

Quinto Sol, vol. 28, nº 2, mayo-agosto 2024, ISSN 1851-2879, pp. 1-21
<http://dx.doi.org/10.19137/qs.v28i2.7265>

Esta obra se publica bajo licencia Creative Commons 4.0 Internacional. (Atribución-No Comercial-Compartir Igual)



Estado y turismo en Tucumán durante las gobernaciones radicales (1935-1943)

State and tourism in Tucumán during the radical governments (1935-1943)

Estado e turismo em Tucumán durante os governos radicais (1935-1943)

Carlos Martín Rodríguez Buscia

Universidad Nacional de San Martín. Escuela de Economía y Negocios. Centro de Investigación y Desarrollo del Turismo
Argentina
Correo electrónico: crodriguez@unsam.edu.ar
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5884-1708>

Resumen

En el siguiente trabajo se analiza la intervención estatal en materia turística en Tucumán durante los gobiernos radicales entre 1935 y 1943, enfocándonos especialmente en explorar los debates legislativos del plan de turismo de 1936 y en auscultar las funciones, alcances y cronologías de las reparticiones especializadas de 1936 y 1942. A partir del acuerdo generalizado que desde los años treinta existía a nivel nacional respecto a la idea de que el turismo debía ser propiciado y organizado por el Estado, el artículo recupera lo específico del fenómeno intervencionista tucumano. Así, se indagan los fundamentos que permitieron el establecimiento de un rol estatal más activo respecto al turismo en Tucumán. Para ello se problematizan las marchas y contramarchas, los proyectos, normativas, debates y capacidades que definieron determinados tipos de agencias. Por

Palabras clave

turismo
Estado tucumano
agencias

consiguiente, se examinan dos momentos medulares del proceso de configuración estatal subnacional a nivel turístico. Para llevar a cabo dicha pesquisa se emplearon fuentes primarias tales como: diarios de sesiones de las cámaras parlamentarias de la provincia, prensa escrita de rango nacional y provincial, documentación estatal pertinente, memorias descriptivas, entre otras.

Abstract

The following work analyzes the state intervention in tourism in Tucumán during the radical governments between 1935 and 1943, focusing especially on exploring the legislative debates around the 1936 tourism plan and on examining the functions, scope, and chronologies of the specialized departments of 1936 and 1942. Based on the widespread agreement that existed at the national level since the 1930s regarding the idea that tourism should be fostered and organized by the State, the article recovers the specifics of the Tucuman interventionist phenomenon. Thus, the foundations that allowed the establishment of a more active state role regarding tourism in Tucumán are investigated. For this, the marches and countermarches, the projects, regulations, debates, and capacities that defined certain types of agencies are problematized. Therefore, two core moments of the process of subnational state configuration at the tourism level are examined. To carry out this research, primary sources were used, such as session diaries of the parliamentary chambers of the province, written press of national and provincial rank, relevant State documentation such as descriptive memories, among others.

Keywords

tourism
State
Tucumán
agencies

Resumo

No seguinte artigo analisamos a intervenção estatal no turismo em Tucumán durante os governos radicais de 1935 a 1943, centrando-nos especialmente na exploração dos debates legislativos do plano de turismo de 1936 e na análise das funções, alcance e cronologia dos departamentos especializados de 1936 e 1942. Partindo do consenso geral de que, desde os anos 30, havia um acordo nacional de que o turismo deveria ser promovido e organizado pelo Estado, o artigo recupera a especificidade do fenómeno intervencionista em Tucumán. Assim, exploram-se as bases que permitiram o estabelecimento de um papel mais ativo do Estado em Tucumán. Para isso, são problematizadas as marchas e contramarchas, os projetos, regulamentos, debates e capacidades que definiram determinados tipos de agências. Para a realização desta investigação, recorreu-se a fontes primárias, tais como: diários de sessão das câmaras parlamentares da província, imprensa escrita nacional e provincial, documentação relevante do Estado, memórias descritivas, entre outras.

Palavras-chave

turismo
Estado
Tucumán
agências

Recepción del original: 30 de diciembre de 2022.

Aceptado para publicar: 29 de agosto de 2023.



Estado y turismo en Tucumán durante las gobernaciones radicales (1935- 1943)

Introducción

Durante los años treinta el turismo adquirió gran relevancia como asunto público que debía ser regulado e intervenido por el Estado, a fin de que cobrase mayor impulso en los distintos confines del país. Además de favorecer la salud de los turistas y promover la armonía social, el turismo se entendía como una actividad que reforzaría la unión nacional y que brindaría beneficios económicos claves para atenuar la grave situación mundial. En ese marco, algunas provincias vieron en esta actividad una oportunidad de intervención económica y política valiosa. En Tucumán, esta postura venía acompañada de un gran optimismo en cuanto se esperaba que el turismo fuera una de las “industrias” medulares de su estructura productiva. Para que esto se concretara era preciso que el Estado actuase decididamente, lo cual suponía debatir líneas de acción posibles y poner en ejecución aquellas que encontraran consenso.

Así, en el siguiente artículo se analizará el proceso de construcción del turismo como problema público por medio de las proyecciones, ideaciones y abordajes estatales llevados a cabo en Tucumán durante el período 1935 y 1943. Para ello se enfocará en las características y alcances del plan de turismo de 1936, debatido legislativamente, así como las cronologías, objetivos, capacidades¹ y limitaciones de las reparticiones especializadas de 1936 y 1942. En ese sentido, se busca auscultar los fundamentos que habilitaron la concepción y materialización de los instrumentos disponibles para intervenir en materia turística en Tucumán. El trabajo problematizará en torno a cuáles fueron las especificidades del debate parlamentario en la provincia y cuáles sus consecuencias en el accionar estatal, qué actores estuvieron involucrados en la elaboración de una agenda pública sobre el turismo, qué medidas se consideraban parte de dicha agenda, y cuáles fueron los obstáculos que atravesaron para su implementación.

La importancia de un estudio de estas características apunta a “descentrar el Estado” (Bohoslavsky y Soprano, 2010), orientando la mirada hacia un espacio subnacional, con el objetivo de concebir un panorama más abarcador del país. Esto es así en la medida que los principales estudios sobre los vínculos entre el Estado y el turismo a través de las políticas públicas, las agencias, los proyectos y las realizaciones durante los años treinta y cuarenta abordaron especialmente el nivel nacional (Ospital, 2005; Piglia, 2012). Asimismo, la importancia de Tucumán como unidad de análisis complejiza un marco donde los aportes de la reciente historiografía del turismo se

¹ Este concepto alude a las condiciones institucionales que propenden potencialmente hacia determinados objetivos en función de un determinado acervo de recursos (Alonso, 2007).

centraron fundamentalmente en los casos de las localidades turísticas “clásicas”.² De este modo, el trabajo explora una provincia escasamente estudiada y apunta a contribuir al conjunto de avances históricos recientes referidos al turismo en otras localidades, ciudades y espacios subnacionales no tradicionales.³ Si bien se reconoce la importancia de trabajos con una mirada más local o municipal, se plantea un enfoque subnacional más aglutinador. En ese sentido, cabe mencionar a la colección de historias municipales de Tucumán dirigida a un público general que, a propósito de la celebración del bicentenario de la independencia argentina, abordó algunos hitos de la producción turística de ciertos atractivos durante la primera mitad del siglo XX (Arenas, 2017; Barbieri Guardia y Silva, 2017). No obstante, el turismo ocupó allí sitios marginales y además fue circunscripto a fenómenos cuya escala perdía de vista la mirada más coherente de la provincia. Desde la arquitectura, Olga Paterlini (2021) recuperó los planes reguladores de La Quebradita (Tafí del Valle) y de San Javier durante los años cuarenta, aludiendo solo tangencialmente a la posibilidad de desarrollo turístico. En cualquier caso, estos aportes no se interrogaron respecto al turismo como problema público susceptible de ser intervenido por el Estado provincial.

