Nación se la transfería a la provincia, a la vez que el gobierno nacional se hacía cargo de la continuación y finalización de las obras de la autopista Buenos Aires-La Plata.⁷⁷ La ex RN2, ahora autovía provincial 2 (RP2), se bautizó como “Autovía Juan Manuel Fangio”.

El 1 de diciembre de 1990 comenzaron a funcionar las cabinas de cobro de peaje, que se convertirían en hitos de la ruta, nuevos artefactos de su paisaje.⁷⁸ A lo largo de la RP2 se instalaron dos, en los kilómetros 90 y 273. Empero, a poco de firmada la concesión se modificaron los términos: ya no alcanzaba con el mantenimiento y mejoramiento de las condiciones de transitabilidad; la ruta debía ser renovada para acomodar el enorme volumen de tránsito estacional y mejorar la comodidad y seguridad, con el fin de reducir la altísima tasa de mortalidad en accidentes. El 12 de diciembre de 1992 se firma un nuevo convenio entre el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dr. Eduardo Duhalde, y el presidente del consorcio, Ing. Néstor Alesso, para transformar la RP2 en una autovía de dos trochas de circulación por calzada. La obra se terminó a principios de 1999.

La autovía era el corredor troncal más importante de la zona sudeste, ya que empalmaba directamente con la Autopista La Plata-Buenos Aires, y eso aseguró que tanto

y fue habilitado en 1967 (Ley N° 17.520) como instrumento para financiar grandes obras como la autopista Buenos Aires-La Plata y el camino a Mar del Plata por la costa. Recién tuvo algunas aplicaciones en los años ochenta, en la realización de las autopistas urbanas 25 de Mayo (AU1) y Perito Moreno (AU6).

76 Serafinoff, 2007.

77 *Clarín*, 16 de noviembre de 1990.

78 *Clarín*, 19 de noviembre de 1990.

la provincia de Buenos Aires como la empresa recuperarán con creces, vía peaje, el capital invertido.⁷⁹

La autovía transformó las formas de viajar. Además de las cabinas de peaje, se construyeron otros hitos de la ruta: las llamadas “islas de servicio” (Figura 12), tres en toda la autovía; construidas dentro de la propia ruta entre las dos manos y con amplios estacionamientos, combinaban estaciones de servicio con negocios de comida rápida y permitían al automovilista no “salirse” del camino para abastecerse de combustible, comida, agua para el mate o ir al baño. En la circulación pública de la obra, el cobro de peaje palidecía frente a todo lo que la nueva autovía ofrecía: seguridad, confort y el disfrute de una serie de servicios tales como “postes SOS”, “móviles de servicio”; “radio FM”, “tachas reflectivas” y “asistencia mecánica médica”; (Figura 11). Además, en las cabinas de peaje se entregaban gratuitamente una guía turística con información para el viaje y unos beneficios denominados “Rutachecks”, para utilizar durante la temporada veraniega.

Figura 11. Publicidad de la nueva autovía 2 y sus servicios.



Fuente: Revista Carreteras N°141, 1993.

79 Carreteras N° 140, 1993, p. 27.

La autovía estaba en consonancia con otras transformaciones profundas: desde cambios en las políticas públicas que afectaron el desarrollo de Mar del Plata como destino turístico –alentando el turismo de escapadas de alta gama–,⁸⁰ hasta la renovada expansión del consumo de automóviles, tras la instalación de la convertibilidad,⁸¹ sin dejar de mencionar, además, la crisis final del ferrocarril, que consagró definitivamente el transporte automotor de carga y pasajeros en la Argentina. Este creciente número de automóviles sufrió además una profunda transformación técnica: los nuevos vehículos que se sumaron a la circulación eran mucho más veloces y aerodinámicos, tenían mayor autonomía y sufrían menos desperfectos y requerían carreteras adecuadas para desplegar sus nuevas capacidades. Eran también más estables y seguros, y contaban con aire acondicionado y cabinas silenciosas, confortables y con menos vibración; aunque obligaban a un mayor confinamiento (el cinturón de seguridad se volvió de uso obligatorio y se incorporó –no sin dificultades– a los hábitos de los automovilistas).

