Mesa de Trabajo N°8: Historia del turismo: prácticas y políticas públicas. Siglos XIX y XX

TURISMO Y VIALIDAD. EL CASO DE TUCUMÁN (1932-1943)

Rodríguez Buscia Carlos Martín.

CIDeTur, Escuela de Economía y Negocio, CONICET, Universidad Nacional de San Martín

RESUMEN

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

“La excursiones por ferrocarril (...) no son, precisamente, las más indicadas para hacer turismo propiamente dicho; son excursiones regimentadas y a horarios fijos, sin esa libertad de recorrer, estar o descansar cómodamente y que no permite al turista observar con detenimiento, y por ende, tener mejor impresión de todo aquello que está a su alrededor. El turismo en automóvil debe ser individual y en automóvil, ya que este sistema permite al viajero establecer por sí mismo los itinerarios a seguir (...) y disponiendo del tiempo que se le ocurra en esas visitas”⁴⁴

Esta percepción hegemónica contribuyó a apuntalar y complementar la decisión política de la construcción de una red de carreteras nacionales cuya principal motivación fue de índole productiva y económica. Para ello se alumbró en 1932 la Dirección Nacional de Vialidad [DNV] con el objeto de diseñar y erigir una malla de carreteras que contribuyera a reducir los costos de fletes de la producción y movilizara una ingente mano de obra para morigerar los efectos de la crisis de la década del treinta. El resultado de ello a nivel provincial fue la creación de delegaciones que se plegaron a dicha política por medio de un plan de carreteras que sería financiado por la ayuda federal y por recursos propios. De esta manera, el objeto central de este capítulo apunta a analizar el papel de la DNV y la dirección provincial de vialidad en la producción de los espacios turísticos en Tucumán entre 1932 y 1943. Los estudios históricos sobre la cuestión vial son relativamente pocos

⁴⁴ *Automovilismo* (3/1937), “Turismo a las provincias del Norte”, N°208, s/P.

y se caracterizan por la fragmentariedad. Abordan especialmente la primera mitad del siglo XX y se centran en el estudio del espacio nacional, destacando el rol de la Dirección Nacional de Vialidad (Gruschetsky, 2019; Ballent, 2005), la formación de elencos de técnicos (Ballent, 2008) y la circulación de saberes (Gruschetsky, 2012). Asimismo, otras investigaciones hacen alusión a los vínculos entre el Estado y la sociedad civil (Piglia, 2019) y entre estas dimensiones, el automóvil y la formación del turismo nacional (Piglia, 2018; Pastoriza y Piglia, 2012; Scarzanella, 1998; Ospital, 2005). Otras investigaciones se centraron en una dimensión más económica enfocando la evolución de los medios de transportes viales y ferroviarios (Gómez y Tchordonkian, 2014). Junto con ello y en menor medida distintas publicaciones se preocuparon por rescatar el nivel provincial, especialmente para los casos de Buenos Aires (Salomón, 2017; Fernández, 2016; Piglia, 2011), la Ciudad de Buenos Aires (Gruschetsky, 2021; Gruschetsky y Pintus, 2021) y Mendoza (Luis, 2021; Raffa y Luis, 2020), y también el municipal (Salomón, 2020). Así pues, estas páginas comparten la preocupación junto con estos trabajos por rescatar la escala provincial. Esto es así porque se advierte que los alcances de la DNV no fueron idénticos en todas las partes del país y su capacidad para llevar a cabo las distintas funciones que le eran inherentes, tenían límites y diversos obstáculos. En efecto, tal como lo señalan los nuevos estudios sobre el Estado este no tenía un poder omnímodo. Por el contrario, distintos resquicios y márgenes de la sociedad escapaban a su control y las diversas formas que diseñaba y ejecutaba para lograrlo resultaban en muchos casos ineficientes (Bohoslavsky y Godoy Orellana, 2010). Así pues, la hipótesis que guía este trabajo es que ante los impedimentos o restricciones que tuvo la DNV⁴⁵ para materializar redes viales dirigidas a los distintos espacios turísticos de Tucumán, se produciría un fenómeno de relevo o de complementariedad por parte de la agencia de vialidad provincial.⁴⁶ Esto da cuenta no de un “Estado en singular”, sino de “Estados en plural” (Di Liscia y Soprano, 2017, p.39). La importancia de recuperar las políticas viales de las agencias subnacionales especializadas se adapta mejor a lo específico de cada caso. Dicho de otra forma, detectar los rasgos peculiares del tándem vialidad- turismo en Tucumán y de Salta no es sinónimo de identificar las distancias respecto de la norma metropolitana, sino identificar las múltiples maneras en que lo estatal se expresó en la geografía argentina (Bohoslavsky, 2016, p.11). Asimismo, se comparte la exigencia de producir una historia nacional más compleja y “desporteñizada” en donde la reducción de la escala no signifique buscar el “reflejo pasivo” de un modelo arquetípico (Ortiz Bergia, 2014, p. 91). Esta aclaración cobra significancia en la medida que se analizarán las políticas viales con fines turísticos entre 1930 y 1943 de un espacio subnacional que fue trabajado muy escasamente por la historiografía. Un abordaje de estas características permite dilucidar el grado de intervención de la dependencia provincial en la definición de la red vial, auscultar sus alcances y límites e identificar los puntos de contactos con la obra de la DNV.

