

Artículo en evaluación en *Journal of Tourism History*

## **El “despertar del turismo”: primeros ensayos de una política turística en la Argentina (1930-1943)\***

**Melina Piglia (UNMdP-CONICET)**

### **1. Introducción**

El viaje es un fenómeno social con una muy larga historia. El turismo es, sin embargo, una práctica moderna, que implica un desplazamiento con fines recreativos por un período acotado de tiempo. Distinto del veraneo aristocrático, supone como parte constitutiva la otra cara de la moneda, el trabajo. En la Argentina, el turismo surge, desde esta perspectiva, en los años veinte, ligado a la movilidad social ascendente, a la expansión del tiempo libre disponible y a la difusión de nuevos valores y prácticas. Es, fundamentalmente, turismo nacional: en parte imitando los veraneos de la elite, crecientes sectores medios argentinos comenzaron por esos años a viajar por el país.

Los destinos iniciales fueron los ya consagrados: Mar del Plata, la villa balnearia de agitada vida social y las Sierras de Córdoba, un lugar elegido para el descanso y la recuperación de la salud. Con la difusión del automóvil y la expansión de la red de caminos y de estaciones de servicio en los años treinta, aparecieron otras posibilidades. Emergieron así nuevos lugares turísticos con un público predominante de sectores medios, como los balnearios de segundas residencias en la costa norte de la provincia de Buenos Aires (Bertoncello, 1993; Bruno, 2002); también se desplegaron nuevas formas de practicar el turismo, como el camping, o el turismo centrado en el viaje en sí, el recorrido de rutas, vistas e hitos turísticos: un ejemplo de ello son los “raids” por el noroeste argentino, una región que comenzó a crecer como alternativa de turismo de invierno a fines de la década del treinta (Ballent, 2005; Piglia, 2008 (a)). A este turismo

---

- \* Este trabajo forma parte de mi tesis doctoral, defendida en la Universidad de Buenos Aires en julio de 2009 y realizada bajo la dirección de la Dra. Anahí Ballent, con financiamiento de una beca CONICET. Agradezco los comentarios de la Dra. Ballent y de los jurados, Rodolfo Bertoncello, Ana Virginia Persello y Fernando Rocchi. Partes de este trabajo fueron asimismo discutidas en el simposio “El turismo como instrumento de desarrollo económico y social en Iberoamérica (siglos XIX-XXI)”, en I Congreso Latinoamericano de Historia Económica, Montevideo, 2007.

de sectores medios que continuó profundizándose como fenómeno en los años cuarenta, cincuenta y sesenta, se le sumó, a partir del primer gobierno de Juan D. Perón (1945-1955), un turismo masivo de sectores medios-bajos y obreros, estimulado a través del turismo social y sindical y que se dirigió sobre todo a los destinos tradicionales de Mar del Plata y Córdoba (Pastoriza y Torre, 1999).

A la vez que se difundía como práctica, el turismo también fue, en las primeras décadas del siglo XX, construido socialmente como un asunto de bien público, resaltando sus beneficios pedagógico-patrióticos, higiénicos y/o económicos, para el individuo y para la colectividad (Piglia, 2008 (b)). La difusión de estas concepciones en la opinión pública y su encarnación en el Estado, condujeron a que el turismo fuera finalmente asumido como un actividad social que el Estado debía regular, promover e incluso organizar. Así, en la Argentina durante los años treinta, se dieron los primeros pasos, vacilantes, de una política turística. El Estado se preocupó entonces por mejorar la accesibilidad de los destinos turísticos tradicionales y procuró convertir nuevos espacios en lugares turísticos, a través de la construcción de hoteles, caminos y atractivos para los viajeros, tanto orientados a un turismo masivo, como en el caso de Mar del Plata, como dirigidos a captar un turismo de elite, como en el de la región de los Lagos, en la Patagonia andina (Ballent y Gorelik, 2002; Navarro Floria, 2008; Scarzanella, 2002). A la vez, tuvieron lugar los primeros intentos de regulación y organización de la actividad turística.

Si bien en el mundo las políticas turísticas han sido objeto de atención académica desde hace ya varias décadas, como parte de un interés más amplio por el turismo y por el propio Estado como campos de indagación (Baranowsky, 2007; De Grazia, 1981; Ory, 1994), en Latinoamérica este interés ha sido a la vez más reciente y más incompleto. La perspectiva dominante en los trabajos realizados ha sido, en general, la de la historia de las localidades turísticas y balnearios (Da Cunha 2002; Pastoriza y Torre, 1999) y han sido más bien excepcionales los trabajos generales sobre la política turística (Jacob, 1988; Pastoriza, 1999 (a y b)). Este trabajo se propone realizar un aporte en este punto, a partir de una mirada de conjunto de las emergentes políticas turísticas del estado central entre argentino entre 1932 y 1943.

## **1. El turismo como asunto público en los años treinta**

Para comienzos de la década de 1930, numerosos indicios dan cuenta en la Argentina del arraigo en la opinión pública de la concepción del turismo como una

“industria nacional”, capaz de llevar progreso y civilización a las regiones atrasadas y de fortalecer la unidad nacional.

La atención prestada por la prensa a la cuestión es una señal importante de que el turismo se había convertido en un tema público. Así, por ejemplo, la revista *El Hogar* le dedicó números especiales, celebrando el “despertar del turismo” gracias al cual “el pueblo argentino” estaba “en camino de descubrir el país argentino” (noviembre de 1931:3). En ellos se brindaba información sobre los lugares turísticos (incluyendo destinos poco frecuentados como el norte del país o los lagos del sur), se instruía sobre prácticas recreativas modernas (el camping, el turismo en automóvil) y se instaba a los lectores, un público de sectores medios, a hacer obra patriótica conociendo el país: “Conozca su patria: veranee!” (noviembre de 1931:26).

En Argentina, como en otros países americanos, la vinculación de paisaje y nación tenía una historia larga; lo novedoso en los años treinta era que esta apelación, que se dirigió a los sectores medios, se generalizó en la opinión pública e integró un cierto sentido común sobre el turismo. Más novedosa aún resulta la amalgama de esta consigna con la mirada del turismo como actividad económica y por lo tanto con el proceso de mercantilización de los lugares turísticos. Así, la emoción patriótica se ofrecía como uno de los atractivos a consumir, a través de una práctica previsible (el viaje de vacaciones por una o dos semanas), codificada y prefigurada por una pedagogía turístico patriótica que, en las páginas de guías y revistas, indicaba al turista qué y cómo mirar e incluso, a veces, cómo sentirse frente a ello<sup>1</sup>.

La otra novedad de los años treinta es que esta concepción encarnó también en la burocracia estatal y en las discusiones parlamentarias, derivando en la constitución del turismo como objeto de políticas estatales. Así, en el debate de la Ley Nacional de Vialidad, el diputado socialista Castiñeira defendió la importancia económica y social de la construcción de los caminos de turismo, que otros consideraban suntuarios, sosteniendo que el turismo implicaba un enriquecimiento espiritual porque “facilitar el conocimiento del país, apreciar sus necesidades, admirar sus bellezas naturales, conocer también sus miserias, tiene un hondo significado para nuestro progreso político y

---

<sup>1</sup> Así, por ejemplo, la primera guía de viaje publicada por el Automóvil Club Argentino señalaba a los turistas debajo del nombre de la localidad, la lista de los sitios de interés “Jesús María (...) ver: bosques de nogales y naranjos, restos de construcciones del siglo XVIII, ruinas donde velaron a Quiroga en Sinsacate..”. (*Guía ACA*, 1943:166). Algo similar ha mostrado Harp en su análisis de las Guías Michelin, y la constitución de un mapa turístico-gastronómico nacional en Francia en las primeras décadas del siglo XX (Harp, 2002). El tipo de práctica que estas guías sustentaban estaba en claro contraste con los viajes de descubrimiento de la patria de las elites, individuales, inéditos, narrados en clave sublime (Véase por ejemplo, Elflein, 1917).

social” (*HCDN*, 1932: 611). Del mismo modo, Manuel Alvarado, el Ministro de Obras Públicas de la Nación, enfatizaba la dimensión patriótica del turismo y planteaba la necesidad de una acción positiva del Estado en esa materia: “Frecuentemente nos quejamos de la “ignorancia extranjera” respecto de la posición que ocupa la Argentina en el seno de las naciones civilizadas. Fuera más lógico comenzar por lamentarnos del escaso conocimiento que los hijos del país tenemos de la maravillosa tierra en que convivimos. (...) Hay que reaccionar contra esta tendencia, propalar las ventajas del turismo interno, propender a su desarrollo por todos los medios prácticos y eficientes y crear, si es necesario, un departamento especial que se encargue de organizarlo con la prontitud requerida” (*El Hogar*, noviembre de 1933:5).