Los autos suplieron las desventajas de la inmovilidad con nuevos entretenimientos, desde los estéreos hasta la reproducción de películas en la cabina. Las experiencias placenteras y confortables de los paradores, se volvieron experiencias de confort *dentro* del auto, en un viaje “corto” (de cuatro o cinco horas, a veces menos). Los ómnibus de larga distancia también se llenaron de confort (desde baños hasta televisores y refrigerios) y eliminaron las paradas intermedias. Salvo algunas excepciones, como Atalaya, *Ama Gozúa* o el restaurante del ACA en Chascomús, los paradores y restaurantes del costado de la ruta –y muchas estaciones de servicio– perdieron clientes y cerraron sus puertas. El borde de la ruta se llenó de ruinas.

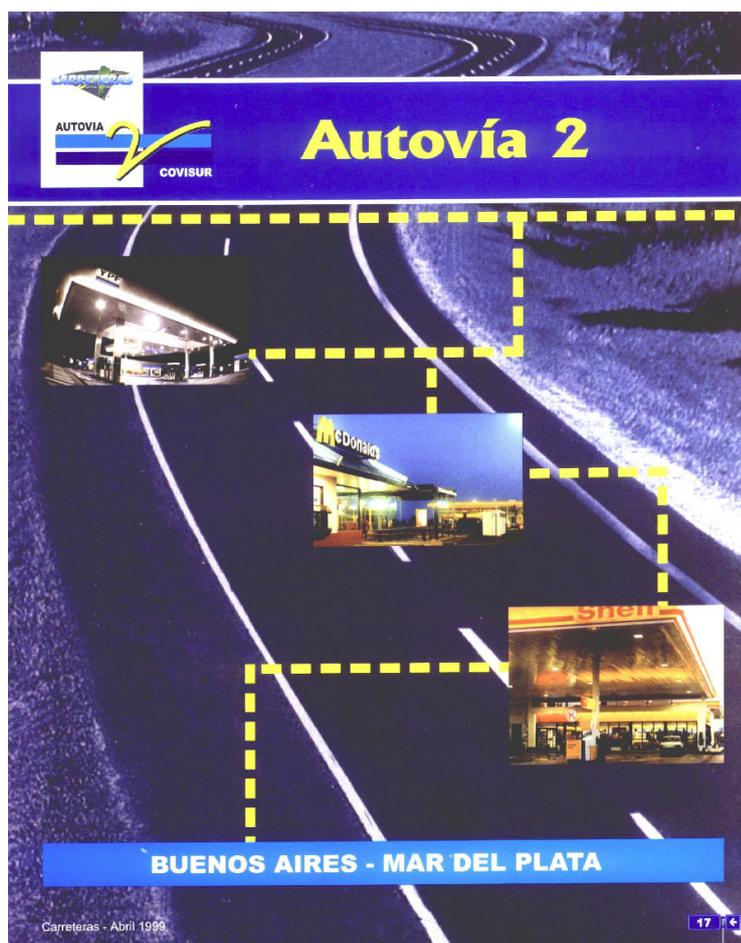
Una señal de estos cambios puede verse en un programa de televisión que se volvió muy popular en esa década: *Trip* (producido por Cuatro Cabezas), que se estrenó en junio de 1999 y transcurría en la autovía 2, comenzó a emitirse a los pocos meses de su inauguración. Basado en un programa italiano, consistía en el viaje de dos figuras famosas a bordo de una camioneta a lo largo de la nueva autovía. El eje de la propuesta era la charla surgida entre la dupla durante el recorrido, pero esta actividad solo era posible en una vía que posibilitase seguridad y confort a lo largo del trayecto. *Trip*

80 En ese marco, por ejemplo, se amplió el número de feriados –en 1988 algunos se habían trasladado a los días lunes (Ley N° 23.555/1988) y la lista fue ampliada en 1995 (Ley N° 24.445/1995)– y a mediados de la década de 1990, se construyeron los primeros hoteles de cinco estrellas en Mar del Plata (Mertens y Piglia, 2024, pp.235-244).

