

Automóviles, turismo y carreteras como problemas públicos.

Los clubes de automovilistas y la configuración de las políticas turísticas y viales en la Argentina (1918-1943)

Autor:

Piglia, Melina

Tutor:

Ballent, Anahí

2009

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Doctor de la Universidad de Buenos Aires en Historia

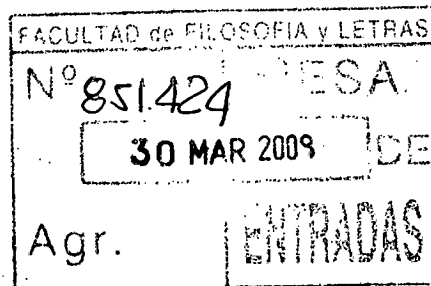
Posgrado

Tesis

13-2-12

Tesis de doctorado en Historia

Facultad de Filosofía y Letras, UBA.



Doctorando: Melina Piglia.

Director: Anahí Ballent

Título:

**Automóviles, Turismo y carreteras como problemas públicos:
los clubes de automovilistas y la configuración de las políticas
turísticas y viales en la Argentina (1918-1943)**

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

Marzo de 2009

Índice

Agradecimientos	5
Abreviaturas de fuentes	8
Introducción	10
1. Tesis a sostener	10
2. Estado de la cuestión	16
2.1. Sobre la relación entre sociedad civil y Estado y las características de la sociedad civil	16
2.2. Sobre la difusión del automóvil, la vialidad y el automovilismo	23
2.3. Sobre prácticas, políticas y sentidos en torno al turismo	30
2.4. Sobre Touring Club Argentino y Automóvil Club Argentino	36
3. Fuentes utilizadas	39
4. Organización de la tesis	41
Parte I	43
Capítulo 1. El Automóvil Club Argentino	44
1. Introducción	44
2. Los cambios en el perfil: del club social y deportivo porteño al “club de los automovilistas”	45
3. La crisis de 1929	61
4. Palabras finales	70
Capítulo 2. El Touring Club Argentino	71
1. Introducción	71
2. La relación directa con el Estado, 1907-1915	71
2.2. Socios y dirigentes	78
3. El TCA como instrumento de acción pública militante, 1918-1933	83
4. La “nueva etapa” y los servicios a los socios, 1933-1943	87
5. Palabras finales	91
Capítulo 3. El ACA, el TCA y el Deporte Automovilístico	93
1. Introducción	93
2. Los orígenes del automovilismo en la Argentina	95
2.1. El ACA y las carreras en carretera	97
3. La función “pública” de las carreras en carretera	104
4. Carreras en carretera <i>versus</i> carreras en pista. El TCA y el automovilismo	111
5. Palabras finales	118
Parte II	120
Capítulo 4. La vialidad y el turismo como problemas públicos, 1919-1930	121
1. Introducción	121
2. La vialidad como problema público	125
2.1. La organización del Primer Congreso Nacional de Vialidad: el TCA como articulador de la acción privada	125
2.2. Los clubes y el proyecto de ley de caminos de 1925	133

2.3. El ACA y la cooperación concreta con el Estado en materia vial: el “patriotismo práctico”	137
2.4. 1928: La campaña por la ley de vialidad se reanuda. Los clubes y el Segundo Congreso Nacional de Vialidad	144
3. Los clubes y el fomento del turismo como “causa” pública	146
3.1. El TCA y la concepción del turismo como cuestión pública	146
3.2. El TCA y la “organización” del turismo nacional y sudamericano	152
3.3. El ACA y el turismo: Vialidad turística	160
4. Los clubes y la relación con el Estado en los años veinte: formas de articulación	163
5. Palabras finales	167
 Capítulo 5. Vialidad: los clubes y el Estado en los años treinta	171
1. Introducción	171
2. Los clubes y el Gobierno provisional: primeros ensayos de una política vial	173
La política nacional	173
La Intervención federal en la provincia de Buenos Aires	180
3. El gobierno de Justo	183
3.1. El debate sobre la ley de vialidad y el plan inicial de la Dirección Nacional de Vialidad	184
3.2. La provincia de Buenos Aires y la primacía de la política en la política vial	197
4. Nuevos roles, alianzas y conflictos en torno a los caminos: algunos episodios relevantes en el vínculo entre intereses particulares, política y Estado. 1935-1943	199
4.1. La ruta 2	199
4.2. El sistema panamericano de carreteras	204
4.3. Los clubes y la cuestión de los fondos para la obra vial	208
4.4. El ACA e YPF: la red nacional de estaciones de servicio	211
5. La institución práctica y la institución experta: resultados contrastantes de las estrategias del ACA y del TCA	224
6. Palabras finales	227
 Capítulo 6. El turismo como política de Estado, 1930-1943	232
1. Introducción	232
2. El Estado toma la iniciativa: caminos, hoteles y atractivos turísticos	237
2.1. Los caminos turísticos	237
2.2. Construir lugares turísticos: hoteles y monumentos	247
2.3. La Dirección de Parques Nacionales y el turismo de elite	249
3. Los esfuerzos del TCA por organizar el turismo nacional y sudamericano	256
4. Palabras finales	270
 Conclusiones	275
1. El ACA y el TCA, perfiles y estrategias de acción pública	275
2. La trama compleja de las relaciones entre asociaciones, partidos y Estado	277
3. Los años treinta ¿Los intereses particulares colonizaron al Estado o el Estado recuperó la iniciativa?	281

3.1 La articulación entre el Estado y los intereses particulares a nivel provincial. El caso de Buenos Aires	284
3.2. El gobierno de Castillo y la hipertrofia de las “comisiones asesoras”	285
4. Cuestiones abiertas	287
Bibliografía y fuentes	
1. Lista de fuentes	
Inéditas	291
Impresas	
1.2.a. Prensa y publicaciones periódicas	291
1.2.b. Guías folletos y libros	292
2. Bibliografía	294

Índice de Mapas, planos, cuadros y diagramas

Cuadro 1: Difusión del automóvil y crecimiento del ACA	55
Cuadro 2: Socios del ACA y del TCA	79
Cuadro 3: Los Grandes Premios del ACA	104
Diagrama 1 : Proyecto de Oficina Nacional de Turismo, Julio C. Borda, 1930	159
Diagrama 2: Organismos de Vialidad durante el Gobierno provisional	180
Diagrama 3: Dirección General de Vialidad, 1932	184
Diagrama 4: Dirección Nacional de Vialidad, 1932	190
Diagrama 5: Organismos de vialidad de la provincia de Buenos Aires	198
Diagrama 6: Dirección Nacional de Turismo, 1938	259
Diagrama 7: Dirección Nacional de Turismo, proyecto de O. González Roura, 1938	262
Diagrama 8: Dirección Nacional de Turismo, proyecto del TCA, 1938	263
Diagrama 9: Dirección Nacional de Turismo, proyecto de ley 1938	264
Diagrama 10: Consejo Nacional de Turismo, 1941	265
Diagrama 11: Dirección Nacional de Turismo, 1942	268
Mapa 1: Plan ACA-YPF, 1942	217
Plano 1: Camino de la Costa	242
Plano 2: Los campings de playa del ACA	245

Agradecimientos

Realizar una investigación en historia es una tarea bastante solitaria. Sin embargo, es también a la vez, una tarea colectiva. Vayan entonces algunas insuficientes palabras de agradecimiento para todos los que contribuyeron a la escritura de esta tesis.

A Luis Alberto Romero, maestro y mentor, cuyas lecturas agudas, orientaciones y consejos, me han ayudado enormemente en esta investigación y en mi formación como profesional . A él debo también el impulso inicial para comenzar el doctorado y los ánimos para continuarlo en épocas turbulentas de mi vida.

A mi directora Anahí Ballent, con quien empecé a trabajar poco después y que me inició a una serie de problemáticas y perspectivas inusuales para los historiadores y muy valiosas para mi trabajo. De su aguda crítica son resultado los aciertos de este texto.

A Elisa Pastoriza, que me recibió en Mar del Plata con enorme generosidad. Las conversaciones con ella a lo largo de los últimos años y sus inteligentes comentarios a mi trabajo me ayudaron de muchas maneras a darle forma a mis ideas y a este texto. En el grupo de investigación que ella coordina he encontrado además un grupo humano excelente, un espacio de trabajo estimulante y mucha contención en las angustias finales de la tesis.

A Ricardo Piglia, quien siempre ha sido un apoyo afectivo e intelectual y una guía.

Estoy en deuda también con Perla Zusman y Rodolfo Bertoncello, a quienes agradezco sus comentarios y sugerencias y sobre todo su generosidad intelectual y humana. Va además mi agradecimiento a Rodrigo Booth, amigo de congresos y apasionado de las carreteras, a quien le debo la perspectiva latinoamericana de estas problemáticas y tantos datos y fuentes útiles; y a Bárbara Raiter y a Paula Bontempo,

lectoras agudísimas y amigas queridas, que me rescataron del pánico leyendo algunos de mis borradores.

Quisiera agradecer también a Beatriz, la excelente bibliotecaria del Automóvil Club Argentino y a Ramiro García Torres y Emilce Arévalo, que colaboraron con eficacia y rapidez en la recolección de algunas fuentes en Buenos Aires y en La Plata, tras mi mudanza a Mar del Plata.

En estos años he participado de reuniones en varios grupos de investigación, en los que presenté para su discusión algunas partes de la tesis aún en proceso. Agradezco a los coordinadores de esos grupos (Mirta Lobato, Mariano Plotkin, Ballent, Pastoriza) por la oportunidad que me dieron y especialmente a sus integrantes por la seriedad y sutileza con que leyeron y comentaron mis trabajos. También quisiera agradecer las valiosas sugerencias recibidas en diferentes momentos de Sandra Gayol, Leandro Losada, Marcela Ferrari, Carolina González Velazco, Sandra Fernández, María Celia Bravo, Perla Zusman, Nelly Da Cunha, John K, Walton, Graciela Silvestri, Elena Salerno y Patricia Berrotarán.

Deseo reconocer muy especialmente también al CONICET, que financió mi trabajo con una beca doctoral.

Esta investigación comenzó casi simultáneamente con el nacimiento de mi hija mayor. Entre miles de cosas maravillosas, Violeta nos ha brindado nuestra primera experiencia de acción civil, al impulsarnos a pelear por su plena integración social. Quisiera agradecer muy especialmente a los amigos entrañables del Grupo de Pertenencia, a ASDRA y a los compañeros de lucha del Grupo de Padres Down MdQ, que me dieron una mirada nueva de lo que significa la intervención pública desde la sociedad civil. También, a las personas que cuidaron amorosamente y con responsabilidad de mis hijas, permitiéndome disponer del tiempo material y mental

necesario para desarrollar esta investigación y escribir mi tesis; entre ellas, a la entrañable Cintia Ermosi.