En el mismo sentido, trazando un balance de los aportes de la División Nacional de Vialidad (creada en 1932) al desarrollo del turismo interno, su presidente, Justiniano Allende Posse, apelaba a que “otras reparticiones de gobierno y las instituciones de turismo” se organizaran para fomentar el turismo nacional y sudamericano, como forma de unir a los pueblos (*El Hogar*, noviembre de 1933: 27).

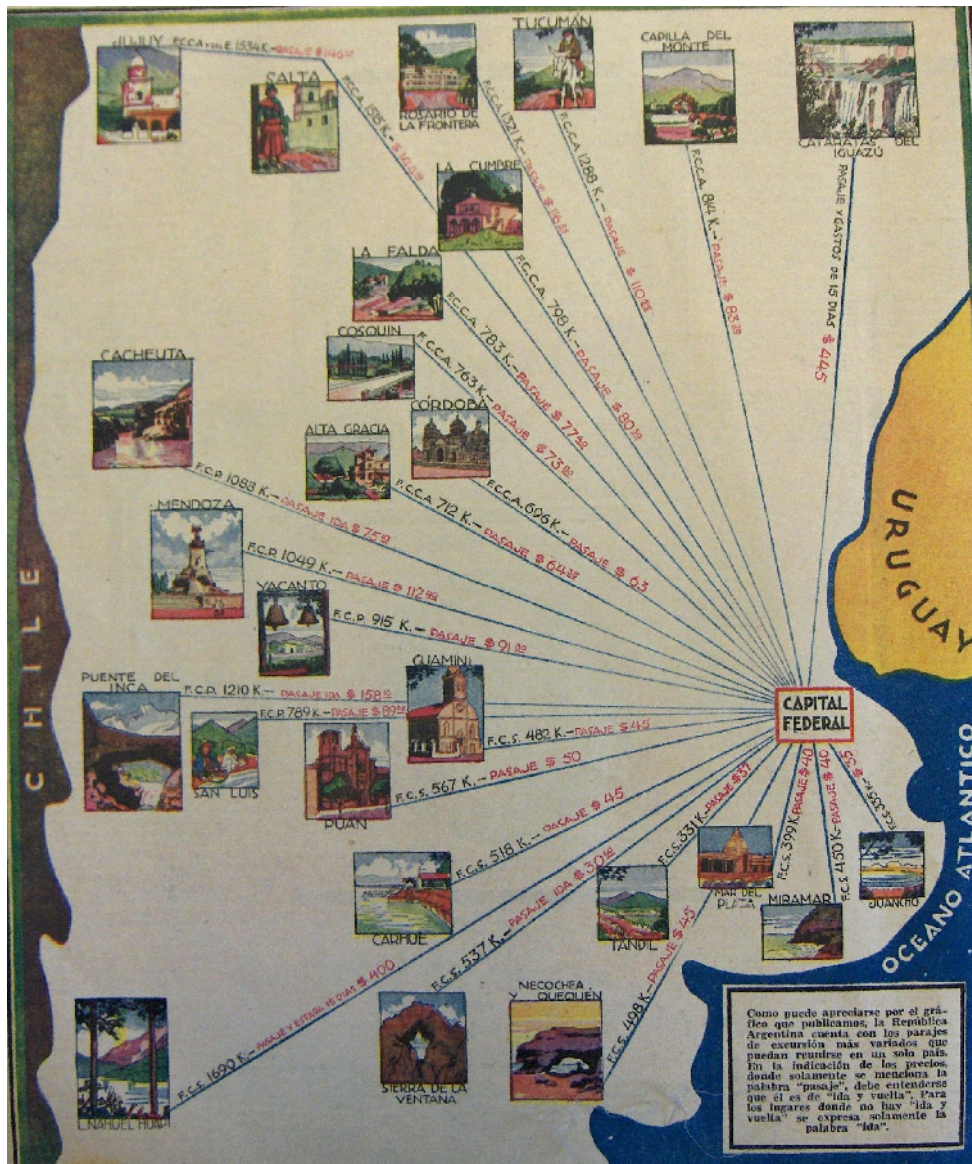
Este cambio de clima que reconocía la importancia del turismo y era favorable a una intervención del Estado en ese terreno estaba en sintonía con el desarrollo de oficinas turísticas estatales en el mundo desde el fin de la Primera Guerra Mundial. Se vinculaba además con la crisis económica y con el modo en el que ésta actualizaba una interpretación que hallaba la clave de los males argentinos en la falta de integración del territorio y en el desarrollo desigual del Litoral y el interior del país.

La renovada atención prestada al turismo obedecía además a la expansión de la actividad, visible si atendemos al incremento de la llegada de viajeros a las sierras de Córdoba o a Mar del Plata (donde los veraneantes se triplicaron entre 1920 y 1936)<sup>2</sup>. Este incremento puede plantearse, así lo ha hecho Elisa Pastoriza para el caso de Mar del Plata, como una relativa “democratización”, que supuso el acceso de nuevos sectores sociales a las vacaciones (Pastoriza, 2002:89). El fenómeno respondía además a la gradual extensión del beneficio de las vacaciones, a la difusión del automóvil, a la mejora vial y a los efectos, aunque muy limitados, de las acciones concretas de fomento del turismo llevados adelante por clubes de automovilistas como el Touring Club Argentino o el Automóvil Club Argentino, las asociaciones de fomento de las

---

<sup>2</sup> Los 40.000 turistas de 1920 llegaron a ser 376.000 en 1941.

localidades turísticas, los gobiernos de provincia y los ferrocarriles<sup>3</sup>. La crisis económica mundial, además, restringía los viajes a Europa, impulsando efectivamente a las elites locales a “descubrir” el país. Finalmente, la expansión del turismo se vinculaba con un cambio más general en los valores, las concepciones y las pautas de consumo, ligado al vitalismo de la entreguerra, que enfatizaba los beneficios de la vida “al aire libre” y del deporte como forma de compensar las consecuencias indeseables de la vida moderna (Armus, 1996; Rocchi, 1999).



Argentina país de turismo. Fuente: *El Hogar*, noviembre de 1933: 26.

### 3. El Estado toma la iniciativa: caminos, hoteles y atractivos turísticos

<sup>3</sup> Para el caso de Mar del Plata, Pastoriza ha analizado las acciones de fomento del turismo Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata, y otras acciones de impulso al turismo como los “boletos combinados” que conjugaban boleto de tren y alojamiento a precios accesibles, organizados por la Asociación de Hoteleros y los ferrocarriles (Pastoriza, 1999 (b)).

El estímulo estatal al turismo, que se desplegó en los años treinta a nivel nacional y también en algunas provincias, se concentró en una serie de obras públicas destinadas a dotar de caminos, equipamiento y atractivos turísticos a distintos lugares turísticos (o a regiones que se quería construir como tales). Por detrás de muchas de estas acciones estatales había una confianza en que casi cualquier espacio podía convertirse en un lugar turístico si contaba con los accesos (viales o ferroviarios) y la hotelería necesarios y algún interés natural, histórico o patriótico en un sentido amplio (fábricas y otros testimonios de la pujanza del país también eran posibles atractivos)<sup>4</sup>.

La largamente esperada construcción de la red troncal de caminos, cuya parte sustancial se emprendió en los años treinta y que se completó con caminos provinciales, constituyó tanto de manera indirecta como directa, la primera de estas acciones estatales de fomento del turismo. La construcción de los caminos pavimentados a las ciudades de Córdoba y Mendoza, aunque no se tratara de vías ni exclusiva ni fundamentalmente turísticas, impulsó el turismo en automóvil desde las zonas más pobladas hacia el centro, oeste y norte del país. Otros caminos nacionales construidos algo más tarde, como la ruta pavimentada a Mar del Plata y los caminos internos en los Parques Nacionales de Nahuel Huapi e Iguazú, respondían en cambio principalmente a esa finalidad.