81 El parque automotor pasó de 2,2 millones en 1990 a 6,99 en 2004; también disminuyó su antigüedad, aunque se mantuvo muy por encima de los niveles de los años setenta (Garzón y Berniell, 2006, p. 25).

evidenciaba además el acortamiento de tiempos de viaje; las paradas a lo largo del trayecto se habían reducido a una o a ninguna y las islas permitían paradas cortas, que no alteraban el recorrido (Figura 12). El programa se convirtió así en una poderosa publicidad de la autovía y de las nuevas formas de viajar en ella; reeditaba de manera diferente el placer del viaje rutero.

Figura 12. Fotomontaje de la Autovía 2 con detalles de los servicios que ofrece la ruta.



Fuente: Revista *Carreteras* N°156, 4-1999.

En sintonía con estos cambios en el campo de las infraestructuras, se desarrolló una decidida política de seguridad vial a partir de la realización de campañas de prevención y concientización, a lo que se sumó mayor regulación y control en las rutas.⁸² En 1992 se sancionó, mediante el decreto 692/92, el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte, en el cual se hizo obligatorio el uso de cinturón de seguridad. Además, se suscribió un convenio de compromiso entre la DNV y ACC –al que luego se sumó YPF en 1993– para la edición y publicación de folletos promocionales de educación vial,

⁸² del Cueto, 2018.

que tuvo como protagonista a una familia tipo de clase media en la cual uno de los hijos era “Anteojito”, un personaje de revistas infantiles del ilustrador García Ferré. Además de las escuelas, las cabinas de peaje y las estaciones de servicios en las rutas más transitadas fueron algunos de los nodos de distribución de los folletos, particularmente durante la temporada de verano cuando los establecimientos educativos se encontraban en receso. En ellos se abordaban diferentes temas: así, por ejemplo, el referido al viaje en ruta se ilustraba con la familia usando los cinturones de seguridad, el auto cargado con una sombrilla en el portaequipaje, y se recomendaba la “revisión del auto antes de salir de vacaciones”⁸³(Figura 13).

Figura 13. Campaña de Seguridad Vial. DNV, ACC, YPF.



Fuente: Revista *Carreteras* N°149, 10-1996.

Estas políticas llevadas adelante desde el Estado nacional, tomaron fuerza de ley cuando, en 1994, se sancionó una nueva ley de tránsito. Yendo más allá del decreto, la ley modificaba el artículo referido al otorgamiento de licencias, fijaba las reglas de circulación y sumaba la regulación de los requerimientos técnicos de los vehículos, incluyendo los dispositivos de seguridad en los automóviles (espejos retrovisores, cinturones, matafuegos, apoyacabezas, balizas).⁸⁴ Además, los operativos policiales en las rutas al balneario en temporada estival (Operativo Sol) también se reforzaron. A partir del 2001 se hizo hincapié en el control de la alcoholemia y las multas fueron más importantes.⁸⁵

83 *Revista Carreteras* N° 141, octubre 1993 y N°143, octubre 1994.

84 *La Nación*, 16 de diciembre de 1996.

85 *La Nación*, 4 de enero de 2001.

Reflexiones finales

La vida de la Ruta 2 como infraestructura comenzó, como se ha postulado, en 1920, cuando una serie de huellas y caminos locales se articularon en una “ruta” a la que se le proveyó de algunas precarias infraestructuras (desde la pasarela del cruce del río Samborombón a las casillas camineras). La primera gran transformación de esa infraestructura fue, por supuesto, la construcción de la RN2 pavimentada, que pareció abrir a todos (los automovilistas) el acceso al gran balneario. Se inauguró en la Argentina un período prolongado en el que el viaje se convirtió en una experiencia placentera, “domesticada” en términos de Gijs Mom,⁸⁶ al menos en las rutas troncales. Las décadas que siguen ponen de manifiesto un aspecto clave de la vida de las infraestructuras: el mantenimiento. Con un mantenimiento insuficiente, el uso fue transformando a la RN2 en una infraestructura desbordada, insuficiente y precaria.