Ahora bien, la propuesta de esta complejización territorial no pretende afirmar que el caso tucumano estuviera aislado de otras escalas o niveles. En ese sentido, se analizará lo particular en un contexto donde la nación y distintas provincias coincidían en que el intervencionismo era el requisito clave para el desarrollo turístico (Pastoriza, 2011). Así, se indagará en torno a la configuración estatal a partir de ideas, proyectos y la evolución de la repartición de turismo. Esta se concibe como una corporeización y un desenvolvimiento específico del Estado “desde adentro” (Soprano, 2015). Es decir, no se piensa al Estado como un ente abstracto y universal, reflejo directo y único de intereses de clase. Sin desconocer la influencia de los sectores hegemónicos sobre la formulación de las políticas públicas y su peso en la conformación de los elencos dirigentes y burocráticos, es preciso revisar otras caras del Estado. Resultan claves para comprenderlo, sus marchas y contramarchas, su fragmentariedad, sus capacidades inconclusas y sus aristas “grises”, tal como advierten los nuevos estudios referidos al Estado en Argentina (Plotkin y Zimmerman, 2012; Di Liscia y Soprano, 2017). Sobre este aspecto teórico radica la importancia de examinar los proyectos, las ideaciones y las agencias del Estado tucumano en materia de turismo, los debates y fundamentos que las impulsaron, las normativas que las ordenaron, las funciones y los alcances reales de las mismas. De tal forma, emerge la idea de un Estado que no es unívoco y que se descompone y recompone bajo múltiples disfraces a nivel provincial. En el punto en el cual lo subnacional tiende a no coincidir con lo nacional como un espejo mecanicista, se refuerza otra idea clave: la necesidad de enfocar los procesos históricos bajo la lente de la provincia en tanto el Estado no se expresa solo a partir de lo nacional (Ortiz Bergia, 2015). Así, ahondar en el rol del Estado y sus múltiples facetas en los espacios

² La mayoría de las investigaciones se enfocaron especialmente en los casos de Mar del Plata (Pastoriza y Torre, 1999; Pastoriza y Zuppa, 2004), Ciudad Autónoma de Buenos Aires (González Bracco, 2021) y el norte de la Patagonia (Méndez, 2010; Vargas y Núñez, 2020).

³ En los últimos años se destaca un incipiente avance sobre otras realidades provinciales, entre las que pueden mencionarse los casos de La Pampa (Cornelis, 2020), Jujuy (Jerez, 2020), Mendoza (Raffa, 2020) y Salta (Rodríguez Buscía, 2022).

subnacionales, pretende arrojar luz respecto a las formas diversas y múltiples en que lo público se recrea y se materializa o no territorialmente.

Bajo este paraguas conceptual, es preciso señalar que este trabajo no recuperará las genealogías y las experiencias de las dependencias nacionales de turismo durante el período 1930-1943. Esto es así debido a los tipos de vínculos y puntos de contacto establecidos en las iniciativas provinciales y nacionales. En primer lugar, se considera que no existía un modelo paradigmático nacional al cual propendieran los casos provinciales. Las agencias de turismo en Tucumán no eran un reflejo de las de nación, más aún, si se tiene en cuenta que las primeras iniciativas de esta provincia fueron anteriores a las del gobierno central. En segundo lugar, la ligazón entre lo provincial y lo nacional estaba mediado por un tono de época. Justamente, desde finales de los años treinta y los primeros años de los cuarenta, el proceso de constitución de las dependencias nacionales y las provinciales implicó un interés cada vez más marcado por fomentar, promocionar y organizar el turismo (Piglia, 2019). La construcción del turismo como asunto público de interés estatal fue reforzado en la opinión pública nacional. Estas ideas, percepciones, creencias y valoraciones sobre el turismo calaron hondo en Tucumán, donde se conminaba a que los actores estatales actuaran en pos de la regulación del turismo pero bajo parámetros de autonomía y de alcance variado. Es decir, el clima de época exhortaba a la dirigencia tucumana a actuar y organizar el turismo, pero la forma y los modos en que se llevaría a cabo tal faena no estaban subordinadas ni dependían de las formas organizativas de la nación, sino que estaban libradas a las capacidades de la autonomía provincial. De esta manera, la mirada de la nueva historiografía del Estado permite advertir cómo el ordenamiento turístico no fue un proceso lineal, sino que dependió de los proyectos, las realizaciones en forma de marchas y contramarchas y el devenir oscilante de las oficinas especializadas y del alcance de sus instrumentos.

Específicamente, la provincia en estudio trató de concebir e implementar diseños institucionales que funcionaran como verdaderas herramientas estatales de propulsión de las "corrientes de turismo". Las exigencias de la opinión pública y las expectativas del gobierno apuntaban a convertir a Tucumán, en consonancia con su importancia económica, en el verdadero corazón del turismo del norte de Argentina. Se trataba de una cuestión de Estado que no podía quedar circunscripta a la intencionalidad de un ministro o al discurso feliz de apertura de una sesión legislativa, sino que era preciso que diferentes gestiones gubernamentales abordaran de manera conjunta el "problema del turismo". No obstante, cabe aclarar que el turismo era una preocupación relativamente novedosa para la dirigencia tucumana. Hacia 1936, un diputado provincial expresaba: "hasta hace poco, esa inquietud progresista y civilizadora no se había adentrado en nosotros".⁴ Ahora bien, este reciente interés se encontraba con el escollo de definir cuáles serían las formas y los mecanismos por los cuales se obtendrían los supuestos beneficios de dicha actividad. En ese sentido, uno de los objetivos aquí propuestos consiste en recuperar las discusiones legislativas (en las cuáles participó activamente el Poder Ejecutivo) que proponían tipos específicos de organización turística. Todo ello en un marco en el cual las prioridades gubernamentales no estaban depositadas centralmente en el turismo. Si a ello se le suman las limitadas capacidades de los aparatos burocráticos

⁴ Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados. Provincia de Tucumán (DSHCDT). 7 de octubre de 1936, p. 351. Biblioteca de la Legislatura de Tucumán (BLT), San Miguel de Tucumán, Argentina.

tucumanos durante los años treinta e inicio de los cuarenta, tal como fue demostrado por los estudios sobre políticas laborales (Ullivarri, 2009) y salud (Fernández, 2004; Fernández y Rosales, 2016), resulta lógico vislumbrar para una "industria" potencial y no urgente, proyectos que encontrarán dificultades de concreción o agencias con escaso margen de acción.

En términos de periodización, el presente artículo hace hincapié en la lógica de las permanencias en lo referente a la organización estatal del turismo y, específicamente, en la dotación de organismos especializados. En efecto, el intervencionismo turístico encuentra cierto grado de coherencia durante las gobernaciones radicales tucumanas denominadas "concurrencistas",⁵ que incluyeron los mandatos de Miguel Mario Campero (1935-1939) y Miguel Critto (1939-1943).⁶

El trabajo se dividirá en tres partes. La primera dará cuenta, brevemente, de los fundamentos que alentaron al Estado a promover y organizar el turismo, sugiriendo en dicha sección puntos de contacto entre lo nacional y lo provincial. El segundo apartado indagará el devenir histórico del proyecto tucumano de turismo durante 1936, su ideación y alcance efectivo. Por último, se auscultará el proceso de desarrollo de las dependencias de turismo y las personalidades que ocuparon dicho organismo hasta 1943. Para realizar esta pesquisa, se recuperó material documental presente en diversos archivos, bibliotecas provinciales y nacionales, y distintos repositorios digitales. Se recurrió a documentos oficiales nacionales y provinciales tales como boletines oficiales, diarios de sesiones legislativos, memorias descriptivas (o similares) de distintas reparticiones públicas, prensa nacional y provincial de la época, crónicas literarias, guías turísticas de esa etapa, entre otros. Esta faena metodológica resulta válida en la medida que la prospección histórica busca sustentar la heterogeneidad local como eje teórico de la redefinición del Estado (Ortiz Bergia, 2015).

El turismo como panacea

Durante la década de 1930 el turismo se convirtió en un asunto de interés público en Argentina. La opinión pública esgrimió una serie de argumentos que favorecieron y aceleraron la intervención del Estado en su organización y promoción.

Entre uno de esos aspectos se encontraba la idea del turismo como práctica de fortalecimiento patriótico. Según este programa, el desarrollo del turismo pasó a convertirse en una tarea cultural clave para la unidad nacional. Efectivamente, uno de los ejes que dinamizó la movilidad turística y definió qué mirar, fue el deber patriótico. Así, cuando el turista visitaba algún rincón del país realizaba un acto de patriotismo puesto que su consumo turístico contribuía a la grandeza de la nación, lo acercaba al otro, a sus tradiciones y al conocimiento de territorios alejados y desconocidos. Importantes personalidades del gobierno nacional explicaban estos aspectos a la prensa. El ministro

⁵ Por concurrencismo se hace referencia al radicalismo tucumano que desobedeció la política abstencionista decidida por el Comité Nacional Radical y participó de las elecciones de 1934; así resultó electo su candidato a gobernador Miguel Campero (Lichtmajer, 2010).