Finalmente, por supuesto, nada de esto sería posible sin el apoyo emocional, afectivo y material de mis amigos y de mi familia. A mis padres, que me han ayudado y apoyado de todos los modos posibles toda mi vida, con generosidad y amor incondicional. A mis suegros, que han colaborado en el esfuerzo febril de escritura de los últimos meses, cuidando a mis hijas los fines de semana; a mis amigos entrañables a Inés, a Luz, a Isa, a Paula, a Mariana, a Vero, a Aure, a Eugenia, a Ceci, a Bárbara que me han apoyado, han creído en mí y me han brindado su invaluable afecto todos estos años.

Carlos ha hecho este esfuerzo conmigo, soportando mis angustias y mi horrible irritabilidad de los últimos meses; sin su apoyo, su amor y su confianza en mí, nada de esto sería posible. A él y a nuestras hijas, que llenan de amor y de alegría mi vida, van dedicadas estas páginas.

Abreviaturas de fuentes

Revista del TCA: Revista del Touring Club Argentino

Revista del ACA: Revista del Automóvil Club Argentino

BOPBA: Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires

HCDN: Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación

BIP: Boletín de Informaciones petroleras, Yacimientos Petrolíferos Fiscales

Memorias de la DNV: Memoria de la División nacional de Vialidad

FB: Fondo Bustillo, Archivo General de la Nación

Memoria de la DPN: Memoria de la Dirección de Parques Nacionales.

A Carlos, Violeta y Emilia , que le dan sentido a todo.

Introducción

1. Tesis a sostener

Desde los años 1980, la temática de la relación entre la sociedad civil y el Estado ha recibido renovada atención. Así, en la Argentina de los últimos años ha habido un creciente interés por analizar las formas organizativas de la sociedad civil, sus articulaciones con el Estado y su papel político entendido en un sentido amplio. En esta línea, nuestra tesis se propone reflexionar sobre los mecanismos de mediación entre el Estado y los intereses particulares en la Argentina, en un período, la entreguerra, en el que los partidos encuentran dificultades para asumir ese papel. Con ese propósito, la tesis hace foco en el estudio de las intervenciones públicas en materia de vialidad y turismo y en los vínculos con el Estado de los dos clubes de automovilistas más importantes de Latinoamérica, el Touring Club Argentino (TCA) y el Automóvil Club Argentino (ACA), entre 1916 y 1943.

El enfoque metodológico de este trabajo es centralmente el de la historia social e institucional; ciertos aspectos de la historia cultural, como el análisis de ciertas prácticas, valores y representaciones, se han incorporado como insumos, subordinados a esa línea principal. La tesis abreva en tres campos de indagación histórica y de debate historiográfico que han ido recibiendo creciente atención en las últimas décadas. En primer lugar, los debates en torno a la noción de sociedad civil y a la relación entre sociedad civil y Estado; en segundo, los estudios que han analizado desde una perspectiva cultural, social y económica el consumo de automóviles y el desarrollo de una cultura del automóvil y de la movilidad; en tercer lugar, los trabajos que, desde perspectivas y disciplinas diferentes, han indagado sobre el tema del turismo como fenómeno social, cultural, político y económico.

El ACA y el TCA fueron fundados a principios del siglo XX por miembros de la élite porteña interesados por los deportes y los transportes modernos, especialmente los automotores y emulando clubes similares europeos de fines del siglo XIX. En 1910 había 4800 automotores en Argentina, en 1921 ya eran 75.000 y diez años más tarde circulaban unos 420.000 vehículos. Tras una contracción durante los años más duros de la crisis, el número de automóviles y camiones continuó creciendo en la segunda mitad de los años treinta. La Argentina llegó a ser en los años veinte y treinta, el país latinoamericano con más automóviles y osciló entre el cuarto y séptimo lugar mundial; sobre todo tenía un número muy elevado de automóviles en relación con su población y en relación con su escaso kilometraje de caminos permanentes¹. La mayor parte de estos automóviles se encontraba en las ciudades, ya que desde principios de siglo la población argentina tendía a ser marcada y crecientemente urbana; por otro lado en torno de las ciudades se hallaban los pocos caminos de tránsito permanente². Sin embargo el uso rural del automóvil tendió a crecer, sobre todo con las transformaciones en los vehículos a lo largo de los años veinte (modelos más altos, por ejemplo) y la difusión del tractor.

La acelerada difusión del automóvil en la Argentina y, con él, el advenimiento de lo que Guillermo Giucci llama la “modernidad cinética” tuvo un enorme impacto en la vida social, cultural y económica³. Los desafíos y las promesas de este nuevo sistema tecnológico tuvieron que ser percibidos y construidos socialmente como asuntos públicos, antes de que se transformaran en objeto de políticas públicas. Inicialmente interesados en solucionar las dificultades que los automovilistas encontraban en el uso

¹ En 1914 había cerca de 15.000 automotores en la Argentina; para 1920 eran ya 50.000, 100.000 en 1925 y 420.000 en 1931. La proporción de automóviles respecto de su población total era de 74 habitantes por automóvil en 1923, similar a la de Francia, que por ese entonces era de 73.

² Anahí Ballent estima unos 2000 km. de caminos permanentes en 1932. Véase Ballent, Anahí “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, 1er semestre 2005, p. 107.

³ Una civilización cuya marca es el individuo en movimiento, la automovilidad y la velocidad. Véase Giucci, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad Nacional de Quilmes- Prometeo 3010, Bernal (Provincia de Buenos Aires), 2007, pp. 15-24..

de sus vehículos (dificultades técnicas, falta de caminos, problemas con las normativas municipales, etc.), a partir sobre todo del final de la Primera Guerra, el ACA y el TCA contribuyeron de modo decisivo a presentar al automóvil y la vialidad como problemas públicos y a configurar el debate y el repertorio de soluciones aceptables respecto de estas cuestiones.

Ambos clubes formaban parte del entramado jerárquico de clubes sociales-deportivos de elite de Buenos Aires de fin del siglo XIX y principios del XX: el Jockey Club Argentino, el Aero Club Argentino, los clubes náuticos, de golf, de remo y de polo. El ACA y el TCA funcionaron como espacios de sociabilidad de los *sportsmen* y *clubmen* porteños y de socialización de la elite en una serie de valores considerados modernos, vinculados a la modernización tecnológica e infraestructural y a la importación de hábitos culturales de Europa y Estados Unidos, valorados en tanto signos de civilización. El TCA y el ACA tuvieron, en su primera década de existencia, perfiles y objetivos diferentes, si bien convergían en su fascinación con el automóvil y en la organización de competencias deportivas de autos y motocicletas.

Los procesos de democratización política de las primeras décadas del siglo XX y el ascenso del radicalismo estimularon una serie de transformaciones cualitativas en el movimiento asociativo en general. Por un lado, el cambio de gobierno alejó a una parte importante de las elites sociales del acceso directo a las políticas públicas de que habían gozado hasta 1916; estas elites buscaron entonces en las organizaciones de la sociedad civil una plataforma alternativa desde la cual influir sobre las decisiones estatales. El ACA y el TCA fueron parte de este proceso, que los condujo a modificar sus perfiles institucionales y a darle mayor precisión a sus ideas, objetivos y estrategias de intervención pública. Por otro lado, al menos en lo relativo a la cuestión de la vialidad y hasta cierto punto, del turismo, parece haber tomado cuerpo en los años veinte un

creciente consenso en torno a la necesidad de incorporación de los intereses particulares al proceso de toma de decisiones estatal, consenso que los clubes que estudiamos contribuyeron a construir, al mismo tiempo que se beneficiaban de él.

En ese marco, y en el contexto de los cambios económicos, sociales y culturales de la primera posguerra (creciente difusión de los automóviles en la Argentina, cambios de las pautas de consumo, etc.), el TCA y el ACA se lanzaron a la militancia pública a favor de la difusión del automóvil y de la mejora de la vialidad primero y de la difusión y organización del turismo nacional, algo más tarde. La tríada automóviles-caminos-turismo comenzó a ser considerada por estos clubes como un resorte fundamental del progreso nacional. Tal militancia tuvo perfiles muy diferentes. De un lado, el TCA se legitimó como un club de ciudadanos interesados en el bien común, buscando generar consensos amplios a través de la organización de congresos y federaciones viales y turísticas que superaban la escala nacional para comprender a la región sudamericana. Mientras, del otro lado, el ACA se acercó a los importadores de automóviles y se legitimó a través de una acción pública en nombre de los automovilistas y orientada hacia la cooperación práctica con el Estado, del desarrollo del deporte automovilístico y de la prestación de servicios a los socios. En el proceso, ambos clubes (pero de modo más espectacular el ACA) adquirieron un tamaño sin precedentes en Latinoamérica: para 1931, entre los dos sumaban más de 60.000 socios en todo el país, equivalente a uno por cada 7 automóviles en circulación.

Nos parece posible considerar que en los años veinte, el ACA y el TCA contribuyeron a conformar y a poner en escena la vialidad y el fomento del automóvil y luego el turismo, como causas públicas. Se movilizaron con el fin de informar a la sociedad y a las autoridades e influir sobre la formación de políticas y, a la vez, llevaron adelante acciones prácticas que apuntaban a reemplazar transitoriamente al Estado como

fueron de políticas en estas cuestiones. Los clubes (sobre todo el TCA) contribuyeron a configurar de manera decisiva el diagnóstico y el repertorio de soluciones posibles de estos temas y las políticas estatales viales y turísticas de la década siguiente funcionaron, en muy buena parte, dentro de estas coordenadas.

Por otro lado sostendremos que ambos clubes, pero en especial el ACA, colaboraron, de modo concreto y decisivo, en la difusión de determinadas prácticas turísticas, deportivas y recreativas (el automovilismo, el turismo en automóvil, el camping), a la construcción de determinados espacios como lugares turísticos y a la construcción material y simbólica de algunos caminos (desde el señalamiento, el relevamiento y el uso); un programa de acción que a la vez impactó sobre los planes viales oficiales de la década del treinta.