La Dirección Nacional de Vialidad había orientado su política claramente hacia los caminos productivos y de bajo costo. Esta propuesta inicial del Estado contrastaba - como señala Anahí Ballent- con las expectativas sociales de bellos caminos turísticos y veloces carreteras de hormigón y resultaba en parte anacrónica, pues “se asentaba en la imagen de un país que privilegiaba los aspectos rurales tradicionales, que se modernizaba e integraba pero lo hacía en clave rústica” (Ballent, 2005:199). Esta idea inicial fue pronto insuficiente para el propio Estado y para amplios sectores de la sociedad y la Dirección Nacional de Vialidad comenzó a incluir en sus planes la construcción de caminos turísticos.

El camino recto de Buenos Aires a Mar del Plata (la futura Ruta Nacional 2) había sido incluido en el plan nacional de obras viales a realizarse dentro de un plazo de quince años y su ejecución adelantada obedeció a un convenio especial firmado con la

---

<sup>4</sup> Este criterio optimista que procuraba pensar simultáneamente a todo el país y construía la idea de que a cada ciudad le correspondía un atractivo, se acentuó en el peronismo. Carla Lois y Claudia Troncoso han analizado un importante folleto de propaganda turística de 1950, que presenta un inventario de los sitios de interés turísticos, que no dejaba fuera ni a las bellezas naturales, ni a los restos del pasado independentista, ni a los testimonios del desarrollo económico nacional (Lois y Troncoso, 2004).

provincia de Buenos Aires. La ruta directa a Mar del Plata, parecía responder más fielmente a las expectativas del “imaginario del camino” que se había construido en la Argentina desde fines de los años veinte (Ballent, 2005); tenía un alto potencial simbólico, era una obra rica en atractivos visuales y servía como apoyo a los discursos sobre la voluntad de desarrollo económico y la prosperidad nacional y la democratización del acceso al descanso: la ruta, sostenía la Dirección de Vialidad, permitiría que “ciudadanos de todas las clases sociales hallen en el mar el descanso indispensable”; el camino era una muestra de la voluntad del Estado de brindar “los medios no solo para el trabajo sino también para el esparcimiento” (Memoria DNV de 1937, 1938:11).<sup>5</sup>

Construidos los caminos de acceso a los atractivos turísticos, el alojamiento comenzó a ser una cuestión importante para el Estado a fines de los años treinta. Inicialmente en el marco de la Dirección de Parques Nacionales, el Estado comenzó a preocuparse por regular la calidad y el precio de la hotelería existente y promover la construcción de nuevos hoteles a través de créditos más “blandos”, a lo que le siguió en 1937 la decisión de asumir de modo directo la construcción de alojamientos, como medida clave de fomento del turismo.

Inédita en la Argentina, esta política tenía antecedentes en los países vecinos. En Uruguay, las autoridades municipales de Montevideo, procurando aumentar los recursos municipales, adquirieron, terminaron de construir y explotaron varios hoteles-casino privados hacia mediados de la década de 1910 (Da Cunha, 2005). En Chile la turistificación de la región de los lagos al sur del país en los años veinte fue producto de la política de una dependencia estatal, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que entre otras cosas construyó grandes hoteles vinculados a ramales del ferrocarril en zonas remotas como el Lago Villarrica (Booth, 2008).

En la Argentina, el primero de los hoteles levantados por el Estado siguió en parte la experiencia chilena en la que la inversión estatal asumía el riesgo, creando la demanda turística a partir de la construcción de un gran hotel. El hotel Llao-Llao fue construido por la Dirección de Parques Nacionales en las cercanías de Bariloche e inaugurado en enero de 1938; era un hotel muy lujoso con capacidad para 250 pasajeros, jardines, cancha de golf y una magnífica vista al lago Nahuel Huapi<sup>6</sup>. El hotel

---

<sup>5</sup> La inauguración de la ruta 2 incrementó notablemente la llegada de turistas en automotores a Mar del Plata, que casi se triplicaron entre 1936 y 1941

<sup>6</sup> El Llao-Llao había sido diseñado por Alejandro Bustillo, hermano del presidente de la Dirección de Parques. A. Bustillo recibió también por esa época el encargo del gobierno de la provincia de Buenos

fue entregado en concesión al mismo grupo que explotaba una serie notable de “grandes hoteles” privados: los lujosos Bristol (de Mar del Plata), Plaza y Continental (Buenos Aires), y el Hotel de Termas de Rosario de la Frontera (Salta). Jorge A. Durand, que encabezaba la dirección de esos hoteles dejaba claro ese mismo año la posición del gremio empresario: sostenía que los grandes hoteles ayudaban a las localidades en las que se instalaban a convertirse en lugares turísticos y que, ya que eran poco rentables, el Estado debía construirlos y concesionarlos o bien apoyarlos, complementándolos con redes de hosterías atendidas por sus propios dueños (Durand, 1938:1 a 3). Empero, los lujosos grandes hoteles estaban en decadencia a fines de los años treinta, y no sería este el modelo de hotelería estatal de mayor perduración.

El segundo de los hoteles, no fue el producto de una política deliberada, pero inauguró una línea que se profundizaría en los años siguientes. Mientras se completaban las obras del Llao Llao, el Ministerio de Obras Públicas habilitó alojamientos turísticos en Río Tercero (Córdoba), como resultado secundario de la construcción de un embalse: por iniciativa del ingeniero que dirigió los trabajos, en 1937 el obrador se transformó en una colonia de vacaciones para empleados estatales, que quedaría bajo la administración del mismo ingeniero hasta 1944. La preocupación por el fomento del turismo a través de la construcción de hoteles se extendió pronto a las provincias, que comulgaban con la creencia de que el turismo podría ser la solución para localidades sumidas en el atraso económico: Mendoza y Buenos Aires iniciaron sus propias políticas (Ballent, inédito), y en 1939 el Gobierno nacional firmó un convenio con la provincia de Catamarca par la construcción de un hotel en su ciudad capital. El hotel, que se inauguró en 1941, fue diseñado y construido por la Dirección de Parques, y financiado por partidas presupuestarias especiales (Memoria DPN de 1939, 1940:102). Poco después, la construcción de hoteles para el turismo general se transformó en política estatal: con una inspiración populista que procuraba la “democratización” del turismo, el Estado decidió la construcción de hosterías económicas en varias regiones, sobre todo en la Patagonia, Cuyo y el Noroeste<sup>7</sup>.

---

Aires (donde su hermano, José María, era Ministro de Obras Públicas) de proyectar la urbanización de la Playa Bristol. Parte de esa obra la constituían dos edificios monumentales, uno destinado al Casino y otro al Gran Hotel Provincial, que se inauguró en 1946 (el Casino y la Rambla se habían inaugurado en 1939).

<sup>7</sup> La ley 12669/1940, que respondió a la iniciativa de una serie de senadores de provincias del Noroeste y del Litoral, autorizaba la construcción de 25 edificios. Profundizando este camino, en 1942 el Poder Ejecutivo envió al Congreso un proyecto para construir otros 40 edificios, la mayoría modestas hosterías. Algunos de estos hoteles y hosterías, cuyos planos y estudios estaban terminados, fueron construidos



En tercer lugar, como ha mostrado Ballent, el Estado intervino en la producción de atractivos turísticos: la obra de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos contribuyó a crear las condiciones para el desarrollo de la dimensión patriótica y pedagógica del turismo: a su iniciativa correspondió, por ejemplo, la reconstrucción de la Casa Histórica de Tucumán (1934) y la restauración de las misiones jesuíticas de San Ignacio (1941-1943) (Ballent, inédito). Esta acción estatal atendió especialmente al norte del país, crecientemente presentado como la “cuna de la patria”.