⁶ Si bien el año 1943 puede ser concebido como un parte aguas o un punto de continuidad según la mirada elegida, en este caso corresponde al momento en el cual se produce la intervención militar y el desplazamiento de las figuras radicales.

de Obras Públicas Salvador Oría sintetizaba: “fomentar el turismo es contribuir a afianzar la unidad nacional”.⁷ A su vez, Ricardo Levene, presidente de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos⁸ expresaba que “los monumentos históricos atraen caravanas de turistas. Hay que enseñar a amar las tradiciones y la patria ya que en los acervos monumentales descansa la nacionalidad.”⁹ Hacia los años treinta el ímpetu patriótico se reflejó en viajes hacia hitos y vistas de corte histórico-patrimonial-natural con el uso cada vez más extendido del automóvil (Ballent, 2003). Así, se habilitó la posibilidad de visitar una gran cantidad de sitios en concordancia con la explosión de lugares, objetos y artefactos declarados como patrimonio en distintos puntos del país, especialmente en el norte argentino. Tucumán fue concebida como “cuna de la independencia”, los agentes estatales nacionales¹⁰ y provinciales coincidieron en la necesidad de abrirla a todos los compatriotas como una forma de propender al “engrandecimiento argentino y el mejor modo de hacer patria grande”.¹¹ La provincia se convirtió en un hito clave de las giras patrióticas por el norte del país desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX, y fue rápidamente incorporada como atractivo obligatorio del calendario turístico invernal en las guías turísticas de los años treinta y cuarenta.¹²

En segundo lugar, se consideró al turismo como una actividad fundamental para mitigar la debacle económica, dinamizar el mercado laboral e integrar territorialmente al país. Se citaron con frecuencia los casos europeos y, sin distinción, se exaltaron los desarrollos de las democracias liberales y la organización de los Estados fascistas. Se admiró la rentabilidad que se obtenía de la movilidad turística interna fomentada por el consumo de las masas obreras que se incorporaban a las nuevas prácticas. Precisamente, durante el período de entreguerras se produjo la elaboración de una nueva forma de apropiación del tiempo y del espacio (Corbin, 1995), y se sancionaron las vacaciones pagas en gran parte de los Estados occidentales. De esta manera, uno de los argumentos más presentes en los discursos estatales concibió al turismo como una “industria” pujante y basal de las políticas gubernamentales que podría brindar la posibilidad de crecimiento a las zonas más atrasadas del país (Piglia, 2012). Fundamentalmente se pensó en el impacto benéfico de la construcción y el funcionamiento de materialidades asociadas directa o indirectamente al turismo, factores que favorecerían la movilización de diversas industrias, capitales y la activación del mercado laboral. En un sentido aledaño, se preconizó que la movilidad turística funcionaría como un ariete de la integración territorial (Ballent y Gorelik, 2001), al promover la materialización de la infraestructura

⁷ Fomentar el turismo es contribuir a afianzar la unidad nacional (mayo de 1941). *Automovilismo*, 257, s.p. Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

⁸ La Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos fue creada por el presidente Agustín P. Justo a través del Decreto 3390/38. En 1940 el Congreso sancionó su ley de creación 12665/40 y el Poder Ejecutivo Nacional estableció su reglamentación por Decreto 84005/41.

⁹ La carretera es eficaz vehículo de cultura histórica (octubre de 1943). *Automovilismo*, 285, s.p.

¹⁰ El 24 de septiembre de 1943 fue inaugurada la reconstrucción de la casa histórica, con la presencia del presidente Pedro Pablo Ramírez.

¹¹ DSHCDT. 7 de octubre de 1936, p. 352.

¹² Ferrocarriles del Estado (1931). *Turismo a Tucumán, Salta y Jujuy*. Talleres Gráficos Ferrocarriles del Estado. BNMM. *Guía Peuser del viajero de transportes y turismo*. Buenos Aires. BNMM. Consultado entre los años 1924 y 1943.

necesaria para el desplazamiento turístico. Este era el caso de las zonas turísticas de Tucumán, específicamente de Tafí del Valle y las Sierras de San Javier que se encontraban en situación de "aislamiento", situación que obligaba a construir infraestructuras viales. Esta serie de planteos en forma de acuerdos generales fueron posibles en la medida que diversos "discursos científicos, literarios y políticos" cifraron la identidad nacional argentina en las bellezas y riquezas "naturales" del territorio" (Piglia, 2018, p. 103). Así, el turismo considerado como una oportunidad de progreso económico en el contexto de la gran depresión fue abordado por las élites dirigentes tucumanas como una promesa de prosperidad casi al alcance de la mano. En suma, los grupos dirigentes conservadores nacionales, provinciales y la opinión pública coincidieron que la actividad turística debía estar organizada estatalmente.¹³ Solo de esa manera se producirían beneficios de índole económica, social y cultural, se favorecería el desarrollo de los sectores hoteleros, comerciales, de servicios, el mejoramiento o la creación de infraestructuras inexistentes y la implantación del dinamismo de la modernidad en las costumbres cotidianas. Al mismo tiempo, se anheló la instauración de mecanismos estatales que imitaran las experiencias producidas en el continente europeo, cuyos gobiernos procuraron "acrecentar el turismo mediante importantes reparticiones oficiales".¹⁴ Consecuentemente, lo debatible no fue entonces qué actor debía impulsar y orientar el turismo, sino cómo y a través de qué mecanismos ejecutarlos.

De esta manera, el primer ensayo de organización burocrática del turismo en la provincia de Tucumán se produjo en 1930. La creación de la Junta General de Vialidad y Turismo en abril de dicho año y la ley provincial 1491, reflejó el incipiente interés por regular dos aspectos que se asumieron interrelacionados: la red de carreteras y la difusión del turismo. Implícitamente se interpretó que la construcción de caminos produciría un efecto movilizador inmediato. Así, la flamante dependencia se orientó fundamentalmente a la faceta vial, pero prontamente su funcionamiento fue puesto en jaque producto de carencias presupuestarias. El gobierno radical de Miguel Mariano Campero (1935-1939) reconoció el fracaso de esa Junta y reorganizó su diseño dividiéndola en dos partes. Por un lado, la ley provincial 1556/35 instituyó la Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán (DPVT) para acogerse a los beneficios de la ayuda federal, definidos en la ley 11.658/32 de creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). Por otro lado, dejó para un futuro próximo la organización de una dependencia estatal de turismo.

Pujas y debates. El proyecto tucumano de turismo de 1936

Durante abril de 1936 se formó una comisión especial¹⁵ en la Cámara de Diputados de Tucumán cuya principal función fue estudiar y diseñar un plan de turismo para la provincia. La iniciativa resultante, presentada en octubre del mismo año, cosechó

¹³ Fomentemos el turismo hacia el norte (5 de octubre de 1935). *El Orden*, p. 5. Archivo Histórico de Tucumán, San Miguel de Tucumán, Argentina.

¹⁴ Fomento del turismo (13 de junio de 1935). *El Orden*, p. 4.

¹⁵ Fue convocada por el presidente de la Cámara de Diputados, el industrial azucarero Ramón D. Paz Posse. Esta comisión estuvo conformada por: Juan Carlos Guyot, Francisco López García, Rafael Padilla (concurreristas), José Ignacio Aráoz y Eduardo Paz (conservadores). DSHCDT. 21 de abril de 1936, p. 51.

apoyos sustantivos del bloque oficialista y mayoritario, el radicalismo concurrencista y de la totalidad de la segunda minoría, el Partido Demócrata Nacional. Asimismo, contó con el apoyo de amplias franjas de la sociedad civil tales como la prensa local, la delegación local del Automóvil Club Argentino (ACA) y diversas corporaciones que agrupaban a los sectores de servicios urbanos.¹⁶ Sin embargo, estos patrocinios fueron insuficientes para aprobar el proyecto, ya que el Poder Ejecutivo presionó para que el proyecto naufragase. El gobernador Campero no pudo, o no quiso, ejercer su influencia sobre la autonomía relativa de algunos de sus correligionarios¹⁷ con el fin de evitar que la propuesta fuera debatida (probablemente para no tensionar la unidad radical),¹⁸ lo cual llevó, paradójicamente, a que tuviera que oponerse públicamente para evitar su sanción.¹⁹

Estrictamente, el “plan de turismo” se estructuró en tres ejes: la racionalización administrativa, la construcción de infraestructuras viales y de ocio, y la dotación de fondos ordinarios.