Durante esta década, el Estado emprendió de manera decidida la construcción de la red vial nacional. A mismo tiempo, el turismo comenzó a ser objeto de políticas estatales⁴. Ambos tipos de políticas se canalizaron a través de la creación de organismos estatales novedosos en los que ambos clubes participaron, de manera diversa: la Comisión Nacional de Vialidad y el Directorio Central de Consorcios Camineros (1931), la Dirección General de Vialidad (enero de 1932), la Dirección Nacional de Vialidad (octubre de 1932), la Dirección de Parques Nacionales (1934), la Dirección Nacional de Turismo (1938), la Comisión Nacional de Turismo (1941) y la Dirección Nacional de Turismo (1942).

Tanto el ACA como el TCA se articularon con el Estado, aunque de forma desigual. Sostendremos que el origen de esta desigualdad no se halla única ni principalmente en los divergentes contactos políticos de sus dirigencias con los gobiernos conservadores sino en sus diferentes perfiles institucionales. La articulación

⁴ Como veremos en el capítulo 6, las políticas turísticas emprendidas fueron menos sistemáticamente sostenidas y contaron con menores recursos que las políticas viales.

con el Estado fue máxima en el caso del ACA: en efecto, formó parte del directorio de la recién creada Dirección Nacional de Vialidad (1932), del directorio de Parques Nacionales y de los varios intentos de crear un organismo estatal encargado de la política turística. Su articulación con el Estado no se agotó allí; en 1936 firmó un muy beneficioso convenio con YPF, que le permitió, en cinco años, poblar de estaciones de servicio y sedes el centro y norte del país e inaugurar en 1942 su lujosa sede central en la Capital Federal. Buscaremos probar que el éxito del ACA en este sentido radicó en su capacidad para construirse como representante de los automovilistas y en su popularidad, ambos elementos estaban relacionados con una estrategia de expansión del club basada en el incremento de los servicios a los socios, la promoción del automovilismo y la colaboración práctica con el Estado. El TCA, en cambio, se presentaba como un club de ciudadanos interesados en el bien común y su estrategia apuntaba a generar consensos amplios en torno de los problemas en debate. Esto lo transformó en una institución difícil de identificar claramente como representante de un interés particular concreto (de un sector) por parte del Estado y por lo tanto de incorporar a los nuevos organismos estatales⁵.

El análisis de las dirigencias y de las formas diversas de vinculación con el Estado del ACA y del TCA, nos permitirá intervenir en los debates planteados en torno a la interpretación de las relaciones entre Estado y sociedad civil en la Argentina de entreguerras. En primer lugar, sostendremos, a partir del caso analizado, que en los años veinte se echaron las bases de nuevas formas de mediación entre Estado e intereses particulares, que en los años treinta cristalizarían en los nuevos organismos estatales

⁵ Como veremos en los capítulos 2 y 4, el TCA no representaba a un sector (los automovilistas, por ejemplo), sino a todos quienes compartiesen determinadas ideas que ligaban el progreso de la nación a la difusión de los transportes modernos y a la construcción de caminos, no hablaba en nombre de una parte sino del todo, no aspiraba a representar un interés particular, sino al interés general. Como efecto de este perfil, el TCA procuraba convertirse en el asesor experto en el tema (legitimándose a través de su conocimiento científico del tema, más que por su experiencia directa y práctica de los asuntos en cuestión).

mixtos, pero también en canales de articulación menos formales, que hicieron sentir la influencia de las asociaciones de la sociedad civil en los procesos de toma de decisión de las políticas públicas. Consideraremos además que, si bien durante los años veinte y treinta se fortalecieron los canales de vinculación formal e informal de los intereses particulares con el Estado, estas formas de mediación se articularon con los partidos políticos y el Congreso Nacional, más que competir con ellos (o reemplazarlos) como forma de mediación entre el Estado y la sociedad civil. En segundo lugar, argumentaremos en favor de una interpretación que contemple la incorporación de los intereses particulares al proceso de formación de las políticas públicas como parte de un avance de la capacidad del Estado de dirigir esas políticas, antes que como evidencia de una “colonización” del Estado por parte de las corporaciones.

2. Estado de la cuestión

2.1. Sobre la relación entre sociedad civil y Estado y las características de la sociedad civil

Los debates sobre la relación entre el Estado y la sociedad civil y sobre las características de la sociedad civil han adquirido particular relevancia en la historiografía de los últimos veinticinco años a causa, en parte, de las preguntas abiertas por la transiciones democráticas en Latinoamérica y Europa Oriental⁶. Como ha sostenido Hilda Sabato, la reintroducción de la noción de sociedad civil, aunque plagada de ambigüedades teóricas y pretensiones normativas, ha vuelto visibles problemas, instituciones y prácticas que habían pasado desapercibidos para historiadores y

⁶ Véase por ejemplo Arato, Andrew y Cohen, Jean, *Civil Society and Political Theory*, MIT Press, Massachusetts y Londres, 1994.

cientistas sociales, alentando nuevas lecturas sobre el pasado⁷. En Argentina, por ejemplo, una señal temprana de ese interés han sido los trabajos de Sabato sobre la constitución de una esfera pública en Buenos Aires antes de 1880, que han reflexionado en torno al rol de la prensa, las asociaciones y las movilizaciones como instrumentos de una acción colectiva destinada a interpelar al Estado⁸.

La emergencia de una sociabilidad asociativa en Argentina puede rastrearse hasta los tiempos de la colonia y en las últimas décadas del siglo XIX entró en una etapa de franca expansión y modernización. En primer término, surgieron los clubes de elite, formas de sociabilidad que luego se difundieron entre otros sectores sociales (se multiplicaron así los clubes étnicos, las asociaciones mutuales y las de socorro mutuo, por ejemplo)⁹.

Surgidos a imitación de los clubes de Europa, donde habían tenido gran desarrollo tras la Revolución Francesa, los clubes de elite argentinos formaban parte de la lógica de distinción de “clases medias y jóvenes burguesías” americanas que intentaron justificarse como tales no solo a partir de la ostentación de su riqueza, sino de sus costumbres¹⁰. Junto a la figura del *clubman* emergería hacia finales del siglo XIX otra figura refinada: el *sportman*. Como plantea Georges Vigarello los clubes deportivos

⁷ Véase Sabato, Hilda, “Civil Society in Argentina: a Historical Perspective”, en Bruhns, Hinnerk y Gosewinkel, Dieter (eds.), *Europe and the Other. Non European Concepts of Civil Society*, Discussion Paper Nr SP IV 2005-406, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlín, 2005, pp. 29-31.

⁸ Véase Sabato, Hilda, “Ciudadanía, participación política y formación de una esfera pública en Buenos Aires, 1850-1880”, en Revista *Entrepasados*, N° 6, Buenos Aires, 1994; y *La política en las calles. Buenos Aires, entre el voto y la movilización (1862-1880)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1998.

⁹ Véase Sabato, Hilda, “Sociedad civil y Estado. 1860-1920”, en AAVV., *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil. Historia de la iniciativa asociativa en la Argentina, 1776-1990*, Grupo de análisis y desarrollo institucional y social, Edilab Editora, Buenos Aires, 2002; Bertolucci, Mónica y Pastoriza, Elisa, voz “Club”, Francisco Liernur y Fernando Allia (eds.), *Diccionario de Arquitectura en Argentina*, Clarín, Buenos Aires. Tomo A-H.

¹⁰ Véase Bertolucci y Pastoriza, voz “Club”, op.cit., p. 89. Sobre esta forma de sociabilidad y sus implicancias políticas véase también Agulhon, Maurice, “La sociabilidad como categoría histórica”, en AAVV., *Formas de sociabilidad en Chile 1840-1940*, Santiago de Chile, Fundación Mario Góngora, 1992; Gayol, Sandra, *Sociabilidad en Buenos Aires. Hombres, honor y cafés, 1862-1910*, Ediciones del Signo, Buenos Aires, 2000; González Bernaldo de Quirós, Pilar, *Civilidad y política en los orígenes de la Nación Argentina. Las sociabilidades en Buenos Aires, 1829-1862*, FCE, Buenos Aires 2000.

de elite que habían surgido en Europa en la segunda mitad del siglo XIX, como el Jockey Club, planteaban un ocio productivo: transformar los pasatiempos, dándoles una misión económica (la mejora de las razas equinas para los trabajos rurales, por ejemplo). El término *sportman* designaba así a un hombre que ya no necesitaba trabajar, pero que transformaba su actividad recreativa en productiva, para ser útil a sus conciudadanos y honorable y honrado por ellos¹¹. Algunos de estos clubes, como el Jockey Club Argentino, el Círculo de Armas y el Club del Progreso, han sido analizados por Leandro Losada en su tesis doctoral sobre la elite porteña en la *belle époque*, luego editada como libro; para Losada los clubes formaron parte del proceso de educación, civilización y refinamiento de la elite porteña siguiendo modelos europeos¹². En un sentido similar, la tesis doctoral de Thomas Edsall sobre el Jockey Club plantea que club fue exitoso en integrar (aunque no unificar) a grupos de la clase alta antes separados y divididos ofreciéndoles una identidad cultural, lo que resultó clave para la estabilidad política y social y, a la vez, proveyó un espacio físico donde interactuar, encontrarse, trabar relaciones y alianzas¹³. Como ha señalado José Luis Romero, los clubes eran vitales en las carreras políticas y en los negocios: en ellos comenzaban conversaciones informales que no hubieran estado bien en despachos oficiales o en oficinas financieras¹⁴.

Acentuando este fenómeno, durante los años veinte se multiplicaron las asociaciones voluntarias de inspiración diversa (sociedades de fomento, clubes, etc.), se

¹¹ Véase Vigarello, Georges, "Le temps du sport", en Alain Corbin, *L' Avenement Des Loisirs, 1850-1960*, París, Aubier, 1995, pp. 195-197.

¹² Véase Losada, Leandro, *Distinción y Legitimidad. Esplendor y ocaso de la elite social en la Buenos Aires de la Belle Époque*, tesis doctoral en Historia, Tandil, noviembre de 2004 (mimeo); *La alta sociedad de Buenos Aires de la Belle Époque*, Siglo XXI Editora Iberoamericana, Buenos Aires, 2008. El libro retoma y amplía los temas de la tesis, aunque en esta última el tratamiento de los clubes es más detallado.

¹³ Véase Edsall, Th., *Elites, Oligarch, and Aristocrats: the Jockey Club of Buenos Aires and the Argentine Upper Class, 1920-1940*. Phd. Dissertation, 2000, (mimeo) introducción y capítulo I.