Desde otro punto de vista, para las élites dirigentes tucumanas el turismo representaba la promesa del progreso y crecimiento económico en un contexto de relativa marginación nacional. Por ende, al componente productivo como objeto central de la obra vial nacional

⁴⁵ La voluntad explícita por realizar dichas carreteras asumía la característica de renunciamento/abandono y/o dilación en el tiempo.

⁴⁶ Es preciso aclarar que se excluye al nivel municipal debido a que la construcción de la mayoría de las carreteras de turismo escapaba ampliamente a sus capacidades. Situadas en contextos de montaña, su concreción implicaba la erogación de sumas de las arcas públicas, el reclutamiento de técnicos y el funcionamiento de agencias especializadas que pudieran llevar a cabo y monitorear el estudio, la licitación, construcción y mantenimiento de los caminos.

se le sumaba, la importancia estratégica del despegue turístico como anhelo de prosperidad material. De ese modo, junto con la concepción del turismo como “industria”, cobraba relevancia el interés nacional sobre la índole de atractivos de características similares. Así, ambos distritos ofrecían un abanico de objetos y edificios que ayudaban a reforzar la nacionalidad argentina. Por ejemplo, si se viajaba a Tucumán se podía visitar la casa histórica entendida como cuna de la independencia. Asimismo, el impulso patrimonial de principios de la década de 1940, ligado a esa impronta nacionalista, estableció un acervo de edificios, capillas e iglesias que por sus características arquitectónicas, estéticas e históricas habilitaron la posibilidad de ser admiradas y visitadas. Además, y, por otra parte, la prensa nacional, local y el flujo de postales de la época ayudaron a asociar al norte a determinadas imágenes y paisajes donde la montaña se convirtió en la más frecuentada (Silvestri, 1999). Según la opinión pública de la época, desandar los valles calchaquíes o las sierras de San Javier podían convertirse en sitios donde cualquier automovilista podía llegar si se creaba para ello una red vial acorde. Así pues, planteado problemáticamente interesa saber si la dependencia vial de Tucumán se vinculó de alguna forma con la DNV. En caso de que esto haya sido así, de qué características fueron las relaciones establecidas (complementación-subordinación-solapamiento-exclusión). Asimismo, ¿qué redes viales proyectaron?, ¿qué carreteras efectivamente construyeron?, ¿hacia qué sitios turísticos?, ¿qué dificultades técnicas tuvieron?, ¿cómo las resolvieron?, ¿tuvieron fondos necesarios para materializar sus obras?, ¿cuáles fueron sus límites en tanto agencias estatales? Así pues, se resulta crucial poner el énfasis en el rol de la Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán [DPVT] como organismo clave en el proceso de construcción vial que permitió conectar con las Sierras de San Javier y los Valles Calchaquíes, principales centros turísticos de la provincia.