En primer lugar, se procuró la creación de la Junta Consultiva y Permanente de Turismo (JCPT), una oficina de información, propaganda y prensa que pudiera “difundir dentro y fuera del país las bellezas del suelo tucumano, la producción material, las bondades del clima, la vida espiritual, interés histórico.”²⁰ La dependencia fue pensada sin funciones ejecutivas y compuesta en su dirección por un conjunto de agentes *ad honorem*, cuya principal responsabilidad recaía sobre otras instituciones. Entre las áreas y funcionarios responsables se encontraban el presidente de la DPVT, el superintendente de tráfico de Ferrocarriles del Estado, el intendente de la municipalidad de la capital y delegados de las cámaras legislativas. Asimismo, también incluyó a actores de la sociedad civil, entre ellos, miembros destacados de la élite tucumana que pertenecían a los espacios de sociabilidad “más respetables” (“El Círculo”, “Club Social” y “Golf Club”); a representantes locales del ACA y a los comerciantes nucleados en la Comisión Pro Fomento del Turismo. Esta composición negoció la participación política de distintos sectores en el desarrollo de la construcción material y simbólica de los atractivos turísticos. Así, por ejemplo, se concedió a los técnicos de la DPVT y la DNV la construcción de la red vial, se prometió a los empresarios locales la posibilidad de concesionar los

¹⁶ El grupo que se movilizó había tomado el nombre de Comisión de Turismo y Fomento de Tucumán. Entre ellos se encontraban: Centro de Mayoristas, Centro de la Unión de Comercio, Centro de Comerciantes Minoristas, Centro de Propietarios de Panaderías, Centro de Agente de Automóviles, Centro de Comisionistas y Representantes, Centro de Ferreteros y Anexos, entre otros. Comisión Pro Fomento de Turismo (6 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 5.

¹⁷ Durante el debate en la cámara, los diputados radicales que habían elaborado el proyecto se apresuraron en aclarar que la desavenencia no afectaba los vínculos personales que tenían con algunos miembros del ejecutivo, entre ellos el ministro de gobierno Norberto Antoni, orador en el recinto. Guyot y Padilla remarcaron su lealtad y sincera amistad hacia aquel. DSHCDT. 7 de octubre de 1936.

¹⁸ El ministro de gobierno Antoni expresó que la ley de turismo no se trataba de una cuestión de partido, por lo tanto, consideró que sus correligionarios tenían derecho a opinar y no se podía “ejercitar ninguna presión para que se vote de una u otra forma”. DSHCDT. 7 de octubre de 1936, p. 377.

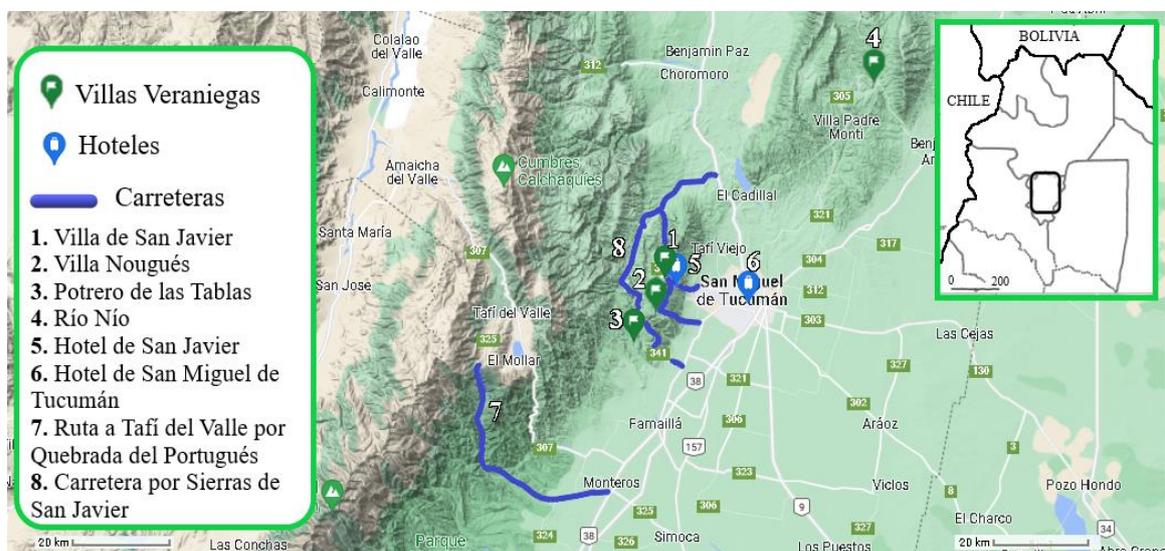
¹⁹ Las cámaras de comercio conminaron al Poder Ejecutivo para que dejara en clara su posición a través del uso del veto constitucional. Comunicado improcedente de turismo (5 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 5.

²⁰ DSHCDT. 7 de octubre de 1936, p. 347.

futuros hoteles, y se dejó en manos de la aristocracia del "Jockey Club"²¹ la posibilidad de tamizar socialmente el acceso al ocio en el flamante hipódromo de la provincia.

El segundo aspecto del proyecto apuntó a organizar materialmente el espacio, confiriéndole rutas de movilidad turística y estructuras de descanso. Para ello se apuntó a la construcción de carreteras de montaña y a la fundación de villas de veraneo. Sobre este aspecto, las políticas públicas tuvieron en su fundamentación una doble intencionalidad. Por una parte, desalentar la movilidad turística regional y nacional de los tucumanos y, por otro lado, favorecer e incluso enriquecer el deseo de aquellos turistas provenientes del "litoral" o de las urbes metropolitanas interesados en conocer las "bellezas tucumanas". En efecto, en la visión de la prensa y del gobierno provincial, tanto San Javier como posteriormente Taquí del Valle se ubicarían (junto con el acervo patrimonial oficial) como los principales atractivos turísticos de la provincia. Así, se previó la disposición de tres caminos en las montañas: uno que uniría el oeste de la capital tucumana con Anta Muerta en las Sierras de San Javier, otro que conectaría San Javier con Villa Nougés y finalmente uno que permitiría llegar desde San Javier a Raco y el Siambón. Asimismo, el gobierno quedó facultado para crear asentamientos turísticos de 200 hectáreas en San Javier y Villa Nougés, y de 100 ha. en Raco, Potrero de las Tablas y Río Nío. Además, se esbozó la importancia que tendría comenzar estudios para definir la "ruta a los valles calchaquíes" que uniría Taquí del Valle por la Quebrada del Portugués.²² Por último, se proyectó la construcción de dos hoteles de turismo con casino, uno en Anta Muerta (Sierra de San Javier) y el otro en la capital de la provincia.

Proyecciones materiales del Plan de Turismo de 1936



Fuente: Elaboración propia en base al Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados. Provincia de Tucumán. 7 de octubre de 1936, p. 347; y [https:// www.google/maps](https://www.google/maps).

²¹ Conceptuada en su composición a partir de "todo aquel que se ajustara al mejor concepto de corrección social". DSHCDT. 7 de octubre de 1936, p. 348.

²² DSHCDT. 7 de octubre de 1936, p. 347.