#### **4. La Dirección de Parques Nacionales y el turismo de elite**

La construcción de los parques nacionales fue el otro de los terrenos en los que se desplegó la política turística estatal. La cuestión de los parques tenía una larga historia previa (Ballent y Gorelik, 2002:170; Scarzanella, 2002)<sup>8</sup>. Desde las décadas finales del siglo XIX, una serie de discursos científicos, literarios y políticos cifraron la identidad nacional argentina en las bellezas y riquezas “naturales” del territorio. De manera similar al proceso que se dio en Estados Unidos (Nash) también en la Argentina se optó por la naturaleza como anclaje de la identidad nacional. Como ha mostrado Eugenia Scarzanella, el paisaje natural adquirió un lugar central como expresión de un “sustrato primordial”, proveyendo de “raíces” para la construcción de una identidad nacional común en un país de inmigración; y los parques nacionales fueron creados como lugares que debían expresar ese carácter nacional (2002:5). Esta producción de la metáfora de la patria como biotopo implicó no solo una mirada estética, sino también un “interrogatorio utilitarista”: el inventario de las potenciales riquezas (Andermann, 2000:123).

Sin embargo, recién en la década del treinta -como sostienen Ballent y Adrián Gorelik- “tuvo lugar una acción decidida por parte del Estado, basada en el objetivo de

---

durante el período peronista, como es el caso de los de Ancasti y Chilecito en la provincia de La Rioja, inaugurados en 1948.

<sup>8</sup>. El Parque Nacional del Sud, luego Nahuel Huapi, había sido creado en 1916 sobre la base de una donación de tierras hecha por Francisco P. Moreno en 1903 (tierras que el Estado le había otorgado en pago por sus servicios como perito en la definición de la frontera con Chile). En 1910-1911, por encargo del Ministro de Obras Públicas Ramos Mejía, el ingeniero norteamericano Bailey Willis dirigió la Comisión de Estudios Hidrológicos; en su informe final recomendaba la creación de un parque que combinara la reserva con la explotación comercial y turística. El proyecto de Bustillo para los Parques Nacionales se basó explícitamente en lo planteado por Bailey Willis. Respecto de Iguazú, recién en 1922 se expropiaron unas 75.000 ha. que comprendían el lado argentino de las cataratas del Iguazú y una serie de ruinas de misiones jesuíticas; esas tierras se pusieron bajo al égida del Ministerio de Guerra para un futuro parque nacional..

integrar la industria del ocio y del turismo en la tarea de puesta en régimen y explotación del territorio nacional”, comenzando por los parques nacionales (2002:170). Así, en 1934 se creó la Comisión de Parques Nacionales, bajo la presidencia del ingeniero y científico Ángel Gallardo, que debía redactar el proyecto de ley de Parques Nacionales. A Gallardo, que murió en mayo de 1934, lo sucedió Ezequiel Bustillo, que también formaba parte de la Comisión. Bajo la influencia de Bustillo se redactó el proyecto de ley de Parques Nacionales, que se sancionó en octubre de 1934.

La ley creaba la Dirección de Parques Nacionales, dependiente del Ministerio de Agricultura; Bustillo fue su presidente desde su creación hasta casi un año después del golpe de 1943, cuando el arresto de Federico Pinedo por parte del gobierno de facto motivó su renuncia. Su gestión al frente de Parques tuvo una fuerte impronta personal. La política de Parques fue, en buena medida, fruto de sus ideas y de las provisiones que tomó, apelando a su red de contactos personales, para llevarlas adelante, y de cuyo complicado engranaje da cuenta tanto su racconto autobiográfico de su paso por la Repartición, *El Despertar de Bariloche*, como el archivo de su correspondencia.

La recién creada Dirección de Parques Nacionales respondía a una doble influencia: de un lado, la de los parques norteamericanos (como Yellowstone o Yosemite), que combinaban la conservación de la naturaleza prístina (en las áreas intangibles) con una explotación moderada y regulada por el Estado (a través del turismo, la explotación forestal, etc.); del otro, el modelo europeo de turismo, que influía fuertemente en la selección de los paisajes a ser protegidos y explotados (de acuerdo con la similitud que guardaran con prestigiosos paisajes europeos, como Escocia, los Alpes o las figuras talladas por la erosión de Córcega), y en las intervenciones para transformarlos en lugares turísticos.

El fomento y la organización del turismo en los parques nacionales, que formaba parte de los deberes de la Dirección de Parques, ocupó un lugar central en la política de Bustillo al frente de la Repartición. La atención se concentró en el Parque Nahuel Huapi, ya que, desde la perspectiva de Bustillo, era el que ofrecía las mayores posibilidades para el desarrollo turístico: para él el Parque Iguazú equivalía a una muy bella postal; una vez vistas las Cataratas, un espectáculo magnífico, admitía, el turista no tenía otra cosa para hacer allí y regresaba en el siguiente barco; Nahuel Huapi podía convertirse, en cambio, en un lugar de veraneo y de turismo deportivo invernal, al estilo de las villas alpinas, capaz de sostener mayor población y de dar lugar a un amplio desarrollo económico (Memoria DPN de 1937, 1938:81). Por otra parte, en el contexto

de los pasados conflictos limítrofes con Chile, y de la paranoica mirada acerca de la “penetración chilena” en la Patagonia, la norpatagonia andina aparecía como una frontera “caliente” y descuidada, a la que urgía colonizar, mientras las Cataratas, otra frontera, no eran tematizadas ni remotamente de ese modo<sup>9</sup>.

El proyecto de Bustillo tenía dos objetivos principales: de un lado, el desarrollo económico de las zonas comprendidas en los parques, desde la perspectiva de su contribución a la riqueza de la nación, y, del otro, su integración simbólica y material al territorio nacional. Se buscaba la patrimonialización de esos paisajes convertidos en símbolo de la nación aún para aquellos que no tenían posibilidades de visitarlos. A la vez, y sobre todo en el Parque Nahuel Huapi se procuraba una colonización de un área considerada “vacía” (y por lo tanto, a la vez, desaprovechada y peligrosamente vacante) y una argentinización de su población.

El turismo era, a los ojos de Bustillo el instrumento clave para realizar simultáneamente los dos objetivos de desarrollo y nacionalización, a partir de la transformación de la región en un centro de “gran” turismo (turismo de elite e internacional), que luego podría dar lugar a un desarrollo turístico más amplio. El turismo permitiría el encuentro de la elite cosmopolita con los sublimes paisajes emblemáticos de la nación, argentinizándola; este mismo efecto era alcanzable, hasta cierto punto, por la propia difusión entre la población en general de las imágenes del sublime nacional, en los periódicos, en las revistas y en las exhibiciones de fotografías y películas que se volvieron frecuentes en los años treinta (Silvestri, 1999). Por otro lado, era también una industria y podría traer prosperidad y ayudar al desarrollo económico (y por lo tanto al poblamiento).

La obra pública ocupaba, en ese marco, un lugar central en las tareas de la Dirección de Parques Nacionales, que se pensaba como la punta de lanza de la civilización, el progreso y la afirmación de la soberanía nacional en la región. La Repartición contó con un financiamiento relativamente importante (aunque Bustillo siempre se lamentara de su insuficiencia). En el Parque Nahuel Huapi la obra pública encarada por la Dirección de Parques (con la cooperación de otras reparticiones estatales) fue vastísima e incluyó la construcción de más de 400 kilómetros de caminos,

---

<sup>9</sup> En consecuencia la obra pública fue mucho más limitada en Iguazú: se concentró en la mejora del hotel que existía desde los años veinte (ampliación, construcción de una cancha de tenis), la mejora de los accesos a la zona (construcción de un muelle, obras para un campo de aterrizaje) y de las pasarelas y miradores de las Cataratas.

hoteles, un centro de deportes invernales en el Cerro Catedral y la creación de una serie de villas turísticas destinadas al veraneo de la elite<sup>10</sup>. Las villas se pensaban como poblaciones base a lo largo de la frontera que reafirmarían la soberanía argentina frente a posibles reclamos chilenos; se esperaba atraer en sus loteos a sectores de la elite para que establecieran allí residencias de veraneo, fijando al mismo tiempo, y como consecuencia, población permanente ligada a la actividad turística (caseros, prestadores de servicios, etc.). Las villas complementaban la simultánea política de “regularización” de pobladores, a través de la cuál la Dirección de Parques seleccionaba, relocalizaba o desalojaba a los ocupantes de tierras fiscales –en muchos casos los ancestrales habitantes (Memoria DPN de 1940, 1941:50 a 60)<sup>11</sup>.