El problema del déficit vial también debe ser leído como la contracara de las políticas virtuosas que se generaron como incentivo a la industria automotriz y al turismo masivo. En esos años (desde los años cincuenta a los noventa), la modernización de la ruta se planificó, pero solo se concretaron remodelaciones parciales: un ensanche en los años cincuenta, mejoras del pavimento, el ensanche de las banquetas y su posterior asfaltado. Este déficit de infraestructura puso en tensión, en el territorio, los discursos triunfalistas de la modernización y las políticas que impulsaron la modernización tecnológica y el consumo de masas en los años sesenta y setenta. El último hito en la vida de la Ruta 2 que este trabajo aborda es, por supuesto, la privatización de los años noventa y la transformación de la RN2 en la autovía provincial 2, junto con la implementación de un mecanismo para financiar el mantenimiento permanente, hoy nuevamente en riesgo.

Como se señaló, los accidentes de los años 1960 a 1990 en la vieja RN2 no obedecieron solamente al déficit vial. Se vincularon a un parque automotor en expansión que incluía un buen número de automóviles usados y de baja gama, muchas veces poco aptos para la circulación en ruta, que se rompían causando atascos y accidentes. En segundo término, los accidentes se ligaban con lo que podríamos llamar un déficit regulatorio: por un lado, la normativa insuficiente o escasamente conocida –como se señaló en el caso de la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad o de la prohibición de beber alcohol para los conductores–; por el otro, la falta de vigilancia en la ruta. En tercer lugar, las fuentes señalan un conjunto de problemas vinculados a lo que podríamos denominar la cultura de la ruta, que comprendía desde las prácticas alimenticias y de descanso de conductores particulares y profesionales, hasta los sa-

86 Gijs Mom, 2011.

beres incorporados sobre la conducción, de los que los automovilistas nóveles muchas veces carecían. Entre los años setenta y ochenta, tanto el problema de la regulación como el de la “cultura” de los conductores colocaron a la cuestión de la seguridad y de la educación vial en la agenda pública.

La masividad, además de incrementar los accidentes, operó sobre la producción de la ruta como lugar turístico. La RN2 había sido, desde sus orígenes, a la par que un camino para el transporte de producción agropecuaria, un camino turístico en el sentido más directo del término: conducía a turistas hacia el principal balneario. Sin embargo, en otro sentido no lo era: el recorrido en sí mismo ofrecía pocos atractivos naturales; no se trataba de una ruta escénica, sino que estaba rodeada por un paisaje monótono y si bien se hicieron algunas intervenciones paisajísticas a su vera, estas fueron mínimas. En rigor, fueron las prácticas desplegadas por los automovilistas en su interacción con la tecnología de los vehículos, la infraestructura y el territorio las que acabaron por producir un paisaje turístico. Incipientemente en los años cuarenta, más claramente en la década de 1960 y 1970, la ruta en sí se volvió un espacio de ocio turístico y de sociabilidad, cuando la masividad llevó a un viaje aún más lento y lleno de paradas que el de los años cuarenta. Los diferentes hitos que conformaban el viaje entre Buenos Aires y Mar del Plata –los paradores o recreos ruteros a la vera del camino y las estaciones de servicio– produjeron un paisaje nuevo, luego desarticulado por la autovía a partir del final del siglo XX.

Como se señaló, los años noventa (y el comienzo del nuevo siglo) implicaron una triple transformación. En primer lugar, en la multiplicación de los vehículos y en su modernización (mayor autonomía de funcionamiento, mayor velocidad, mayor confort y seguridad en su interior); en segundo lugar, la transformación de la infraestructura, con la autovía que promovía el flujo continuo de los automotores, y del rol del Estado en ella –de constructor a (laxo) regulador de los concesionarios–. En los relatos del siglo XXI sobre la experiencia en la autovía, el tiempo de traslado es lo que parece definir el éxito del viaje y determina, además, el disfrute de la experiencia de conducir. En 2017, un turista de fin de semana y cineasta registró su viaje por la autovía con una cámara *GoPro5*, exhibiendo su triunfo: haciendo paradas para comer y cargar combustible, tardó en llegar al balneario un poco más de cuatro horas.⁸⁷ En tercer lugar, se dieron una serie de transformaciones en las regulaciones de la circulación de automotores y en la capacidad y la voluntad del Estado de hacer efectivo su cumplimiento, a la par que se fueron dando algunos cambios en ciertos aspectos de la cultura de la conducción en ruta (por ejemplo, la aceptación creciente del uso de