Finalmente, conforme al estilo imperante de la época, de cuidar las cuentas del Estado manteniendo el equilibrio fiscal, se concibió que los fondos para realizar las acciones de fomento del turismo se obtuvieran de las utilidades del casino provincial, para lo cual se derogaría la ley de prohibición del juego de 1928.²³ Este aspecto suscitó una ardua discusión ya que se convirtió en el principal escollo para aprobar la normativa. Los argumentos empleados para justificar su legalización fueron diversos. Se apeló a la comparación con otros países y la actividad exitosa de los casinos nacionales,²⁴ destacando no solo el de Mar del Plata sino también los de Santiago del Estero, Salta y Jujuy.²⁵ Se resaltaron sus efectos económicos benéficos y la posibilidad de emplear dichos ingresos para generar la red propagandística de la JCPT. Asimismo, el sector afín al proyecto advirtió que la legalización del azar surgía del mandato popular. Es decir, una porción del concurrencismo radical apeló a la base electoral que sustentaba su fenómeno político para impedir que se ignorasen los intereses de la población y denunciar cualquier actitud que manifestara indiferencia al “requerimiento de la voz del pueblo”.²⁶

Desde otro punto de vista, uno de los elementos medulares que atravesó el debate público fue la cuestión de la moralidad inherente a las prácticas de los juegos de azar (Rodríguez Buscia, 2023).²⁷ Para los sectores progresistas, el juego podía constituir un peligro social, pero también formaba parte, según sus argumentaciones, de las costumbres modernas por lo cual era preciso afrontar los dilemas éticos a través del control estatal que ofrecía la legalización. De ese modo, se puso en evidencia la existencia cotidiana de prácticas irregulares que eran de público conocimiento,²⁸ y se planteó la necesidad de oficializarlas para que el Estado pudiera regularlas y se favoreciera a través de su gravamen impositivo. Esta temática ocasionó calurosos debates en el recinto y en la opinión pública, reflejadas en un ambiente caldeado de acusaciones cruzadas y tensiones en torno al “plan de turismo”. Por caso, el diario local *El Orden* atacó los argumentos moralizantes que se opusieron a la ley y no dudó en denunciar los “escrúpulos taimados”²⁹ del Poder Ejecutivo provincial, confrontándolo en duros términos:

Y mientras en Tucumán el gobierno se juega entero por hacer naufragar la ley de turismo, en las provincias limítrofes se trabaja por consolidar grandes casinos y hoteles... La miopía del gobierno de Tucumán llega a lo inverosímil, a lo inaudito, a lo

²³ “Se entienden por juegos de azar los de ruleta, quinielas, caballitos, taba, tómbola, riñas de gallos, bacará, monte, lansquenete, pocker, boletos de sport, golfo, etcétera, y en general todos aquéllos que dependiendo de la suerte tengan por resultado la ganancia o pérdida de sumas de dinero o valores equivalentes. Igualmente queda prohibido el juego ruleta, como todo juego de azar en el Casino del Savoy Hotel y Anexos”. Boletín Oficial de la Provincia de Tucumán. 2 de agosto de 1928, p. 348. BLT.

²⁴ DSHCDT. 7 de octubre de 1936, p. 356.

²⁵ ¿Peligra la ley de turismo? (6 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 4.

²⁶ DSHCDT. 7 de octubre 1936, p. 354.

²⁷ Para analizar el caso del juego en Mar del Plata, véase Marcelo Pedetta (2018).

²⁸ Diferentes diputados identificaron centros de juego clandestino. El diputado Padilla señaló que se jugaba “detrás de los playones ferroviarios” y hasta en “plena plaza Independencia” (la plaza principal de la ciudad de San Miguel de Tucumán). DSHCD. 7 de junio de 1936, p. 359. Otros parlamentarios advirtieron la contradicción de la prohibición ya que la lotería provincial estaba organizada por la Caja Popular de Ahorros, es decir, por el mismo Estado provincial.

²⁹ Obstáculos contra la ley de turismo (1 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 4.

inexplicable... la prosperidad, el progreso y la cultura están primero que los caprichos y los conceptos moralizantes sin ninguna base.³⁰

Entre las personalidades que se opusieron al proyecto y, particularmente, a la legalización del juego, se encontró el ministro de gobierno Norberto Antoni. Este funcionario señaló que la existencia de casinos antes de 1928 no había contribuido a acrecentar el turismo en la provincia, por lo cual era esperable que esa situación no se modificase si se oficializaban nuevamente. Asimismo, expresó que las estimaciones de la renta de los casinos no alcanzarían para solventar los gastos de propaganda y de fomento, por lo cual era preciso que la JCPT se financiase con recursos ordinarios. Fundamentalmente, los argumentos negativos se ordenaron en torno a principios conservadores y esencialistas, allí se resaltó la influencia de valores cristianos como la afirmación de la familia, la imposición de cánones patriarcales y la naturalización de las desigualdades. Se consideraba al juego como un vicio moral que afectaba principalmente a los pobres³¹ y que llevaba a la destrucción de muchos hogares. El mejoramiento social, entendido como la principal meta política del gobierno radical, se interpretaba en un sentido paternalista, ya que se debía restringir el juego para evitar la explotación de las "clases pobres".³² Así, las concepciones conservadoras presentes en diversas afirmaciones³³ del Poder Ejecutivo radical buscaron legitimar y reforzar el control social sobre las prácticas culturales. Es decir, se proponía clausurar la posibilidad de alumbrar determinados espacios de ocio (casinos), pero habilitar el funcionamiento de otros (hipódromo) según la jerarquía social de sus concurrentes. No obstante, es preciso aclarar que los sectores favorables al proyecto de ley no apuntaron a la extensión del turismo hacia sectores populares, sino a la estructuración de villas veraniegas, casinos y hoteles a los que oportunamente tuvieran acceso las clases más pudientes y algunos sectores medios acomodados. En suma, el proceso de democratización del ocio estuvo fuertemente limitado por la preocupación estatal de resguardar la armonía social y proteger el *status quo*. En efecto, la prensa destacó que "solo los adinerados pueden titularse con justeza turistas. La gente adinerada y poderosa que sabe gastar y exige confort y atracciones".³⁴

Finalmente, si bien el proyecto de turismo fue aprobado en general³⁵ por la Cámara de Diputados, sufrió una serie de modificaciones por lo cual debió retornar a comisión, donde se estancó. Cabe destacar que siguiendo el criterio exigido por la gobernación, algunas de las proposiciones del proyecto fueron reagrupadas y

³⁰ ¿Peligra la ley de Turismo? (6 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 4.

³¹ El diario *El Orden* disintió con esta premisa al afirmar que el ingreso de los pobres estaba vetado por la vigilancia de los casinos, sitios a los que concurrían "caballeros". Gente pobre en las ruletas (8 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 4.

³² DSHCDT. 7 de octubre de 1936, p. 368.

³³ "El pueblo de Tucumán es uno de los que más gusta del juego", "es una pasión [que] existe en los espíritus enfermos". DSHCDT. 7 de octubre de 1936, p. 368.

³⁴ Hace turismo la gente adinerada (8 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 4.

³⁵ Según la prensa, el gobernador Campero presionó a los diputados, a quienes se les vencía el mandato para que vetaran la ley. Los reelegibles (9 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 5.

sancionadas en otras legislaciones o normativas.³⁶ Entre aquellas que encontraron celeridad se destacaron las expropiaciones para la realización de villas veraniegas en San Javier (ley provincial 1672/ 36), la aprobación de las carreteras que unificarían San Miguel de Tucumán con las sierras de San Javier en el marco de la acción de la DPTV, y la creación del hipódromo de Tucumán por la misma normativa. Por su parte, fueron bloqueadas coyunturalmente la legalización del juego, la construcción de hoteles y la creación de una dependencia específica.

Por otro lado, la acción del Poder Ejecutivo encontró un cauce independizado de las iniciativas de sus correligionarios. Respecto de la instauración de una oficina de turismo, el 29 de diciembre de 1936, por Decreto Acuerdo 1110 BIS/13 quedó constituida la Junta Provincial de Turismo (JPTT) bajo la órbita del Ministerio de Hacienda y Obras Públicas e Industrias. Sugestivamente, el ejecutivo anunció que la medida buscaba suplir la falta de una legislación atenuante y que se implementaba como consecuencia del receso de las cámaras legislativas. El objetivo de la JPTT fue abordar las “complejidades del problema del turismo”, esto implicó el relanzamiento y la ampliación de las funciones de su rudimentaria predecesora, retomando elementos similares del proyecto frustrado, como también elaborar otros novedosos. Entre los aspectos inéditos, se autorizó a la repartición para que tuviera capacidad de intervención en distintos aspectos del transporte público, el alojamiento hotelero y pudiera auspiciar la construcción de villas veraniegas. Sin embargo, estas funciones quedaron vaciadas de factibilidad ya que el decreto gubernamental otorgó mayor rol a un ente no estatal. En efecto, contempló dotar de fondos a un organismo privado, la agencia de turismo “Rutas”, que ofrecería un servicio gratuito de informaciones turísticas al público y colaboración a la JPTT. Básicamente, se le asignaron funciones de representación en la ciudad de Buenos Aires, con el propósito de propiciar diversas excursiones, coordinar con asociaciones civiles como el Touring Club Argentino y el ACA, y llevar adelante tareas de difusión tales como exposiciones fotográficas, de productos regionales y la distribución de folletería propagandística pertinente de diversas instituciones tucumanas. Por último, y en similitud al proyecto de ley frustrado, el elenco de la JPTT se caracterizó por sus limitaciones. Estaba compuesto por un directorio cuyos miembros pertenecieron a distintas oficinas del Estado y a organizaciones de la sociedad civil, el desempeño de estos cargos fue de carácter *ad honorem*, indicándose especialmente que se evitara la designación de personal.³⁷

Las escasas capacidades estatales de la JPTT y su limitada influencia sobre los diversos desafíos de la organización turística en la provincia, llevaron a críticas que señalaron la necesidad de dotar de recursos y prerrogativas fuertes a una nueva repartición pública. Algunos años después, la presencia de la JPTT pasó desapercibida para la prensa de la época, al punto de que se exigió la instauración de una dependencia

³⁶ El diputado conservador Cossio Etchecopar se lamentaba del fracaso de la ley de turismo, dado que esta debió ser tratada como un solo bloque, no desguazada como pretendía el ejecutivo, y reclamó que el problema del turismo tenía que ser solventado cuanto antes, no dilatado. Palabras del Dr. Cossio Etchecopar en el debate de la C. de Diputados (19 de octubre de 1936). *El Orden*, p. 4.