En el plano simbólico, la región fue construida como lugar turístico para la elite a partir de su identificación con lugares comparables y prestigiosos: la región de los lagos se convirtió, en el discurso y en su arquitectura, en “la Suiza argentina”<sup>12</sup>. Para Bustillo, consolidar estos nuevos espacios como lugares turísticos requería de la elite y como miembro de ella se dedicó a interesarlos personalmente en la región<sup>13</sup>. Como contracara se hicieron algunos intentos, tímidos, de promover la llegada de sectores medios al parque, propiciando sobre todo convenios con la empresas de ferrocarril para abaratar los boletos y mejorar la calidad de los viajes en segunda clase (Memoria DPN de 1935, 1936:16).

---

<sup>10</sup> También se construyó, como ya dijimos, el Hotel Llao Llao, y una modesta hostería en la Isla Victoria, se otorgaron créditos hipotecarios en condiciones ventajosas para la mejora o construcción de hoteles en el parque, se adquirió un barco para la navegación en el lago Nahuel Huapi, y se invirtió en la mejora de la ciudad de Bariloche, construyendo el Centro Cívico, el Hospital y la avenida Costanera, entre otras obras.

<sup>11</sup> La preocupación por la “calidad” de los pobladores, iba de la mano de una preocupación por su nacionalidad, frente a lo que Bustillo considera una silenciosa penetración chilena. Para demostrarlo en 1935 realizó un censo en el Parque Nahuel Huapi (con la exclusión de Bariloche), que envió al Estado Mayor del Ejército, y del que se desprende que de los 1524 habitantes, 426 son chilenos (la mayoría adultos, con alta proporción de varones (58, 75% de los habitantes adultos). En la misma categoría entran los 177 “pobladores” (población rural ocupante de la tierra), en su mayoría chilenos (Memoria DPN de 1935, 1936:125 a 130). No es imposible imaginar que algunos pobladores de origen indígena hayan sido clasificados como extranjeros, algo que se originaba en la asimilación mapuche=araucano=chileno.

<sup>12</sup> El arquitecto Alejandro Bustillo se ocupó de fijar las reglas constructivas y el estilo arquitectónico: piedra, madera y construcciones pintoresquistas.

<sup>13</sup> Por ejemplo, Bustillo gestionó un terreno para Federico Pinedo en las orillas del Nahuel Huapi y de convencerlo para que invirtiese en la construcción de una casa (condición para conservar el terreno). Los negocios inmobiliarios del propio Bustillo, de sus amigos y parientes en el Parque Nahuel Huapi, fueron motivo, a partir del golpe de Estado de 1943, de sospechas y acusaciones contra él. Bustillo se defendió argumentando que sus tierras en la zona habían sido adquiridas en 1931, con anterioridad a su gestión en Parques. Durante el gobierno peronista algunas de las tierras de sus allegados fueron expropiadas: así, Pinedo perdió su propiedad en La Angostura, y Antonio Lynch (exsecretario de la DPN), una parte de su estancia en la Península Ketrihué. Para evitar una acción similar, Bustillo vendió Cumelén en 1950, y la estancia pasó a formar parte de un Country Club (Bustillo, 1968:68).

El turismo extranjero era el otro segmento al que se apuntaba, aunque sin progresos sensibles: Bustillo se lamentaba de los escasos recursos disponibles para una propaganda turística en el exterior más sistemática. Se enviaban folletos y fotografías, se intentaba interesar a la prensa y, sobre todo, como revela la correspondencia del propio Bustillo, se utilizaban las redes personales y estatales para “hacer conocer” las bellezas del sur y mostrar “que no sólo vivimos de la carne y el trigo” (FB, 9 septiembre de 1939: expediente 3343).

El turismo popular ocupó un renglón menor en el proyecto de la Dirección de Parques. Si creemos en las declaraciones posteriores de Bustillo, era su intención desarrollar este aspecto una vez que las grandes obras se hubiesen llevado a cabo y que el triunfo de la región de los lagos como lugar turístico estuviera afirmado. Es evidente que era poco prioritario; parece claro también que, en los años finales de su función al frente de la Repartición, procuró poner en marcha, tibiamente, algunos proyectos al respecto: así, por ejemplo en 1939, se iniciaron estudios para la instalación de una colonia de vacaciones para empleados, a orillas del lago Nahuel Huapi, y en 1942 se construyó una hostería modesta en la Isla Victoria. Estas iniciativas coincidían con cierta vertiente populista o democratizadora del acceso al ocio de las administraciones de Ortiz y Castillo. Así, por ejemplo en febrero de 1938 el Poder Ejecutivo Nacional presentó un proyecto para expropiar 13.000 ha. de la estancia de los Pereyra Iraola, en el partido de Quilmes, y convertirlas en un Parque Nacional de corte popular. "Será un turismo fácil, accesible y saludable" declaraba el Ministro de Agricultura (diario *La Nación*, 5 de febrero de 1938:7). El proyecto incluía la creación de colonias para niños, empleados, maestros, profesores y obreros y era visto, al igual que la colonia de Río Tercero o, más tarde, la construcción de hosterías baratas, como un complemento de la ley 11729/34 que establecía la licencia anual para los empleados de la industria y del comercio<sup>14</sup>.

La Dirección de Parques Nacionales fue el primer ensayo de política turística sistemática y consistente y se basaba en un modelo de turistificación planificada y de fomento, regulación y control centralizados de la actividad turística. Si bien la zona de los Lagos había recibido visitantes en el pasado y había algunos hoteles y residencias veraniegas, la verdadera construcción de Bariloche y de la región como lugares

---

<sup>14</sup> El proyecto no se llevó adelante. Finalmente la estancia San Juan de los Pereyra Iraola, que tenía una colección arbórea única, se convirtió en un parque público de recreo en 1948, durante el gobierno de Perón.

turísticos se produjo gracias al accionar de la Dirección de Parques, que definió de modo deliberado su perfil y, hasta 1943, controló que todo se desarrollara siguiendo ese plan. El paisaje fue remodelado: se reforestó con coníferas, se impulsó la siembra de salmones y truchas en los ríos y lagos para la pesca deportiva e incluso se procuró crear un coto de caza de especies foráneas (ciervos y faisanes ) en la isla Victoria, se fijaron estrictos códigos de urbanización para las nuevas villas destinadas a recrear el pintoresquismo alpino y se aseguró que se convirtieran en lugares selectos entregando grandes lotes en condiciones ventajosas. Reemplazando o adelantando a la iniciativa privada, se buscó crear una demanda turística de elite, mejorando la hotelería, con la construcción del lujoso Llao-Llao y fomentando y organizando los deportes de invierno. A estas acciones se sumaron, como parte también de la constitución de una “mirada turística” (Urry, 1996) sobre la región, la construcción de caminos y miradores, que constituyeron circuitos de goce del paisaje consolidados por las guías de viaje y la propaganda oficial del Parque<sup>15</sup>. La Dirección de Parques proveía en muchos casos las fotografías y las descripciones que se publicaban en revistas y periódicos nacionales e internacionales, lo que contribuyó aún más a la canonización de paisajes y “vistas”<sup>16</sup>.

Esta operación estatal, que para Carlos Navarro Floria tenía una vocación casi “totalitaria” (Navarro Floria 2008:3), entró en colisión con los intereses de las poblaciones y las autoridades locales<sup>17</sup>. Así, por ejemplo, Bustillo mantuvo en general el control sobre el gobierno municipal de Bariloche y estrechas relaciones con los intendentes, un control que en buena medida se basaba en la capacidad de la Dirección de Parques de financiar obras en Bariloche que ni la gobernación ni el municipio podían afrontar: la construcción del Hospital regional, del Centro Cívico, de la Catedral, de la avenida costanera; sin embargo hubo tensiones y conflictos abiertos con algunos sectores de la sociedad barilochense y del Consejo Municipal, que resintieron en numerosas ocasiones el informal dominio de Parques, enfrentando a la Repartición a través de la prensa local y nacional o realizando otras acciones de protesta.