¹⁴ Citado en Bertolucci y Pastoriza, voz "Club", op.cit., p. 90. Tomado de Romero, José Luis, *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*, siglo XXI, Buenos Aires, 2001.

desarrollaron las asociaciones económicas y profesionales y se fortaleció la tendencia a que estas se vincularan de manera directa con el Estado. Los intereses corporativos y los relacionados con las asociaciones voluntarias, procesan y canalizan en parte sus intereses y conflictos e interpelan al Estado a través de dos tipos principales de mecanismos: los partidos políticos y la parlamento, de un lado, y las organizaciones de intereses particulares que actúan como mediadoras entre ellos y el Estado, del otro¹⁵. Es este último tipo de mecanismo el que pareció primar en la Argentina posterior a la Primera Guerra.

Waldo Ansaldi ha leído en este proceso la señal del fortalecimiento de la sociedad argentina de los años veinte en una dirección corporativa y por consiguiente, de la debilidad de la democracia. Para Ansaldi la causa primaria del predominio de la mediación corporativa entre los intereses particulares (a los que define en función de las oposiciones de clase) y el Estado se encuentra en la debilidad de los partidos políticos que no estaban organizados sobre una base clasista, más que en la fortaleza de las corporaciones¹⁶. Para Tulio Halperín Donghi, en cambio, esto obedecía más bien a la inadecuación de la elite política frente al desafío de un paisaje social complejizado por la movilidad social y los cambios políticos y económicos; los intereses eran múltiples (y no seguían líneas clasistas de fractura) y múltiples organizaciones los expresaron, presionando de manera variada sobre el Estado¹⁷. Sin descuidar este aspecto, Luis Alberto Romero ha destacado, junto a esta debilidad de las instituciones representativas durante la primera experiencia democrática, la importancia que otro tipo de asociaciones voluntarias (que no eran corporaciones en sentido estricto) tuvieron como escuelas de

¹⁵ Véase Ansaldi, Waldo, "La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático", en Falcón, Ricardo (dir.) *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Nueva Historia Argentina, tomo 6, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000, pp. 26-30.

¹⁶ Ansaldi encuentra también un motivo importante en el tipo de liderazgo de Yrigoyen y en desvalorización del papel del Poder Legislativo, que agravaron el "bloqueo" del Parlamento. Véase *Ibíd.*

¹⁷ Véase Halperín Donghi, Tulio, *Vida y muerte de la república verdadera (1910-1930)*; Vol. IV de la Biblioteca del Pensamiento Argentino, Ariel Historia, Buenos Aires, 2000 y *La larga agonía de la Argentina peronista*, Ariel, Buenos Aires, 1994.

participación y ciudadanía, fortaleciendo a la sociedad civil en un sentido democrático¹⁸. Esta interpretación atiende a la consolidación de lo que Jürgen Habermas ha llamado la “esfera pública” formada por ciudadanos privados que conforman un público, uniéndose entre sí a través de redes de sociabilidad y asociación para participar activamente en los asuntos públicos, interpelar al poder y defender sus intereses frente al Estado y a las corporaciones¹⁹.

La democratización y el ascenso del radicalismo impactaron en las formas de vinculación de las elites nuevas y de las tradicionales con el Estado. En principio, puso fin a cierta capacidad de influir directamente y, a veces, con un amplio margen de discrecionalidad, sobre las políticas públicas, como ha mostrado Pastoriza al analizar el control de las elites de veraneantes porteños reunidos en el Club Mar del Plata sobre las políticas que afectaban al balneario²⁰. En el mismo sentido, analizando los grupos empresariales, Silvia Marchese ha mostrado como, alejados en buena parte del acceso directo a las políticas estatales y en ausencia de un partido electoralmente poderoso que los representara, —cabría agregar— con un Congreso Nacional bloqueado por las disputas entre partidos y dentro de ellos, los sectores económicamente dominantes se volcaron a una estrategia de refuerzo y politización de las organizaciones sectoriales, procurando el reconocimiento oficial y la participación en la toma de decisiones sobre las políticas públicas²¹. Otras asociaciones, que representaban intereses sectoriales no corporativos o

¹⁸ Véase Romero, Luis Alberto, *La crisis de la Argentina. Una mirada al siglo XX, siglo XXI Argentina*, Buenos Aires, 2003 pp. 37- 52 y “El Estado y las corporaciones. Madurez de la sociedad civil. 1920-1943”, en AAVV., *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil.*, op.cit..

¹⁹ Véase Habermas, Jürgen, *Historia y crítica de la opinión pública*, Gustavo Gili, Barcelona, 1981. Hilda Sabato ha defendido la constitución de una esfera pública en Buenos Aires ya desde el último cuarto del siglo XIX. Véase Sabato, Hilda, *La política en las calles. Buenos Aires, entre el voto y la movilización (1862-1880)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1998.

²⁰ Véase Pastoriza, Elisa, *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, 1999 (mimeo).

²¹ Véase Persello, Ana Virginia, “Los gobiernos radicales: debate institucional y práctica política”, en Falcón, Ricardo (dir) op.cit., pp.74-76. Marchese, Silvia, “Estrategias de las organizaciones empresariales para su participación en política”, en Falcón, Ricardo (dir), op.cit.. Véase también el trabajo de María Esther Rapalo sobre la Asociación del Trabajo: Rapalo, María Ester “Los empresarios y la reacción conservadora en la Argentina: las publicaciones de la Asociación del Trabajo, 1919-1922”, en

incluso no estrictamente sectoriales, como la Liga Patriótica, también se fortalecieron, precisaron sus objetivos y desplegaron estrategias para legitimarse públicamente e influir sobre la formación de las políticas públicas²².

Este proceso se profundizó en los años treinta, cuando el Estado ensayó formas institucionales de incorporación de los intereses particulares (corporativos y no corporativos en sentido estricto) al proceso de formación de las políticas públicas. En su análisis de la creación de juntas de producción en los años treinta y de los debates parlamentarios sobre ellas, Ana Virginia Persello ha llamado la atención sobre el problema más amplio de la vinculación entre corporaciones y partidos, entre interés sectorial e interés general y, por lo tanto, sobre las tensiones en torno a la definición de fronteras entre lo público y lo privado²³. Siguiendo a Maurizio Cotta, Persello ha sostenido que es necesario atender a la constitución de diferentes circuitos representativos, el de electores y partidos (territorial) y el de los intereses particulares (funcional)²⁴. En la Argentina de los años treinta, el modelo de representación incorporó la dimensión de "las organizaciones para la defensa de intereses particulares en la esfera productiva que de actuar en el ámbito privado pasan a hacerlo crecientemente en el espacio público en el momento en el que el Estado (por propia iniciativa o respondiendo a las demandas de estos grupos) interviene para regular o mediar en los conflictos

Anuario del IEHS, Universidad Nacional del Centro, N° 12, 1997. Ana Virginia Persello ha sostenido que a pesar de esta pretensión, "es recién hacia fines del periodo de los gobiernos radicales y asociada a la prédica de los grupos nacionalistas que comienza a delinearse una propuesta que implica la sustitución de la representación territorial por la representación funcional de intereses y aun así esta no alcanza a percibirse como un plan elaborado y mucho menos consensuado. La forma partido sigue pensándose como la más adecuada al gobierno representativo". Véase Persello, Ana Virginia, "Representación política y burocracia: las juntas reguladoras de la producción, 1930-1943", *Boletín del Instituto Ravignani*, en prensa, p. 21.

²² Véase McGee Deutsch, Sandra, *Contrarrevolución en la Argentina. 1900-1932. La Liga Patriótica Argentina*, Universidad Nacional de Quilmes Editorial, Bernal, 2003.

²³ Véase Persello, "Representación política y burocracia...", op.cit..

²⁴ Véase Cotta, Maurizio, "Parlamentos y Representación", en Pasquino, Gianfranco et. Al., *Manual de Ciencia Política*, Alianza Universidad, 1986, cap 7, citado por Persello, "Representación política y burocracia...", op.cit..

económicos"²⁵. En el caso argentino, señala Persello, "la incorporación burocrática de miembros de las corporaciones en funciones de asesoramiento y diagramación de políticas (...) se dio más como salida a los conflictos planteados por la crisis en medio de un proceso signado por el método del ensayo y de ningún modo respondió a los ambiguos proyectos corporativistas que circularon en la coyuntura previa a 1930 y que Uriburu intentó -sin demasiada convicción- transformar en reforma constitucional"²⁶. La aceptación del sufragio como principio de legitimidad del poder, continuaba siendo irreversible, aunque en la práctica el fraude permeara las contiendas electorales y a los representantes de los intereses sectoriales se les acordara "la capacidad no solo para introducir demandas en la agenda del Estado sino para elaborar diagnósticos y propuestas y participar en su implementación, concluye Persello"²⁷.

El trabajo de esta historiadora también ilumina otra cuestión: la de la tensión entre interés general-interés particular en la constitución de los nuevos organismos. Su análisis de los debates evidencia una visión contemporánea en la que el bien común podía ser servido conjuntamente con el beneficio a los intereses privados. Así, el hecho de que en muchos casos los legisladores que proponían la legislación sobre las juntas participaran de las actividades productivas que estaban procurando regular, solo excepcionalmente generó cuestionamientos. De modo similar la presencia de los intereses gremiales en las nuevas agencias estatales se legitimaba por su saber técnico, originado en la experiencia en la actividad respectiva y era percibida como un remedio frente a la posible ineficiencia y electoralismo de la intervención estatal. La cuestión clave en debate, ya desde los años veinte, no residía en la legitimidad de la representación de los intereses gremiales en los nuevos organismos de gobierno, sino en torno a la definición del tipo de intereses particulares que debía estar representado y al

²⁵ Véase Persello, "Representación política y burocracia...", op.cit., p. 2.

²⁶ Véase *Ibid.*, p. 20.

²⁷ Véase *Ibid.*, p. 22.

peso relativo que debían tener en los directorios de los nuevos organismos estatales²⁸. Respecto a este último punto, Anahí Ballent ha sugerido en sus trabajos sobre la Dirección Nacional de Vialidad y sobre la dimensión simbólica de la red vial nacional, que la incorporación de los intereses particulares a su directorio (el ACA, empresas de ferrocarril y Sociedad Rural Argentina) aportó legitimidad a sus políticas, mientras el control se mantenía en manos del Estado, ya que sus representantes eran mayoría en el directorio²⁹.

Como ha planteado Halperín Donghi, durante los años veinte los intereses particulares configuraban los problemas públicos que se imponían luego a la agenda estatal³⁰. Ballent ha planteado un cambio en esa situación con los gobiernos conservadores de los años treinta: su análisis sobre la creación de la Dirección Nacional de Vialidad, da cuenta de un proceso en por el cual el Estado habría recuperado, hasta cierto punto, la iniciativa luego de algo más de una década en que la sociedad civil había llevado la delantera³¹. En contraste con estas miradas, Ricardo Sidicaro ha interpretado la proliferación de organismos mixtos durante el gobierno de Justo como señal del avance de los intereses corporativos sobre el Estado³².