³⁷ Provincia de Tucumán (1940). *Segundo Gobierno de Miguel Campero, 1935-1939*. Kraft. Biblioteca del Congreso de la Nación, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

al afirmar que “su inexistencia se está haciendo sentir”, bajo la idea de que “Tucumán está a la espera del despertar del turismo.”³⁸

La dependencia de turismo de 1942

Luego del frustrado proyecto de ley de 1936, la preocupación estatal por regular y organizar el turismo se agudizó. Así, la necesidad de crear una repartición especializada se convirtió en una prioridad para el nuevo gobierno encabezado por el radical concurrencista Miguel Critto (1939- 1942). Se avanzó en la creación de una Comisión Provincial de Turismo de Tucumán (CPTT) y se designaron sus autoridades, a saber, hombres de “reconocida solvencia moral y social”.³⁹ Ahora bien, ¿cuál fue el saber experto que contaron estas personalidades para formar parte de una dependencia estatal especializada en organizar el turismo? A diferencia de los ingenieros que condujeron las direcciones de vialidad, o los economistas que integraron los elencos de las dependencias de hacienda, finanzas o las oficinas de estadísticas; la CPTT no tuvo agentes especializados o una burocracia nutrida. No existía una carrera profesional que pudiera formar a su potencial personal (de hecho la mayoría de las autoridades fueron abogados) o un *cursus honorum* que jerarquizara a sus miembros. En su lugar, el requisito central e implícito para conformar esa Comisión era la pertenencia a la élite y contar con la aprobación del oficialismo radical. Ser miembro de las familias tradicionales funcionaba como un certificado simbólico, en la medida que estos sectores recurrente e históricamente habían reproducido su prestigio social a partir de prácticas de veraneo o descanso de fines de semanas en sus cabañas, estancias y distintos lugares turísticos. Además, todos los hombres de la CPTT tenían experiencia en puestos gubernamentales y, específicamente algunos, expresaron públicamente sus posturas favorables a la regulación del turismo. Un breve repaso por las biografías de las personalidades que asumieron los cargos *ad honorem* puede alumbrar el perfil de la misma. El presidente de la comisión, Ángel Zavaleta, junto con Justiniano Frías Silva (vocal), formaba parte de las pocas familias propietarias de las vastas estancias productivas y de ocio en Tafí del Valle, grandes signos de prestigio social. Asimismo, Zavaleta fue presidente de la filial del ACA de Tucumán y gestionó la ubicación física de la sede oficial de la CPTT⁴⁰ en las oficinas de dicha asociación civil.⁴¹ El vocal Juan Carlos Guyot, diputado provincial, fue presidente de la comisión de turismo que impulsó la frustrada ley de turismo de 1936, y junto con Julio César Fagalde (vocal) presentaron en 1942 un proyecto para la construcción de un gran hotel en la capital tucumana y otro en San Javier.⁴² Por su parte, Alberto Paz Posse (vocal) fue miembro de una de las familias más poderosas de la provincia, propietario del Ingenio San Juan, de una “mansión de campo” en la villa veraniega de Raco (Sierras

³⁸ Tucumán abre sus puertas al turismo. Es necesaria la creación de la Dirección Provincial de Turismo (16 de enero de 1942). *El Orden*, p. 4.

³⁹ Comisión de Turismo (8 de abril de 1942). *El Orden*, p. 5.

⁴⁰ Situado en la esquina de Crisóstomo Álvarez y Jujuy de la ciudad de San Miguel de Tucumán. La sede oficial de la C. Provincial de Turismo (26 de abril de 1942). *El Orden*, p. 5.

⁴¹ El edificio del ACA había sido inaugurado con gran pompa a mediados de 1941. *Automovilismo*, julio de 1942.

⁴² El proyecto del diputado Guyot y el turismo (15 de abril de 1942). *El Orden*, p. 5.

de San Javier) y aficionado a la colección de restos arqueológicos precolombinos (Peña de Bascary, 2014).⁴³ En suma, la composición de la flamante dependencia encargada de organizar el turismo en la provincia se nutrió de diversos miembros de la élite tucumana. La novel CPTT se encargó —junto con el ministro de gobierno Roberto Berho— de redactar un proyecto de turismo que en 1942 sería tratado exitosamente por las cámaras legislativas.

Así pues, la sanción de la ley provincial 1927/42 le otorgó a la CPTT completa legitimidad, le asignó autarquía y reafirmó la composición de miembros previamente señalada. Si bien los cargos directivos fueron de carácter *ad honorem*, la normativa preveía la designación de personal remunerado. La agenda de temas y acciones impulsadas y planificadas por la dependencia adquirieron carácter mandatorio, superando así la instancia consultiva de agencias predecesoras. Por otra parte, las funciones concebidas para la comisión fueron amplias y, en términos generales, apuntaron a “organizar, dirigir y controlar todas las actividades relativas al fomento del turismo.”⁴⁴ Una de las principales responsabilidades asignadas fue la de convertirse en un organismo de supervisión, control y castigo. Asumió la responsabilidad de fijar tarifas a establecimientos hoteleros y medios de transporte definiendo precios máximos, la potestad de clausurar negocios que no se atuvieran a las normas sanitarias, revisar planos de las villas veraniegas en construcción y determinar multas. Además del carácter disuasorio y punitivo, se pensó fundamentalmente a la oficina como la depositaria de las mayores expectativas ya que se esperó que trajera prosperidad a la provincia, tal como lo expresaba el ministro de gobierno Roberto Berho en forma de anhelo: “la industria capital de nuestra provincia después de la azucarera, va a ser la del turismo”.⁴⁵

Asimismo, la CPTT buscó organizar y jerarquizar la estructura hotelera a través de su clasificación en distintas categorías, con el objeto de definir montos y tarifas. También fue convocada para abordar el problema del déficit hotelero mediante la liberación impositiva a la actividad constructiva específica. En efecto, aquellos establecimientos que se construyeran desde la reglamentación de la ley estarían exentos de impuestos durante diez años, y aquellos que se acogieran a la normativa tendrían una reducción de un 50% de las tasas municipales y provinciales. Todas estas medidas fueron solicitadas por la prensa con insistencia, dado que concibió que fomentar el turismo era solo posible si se daban las máximas comodidades al viajero.⁴⁶ No obstante, si bien la ley favorecía la construcción de establecimientos hoteleros, no fijaba específicamente la edificación de ninguno. Ante esa problemática, *El Orden* reclamó a la iniciativa privada que levantaran hosterías de menor categoría a lo largo de todo el territorio provincial.⁴⁷ Asimismo,

⁴³ Además, era hermano del radical concurrencista Ramón D. Paz Posse, personaje que ocupó diversos cargos en la función pública y que votó favorablemente el proyecto de ley de turismo de 1936 cuando fue diputado provincial. Posteriormente, electo diputado nacional logró que se aprobaran los fondos nacionales para la reconstrucción de la casa histórica hacia 1940.

⁴⁴ Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores. Provincia de Tucumán (DSHCST). 11 de mayo de 1942, p. 362. BLT.

⁴⁵ DSHCST. 11 de mayo de 1942, p. 355.