---

<sup>15</sup> La Dirección financió en parte en unos casos, totalmente, en otros, los estudios y la construcción de los caminos, y contó con la colaboración técnica y financiera de la Dirección Nacional de Vialidad, pese a que la construcción de los caminos dentro de los Parques Nacionales no formó parte de sus deberes hasta la reforma de la ley de vialidad en 1939.

<sup>16</sup> La Dirección de Parques contaba desde 1936 con un archivo oficial de fotografías (unas 1800 en su primer año), que se cedían gratuitamente a los periódicos y revistas que publicaran artículos sobre los parques (Memoria DPN de 1936, 1937:55).

<sup>17</sup> Las villas creadas por la Dirección estaban sujetas por completo a su autoridad; no sucedía lo mismo con las ciudades preexistentes que contaban con autoridades municipales autónomas.

La política de la Dirección de Parques implicó un paso más allá respecto de las concepciones que habían imperado hasta entonces respecto de las funciones de la intervención estatal en materia de turismo: en general, hasta entonces se esperaba que el Estado se concentrara en la recopilación y puesta en circulación de la información sobre los atractivos y posibilidades abiertos al turismo, y no que interviniera en la regulación o, menos aún, en la construcción de la oferta turística. La política turística de Parques se basaba, en cambio, en la propiedad estatal de los atractivos, algo que Bustillo buscó extender a otras zonas a través de su propuesta de creación de nuevos parques que nacionalizaba atractivos como el Glaciar Perito Moreno o las termas de Los Copahues (y que dio lugar a las nuevas reservas nacionales creadas por decreto en 1937). Por otro lado, y como consecuencia de este control estatal -un control del Estado nacional directamente, excluyendo a las provincias-, la Dirección de Parques imponía en su jurisdicción una estrecha supervisión de la actividad privada, en todo lo que pudiera afectar al desarrollo del turismo en el sentido en que se lo había planificado. Había un elemento de regulación del recurso turístico y de la oferta, a través, no solo del control de los servicios turísticos (tarifas, recorridos, etc.), sino incluso de la propia urbanización y de todas las acciones (movimiento de tierras, tala de árboles, etc.) que pudieran afectar al paisaje.

El ensayo de política turística sistemática de la Dirección de Parques Nacionales resultó relativamente exitoso y anticipó desarrollos posteriores de la política turística estatal. Algunos de los elementos que se pusieron allí en juego fueron retomados en los años siguientes por los diversos intentos de crear un organismo estatal específicamente encargado de la política turística nacional.

La gestión de Bustillo en la Dirección de Parques acabó por sucumbir a la acción combinada de las tensiones financieras, en buena parte originadas por la guerra mundial, y de los fuertes cambios políticos. Bustillo, que tenía algunos contactos en el nuevo gobierno de facto, sobrevivió en la presidencia de la Dirección algunos meses tras el golpe de 1943, pero el presupuesto de la Repartición fue crecientemente erosionado<sup>18</sup>. Cada vez más aislado tras la caída de Ramírez, y en medio de los ataques a Pinedo, renunció a la Dirección en mayo de 1944.

---

<sup>18</sup> Es bastante posible que la continuidad de Bustillo en su cargo tras el golpe de estado se haya debido a su relación con el Coronel Juan C. Sanguinetti, miembro del directorio de Parques Nacionales desde 1941 y hombre del GOU. Su caída en desgracia en 1944, cuando se enfrentó a Juan D. Perón y al presidente Farrell, forma parte a su vez del aislamiento en el que queda el propio Bustillo, y explica en parte su renuncia poco después.

### **3. Intentos de regulación**

La presión para que el Estado centralizara la política turística en un nuevo organismo específico se había incrementado en los años treinta. Provenía de la prensa, de las asociaciones locales de fomento del turismo y de la propia la burocracia estatal. Parte de la presión procedía también de la Unión Panamericana, ya que la Argentina había firmado en 1935 un convenio internacional por el que cada uno de los países signatarios se comprometía a establecer “un departamento u oficina dedicado exclusivamente para llenar con la mayor amplitud posible, las funciones de organización, difusión e intensificación del turismo y aplicar los acuerdos del presente convenio” (TCA, enero de 1938:39). También el clima internacional era favorable a este tipo de intervención, con ejemplos exitosos de fomento estatal del turismo, que mostraban que esa actividad podía ser una interesante fuente de ingresos y también de consenso político, en regímenes de signos políticos tan distintos como el alemán o el francés (Baranowski, 2007; Ory, 1994).

En ese marco, y retomando en parte aspectos de la política ensayada por la Dirección de Parques Nacionales, sucesivamente las administraciones de Ortiz y Castillo procuraron crear un organismo nacional específicamente encargado de la política turística. Como la Dirección de Parques, estas agencias estatales se proponían avanzar en formas más activas de intervención que excedían la función de fomento y propaganda: el crédito hotelero, la construcción de hoteles y campamentos, la organización del turismo popular (o al menos de viajes para maestros, empleados y estudiantes), la regulación de los servicios turísticos, etc. Sin embargo, a diferencia del ensayo de Bustillo que suponía la turistificación de lugares previamente seleccionados como “bellezas” de acuerdo a criterios estéticos canónicos (y a su similitud con paisajes ya consagrados desde el punto de vista turístico), estas políticas partían de la premisa de que casi cualquier cosa –un atributo natural, un rastro de la historia nacional, un testimonio de la modernización y la obra de gobierno- podía convertirse en un atractivo turístico si el Estado invertía en hoteles, caminos y propaganda. Por otra parte, y también a diferencia de la política de Parques, estos organismos se planteaban como destinados a atender y posibilitar un turismo “nacional”, no solo de elites sino también de sectores medios y medios bajos, ávido de conocer su país.

Así, en enero de 1938 un decreto del Poder Ejecutivo Nacional creó la Dirección Nacional de Turismo. Este organismo no llegó a ponerse en marcha por dificultades



presupuestarias y fue oficialmente “pospuesto” para tiempos mejores por un decreto presidencial en febrero de 1939 (*Turismo*, febrero de 1938:8). El modelo previsto para la Dirección de Turismo distaba bastante del carácter proactivo de la Dirección de Parques. De acuerdo con el decreto, la Dirección de Turismo debería encargarse de la recopilación de información, de la planificación y de coordinar los esfuerzos que hasta entonces venían realizando los agentes privados.

Desde la sociedad civil, entretanto, ganaba consenso un modelo de intervención más plena del Estado en materia de turismo. En 1938 el Touring Club Argentino (TCA) organizó el Primer Congreso Argentino de Turismo y Comunicaciones, del cual resultaría un proyecto de ley nacional de turismo que preveía, entre otras cosas, que el Estado se ocupara de impulsar y profesionalizar la hotelería. El Poder Ejecutivo presentó ese proyecto ante el Congreso en 1939, con algunas pequeñas modificaciones, pero no tuvo tratamiento.

En febrero de 1941, el gobierno nacional creó por decreto otro organismo destinado a coordinar las iniciativas aisladas en materia turística, en reemplazo de la malograda Dirección Nacional de Turismo: el Consejo Nacional de Turismo, un órgano interministerial asesorado por un Comité Consultivo Honorario muy amplio. Se esperaba que organizase campamentos y viajes y se ocupara de la propaganda. El Consejo funcionó durante algunos meses; su iniciativa más notoria fue la organización de un Congreso Nacional de Turismo.

Finalmente, sobre la base de estos proyectos y experiencias, en mayo de 1942 el Poder Ejecutivo presentó ante el Congreso un nuevo proyecto de ley para la creación de la Dirección Nacional de Turismo que, como todos los anteriores, nunca fue discutido. En él aparecen, sintetizados, todos los tópicos que hemos venido presentando: el turismo definido como industria nacional; el turismo como agente de patriotismo y de hermandad con otros pueblos americanos; la necesidad, dada su importancia pública, de que el Estado interviniera, combinándose con la iniciativa privada. El proyecto formulaba las funciones o tareas de la Dirección Nacional de Turismo de modo muy amplio, evitando, a diferencia de todos los anteriores, entrar en detalle: “nada que se vincule con la industria turística puede escapar a su competencia y a sus posibilidades” (HCDN, 29 de mayo de 1942:94). Preveía una Dirección Nacional de Turismo autárquica, bajo control del Ministerio de Agricultura y que tendría a su cargo el fomento y la organización del turismo, hallándose “facultada para adoptar todas las medidas necesarias para ello”, incluso, construir obras de turismo, aunque no había

mecanismo alguno de crédito previsto para la ampliación de la infraestructura hotelera (HCDN, 29 de mayo de 1942:96).