87 Crónica del viaje a Mar del Plata en auto “*Time lapse*”. Blog del Viajero frecuente Sir Chandler, 2017.

los cinturones de seguridad), que impactaron en la reducción de los accidentes,⁸⁸ a pesar de que la cantidad de automovilistas se multiplicó ampliamente.⁸⁹ Estos cambios sucedieron, como se señaló, con el telón de fondo de otras múltiples y profundas mutaciones en los flujos del turismo nacional, a su vez producto de transformaciones de las políticas públicas y de los hábitos sociales y, por supuesto, de los vaivenes económicos de las últimas décadas.

En el presente, la vida de la Ruta 2 parece estar entrando en un nuevo capítulo, al parecer la contracara de lo sucedido luego de la inauguración de la autovía: el renacer de antiguos paradores y el surgimiento de nuevos hitos gastronómicos sobre la ruta, el resurgir de un viaje pausado y de la Ruta 2 como lugar de turismo. Se trata de un fenómeno producto, en parte, de la decidida regulación estatal de la velocidad (a partir de la instalación de múltiples radares y del cobro de fuertes multas), pero también de nuevas prácticas turísticas (el turismo de fin de semana, el turismo de cercanía, el turismo gourmet), fomentadas por políticas públicas como la multiplicación de los feriados y la creación de feriados puente, y por el impacto de las redes sociales y las prácticas sociales de imitación y de distinción.

Fecha de recepción: 1 de noviembre de 2024

Fecha de aprobación: 10 de marzo de 2025

Fuentes primarias

Prensa y revistas

Automovilismo, varios números.

Autoclub, varios números.

Caminos, varios números.

88 Por ejemplo, en 2018 murieron 28 personas en accidentes automovilísticos en autovías, mientras 112 personas fallecieron en accidentes en rutas nacionales y 95 en rutas provinciales (Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, 2018, p.18).

89 Las llegadas vía la RP2 crecieron un 35% entre el 2000 y el 2017, mientras los arribos en ómnibus, se mantuvieron relativamente estables en el periodo. En ese período el parque automotor se multiplicó, sobre todo entre el 2010 y el 2015 cuando creció un 50% (Mertens y Piglia 2024, pp. 245-246).

Carreteras, varios números.

Clarín, varios números.

La Nación, varios números.

Noticioso GMA, varios números.

Primera Plana, “¡Prohibido suicidarse en Semana Santa!”, 29 de marzo de 1966. Disponible en: <https://www.magicasruinas.com.ar/revistero/nacion/ruta-2.html>

Documentos institucionales y estadísticas

COVISUR (2008). Historia de la Ruta 2. Consultado el 12 de octubre de 2024, en: <https://web.archive.org/web/20081022223622/http://www.covisursa.com.ar/Texto/inicio13.htm>

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (2018). *Estadísticas de incidentes viales con fallecidos y lesionados*. Provincia de Buenos Aires.

Municipalidad de General Pueyrredon (1981). *Anuario estadístico municipal 1976-1980*. Mar del Plata: MGP.

Secretaría de Turismo, Municipalidad de General Pueyrredón (1995). *Arribos de visitantes*. Mar del Plata: MGP.

Entrevistas

Carlos, comunicación personal, 3 de junio de 2023.

Mónica, comunicación personal, 25 de mayo de 2023.

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.

Ballent, A. y Gorelik, A. (2002). “País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis”. En Cataruzza, Alejandro (dir.). *Nueva Historia Argentina, tomo VII, Los años treinta*. Buenos Aires: Sudamericana.