⁴⁶ Mientras tanto, la CPTT trató de “brindar el máximo confort” a los automovilistas particulares que hacían turismo, les permitió especialmente la libre circulación en el territorio provincial por 30 días, exceptuándolos del pago de patentes. DSHCST. 11 de mayo de 1942, p. 351.

⁴⁷ Construcción de hoteles (29 de abril de 1942). *El Orden*, p. 5.

solicitó al Estado provincial la edificación de un gran hotel en la ciudad de San Miguel de Tucumán y otro, de menores proporciones, en Tafí del Valle y en las futuras villas veraniegas a construirse.⁴⁸ Se reprochaba al gobierno que Tucumán —la provincia con mayores recursos y más modernizada del norte del país— quedara rezagada en materia hotelera.⁴⁹

A su vez, con la intención de difundir los destinos turísticos de la provincia, se dispuso la instalación de una oficina de propaganda en la ciudad de Buenos Aires.⁵⁰ Es decir, las acciones de divulgación estatal se implementaron en el centro político y económico del país, desde donde se creyó que potencialmente irrumpiría el grueso del flujo de turistas. En esa línea se planificó una intensiva campaña de difusión en el litoral del país para impulsar la temporada invernal,⁵¹ mediante la coordinación con el jefe de publicidad del Ferrocarril Central Argentino y con los centros hoteleros provinciales.⁵² Entre otras atribuciones, la CPTT mostró un incipiente interés por organizar prácticas turísticas dirigidas a nuevos sectores sociales. Entre ellas destacó la organización de “excursiones económicas que faciliten los viajes en el interior de la provincia a docentes, estudiantes, empleados y obreros”.⁵³ Junto con ello cabe destacar que en julio 1942 la CPTT estuvo a cargo de la primera celebración de la zafra,⁵⁴ incluyéndola en el calendario festivo nacional y provincial. La dependencia participó activamente en el proceso de sedimentación cultural de las funciones y significaciones públicas atribuidas al azúcar en Tucumán. La organización del evento en clave turística reforzó y legitimó las relaciones sociales, el consenso político y el modelo productivo derivado de la actividad agroazucarera. Se trató de realizar un “canto de optimismo y reconocimiento a todos los factores que consagran a la industria su categoría privilegiada”.⁵⁵ Asimismo, colaboró en la invención de una identidad regional sustentada en el azúcar y un imaginario productivo de corte industrial. El programa esbozado por la CPTT propuso un desfile de carrozas, la selección de la Reina de la Zafra, la ornamentación de la ciudad y previó la llegada de un gran flujo de turistas. Precisamente, se concentró en coordinar alojamientos entre los pobladores locales para morigerar la sobredemanda turística que a propósito de los festejos patrióticos había desbordado la exigua capacidad hotelera de la provincia. Los festejos de la zafra eran coincidentes con el flujo de “turistas nacionales” que arribaban a propósito de las fiestas patrióticas de julio. Así, la CPTT creó un registro

⁴⁸ Cabe destacar que los aportes de la prensa se produjeron en el contexto de inauguración de una serie de icónicos establecimientos en la región, entre ellos el gran Hotel de Catamarca en 1941 (en el marco de la ley nacional de fomento hotelero 12699/40), el Hotel de Salta en 1942 y el Hotel Casino de Termas de Río Hondo el mismo año.

⁴⁹ El proyecto del diputado Guyot y el turismo (15 de octubre de 1942). *El Orden*, p. 5.

⁵⁰ Esta última medida estaba en saga con las que llevaron a cabo otras provincias, como Mendoza y Córdoba. En el caso mendocino se alquilaba una casa por \$3.500 m/n mensuales, se contaba con personal técnico y más de 10 empleados con sueldos que oscilaban entre los 500 y los 800 m/n. DSHCST. 11 de octubre de 1942, p. 355.

⁵¹ Una laboriosa reunión tuvo ayer la comisión provincial de turismo (10 de abril de 1942). *El Orden*, p. 4.

⁵² Ayer celebró sesión la comisión provincial de turismo (30 de abril de 1942). *El Orden*, p. 5.

⁵³ DSHCST. 11 de mayo de 1942, p. 363.

⁵⁴ Desde la década de 1930 se realizaron distintos festejos vinculados al desarrollo productivo provincial, así nació la Fiesta de la Vendimia en Mendoza (1938), entre otras. En Tucumán, en torno a la industria agroazucarera, se modeló la Fiesta de la Zafra.

⁵⁵ La Fiesta de la Zafra y la falta de hoteles (28 de mayo de 1942). *El Orden*, p. 4.

de propietarios particulares que estuvieran interesados en brindar alojamiento a los turistas,⁵⁶ apelando a la “colaboración patriótica, y a la tradicional gentileza y hospitalidad”⁵⁷ a través de abundantes anuncios⁵⁸ en los periódicos locales. Así pues, el rol activo de la nueva dependencia quedó plasmado en una serie de preconceptos culturales como el de la generosidad de los pobladores del interior, al mismo tiempo que reforzaba la idea de una comunidad imaginaria nacional y consolidaba las relaciones de poder asimétricas derivadas del modo de producción tucumano.

Conclusiones

En el presente artículo se exploró la intervención estatal en materia turística en Tucumán, enfocando especialmente los debates parlamentarios del proyecto de ley de 1936 y la evolución y cronología de las dependencias de turismo de dicho año y de 1942. Para ello se distinguieron dos momentos coyunturales insertos en una lógica de continuidad política bajo las gobernaciones radicales entre 1935 y 1943. Estos fenómenos fueron coincidentes con un marco nacional de consenso respecto a la idea de que el Estado era quien debía organizar el turismo, actividad que era concebida como una fuente de incommensurables beneficios. El turismo favorecería la unión nacional y cultural, integraría territorialmente el país, propendería al progreso de las zonas más atrasadas y beneficiaría la salud y la moral de los turistas. Bajo estas ideas, Tucumán se presentaba como el lugar imprescindible a ser visitado. Primero, porque era “la cuna de la independencia” corporizada en la reconstrucción de la casa histórica, y segundo porque sus montañas contribuían a ofrecer sitios de descanso para la salud de los turistas. Además, los agentes estatales coincidían en que el turismo modernizaría la provincia, convirtiéndose en una verdadera promesa de prosperidad.

Es decir, Tucumán coincidía con las premisas generales que desde niveles nacionales se esgrimían en torno al turismo. La especificidad de lo local implicaba esfuerzos por organizarlo, especialmente por medio de acciones e instrumentos públicos. Los debates en la opinión pública y en los distintos poderes del Estado local —particularmente en el legislativo— demostraban un marcado interés por intervenir rápidamente y cosechar las ventajas de la “nueva industria”. Un abordaje en común fue la necesidad de establecer una dependencia estatal que funcionara de agente de promoción y de control de los distintos partícipes civiles de la actividad turística. Si bien es cierto que el gobierno de Campero le dio mayor responsabilidad a una empresa privada (contradiendo las experiencias nacionales futuras y las de otras provincias), sus correligionarios parlamentarios habían intentado alumbrar una agencia con alcances enteramente públicos. Las tensiones al interior del Estado demostraron que, si bien podía existir un consenso sobre el turismo, los modos para su regulación diferían no solo del nivel nacional al provincial, sino también al interior de los espacios subnacionales.

El gobierno subsiguiente, a cargo de Critto, revisó el cariz privado y dio luz verde a una repartición de turismo con mayores precisiones y capacidades en el orden de lo

⁵⁶ Solicitada (12 de junio de 1942). *El Orden*, p. 6.

⁵⁷ Procura alojamientos para turistas la Dirección Provincial de Turismo (20 de junio de 1942). *El Orden*, p. 4.

⁵⁸ Alojamiento. El gobierno de la provincia hace un llamado a las familias (18 de junio de 1942). *El Orden*, p. 6.

público. No obstante, los alcances de estas dependencias fueron limitados. Tal como lo señalan los estudios referidos al Estado, las acciones gubernamentales estuvieron reducidas en muchos casos solo a intenciones o letra muerta de legislaciones que no encontraron sustento efectivo. Ciertamente, el interés permanente por resolver el “problema del turismo” sugiere que las distintas iniciativas no se concretaban. La falta de fondos, el fracaso de proyectos de ley ambiciosos (como el de 1936) o estructuras burocráticas endeble, expresa la existencia de un Estado preocupado y proactivo, pero débil en la ejecución material y territorial.