Para aproximarse al estudio de estas problemáticas se emplearon distintas fuentes documentales. Entre ellas prensa nacional y local y especialmente documentos de Estado como ser *Memorias* de la DNV, *Memorias* de la DPVT, censos y anuarios estadísticos, diarios de sesiones parlamentarias provinciales, boletines oficiales nacionales y provinciales, entre otros.

En un sucinto y apretado marco de conclusiones pueden señalarse los siguientes aspectos. A pesar de que Tucumán fue la provincia que mayores recursos de coparticipación obtuvo de todo el norte del país,⁴⁷ es dable señalar que el destino de dichos fondos no fue empleado en la realización de las principales carreteras de turismo de la provincia. En efecto, la inversión en las sierras de San Javier y la carretera que unificó San Miguel de Tucumán con los Valles Calchaquíes fue sostenida por las arcas provinciales. Es decir, las obras más onerosas y las de mayor dificultad técnica fueron abordadas por la DPVT. Este unilateralismo resulta más evidente si se considera que hacia 1933 la DNV había estudiado y proyectado la RN69 que uniría la capital tucumana con la RN40, atravesando por su paso Tafí y Amaicha del Valle. Sin embargo, hacia 1936 el organismo nacional abandonó los planes de construcción al considerarla una onerosa inversión para los reducidos fondos con los que contaba, anunciando vagamente una “ejecución de trabajos para más adelante”.⁴⁸ No obstante, la aparente dilación se transformó en efectivo abandono cuando desde 1937 y en los años venideros la RN69 estuvo ausente de cualquier planificación por parte de la DNV. En suma, la DPVT ocupó un rol destacado en el proceso de turistificación tucumana supliendo a la DNV en aquellos espacios donde sus capacidades no llegaban. Al mismo tiempo y paradójicamente, la acción de la dirección

⁴⁷ Ministerio de Obras Públicas (1943). *Memoria Dirección Nacional de Vialidad*.

⁴⁸ Ministerio de Obras Públicas (1935). *Memoria Dirección Nacional de Vialidad*. p.515.

provincial se coordinaba con la nacional en la medida la red vial de montaña se enlazaba con los trazados nacionales, especialmente con la RN9 y la RN38 de funciones principalmente económica y productiva.

La obra carretera de la DPVT permitió la organización turística a través de la creación de villas de veraneo destinadas a sectores altos y medios acomodados y favoreció la movilidad turística. El “circuito chico” de San Javier en Tucumán constituyó un baluarte de las prácticas turísticas locales y expresiones de ocio de fines de semana, ocasionalmente pobladas por turistas nacionales que arribaban durante la temporada invernal.

BIBLIOGRAFÍA

Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, (27), 107-136.

Ballent, A. (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 15, 827-847.

Bohoslavsky, E. L. (2016). ¿Hay una nueva historiografía del Estado argentino? En Raffa, C., Rodríguez Vázquez, F., *Profesionalizando un Estado Provincial. Mendoza, 1890-1955*. UNCu: Mendoza.

Bohoslavsky, E., & Orellana, M. G. (2010). *Construcción estatal, orden oligárquico y respuestas sociales: Argentina y Chile, 1840-1930* (pp. 265-290).

Di Liscia, M. S., & Soprano, G. (2017). Burocracias estatales. *Problemas, enfoques y estudios de caso en la Argentina (entre fines del siglo XIX y XX)*. Rosario: Prohistoria Ediciones y UNLPAM.