Ballent, A., Zunino Singh, D., Piglia, M., y Gruschetsky, V. (2024). *Infraestructura y Estado. Episodios de la modernización territorial argentina*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

Bess, M. K. (2017). *Routes of compromise: Building roads and shaping the nation in Mexico, 1917-1952*. Lincoln: University of Nebraska Press.

Bil, Damián. (2018). Los industriales automotores y La crisis de la década de 1980 en Argentina. *Revista de Economía del Caribe*, (21), 105-130.

Booth, R. (2014). Turismo, panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917-1931). *Historia (Santiago)*, 47(2), 277-311.

Bruno, P. (2003). Capítulo III - La humanización del paisaje. En P. Bruno y C. Mazza (eds.), *Construcción de paisajes: Transformaciones territoriales y planificación en la región marplatense, 1930-1965* (pp. 57-88). Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina: Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño.

Butler, G. y Szili, G. (2020). "Mediating technologies on the move: Tourists' automobilities through the Limestone Coast, South Australia". *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 25, 369-381.

Calandrón, S. y Oleastro, I. (2019). "Proximidad, saturación policial y vacaciones: Genealogía histórica y significados para los miembros de la policía de la provincia de Buenos Aires del «Operativo sol»". *Actas del XX Congreso Nacional y X Latinoamericano de Sociología Jurídica*. Santa Rosa, La Pampa.

Davis, T. (2008). The rise and decline of the American parkway. En C. Mauch & T. Zeller (eds.), *The world beyond the windshield: Roads and landscapes in the United States and Europe*. (pp. 35-58). Athens: Ohio University Press.

De La Fuente, F. (2023, 2 de marzo). "La hostería fantasma. El misterio del km 112". La lectora provisoria. Consultado el 1 de septiembre de 2023, en: <https://lalectora-provisoria.wordpress.com/2009/09/10/la-hosteria-fantasma/#comment-199666>

del Cueto, C. y Bess, M. K. (2018). Seguridad vial. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos Clave para Los Estudios de Movilidad en América Latina* (pp. 171-178). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos.

del Cueto, C. (2018). Ordenar el tránsito. Leyes y regulaciones de tránsito en la República Argentina 1936-1994. *Pasado Abierto*, 4(8).

Ficek, R. E. (2021). La carretera del Darién, el Estado panameño y los pastos sin historia (1971-1977). En V. Gruschetsky, M. Piglia, y D. Zunino Singh (eds.), *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica* (pp. 123-144). Buenos Aires: Teseo.

Freeman, J. B. (2011). La Carretera Panamericana, el circuito del Caribe y el turismo norteamericano en México y Cuba, 1898-1961. *Conferencia Movilidad, historia y turismo en Chile y México*. Ponencia presentada en Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH) y el Posgrado en Estudios Latinoamericanos, UNAM, Universidad Nacional Autónoma de México.

Garzón, J. M. y Berniell, I. (2006). *Los últimos 40 años de la producción automotriz ¿Radiografía de una industria argentina?* Buenos Aires: IERAL.

Giucci, G. (2018). Viaje. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 197-206). Buenos Aires: Editorial Biblos.

Graham, S., y Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.

Gruschetsky, V. (2024). Rutas y avenidas en la construcción de una política vial nacional, 1920-1943. En A. Ballent, D. Zunino Singh, M. Piglia, & V. Gruschetsky, *Infraestructura y Estado. Episodios de la modernización territorial argentina*. (pp. 161-223). Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

Gruschetsky, V. (2025). “La conformación del acceso norte como corredor industrial (1950-1960). Una mirada en perspectiva histórica del espacio vial y el área de influencia.” *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, 16.

Gruschetsky, V. (2017). Construir la frontera de la Capital Federal (1887-1941). *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*. Mario J. Buschiazzo, 47(2), 189-203.

Gruschetsky, V. y del Cueto, C. (2023). Tráfico urbano. En D. Zunino. Singh, P. Jirón, & G. Giucci (eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 285-297). Buenos Aires: Teseo.