En suma, el interés estatal recurrente por regular el turismo y la búsqueda por morigerar la debilidad de las capacidades gubernamentales, fue un proceso que se observó de forma continua a lo largo de las gestiones concurrencistas tucumanas. En el devenir de este fenómeno aparece la especificidad de lo local que no fue un reflejo lineal de lo nacional, aunque compartiera un mismo sustento de legitimación y fundamentación. Esto puede traslucir la idea de que, si bien el turismo se presentaba como potencialmente beneficioso para la provincia, no era considerado prioritario para la agenda gubernamental. Lo novedoso de su aparición como problema público fue que suscitó un gran interés y causó discusiones respecto a cómo organizarlo, aunque en líneas generales ocupaba todavía un lugar relativamente marginal dentro de las acciones impulsadas por las gestiones concurrencistas. Asimismo, este balance está engrosado por las propias características de los aparatos burocráticos que se creaban, los cuales estaban desprovistos de experticia y contaban con exiguos presupuestos y elencos *ad honorem*. Organismos estatales que, tal como fue señalado por la historiografía, tenían dificultades para imponer a la sociedad civil tucumana sus objetivos y desarrollar plenamente sus capacidades. Estos aspectos permiten comprender cabalmente las marchas y contramarchas de los proyectos, las ideas de las propuestas legislativas y la puesta en escena de las endeble reparticiones de turismo en Tucumán.

Por último, cabe mencionar alguna veta exploratoria futura abierta o sugerida por este artículo. Entre las alternativas posibles se puede hacer referencia al vínculo entre vialidad y turismo: ¿cuál fue la obra carretera realizada por las gestiones radicales?, ¿cuál fue su valor simbólico y su tipo de vinculación con la organización estatal del turismo? Analizar estos aspectos en futuras instancias contribuiría a complejizar un panorama sociocultural en el cual la automovilidad comenzaba a imponerse como modelo de movilidad y paradigma cultural.

Referencias bibliográficas

1. Alonso, G. (Ed.) (2007). *Capacidades estatales, instituciones y política social*. Prometeo.
2. Arenas, P. (2017). Estancias, casas tafinistas y puestos (siglos XIX al XIX). En E. Noli (Coord.) *Historia del Municipio de Tafí del Valle* (pp.119-171). Consejo Federal de Inversiones.

3. Ballent, A. (2003). *Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el Estado, 1935-1945* [ponencia]. *Jornadas Perspectivas Históricas sobre el Estado Argentino*. Bernal, Universidad Nacional de Quilmes.
4. Ballent, A. y Gorelik, A. (2001). País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis. *Nueva Historia Argentina*, tomo 7: Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943), (pp. 143-200). Sudamericana.
5. Barbieri Guardia, M. y Silva, M. (2017). *Historia del Municipio de Yerba Buena*. Consejo Federal de Inversiones.
6. Bohoslavsky, E. y Soprano, G. (Eds.) (2010). *Un Estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 a la actualidad)*. Prometeo/Universidad Nacional de General Sarmiento.
7. Corbin, A. (1995). *The lure of the sea*. Polity.
8. Cornelis, S. (2020). Políticas públicas para promover el turismo en La Pampa: agencias estatales, discursos y acciones para su desarrollo (1940-1960). *Claves. Revista de Historia*, 6(10), 121-149. <https://doi.org/10.25032/crh.v6i10.6>
9. Di Liscia, M. y Soprano, G. (Eds.) (2017). *Burocracias estatales. Problemas, enfoques y estudios de caso en la Argentina (entre fines del siglo XIX y XX)*. Prohistoria.
10. Fernández, M. (2004). Salud y condiciones de vida. Iniciativas estatales y privadas en Tucumán. Fines del siglo XIX y comienzos del XX. En A. Álvarez, I. Molinari y D. Reynoso, *Historias de enfermedades, salud y medicina en la Argentina de los siglos XIX-XX* (pp. 11-134). Universidad Nacional de Mar del Plata.
11. Fernández, M. y Rosales, M. (2016). Trayectorias locales y proyecciones nacionales en el proceso de centralización sanitaria en Tucumán (1900-1950). *Trabajos y Comunicaciones*, 44, 1-24.
12. González Bracco, M. (2021). Conocer la capital: apuntes sobre construcción de la ciudad de Buenos Aires como destino turístico interno en la primera mitad del siglo XX. *Registros. Revista de Investigación Histórica*, 17(1), 115-133.
13. Jerez, M. (2020). La obra pública durante la 'Restauración Conservadora' en Jujuy. Discursos, proyectos y prácticas en torno al Hotel Termas de Reyes. *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional*, 7(2), 173-189.

14. Lichtmajer, L. (2010). Recambio generacional y emergencia de nuevos liderazgos en el radicalismo tucumano (1942-1948). *Estudios Sociales*, 39 (1), 89-118. <https://doi.org/10.14409/es.v39i1.2666>
15. Méndez, L. (2010). *Estado, frontera y turismo: historia de San Carlos de Bariloche*. Prometeo.
16. Ortiz Bergia, M. (2015). El Estado en el interior nacional. Aproximaciones historiográficas a un objeto en constante revisión. *Estudios Sociales del Estado*, 1 (1), 59-85. <https://doi.org/10.35305/ese.v1i1.24>
17. Ospital, M. (2005). Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticos públicos, 1920-1940. *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, 16 (2), 63-84.
18. Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones: breve historia del turismo en la Argentina*. Editora y Distribuidora Hispano Americana S. A.
19. Pastoriza, E. y Torre, J. C. (1999). Mar del Plata, un sueño de los argentinos. En F. Devoto y M. Madero (Eds.) *Historia de la vida privada en la Argentina* (pp. 49-78). Taurus.
20. Pastoriza, E. y Zuppa, G. (2004). La conquista de las riberas. Política, cultura, turismo y democratización social. Mar del Plata (1886-1970). *Revista Trace*, 45, 93-109.
21. Paterlini, O. (2021). Villa Veraniega de San Javier en Tucumán, 1942; La Quebradita, Villa Veraniega en Tucumán, 1943. En R. Gutiérrez, J. Cacciatore y E. Radovanovic, *Carlos María Della Paolera y el urbanismo científico en la Argentina* (pp.109-118). Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana.
22. Pedetta, M. (2018). Escenarios de ilusión. Prácticas sociales y de consumo en los casinos de Mar del Plata entre las décadas de 1930 y 1950. *Pasado Abierto*, 4 (8), 94-114.
23. Peña de Bascary, S. (2014). La colección arqueológica Alberto Paz Posse. En E. Perilli de Colombres Garmendia, *Historia y Cultura. Tucumán y el noroeste argentino* (pp. 1-87). Centro Cultural Alberto Rougés. <https://www.lillo.org.ar/revis/cc/2014-bhc-01/01.pdf>

24. Piglia, M. (2012). En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950). *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 10(1), 61-73.
25. Piglia, M. (2018). Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950). *Tiempo Social*, 30(2), 87-111.
26. Piglia, M. (2019). *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado*. Siglo XXI.
27. Plotkin, M. y Zimmerman, E. (Comps.) (2012). *Los saberes del Estado*. Editora y Distribuidora Hispano Americana S. A.
28. Raffa, C. (2020). El turismo como estrategia del Estado: visiones políticas y aportes técnicos en Mendoza (1936-1943). *Anuario de la Escuela de Historia Virtual*, 17, 104-127. <https://doi.org/10.31049/1853.7049.v.n17.24473>
29. Rodríguez Buscia, C. (2022). Agencias estatales y políticas turísticas en Salta (1934- 1943). *Historia Regional*, 48, 1-17.
30. Rodríguez Buscia, C. (2023). Turismo, conflicto y políticas públicas. El caso de Tucumán hacia 1936. *Conflicto Social*, 16(29), 155-188.
31. Soprano, G. (2015). El Estado en los extremos: contribuciones de la historiografía hispanocolonial y la antropología de la política al estudio del Estado en el siglo XX. *Estudios Sociales del Estado*, 1(1), 5-25. <https://doi.org/10.35305/ese.v1i1.18>
32. Ullivarri, M. (2009). Trabajadores, Estado y política durante las gobernaciones radicales en Tucumán: 1935-1943. *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segret"*, 9(9), 303-321.
33. Vargas, M. y Núñez, P. (2020). Miradas antagónicas del turismo en Argentina, una revisión sobre Bariloche y las guías de turismo del peronismo (1945-1955). *Claves. Revista de Historia*, 6(10), 151-178. <https://doi.org/10.25032/crh.v6i10.7>