2.2. Sobre la difusión del automóvil, la vialidad y el automovilismo

²⁸ Así, por ejemplo, los socialistas reclamaron la presencia de obreros, consumidores y pequeños y medianos productores en las juntas de producción.

²⁹ Véase Ballent, Anahí "Estado e instituciones en la obra pública de los años treinta: La Dirección Nacional de Vialidad y el Automóvil Club Argentino, 1932-43", en *IX Encuentro de Cátedras de Ciencias Sociales y Humanísticas para las Ciencias Económicas*, Ediciones Suárez, Mar del Plata, 6 y 7 de junio de 2002; y "Kilómetro Cero...", op.cit..

³⁰ Véase Halperín Donghi, Tulio, *Vida y muerte de la república verdadera (1910-1930)*, Vol. IV de la Biblioteca del Pensamiento Argentino, Ariel Historia, Buenos Aires, 2000, pp. 166 a 171.

³¹ Véase Ballent, "Kilómetro Cero...", op.cit.; "Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el Estado, 1935-1945, trabajo inédito; Ballent, y Gorelik, Adrián. "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en Cataruzza, Alejandro (dir.). *Nueva Historia Argentina, tomo VII, Los años treinta*. Argentina (Buenos Aires), Sudamericana, 2002. El proceso de los años treinta contrastaría así para estos autores, con el posterior a 1955 en el que, como constató Romero, los intereses "colonizaron" al Estado, y éste perdió la capacidad de defender un interés general. Véase Romero, *La crisis de la Argentina...*, op.cit., pp. 55-57.

³² Véase Sidicaro, Ricardo, *Los tres Peronismos*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2002, capítulo 1.

Como planteamos más arriba, nuestra tesis involucra una serie de cuestiones que nos ponen en diálogo con otra literatura. Nos interesó, así, explorar los trabajos que han analizado la difusión del automóvil desde sus diferentes perspectivas (cultural, simbólica, económica, política).

Exótico juguete de lujo en los primeros años del siglo XX, tras la guerra el automóvil se difundió rápidamente en la Argentina entre la elite agroganadera primero y entre sectores medios y medios altos de industriales, profesionales liberales y comerciantes, después. La explicación de esta veloz difusión es múltiple. Debe buscarse en los cambios en las pautas de consumo, que como plantea Fernando Rocchi se modernizaron a partir del Centenario y, en una sociedad relativamente móvil y abierta, culturalmente favorable a la modernización tecnológica³³. También debe buscarse en las transformaciones en las formas de comercialización (los pagos a plazos por ejemplo) y en los cambios en los propios automóviles, que aumentaron su seguridad, confort y versatilidad, disminuyendo su peso y costo.

Estos cambios estuvieron asociados a la creciente hegemonía norteamericana de la producción y el comercio automotor³⁴. Mirando ese proceso desde el punto de vista de las relaciones internacionales, Ricardo Salvatore ha planteado que el triunfo de la era del automóvil implicó la afirmación de la superioridad cultural y tecnológica de Estados Unidos y apoyó las visiones norteamericanas de integración de América Central y América del Sur su esfera comercial y de influencia, que se tradujeron en proyectos

³³ Véase Rocchi, Fernando, "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, 1999. La fascinación popular con la innovación técnica has sido analizada por Sarlo. Véase Sarlo, Beatriz, *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*, Nueva Visión, Buenos Aires, 1992.

³⁴ Esta hegemonía fue irreversible después de la Primera Guerra Mundial (aunque perduró el prestigio de los lujosos automóviles europeos entre las elites, el mercado crecientemente masivo de sectores medios fue abastecido por los más baratos modelos norteamericanos). Véase García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos...*, op.cit..

como el de la Carretera panamericana³⁵. Raúl García Heras, ha analizado este triunfo, en cambio, concentrándose en los aspectos económicos del proceso de expansión del automóvil y de afirmación de la hegemonía norteamericana, dando cuenta de las actividades (automovilismo, turismo) e intereses particulares asociados a esta expansión³⁶.

En Argentina la expansión del automóvil –como muestra García Heras– impulsó un amplio renglón de negocios locales: garajes y surtidores, talleres mecánicos, talleres en los que se producían carrocerías, repuestos y accesorios (capotas, por ejemplo), seguros y también (desde 1925) cemento y pavimentos para los caminos afirmados. Junto a los propietarios de automóviles, los trabajadores y los profesionales interesados (los ingenieros civiles, por ejemplo), se formó entonces un amplio campo de intereses en torno al camino que emergió en la década del diez y se consolidó después de la Primera Guerra Mundial³⁷. En su trabajo sobre las representaciones en torno de los caminos, Ballent ha llamado la atención sobre el peso que tuvo en el proceso de construcción de un universo del camino en la Argentina de los años treinta, lo que ella llama una “coalición” en favor de las carreteras, compuesta por intereses particulares y organizaciones de diversa índole. Estas organizaciones persiguieron sus intereses configurándolos como causas públicas, desplegándolas en diferentes escenarios y movilizandolas distintas coaliciones al interior del campo, con variadas estrategias de articulación con y/o presión sobre el Estado, según la causa que promovieran. María Silvia Ospital se ha ocupado de analizar una parte de estos intereses particulares, a partir

³⁵ Véase Salvatore, Ricardo, “Imperial Mechanics: South America’s Hemispheric integration in the Machine Age”, *American Quarterly*, The American Studies Association, vol. 58, N° 3, 2006.

³⁶ Véase García Heras, Raúl, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires, 1985; “Los transportes porteños en vísperas de la revolución del 30”, *Revista Todo es Historia*, N° 184. Buenos Aires, septiembre de 1982; *Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1981*, Sudamericana, Buenos Aires 1994.

³⁷ Podríamos incluir también aquí a periódicos como *La Nación*, *La Razón* o *La Prensa*, que desde la década del diez financiaban “raids” automovilísticos y carreras, y desarrollaron secciones y periodistas especializados en automovilismo.

de sus reflexiones en torno al rol de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos en la difusión del automóvil³⁸.

La difusión del automóvil planteó una serie de desafíos a los Estados, ligados, entre otros temas, a la regulación de la circulación de automóviles (patentes, certificación de la habilidad de los conductores, normas de tránsito), al creciente consumo de combustibles derivados del petróleo y a la infraestructura de caminos. A nivel internacional numerosos trabajos nucleados por ejemplo en torno al *Journal of Transport History*, han abordado la cuestión de los conflictos planteados entre municipios, habitantes urbanos y automovilistas durante la transición a la era del automotor³⁹. La construcción de las grandes carreteras y autopistas, ha sido también objeto de numerosos estudios como el de Teresa Navas sobre el caso de España, que plantea la significación política e ideológica de la construcción de carreteras durante la dictadura de Primo de Rivera⁴⁰. En Latinoamérica, estos estudios han sido más escasos, aunque una interesante excepción la constituyen los trabajos en curso de Rodrigo Booth sobre los aspectos simbólicos, materiales y políticos de la construcción de caminos en Chile y los de Renato da Gama-Rosa Costa, desde una perspectiva urbanística, sobre la política vial brasileña en las primeras décadas del siglo XX⁴¹.

³⁸ Véase Ospital, María Silvia, "Autos y caminos para la modernización de la Argentina. Comerciantes e importadores de automotores, 1920-1940", en *XVIII Jornadas de Historia Económica CRYCIT/CONICET*, Facultad de Ciencias Económicas, UNCUYO, Mendoza, 2002.

³⁹ Véase por ejemplo: McShane, Clay y Tarr, Joel, "The decline of the urban horse in American cities", *Journal of Transport History*, vol. 24, N° 2, septiembre de 2003; Möser, Kurt, "The dark side of 'automobilism', 1900-30", *Journal of Transport History*, vol. 24, N° 2, septiembre de 2003; Campanella, Thomas J., "The civilising road: American influence on the development of highways and motoring in China, 1900-1949", *Journal of Transport History*, vol. 26, N°1, marzo de 2005.

⁴⁰ Véase Navas, Teresa "Il riflesso della modernità: le autostrade spagnole, 1920-1960", *Storia Urbana*, N° 100, 2002. Sobre esta relación carreteras-difusión del automóvil- política, véase además en el mismo número, Moraglio, Massimo, "Per una storia delle autostrade italiane: il periodo tra le due guerre mondiali"; y sobre la construcción de autopistas y parkways en Estados Unidos y en Europa, Mauch, Christof, y Zeller, Thomas, (eds.) *The World beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Ohio University Press, Ohio 2007.

⁴¹ Véase Booth, Rodrigo, "Del camino plano a la avenida España. Ingeniería y automovilismo en la transformación del paisaje costero de Valparaíso (1912-1922)", Avance de investigación, Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos (mimeo); Da Gama-Rosa Costa, Renato, *Entre "Avenida" a "Rodovia": a história da avenida Brasil (1906-1954)*; Tesis de doctorado, Programa de Posgrado en

En el caso argentino, Ballent y Adrián Gorelik han contemplado el impacto del automóvil y de sus demandas, desde la perspectiva de las políticas territoriales del Estado en los años treinta, haciendo eje en particular en las obras públicas. Así, han analizado la construcción de caminos por la División Nacional de Vialidad y la política de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) en los años treinta, en el contexto de una política territorial que apuntaba a la homogeneización del país y a la vez de la búsqueda de legitimación a través de la obra pública, por parte de un gobierno basado en el fraude⁴². La política de la Dirección Nacional de Vialidad ha sido en parte abordada también por Ballent, que ha dado cuenta, por ejemplo, del modo en que las altas expectativas sociales en torno de los caminos afectaron una política vial inicialmente decidida a construir rutas productivas y de bajo costo⁴³.

Las transformaciones de los transportes producen impactos profundos y múltiples. La difusión de los automotores a principios del siglo XX cambió la forma de percepción del tiempo y la velocidad, impactó sobre la construcción de la territorialidad, sobre las prácticas del ocio, sobre el ritmo de los negocios, sobre las formas y funcionamientos de las ciudades. Las dimensiones culturales de esta transformación (y su inserción en una más amplia historia de la movilidad) han fascinado a múltiples investigadores los últimos años, en un arco que va desde los trabajos del sociólogo británico John Urry sobre el concepto de “cultura automovilística”, hasta los múltiples ensayos reunidos por David Thomas, Len Holden y Tim Clayden, sobre las diversas

Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UFRJ, Río de Janeiro, 2006; y “Os Automóveis Clubes e Os Congressos da Estrada”, *Actas del 53º Congreso Internacional de Americanistas*, México, 18 al 26 de julio de 2009 (en prensa).