Mientras aguardaba el tratamiento de la ley de turismo en el Congreso y se organizaba el Congreso Nacional de Turismo, el Poder Ejecutivo dio un paso más hacia la organización de esta actividad, reemplazando al Consejo Nacional de Turismo por una Dirección Nacional de Turismo a cargo de Octavio González Roura<sup>19</sup>. Era el complemento de la política de construcción de hoteles económicos estatales que analizáramos arriba: se suponía que la Dirección de Turismo debería darle carácter orgánico y planificado a este esfuerzo por, de un lado, construir lugares turísticos, y, del otro, democratizar el acceso al ocio a través del abaratamiento del alojamiento. Así, se planeaba la instalación de campamentos para empleados y obreros y la construcción en la Capital Federal de un “Palacio de Turismo”, iniciativas que no pudieron ser puestas en práctica, por la escasez de los recursos y la breve vida de la Dirección (*Turismo*, agosto de 1942:6).

Estas iniciativas estuvieron signadas desde un comienzo por la esterilidad. Más allá de sus defectos intrínsecos, esto era así por el contexto crítico en el que emergieron: la Segunda Guerra Mundial afectaba negativamente amplios aspectos de la vida nacional, desde el presupuesto (golpeado por la contracción de los ingresos de la aduana), hasta la posibilidad de efectuar viajes en automóvil a causa del racionamiento de combustible. En ese marco, la Dirección Nacional de Turismo tuvo pocos recursos para implementar políticas concretas y poco tiempo para llevarlas a cabo, ya que la crisis política del gobierno de Castillo desembocó en el golpe de Estado de junio de 1943.

La política turística estatal, escasamente prioritaria, resultaba además difícil de financiar. Era complejo aplicar el principio (aplicado exitosamente en la construcción de la red nacional de caminos) de que las inversiones debían ser costeadas por los que se beneficiarían de ellas. Los gravámenes al combustible y a los pasajes al extranjero (menguados por la guerra) tenían ya destino; las patentes a los hoteles y servicios turísticos –que salvo excepciones eran negocios de pequeña escala- eran patrimonio de

---

<sup>19</sup> González Roura era jurista y periodista y residía en París donde dirigía, desde 1934, “La Revue Argentine”. Era un nacionalista liberal y antifascista, y ya de regreso en Argentina a principios de 1940 fundó la revista “Argentina Libre”. Había participado en el Primer Congreso Argentino de Turismo y Comunicaciones (1938) presentando un proyecto de organismo de turismo que se inspiraba explícitamente en la política implementada por el ministro de Deportes y Tiempo Libre francés, Léo Lagrange. Esta procuraba probar que los Estados democráticos tenían la misma capacidad de acción en estos temas que los totalitarios, impulsando el acceso de las masas al ocio y el desarrollo de los espacios para el tiempo libre (Ory, 1994: 715-724 y 748-787).

los municipios, y crear nuevos gravámenes que los afectaran o cobrar directamente un impuesto a los turistas era una forma de desalentar, más que fomentar, el turismo; finalmente, provincias y municipios se mostraban renuentes a colaborar sosteniendo una política nacional de aliento del turismo que potencialmente, pero solo potencialmente, podía fomentar la actividad económica en sus territorios y con eso las propias finanzas fiscales.

#### **4. Palabras finales**

Durante los años veinte se pusieron en circulación una serie de concepciones para las que el turismo no era únicamente una práctica privada, sino también, cada vez más, un asunto de interés general (Piglia, 2008 (b)). Durante los años treinta estas ideas se difundieron de manera más amplia en la prensa y en la opinión pública y encarnaron también en el Estado, en el marco de una crisis económica profunda, que actualizó los esfuerzos por contemplar desde el Estado la totalidad del territorio.

La construcción del turismo como objeto de políticas estatales en los años treinta se basó en un conjunto interrelacionado de factores. En primer lugar en la expansión de la actividad turística (relacionada con la movilidad social ascendente, la difusión del automóvil, los cambios en las pautas de consumo), que generó un campo de intereses económicos en torno del turismo y ofreció pruebas de las posibilidades reales que podía tener el turismo nacional. En segundo lugar, se vinculó con la difusión militante de la concepción del turismo como asunto público que llevaron adelante los clubes de turismo y automovilismo, amplificadas además por la prensa y que configuró los ejes en torno a los cuales la cuestión llegó al debate público y a la política estatal. En tercer lugar obedecía a la presión que ejercían los convenios firmados en el marco de la Unión Panamericana. Finalmente, formaba parte de la novedosa voluntad de los gobiernos de intervenir en la economía y en la sociedad. Esta intervención estaba orientada a obtener legitimación a través de la realización de obras públicas y de la integración (aunque subordinada) de los intereses particulares en las instancias burocráticas de formación de las políticas y aspiraba (aunque no demasiado claramente) a conseguir una mayor diversificación de la economía e integración del territorio nacional.

La promoción estatal del turismo se orientó tanto a desarrollar el turismo de elite -por ejemplo en el Nahuel Huapi- como a ampliarlo hacia otros sectores sociales: el fabuloso estímulo dado por la construcción de carreteras y la política de YPF al turismo en automóvil (una práctica que gradualmente se difundía a los sectores medios), la

extensión del beneficio de las vacaciones, la construcción de hoteles por parte del Ministerio de Obras Públicas y los boletos promocionales de los Ferrocarriles del Estado, apuntaban a sectores medios y medios bajos. En el mismo sentido fueron las políticas de algunas provincias, como las del gobierno de Manuel Fresco en Buenos Aires.

Por detrás de estas iniciativas y ensayos estatales encontramos el creciente convencimiento, en distintos niveles de la burocracia y de la clase política, por un lado, de que el turismo podía convertirse en una “rueda auxiliar” de la actividad agro-exportadora y, por el otro, de que fomentar el turismo de crecientes sectores de argentinos dentro del territorio nacional era una forma de promover el patriotismo, la cultura y la salud pública de la población y, a la vez, de llevar modernidad y civilización al interior del país.

El turismo formó así parte, inicialmente menor, creciente luego, de las políticas de la Dirección Nacional de Vialidad, y fue un elemento central en la Dirección de Parques Nacionales, a nuestro juicio el primer espacio de ensayo de una política turística comprehensiva y centralizada. A partir del gobierno de Ortiz, el Estado asumió más claramente al turismo como un campo específico de intervención pública, aunque la política turística de este gobierno y de su sucesor, fuera todavía fragmentaria y espasmódica. Por otro lado, y a pesar del carácter inorgánico de la política turística, se percibe una nota novedosa: la naciente preocupación por el desarrollo del turismo popular, algo casi ausente en la Dirección de Parques, pero que estaba presente tanto en políticas como el proyecto de construcción de hoteles baratos durante el gobierno de Castillo, como en los proyectos de ley nacional de turismo de 1939 y de 1942, o en los malogrados planes futuros de la Dirección Nacional de Turismo (1942-1943).

La intervención estatal en materia turística (incluida la Dirección de Parques Nacionales) apuntaba a potenciar y articular la actividad privada, no a reemplazarla. Es por eso que el diseño de las reparticiones encargadas de esta política se basaba en directorios mixtos, con presencia de representantes de los diferentes ministerios (el turismo era una actividad transversal a otras áreas de intervención estatal) y alguna forma de representación o consulta a intereses corporativos o asociaciones civiles de fomento o culturales interesadas en el desarrollo turístico.

Llama la atención que la política turística adquiriera mayor impulso en coincidencia con la penuria financiera desatada por la Segunda Guerra, que restringió proyectos ya en curso como los de la Dirección de Parques Nacionales y que, a causa de

la escasez de nafta y caucho, limitó las posibilidades del turismo en automóvil. Tal vez la explicación de este renovado interés por el turismo, y en particular por el turismo popular, se encuentre en la simultaneidad de esta situación con la crisis política del gobierno conservador y el modo en que la administración de Castillo percibió al turismo como un terreno para construir consenso y legitimidad social (en función de la experiencia francesa y también de la de los gobiernos totalitarios europeos).