Fernández, N. (2016). Políticas públicas, infraestructuras de comunicación e integración territorial en la provincia de Buenos Aires (1917-1943). *VI Jornada de Becarios y Tesistas del Departamento de Ciencias Sociales, UNQ*.

Giucci, G. (2012). *The cultural life of the automobile: roads to modernity*. University of Texas Press.

Gómez, T., & Tchordonkian, S. (2014). Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta. *Documento de Trabajo CESPA/FCE-UBA*, 40.

Gruschetsky, V. (2012). Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940. *Los saberes del Estado. Buenos Aires: Edhasa*.

Gruschetsky, V. (2019). La Dirección Nacional de Vialidad, una repartición modelo del Estado nacional. En Menazzi, L. y Jajamovich, G. (Comps.), *Saberes Urbanos. Profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de la ciudad*. Teseo Press: Buenos Aires.

Gruschetsky, V. (2021). Norte Norte-Sur, Este-Oeste. La conformación de la red de avenidas de la ciudad de Buenos Aires frente al avance de los automotores (1920-1940). *Estudios del hábitat*, 19(1), e096-e096.

Gruschetsky, V., & Pintus, A. G. (2021). “Turismo relámpago”: el proyecto de la avenida costanera y la construcción de la ribera norte de Buenos Aires.(1910-1940). *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, (13).

Luis, N. (2021). La expansión del parque automotor y la red vial en Mendoza: El papel de la Dirección de Puentes y Caminos en la década del ‘20. *Res gesta* (57) 136.

Ortiz Bergia, M. J. (2014). Los usos de las escalas espaciales y las prácticas historiográficas en el interior de la Argentina: un ejercicio de aproximación a partir del estudio de las políticas sociales.

- Ospital, M. S. (2005). Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920–1940. *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, 16(2).
- Pastoriza, E., & Piglia, M. (2012). Dossier: El turismo como campo de reflexión (indagación) histórica: políticas públicas, prácticas y representaciones. *Registros. Revista de Investigación Histórica*, (9), 2-7.
- Piglia, M. (2011). Gobierno provincial y clubes de automovilistas en torno a la elaboración y ejecución de la política vial en la provincia de Buenos Aires (1910-1943). En M. Ferrari y N. Quiroga (comps.), *Historias políticas de la provincia de Buenos Aires* (pp. 85-114). La Plata: Instituto Cultural de la Provincia.
- Piglia, M. (2018). Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950). *Tempo Social*, 30, 87-111.
- Piglia, M. (2019). *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado*. Siglo XXI Editores.
- Raffa, C., & Luis, N. (2020). Caminos para el turismo y la producción. La acción de la Dirección Provincial de Vialidad en Mendoza (1933-1943). *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional*, 7(2), 146-172.
- Salomón, A. L. (2017). Un lazo ausente: política vial y condiciones de vida en ámbitos rurales de la provincia de Buenos Aires (Argentina, 1940-1950). *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, 9(18), 16-35.
- Salomón, A. L. (2020). Caminos vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX). *Rivar (Santiago)*, 7(19), 69-87.
- Scarzanella, E. (1998). El ocio peronista: vacaciones y turismo popular en Argentina (1943-1955). *Revista de Historia Entrepasados*, 7, 14.
- Silvestri, G. (1999). Postales argentinas. *La Argentina en el siglo XX*, 111-135.

FUENTES

- Automovilismo. Boletín Oficial del Automóvil Club*. Buenos Aires. Consultado entre años 1929- 1943.
- El Orden*. Tucumán. Consultado entre años 1912- 1943.
- La Gaceta*. Tucumán. Consultado entre años 1915- 1943.
- Memoria Provincial de Vialidad*. Violetto Ltda. Tucumán. Consultada entre años 1935- 1946.
- Ministerio de Obras Públicas, *Memoria Dirección Nacional de Vialidad*. Consultado entre años 1933- 1942.
- Touring Club Argentino*. Buenos Aires. Consultado entre años 1925- 1938