⁴² Véase Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián, “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, 2002. Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., “Estado e instituciones en la obra pública de los años treinta: La Dirección Nacional de Vialidad y el Automóvil Club Argentino, 1932-43”, en *IX Encuentro de Cátedras de Ciencias Sociales y Humanísticas para las Ciencias Económicas*, Ediciones Suárez, Mar del Plata, 6 y 7 de junio de 2002.

⁴³ Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit.

dimensiones del impacto del automóvil sobre la cultura popular⁴⁴. En Latinoamérica el tema ha sido muy poco frecuentado, con la importante excepción de los trabajos de Giucci, que ha analizado la creciente gravitación de una cultura de la “automovilidad” e intentado construir una historia cultural del automóvil en Latinoamérica a través de su representación en la literatura, la prensa y el cine⁴⁵. También Ballent ha analizado algunos aspectos culturales de la difusión del automóvil, argumentando acerca de la emergencia en la Argentina de los años veinte de una “cultura del automóvil” de la que el desarrollo vial, las asociaciones automovilísticas, el automovilismo y el turismo en automóvil eran aspectos centrales⁴⁶.

La historia del deporte es un campo de indagación crecientemente activo para la historia, la sociología y la antropología, en parte a partir de nuevas discusiones motivadas por el clásico *Proceso de Civilización* de Norbert Elias que han permitido pensar al deporte en el marco de la construcción y afirmación de los Estados y las identidades nacionales, de la construcción de nuevas prácticas de sociabilidad y de la afirmación de identidades de género⁴⁷. Sin embargo, ha sido el fútbol el deporte que ha concitado la mayor reflexión académica, en Latinoamérica y en Europa⁴⁸. En la

⁴⁴ Véase Urry, John, *Sociology beyond Societies: Mobility for the Twentieth-first Century*, Routledge, Londres y Nueva York, 2000; Featherstone, Mike, Thrift, Nigel y Urry, John, *Automobilities*, SAGE, Londres, 2005. La idea más amplia de “movilidad” permite pensar otras prácticas de movimiento en el espacio, muy asociadas a la difusión del automóvil, como el turismo. Véase también David Thomas, Len Holden and Tim Clayden (eds), *The Motor Car and Popular Culture in the Twentieth Century*, Ashgate Publishing, Aldershot, 1998. Véase también McShane, Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994.

⁴⁵ Véase Giucci, *La vida cultural del automóvil...*, op.cit..

⁴⁶ Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., y “Estado e instituciones en la obra pública de los años treinta: La Dirección Nacional de Vialidad y el Automóvil Club Argentino, 1932-43”, en *IX Encuentro de Cátedras de Ciencias Sociales y Humanísticas para las Ciencias Económicas*, Ediciones Suárez, Mar del Plata, 6 y 7 de junio de 2002.

⁴⁷ Véase Elias, Norbert, *El proceso de civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, FCE, México, 1993.

⁴⁸ Véase por ejemplo los artículos contenidos en el Dossier “Historia social y fútbol. El profesionalismo deportivo y sus alcances sociales”, Revista *Entrepasados*, Nº 27, 2005: Frydenberg, Julio D., “Introducción” y “La profesionalización del fútbol argentino: entre una huelga de jugadores y la reestructuración del espectáculo”; Lanfranchi, Pierre, “Los artistas del fútbol sudamericano en Europa (1924-1940)”; Diestschy, Paul, “El ‘calcio’ y el régimen. El fútbol italiano durante el ‘ventennio’ fascista”; Freire Rodrigues, Francisco Xavier, “Profesionalización y modernización en el fútbol brasileño”. También sobre el caso francés: Vigarello, Georges, “Le temps du sport...”, op.cit..

Argentina, la historia del deporte automovilístico ha suscitado sobre todo la atención de aficionados y periodistas deportivos. Así, Alfredo Parga y Roque Núbile, por ejemplo, han recogido la historia del automovilismo y del Turismo Carretera en la Argentina y se han publicado diversas biografías celebratorias de corredores⁴⁹. Entre los escasos trabajos académicos que se han ocupado del automovilismo, se destacan el libro de Eduardo Archetti, que estudió la relación entre deporte (fútbol, boxeo y automovilismo) e identidad nacional, el trabajo conjunto de Alicia Boggie, Eliana Escudero, Eduardo Jaenisch y Pablo Lacoste, que analiza el papel de los “Grandes Premios Internacionales” en la promoción de procesos de integración latinoamericana y el de Ballent, que ha contemplado la cuestión de las carreras en carretera en la construcción de un imaginario del camino, haciendo especial hincapié en el papel de la prensa escrita y la radio⁵⁰. También a nivel internacional, las carreras también han sido objeto de análisis académico en muy escasas ocasiones. En el caso de Estados Unidos, por ejemplo, Jessie Embry y Ron Shook han estudiado la relación entre la industria automotriz británica y las carreras “contra reloj” en las Salinas de Bonneville (Florida, Estados Unidos.), encaradas como campos de prueba para innovaciones técnicas antes de la Segunda Guerra Mundial, sosteniendo que, pese a la escasez de estudios al respecto, las carreras deberían convertirse en un tema importante para la historia de la movilidad y para la

⁴⁹ Véase: Parga, Alfredo, *Automovilismo. Historia de una pasión*, Atlántida-Isaura, Buenos Aires, 1992. Núbile, Roque, *Años de Gloria, El Turismo Carretera 1935 -1960*, Fundalea, 2002.

⁵⁰ Véase Archetti, Eduardo *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*, FCE, Buenos Aires, 2001; Ballent, Anahí, “Kilómetro Cero...”, op.cit.; Alicia Boggie, Eliana Escudero, Eduardo Jaenisch y Pablo Lacoste, “Redes humanas y organizacionales en los procesos de integración regional: los Grandes Premios Internacionales en el sur de América y el papel de los actores no estatales (1935-1965)”, *Revista Universum*, N° 15, Universidad de Talca, Chile, 2000. Los autores proponen analizar a los Grandes Premios Internacionales en el marco de la teoría sobre movimientos sociales y redes sociales, centrándose en la red movilizadora por y para estas competencias, y en las ideas de solidaridad latinoamericana que ellas contribuyeron a popularizar. Los Grandes Premios Internacionales eran carreras en carretera en largas distancias que recorrían más de un país. Fueron organizadas por el ACA en 1935, 1936, 1939, 1940, 1948 y 1965. Nos ocuparemos de ellas más adelante al referirnos a los Grandes Premios.

historia cultural⁵¹.

2.3. Sobre prácticas, políticas y sentidos en torno al turismo

Los desplazamientos son una práctica social con una muy larga historia. La cultura de la movilidad y el turismo, pertenece en cambio a una historia mucho más reciente. El turismo es una práctica moderna, que implica un desplazamiento con fines recreativos por un período acotado de tiempo. Se distingue del veraneo aristocrático porque supone como parte constitutiva la otra cara de la moneda, el trabajo. Se asocia por lo tanto a la generalización de las vacaciones en los usos de los profesionales liberales y los sectores medios de comerciantes o industriales primero y entre los asalariados después, a medida que fue extendiéndose el beneficio de las vacaciones pagas. Es un fenómeno que involucró inicialmente a diferentes grupos medios (en el siglo XIX en Europa, en la entreguerra en América) y que se consolidó con el turismo masivo de sol y playa posterior a la Segunda Guerra Mundial⁵².

En la Argentina, el turismo surge, desde esta perspectiva, en los años veinte, ligado a la movilidad social ascendente (y al deseo de los sectores medios de imitar las prestigiosas prácticas recreativas de las elites), a la expansión del tiempo libre disponible y a la difusión de nuevos valores y prácticas. Así, los trabajos de Pastoriza (escritos algunos de ellos en colaboración con otros investigadores) han dado cuenta del modo en que, hacia finales de los años veinte y durante los años treinta, se amplió el

⁵¹ Véase Embry, Jessie y Shook, Ron, "Car Racing and Mobility History. British Automobiles and the Bonneville Salt Flats.", *The Journal of Transport History*, vol. 28, N° 1, marzo de 2007, pp. 111-114.

⁵² Las exigencias de precisión y orden laborales, producto de la difusión de la revolución industrial, han puesto al ocio (un tiempo –por oposición– abierto a la espontaneidad) en el centro de los deseos y pesares de la sociedad moderna. Véase Corbin, Alain (ed.) *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, París, Aubier, 1995. Para una discusión del concepto de turismo véase también: Pastoriza, Elisa "Introducción"; 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, 2002; Castro, Hortensia, Lois, Carla y Zusman, Perla, "Prefacio", en Castro, Hortensia, Lois, Carla y Zusman, Perla (coord.), *Viajes y geografías. Turismo, migraciones y exploraciones en la construcción de lugares*, Ed. Prometeo, Buenos Aires, 2008; Urry, John, "Culturas móviles", en *Ibid.*; Cazes, Georges y Knafou, Rémy, "Le tourisme", en Bailly, Antoine, Ferras, Robert y Pumain, Denise (eds.) *Encyclopédie de Géographie*, Económica, París, 1995.

horizonte social de Mar del Plata, otrora una exclusiva villa balnearia de la elite⁵³. Como han mostrado los trabajos de Ballent, Perla Bruno, Rodolfo Bertoncello y Ospital, la difusión del automóvil, por otro lado, al hacer posible el viaje individual o en familia independiente del trazado vial, le dio mayor impulso al desarrollo del turismo, estimulando además una serie de prácticas turísticas nuevas, como el camping (que habían tenido gran desarrollo en Estado Unidos y Europa) y alentando el surgimiento de nuevos lugares turísticos⁵⁴.