Algunas de las iniciativas que hemos analizado resultaron relativamente exitosas: la gestión de Parques Nacionales, la construcción efectiva del hotel de Catamarca. Otras, como la creación de una repartición específicamente encargada de la política turística no llegaron a concretarse, o al menos a hacerlo completamente. Todas ellas resultan un antecedente fundamental a la hora de entender la vigorosa política turística implementada a partir de 1945 (y por lo menos hasta 1950), que en buena medida consistió en la centralización y potenciación de los distintos fragmentos de la política turística de los años treinta, organizados ahora bajo la consigna única de la democratización del turismo.

## **Bibliografía**

- Andermann, Jens (2000), *Mapas de poder. Una arqueología literaria del espacio argentino*, Beatriz Viterbo Editora, Buenos Aires.
- Armus, Diego (1996), "La idea del verde en la ciudad moderna", en *Entrepasados*, año V, N° 6, Buenos Aires,.
- Ballent, Anahí (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"*, Tercera serie, N°. 27, Buenos Aires.
- ----- (inédito) "Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el estado, 1935-1945".
- Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián (2002), "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en Cataruzza, Alejandro (dir.). *Nueva Historia Argentina, tomo VII, Los años treinta*, Sudamericana, Buenos Aires.
- Baranowski, Shelley (2007), *Strength Through Joy: Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich*, Cambridge University Press, Nueva York y Cambridge.
- Bertonecello, Rodolfo (1993), "Configuración socio-espacial de los balnearios del Partido de la Costa (Provincia de Buenos Aires)", En *Territorio*, N°. 5, Instituto de

<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf> (consultado 10 de enero de 2009);

- Booth, Rodrigo (2008), “Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la *Guía del Veraneante* (1932-1962)”, Revista electrónica *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*,. <http://nuevomundo.revues.org/index25052.html> (fecha de consulta 20-05-2008).
- Bruno, Perla (2002), “La humanización del paisaje”, en Bruno, Perla y Mazza, Carlos, *Construcción de paisajes. Transformaciones territoriales y planificación en la región marplatense. 1930-1965.*, UNMdP- FAUD, Mar del Plata.
- Bustillo, Ezequiel (1968), *El Despertar de Bariloche*, Sudamericana, Buenos Aires, segunda edición, 1988.
- Cacopardo, Fernando, Pastoriza, Elisa y Sáez, Javier (2001), “Artefactos y prácticas junto al mar. Mar del Plata: el camino de apropiación del sur, 1880-1940”, en Arrudo, Gilmar, Velásquez Torres, David y Zuppa, Graciela (orgs.), *Natureza na America Latina , Apropiações e Representações*, editora UELT Londrina, Brasil.
- Da Cunha, Nelly (2002), “Gestión municipal y tiempo libre en Montevideo (1900-1940)”, en Pastoriza, Elisa (ed.), *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Editorial Biblos y Universidad Nacional de Mar del Plata, Buenos Aires.
- ----- (2005) “El fomento del turismo en Montevideo: la problemática de los hoteles municipales, 1915 -1950”, en *Boletín de Historia Económica*, Año III, No.4.
- De Grazia, Victoria (1981), *The culture of consent: The Mass Organization of Leisure in Fascist Italy*, Cambridge University Press, Nueva York y Cambridge.
- Durand, Jorge A. (1938), *La industria hotelera en la argentina. Algunos aspectos de su explotación y su influencia como factor en el desarrollo del turismo*, disertación en la reunión almuerzo del Rotary Club de Buenos Aires, 4 de mayo de 1938, Buenos Aires,.
- Elflein, Ada (1917), *Paisajes cordilleranos: descripción de un viaje por los lagos andinos*, La Prensa, Buenos Aires.

- Harp, Stephen L. (2002), "The Michelin Red Guides: Social Differentiation in Early Twentieth Century French Tourism", en Rudy Koshar (ed.), *Histories of Leisure*, Berg, Nueva York y Oxford.
- Jacob, R. (1988), *Modelo batllista ¿variación sobre un viejo tema?*, Ed. Proyección, Montevideo.
- Lois, Carla y Troncoso, Claudia (2004), "Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión de la Argentina (1950)", *Revista Pasos*, vol. 2, N° 2.
- Nash, Roderick (1979), *Wilderness and the American Mind*, Yale University Press, New Heaven y Londres,.
- Navarro Floria, Pedro (2008), "El proceso de construcción social de la región del Nahuel Huapi en la práctica simbólica y material de Exequiel Bustillo (1934-1944)", *Revista Pilquen, Secc. Cienc. Soc.*, N°10 Viedma.
- Nouizelles, Gabriela (1999), "Patagonia as Borderland: Nature, Culture and the idea of the State", *Journal of Latin American Cultural Studies*, vol. 8, N° 1,.
- Ory, P. (1994), *La Belle Illusion. Culture Et Politique Sous Le Signe Du Front Populaire, 1935-1938*. Plon, París,.
- Ospital, María Silvia, "Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920-1940", en *EIAL*, vol. 16, N° 2, julio-diciembre de 2005.
- Pastoriza, Elisa (1999 (a)), "Restricción política y reforma social en la provincia de Buenos Aires: La gobernación de Manuel Fresco (1936-1940), *X Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, Academia Nacional de la Historia, Santa Rosa, La Pampa.
- ----- (1999 (b)), *Sociedad y política en la gestación de una ciudad turística de masas. Mar del Plata en los años treinta*, Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Mar del Plata (mimeo).
- ----- (2002), "Turismo social y acceso al ocio: el arribo a la ciudad balnearia durante las décadas peronistas", en Pastoriza, Elisa (ed.), *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Editorial Biblos y Universidad Nacional de Mar del Plata, Buenos Aires.
- Pastoriza, Elisa y Torre, Juan Carlos, "Mar del Plata, un sueño de los argentinos", en Devoto, Fernando y Madero, Marta (dirs.), *Historia de la vida privada en la*

*Argentina, tomo 3, La Argentina entre multitudes y soledades. De los años treinta a la actualidad*, Taurus, Buenos Aires, 1999.

- Persello, Ana Virginia, “Representación política y burocracia: las juntas reguladoras de la producción, 1930-1943”, *Boletín del Instituto Ravignani*, en prensa.
- Piglia, Melina (2008 (a)), “Ciudades de lona: el ACA y la construcción de los campings como lugares turísticos en la entreguerra (1926-1940)”, en Lois, Carla y Zusman, Perla (coord.), *Viajes y geografías. Turismo, migraciones y exploraciones en la construcción de lugares*, Ed. Prometeo, Buenos Aires.
- -----(2008 (b)), “La incidencia del Touring Club Argentino y del Automóvil Club Argentino en la construcción del turismo como cuestión pública (1918-1929)”, *Revista Estudios y Perspectivas en turismo*, CIET. Volumen 17 – Números 1 y 2.
- Rocchi, Fernando (1999), “Inventando la soberanía del consumidor: publicidad, privacidad y revolución del mercado en la Argentina (1860-1940)”, Devoto, Fernando y Madero, Marta, *Historia de la vida privada, tomo 2: La Argentina plural, 1870-1930*, Taurus, Buenos Aires.
- Scarzanella, Eugenia (2002), “Las bellezas naturales y la nación: los parques nacionales en la Argentina en la primera mitad del siglo XX”, en *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, N° 73, Ámsterdam,.
- Silvestri, Graciela (1999), “Postales argentinas”, en Altamirano, Carlos (ed.), *La Argentina en el siglo XX*, Ariel-UNQui, Buenos Aires.
- Urry, John1 (1996), *O olhar do turista. Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*, Sesc y Estudio Nobel, San Pablo.

#### **Abreviatura de Fuentes:**

- Guía ACA: *Guía de Viaje, Zona Centro*, Automóvil Club Argentino, Buenos Aires, 1943.
- FB: Fondo Bustillo, Archivo General de la Nación, sala 7.
- HCDN: Diarios de Sesiones de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso Nacional.- Memoria DNV: Memoria de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Memoria DPN: Memoria de la Dirección de Parques Nacionales.
- Turismo: Revista mensual *Turismo*, Touring Club Argentino.