Hall, P. G. (1996). *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo en el siglo XX* (trad. C. Freixa). Barcelona: Ediciones del Serbal.

Harvey, P. y Knox, H. (2012). The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities*, 7(4), 521-536.

Kim, J. (2015). Destiny of the West: The International Pacific Highway and the Pacific Borderlands, 1929–1957. *Western Historical Quarterly*, 46(3), 311-333.

Kosacoff, B., Todesca, J. y Vispo, A. (1991). *La transformación de la industria automotriz argentina: Su integración con Brasil: Versión preliminar*. Buenos Aires: CEPAL.

Larkin, B. (2013). "The Politics and Poetics of Infrastructure". *Annual Review of Anthropology*, 42, 327-343.

Ledo, E. L. (1936, marzo). El turismo y su influencia en la política caminera del país. *La ingeniería*, (737).

Mertens, V. y Piglia, M. (2024). "Modernización de la infraestructura y turismo: el caso del transporte aéreo y automotor en los arribos a Mar del Plata, 1992-2019". En Barbini, B., Bertoni, M. y Actis Di Pasquale, E. (eds.), *Investigación en ciencias económicas y sociales para el desarrollo sostenible. Aportes a los ODS*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.

Mom, G. (2011). Encapsulating culture: European Car Travel, 1900-1940. *Journal of Tourism History*, 3, 289-307.

Nikhil, A., Gupta, A. y Appel, H. (eds.). (2018). *The Promise of Infrastructure*. Durham, NC: Duke University Press.

Novick, A. (2011). La avenida más ancha del mundo. Política, arquitectura e imagen. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, (41), 133-154.

Otero, A.; Timothy, D. J.; Galí, N. y Vidal-Casellas, D. D. (2023). Los Caminos Históricos como promotores y protectores del Paisaje Cultural: Turismo y el Camí de Ronda en la Costa Brava. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 21(2), 255-270.

Pastoriza, E. (2011). *La Conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.

Pastoriza y M. Piglia (2023). *El apogeo de la ciudad de todos*. Mar del Plata: EUDEM.

Pastoriza, E. y Torre, J.C. (2019). *Mar del Plata: un sueño de los argentinos*. Buenos Aires: Edhasa.

Pegoraro, V. (2020). Mar del Plata: el primer boom de la propiedad horizontal, 1948-1960. *Estudios Del hábitat*, 18(1), 081. <https://doi.org/10.24215/24226483081>

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

Plotkin, M. (ed.) (2012). Argentina. Tomo 5, La búsqueda de la democracia, 1960-2000. Taurus: Fundación Mapfre.

Rodríguez Buscia, C. M. (2023). *Estado, viabilidad y turismo. Los casos de Salta y Tucumán (1930- 1955)* (Tesis de maestría). Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

Serafinoff, V. (2007). *El rol regulador del Estado en las obras viales concesionadas* (Maestría, Universidad de Buenos Aires). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Recuperado de http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-0153_SerafinoffV.pdf

Silvestri, G. (2003). *El color del río: Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes.

Sir Chandler (2017). "Crónica del viaje a Mar del Plata en auto: *Time lapse*". Blog del viajero frecuente. [Entrada de blog]. Disponible en: <https://www.sirchandler.com.ar/2017/06/cronica-del-viaje-mar-del-plata-auto/>

Urrutia Reveco, S. (2020). *Caminos, ensamblajes, circulación: La Carretera Austral en Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (Chile, 1973-1990)* (Tesis doctoral). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Wolfe, J. (2010). *Autos and Progress: The Brazilian Search for Modernity* (1st edition). Oxford: Oxford University Press.

Zuccarini, L. y Rodríguez, R. B. S. (2024). Potencialidad turística del paisaje: Identificación de Sitios de Interés Paisajístico en rutas escénicas. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 22(3), 539-559. Aprender 2017. Informe de Resultados. Chubut. 6to año Secundaria. Secretaría de Evaluación Educativa, Ministerio de Educación, Presidencia de la Nación