La difusión del turismo implicó además una serie de construcciones simbólicas, de los lugares turísticos en tanto tales, de las prácticas y sus significados. Este tipo de cuestiones han recibido renovada atención en los últimos años, gracias al aporte de los estudios culturales, de la antropología y de la sociología. Así que se han multiplicado los trabajos sobre los cambios en las prácticas recreativas y en su percepción, los vínculos entre el turismo y la construcción del paisaje, la difusión y el uso de las guías

⁵³. Véase Pastoriza, *Sociedad y Política...*, op.cit. "Mar del Plata, 1886-1970: representación de una sociedad móvil", en *Cuadernos de Císal*, op.cit.; 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. Pastoriza, Elisa y Zuppa, Graciela, "La conquista de las riberas: política, cultura, turismo y democratización social. Mar del Plata (1886-1970)", en *Revista Trace*, Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, N° 45, junio de 2004. Mar del Plata ha sido el destino turístico argentino objeto de mayor reflexión académica; otras regiones turísticas han recibido menor atención, y otras permanecen por completo inexploradas por la historiografía (es el caso de Córdoba, de Mendoza). Estos trabajos se insertan en la tradición norteamericana y europea de la historia urbana, la historia de los balnearios que surgió hacia los años ochenta, aunque responden además a otras preocupaciones de la historia política y cultural. Véase al respecto los trabajos precursores de esta tradición: Kasson, J., *Amusing The Million. Coney Island At The Turn Of The Century*, American Century Series, Hill & Wang, Nueva York, 1988; Walton, J. y Walvin, J. (Eds.), *Leisure In Britain 1780-1939*, Manchester University Press, Oxford Road, Manchester, 1983. Porter, R. , "Les Anglais Et Les Loisirs", en Alain Corbin, *L' Avenement Des Loisir, 1850-1960*, París, Aubier, Ed. 1995.

⁵⁴ Ballent ha mostrado así el surgimiento, de la mano del automóvil y la red vial en los años treinta, de nuevas prácticas, nuevos lugares y nuevas expectativas respecto del veraneo, y ha destacado el papel del ACA en ese proceso; véase Ballent, "Kilómetro Cero...", op.cit... Los trabajos de Perla Bruno y Rodolfo Bertoncello han estudiado el surgimiento desde los años treinta de nuevos balnearios en la costa bonaerense, ligados a la difusión del automóvil. Véase Bruno, Perla, "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, 2002; Bertoncello, Rodolfo, "Configuración socio-espacial de los balnearios del Partido de la Costa (Provincia de Buenos Aires)", En *Territorio*, N°. 5, Instituto de Geografía, FFyL, UBA, 1993; "Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de Argentina'", en Geraiges de Lemos, Amalia Inés, Arroyo, Mónica y Silveira, María Laura (comps.), *América Latina: cidade, campo e turismo*, CLACSO, San Pablo, diciembre de 2006. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf> (consultado 10 de enero de 2009).

de viaje, la construcción colectiva de la mirada sobre los destinos turísticos y de los códigos de goce de las experiencias turísticas, etc.⁵⁵. Tal es el caso del trabajo ya clásico de Alain Corbin, *El territorio del vacío*, una genealogía de la playa moderna que busca comprender los cambios en las prácticas y en las percepciones en relación con las riberas en Europa en los últimos tres siglos⁵⁶. Desde una perspectiva similar, pero estudiando casos contemporáneos, el trabajo de John Urry se ha preocupado por analizar la construcción de la mirada turística y ha afirmado el predominio en las prácticas turísticas de formas de consumo visual de los paisajes, previamente producidos por dispositivos culturales como las postales, las fotografías o las guías de viaje⁵⁷.

Estas cuestiones han tenido un desarrollo menor en la Argentina, aunque los trabajos de Pastoriza, de Ballent y de Graciela Zuppa avanzan en este sentido. Así, Pastoriza ha estudiado en conjunto con Zuppa las transformaciones en los patrones de sociabilidad y en las lógicas de distinción en Mar del Plata en la transición entre la villa turística y la ciudad de perfil masivo de los años treinta⁵⁸. Por su parte, Ballent ha

⁵⁵ Véase por ejemplo Sirost, Olivier, "Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air", en AAVV, *Revue Ethnologie Française*, París, N° 2001/4; Harp, Stephen L., "The Michelin Red Guides: Social Differentiation in Early Twentieth Century French Tourism", en Rudy Koshar (ed.), *Histories of Leisure*, Berg, Nueva York-Oxford, 2002; Palmowski, Jan, "Travels with the Baedeker: the Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian England", en Koshar, op.cit.; Aitchison, Cara, MacLeod Nicola y Shaw Sephen J., *Leisure and Tourism Landscapes. Social and Cultural Geographies*, Routledge, Londres y Nueva York, 2002. Booth, Rodrigo, "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*, 2008, <http://nuevomundo.revues.org/index25052.html> (fecha de consulta 20-05-2008); Crawshaw, y Urry, John (1997), "Tourism and the Photographic Eye", en Rojek, Chris y Urry, John (eds.) *Touring Cultures. Transformation of Travel and Theory*, Routledge, Londres y Nueva York, 1997; Crouch, David (ed.), *Leisure/Tourism Geographies: Practices and Geographic Knowledge*, Routledge, Londres, 1999.

⁵⁶ Véase Corbin, Alain, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*, Mondadori, Barcelona, 1993

⁵⁷ Véase Urry, John. *O olhar do turista. Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*, Sêsc y Estudio Nobel, San Pablo, 1996

⁵⁸ Véase Pastoriza, Elisa y Zuppa, Graciela, "La conquista de las riberas: política, cultura, turismo y democratización social. Mar del Plata (1886-1970)", en *Revista Trace*, Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, N° 45, junio de 2004. Véase también Pastoriza, *Sociedad y Política...*, op.cit. "Mar del Plata, 1886-1970: representación de una sociedad móvil", en *Cuadernos de Císal*, op.cit.; Cacopardo, Fernando, Pastoriza, Elisa y Sáez, Javier, "Artefactos y prácticas junto al mar. Mar del Plata: el camino de apropiación del sur, 1880-1940", en Arrudo, Gilmar, Velásquez Torres, David y

investigado el lugar de Mar del Plata en los imaginarios sociales, a través de su arquitectura privada y pública y señalado las dimensiones simbólicas de las nuevas prácticas turísticas habilitadas por el par automóvil-caminos⁵⁹.

A la vez que se difundía como práctica, el turismo 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. Ballent y Gorelik han planteado que estas concepciones encarnaron en el Estado en los años treinta y se tradujeron en una serie de políticas concretas, la restauración de monumentos históricos y la construcción de caminos turísticos y de hoteles⁶⁰. Por su parte, siempre desde la perspectiva de la historia de Mar del Plata, Pastoriza ha analizado la articulación entre las políticas turísticas del gobernador Manuel Fresco, las políticas de la intendencia marplatense y la acción de las asociaciones de fomento locales en la apertura del balneario a los grupos medios en la década del treinta y por ende en la construcción de un primer turismo de masas en la ciudad⁶¹.

Otro tipo de políticas públicas, que incluyen lo turístico pero lo desbordan, han sido estudiadas por Eugenia Scarzanella, que ha indagado el tema de los Parques Nacionales en la Argentina, preguntándose acerca de su formación, de las políticas de la

Zuppa, Graciela (orgs.), *Natureza na America Latina , Apropiações e Representações*, editora UELT Londrina, Brasil, 2001.

⁵⁹ Véase Ballent, Anahí, "Mar del Plata, croquis en la arena", en Altamirano, Carlos, *La Argentina en el siglo XX*, Ariel-UNQui, Buenos Aires, 1999; y "Kilómetro Cero...", op.cit..

⁶⁰ Véase Ballent y Gorelik, "País urbano...", op.cit.; Ballent "kilómetro Cero...", op.cit.; "Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el estado, 1935-1945, trabajo inédito.

⁶¹ Véase Pastoriza, *Sociedad y Política...*, op.cit. "Mar del Plata, 1886-1970: representación de una sociedad móvil", en *Cuadernos de Císal*, op.cit.; "Turismo social y acceso al ocio: el arribo a la ciudad balnearia durante las décadas peronistas", en Pastoriza (ed.), *Las puertas al mar, op.cit.* "El turismo social en la Argentina durante el primer peronismo. Mar del Plata, la conquista de las vacaciones y los nuevos rituales obreros, 1943-1955", Revista electrónica *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2008 <http://nuevomundo.revues.org/index36592.html> (fecha de consulta 10-9-2008); Véase también: 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. Pastoriza, y Zuppa, , "La conquista de las riberas...", op.cit..

Dirección de Parques Nacionales en los años treinta y cuarenta y de su vinculación con la afirmación de la nacionalidad⁶².

En Latinoamérica, otros investigadores han abordado el estudio de las políticas públicas turísticas, en general desde la perspectiva de la construcción de las localidades de turismo. Así los trabajos de Nelly Da Cunha sobre Montevideo (que siguen las hipótesis de Jacob sobre la política batllista y la construcción de un “país-balneario”), los trabajos de Booth, Cáceres y Sabatini sobre Viña del Mar y el trabajo de Booth sobre el sur chileno se adentran en ese camino, relacionando políticas estatales y construcción de los lugares turísticos⁶³. En otras latitudes, las políticas turísticas han sido analizadas desde un punto de vista más general, como en el trabajo de Pascual Ory sobre las políticas culturales del frente popular francés, en el que se analiza en profundidad la política turística implementada por el Ministerio de Deportes y Tiempo Libre⁶⁴.

Una de las dimensiones más importantes de la concepción del turismo como un asunto público, enfatiza las ventajas patrióticas y pedagógicas del turismo y se ancla en una larga tradición de vínculo entre nación cultural y paisaje⁶⁵. Este vínculo, actualizado

⁶² Véase Scarzanella, Eugenia, “El ocio peronista: vacaciones y “turismo popular” en Argentina (1943-1955), en *Entre pasados*, Nº 14, comienzos de 1998; “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*, Nº 73, Ámsterdam, 2002. La organización de la Dirección de Parques Nacionales, ha sido también abordada por Ballent y Gorelik, desde la perspectiva de la política territorial de los gobiernos de los años treinta. Véase Ballent y Gorelik, “País urbano...”, op.cit..

⁶³ Véase Booth, Rodrigo, Cáceres Quiero, Gonzalo y Sabatini, Francisco, “La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio de ferrocarril (1870-1910)”, en Pastoriza, Elisa (ed.), *Las puertas al mar*, op.cit.; Booth, Rodrigo, “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*, 2008, <http://nuevomundo.revues.org/index25052.html> (fecha de consulta 20-05-2008). Da Cunha, Nelly, “Gestión municipal y tiempo libre en Montevideo (1900-1940)”, en Pastoriza, Elisa (ed.), *Las puertas al mar*, op.cit.; Jacob, R. *Modelo batllista ¿variación sobre un viejo tema?*, Ed. Proyección, Montevideo, 1988.

⁶⁴ Véase Ory, P., *La Belle Illusion. Culture Et Politique Sous Le Signe Du Front Populaire, 1935-1938*. Plon, París, 1994.

⁶⁵ La asociación entre paisaje y nación tiene una larga tradición en la Argentina y ha sido ampliamente analizada. Véase entre otros Gorelik, Adrián, *La grilla y el parque*. Buenos Aires, Universidad de Quilmes, 2001; Gramuglio, María Teresa, “Imaginaciones de un nacionalista: Manuel Gálvez en el Centenario y en los años treinta”, en Altamirano, Carlos (ed.), *La Argentina en el siglo XX*, op.cit.; Prieto,

en la entreguerra en las políticas y discursos en torno al turismo y a los Parques Nacionales, ha sido estudiado para el caso norteamericano por Roderick Nash. Nash ha planteado que en América, donde la historia no es temporalmente muy profunda y no hay una tradición cultural larga y prestigiosa, se optó por la Naturaleza como anclaje de la identidad nacional. Nash analiza dos vertientes de esta identificación de naturaleza y nación en el caso norteamericano: de un lado la naturaleza sublime, “prístina”, ancestral; del otro, el énfasis en los hombres emprendedores, los “pioneros”, que dominan la naturaleza salvaje y la convierten en riqueza y civilización⁶⁶. En el caso Argentino, como ha mostrado Scarzanella, esas vertientes aparecen entrelazadas en el caso de los Parques Nacionales. En ellos se cruzaban la imagen de la nación pionera que extraía su fuerza de la naturaleza (desde principios de siglo), con la de la nación que consolidaba su economía y explotaba racionalmente sus recursos (desde los años treinta); a la que se sumó en los años peronistas, la de la nación que permitía a todos sus ciudadanos gozar de su patrimonio de belleza y riqueza⁶⁷.

Este último trabajo pertenece a una amplia serie de estudios que en la Argentina han reflexionado sobre la construcción de imágenes respecto de ciertos espacios asociados a la identidad nacional, tanto desde el punto de vista de su producción como paisajes, como desde el de su proceso de territorialización. A propósito de este tema, Graciela Silvestri ha estudiado, a través del análisis de las postales en la entreguerra, la consagración de ciertos paisajes sublimes (los lagos del Sur, las Cataratas del Iguazú) que se constituyeron en emblemas de argentinidad⁶⁸. Por último, si bien en el inventario

Eduardo, “Radiografía de la pampa: configuración de un clásico” en *Ibíd.*; Terán, Oscar, “Acerca de la idea nacional”, en *Ibíd.*

⁶⁶ Véase Nash, Roderick, *Wilderness and the American Mind*, Yale University Press, New Heaven y Londres, 1979.

⁶⁷ Véase Scarzanella, Eugenia, “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, 2002.

⁶⁸ Véase Silvestri, Graciela, “Postales argentinas”, en Altamirano, Carlos (ed.), *La Argentina en el siglo XX*, op.cit.. En una perspectiva de geografía histórica, Carla Lois, por su parte, ha analizado el proceso de

de las “bellezas y riquezas” cuya contemplación debía excitar la fibra patriótica los paisajes naturales llevaban la delantera, Ballent ha mostrado que también los restos del pasado colonial o independentista podían convertirse en atractivos turístico-patrióticos⁶⁹.

2.4. Sobre Touring Club Argentino y Automóvil Club Argentino

Los clubes deportivos ligados al automovilismo y al turismo en automóvil han sido motivo de algunos análisis. Desde la historia del transporte, Clay McShane, por ejemplo, ha dado cuenta del surgimiento de las asociaciones de automovilistas en las diferentes ciudades norteamericanas, vinculadas a la industria automotriz y a la defensa de los intereses de los propietarios de automóviles frente al conflicto (en algunos casos muy violento) con algunos habitantes urbanos por el uso de la calle y con las autoridades locales que intentaban poner límites a la circulación o al estacionamiento⁷⁰.

territorialización (de apropiación material y simbólica) del Gran Chaco argentino en el proceso de construcción de la Nación, a través de las representaciones cartográficas y de su capacidad para articular imaginarios territoriales y construir lo “real”. Dentro de esta reflexión, la Patagonia ha sido un espacio privilegiado: entre otros los trabajos de Jens Andermann, Gabriela Nouzeilles y Pedro Navarro Floria, dan cuenta de sus diferentes aspectos desde diferentes enfoques disciplinares. Desde una perspectiva de estudios culturales, Andermann, ha llamado la atención sobre la conjunción de miradas estéticas y utilitaristas en la producción la metáfora de la patria como biotopo desde las décadas finales del siglo XIX. En la misma clave, Nouzeilles, analiza diferentes imágenes de la Patagonia (las de Francisco Moreno, de Roberto Payró, de Roberto Arlt, de Ezequiel Bustillo), y señala la transformación de estos paisajes representados como encarnación de la nacionalidad y el Estado en una mercancía, un producto a consumir por deportistas y turistas, operación visible claramente en la política de Parques Nacionales durante los años treinta. Finalmente, desde una perspectiva histórica, Navarro Floria se ha concentrado en el análisis de las representaciones científicas (de sociedades geográficas y científicas) sobre el territorio patagónico y su influencia en las políticas estatales. Lois, Carla, “De desierto ignoto a territorio representado. Cartografía, Estado y Territorio en el Gran Chaco argentino (1866-1916)”, *Cuadernos de Territorio*, N° 10, FFyL-UBA, Buenos Aires, 2002. Véase también de la misma autora: “Técnica, política y ‘deseo territorial’ en la cartografía oficial de la Argentina (1852-1941)”, *Scripta Nuova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006. Andermann, Jens, *Mapas de poder. Una arqueología literaria del espacio argentino*, Beatriz Viterbo Editora, Buenos Aires, 2000. Nouzeilles, Gabriela, “Patagonia as Borderland: Nature, Culture and the idea of the State”, *Journal of Latin American Cultural Studies*, vol. 8, N° 1, 1999. Navarro Floria, Pedro. “Paisajes del progreso. La Norpatagonia en el discurso científico y político argentino de fines del siglo XIX y principios del XX.”, *Revista electrónica Scripta Nova*. España, Universidad de Barcelona, volumen 10, N° 218 (76), 1 de agosto de 2006.

⁶⁹ Véase Ballent, “Monumentos, turismo e historia...”, op.cit..

⁷⁰ Véase McShane, Clay, *Down the Asphalt Path...*, op.cit..

Si bien en Europa existían tanto Automóvil Clubs como Touring Clubs, estos últimos eran más influyentes y han recibido mayor atención por parte de los académicos europeos. Los Touring Clubs francés e italiano han sido analizados, especialmente en función de su contribución a la construcción simbólica de la territorialidad nacional, a partir del fomento y la organización de viajes y de la articulación y difusión de discursos sobre el territorio a partir de sus revistas y guías. Así, el trabajo de Ellen Furlough analiza las contribuciones del Touring Club Francés a la elaboración de la identidad nacional francesa como una identidad imperial, a partir de la organización de viajes a la colonias⁷¹. Por su parte, Stephen Harp, ha sostenido una tesis similar respecto del Touring Club Francés y de las guías Michellin (el objeto principal de su análisis), al vincular el turismo y la construcción de una “cocina francesa” operada por las guías y los “tours gastronómicos” sugeridos por ellas, con la consolidación de la identidad nacional francesa⁷². El Touring Club Italiano también ha sido analizado en estos términos; Fabio Lando sostiene que su importancia radicaba en que sus guías, que comenzaron a publicarse a fines del siglo XIX ofreciendo itinerarios en bicicleta y en automóvil, estaban dirigidas a un público amplio extranjero pero también nacional, a diferencia de las guías de viaje previas de Italia, que servían principalmente a turistas extranjeros y de elite⁷³. Desde otra perspectiva, el trabajo de Massimo Moraglio sobre las autopistas italianas, ha mostrado la importante gravitación del Touring Club Italiano y, en particular, de algunos de sus dirigentes, sobre la política vial durante el gobierno fascista⁷⁴.

⁷¹ Véase Furlough, Ellen, “Une leçon des choses: Tourism, Empire and the nation in Interwar France”, en *French Historical Studies*, Society for French Historical Studies, Vol. 25, N° 3, verano 2002.

⁷² Véase Harp, op.cit..

⁷³ Véase Lando, Fabio, “Dal Viaggio al turismo”, Sentieri Didattici del Veneto, Módulo 4, [www.scuoleinrete.net/ScuoleInRete/fad/mediatecacorsiscuoleinrete.nsf/d6d599cc926ca3e7c1256a1e0053a1c1/.../\\$FILE/Lando-1](http://www.scuoleinrete.net/ScuoleInRete/fad/mediatecacorsiscuoleinrete.nsf/d6d599cc926ca3e7c1256a1e0053a1c1/.../$FILE/Lando-1) (fecha de consulta 10-08-2008)

⁷⁴ Véase Moraglio, “Per una storia delle autostrade italiane...”, op.cit..

En la Argentina, muy poco se ha escrito tanto sobre el ACA como sobre el TCA, aunque algunos investigadores han abordado algunos aspectos de los clubes. Anahí Ballent ha analizado la influencia del ACA sobre la política vial y la territorialidad nacional a partir de la organización de carreras de larga distancia en automóvil, la difusión del turismo en automóvil, la promoción de circuitos turísticos como el del “histórico” norte argentino y en general su contribución a la construcción de un imaginario del camino y a la difusión del automóvil⁷⁵. La relación entre el ACA y el automovilismo ha sido también tenida en cuenta por los ya mencionados trabajos de Archetti y de Boggie, Escudero, Jaenisch y Lacoste⁷⁶. Finalmente, algunos aspectos vinculados al turismo de los clubes que analizamos, han sido abordados por los trabajos de Ospital y de Alejandro Capanegra. Ospital ha rastreado las transformaciones en las ideas sobre el turismo entre la Primera Guerra y 1940 y ha hecho hincapié en la campaña de los importadores de automóviles vehiculizada por el ACA en favor del turismo en automóvil, al que presentaban como una práctica “democratizadora”, saludable y que fortalecía el patriotismo⁷⁷. Capanegra, por su parte, ha analizado en clave sociológica la política turística y afirmado la influencia decisiva de la concepción turística del TCA sobre la política turística argentina desde los años treinta⁷⁸.

⁷⁵ Véase Ballent, “Estado e instituciones en la obra pública de los años treinta...”, op.cit.; “Kilómetro Cero...”, op.cit.; y “Monumentos, turismo e historia...”, op.cit..

⁷⁶ Véase Archetti, op.cit.; Boggie, Alicia, Escudero, Eliana, Jaenisch, Eduardo y Lacoste, Pablo, “Redes humanas y organizacionales...”, op.cit..

⁷⁷ Véase Ospital, María Silvia, “Turismo y territorio nacional en Argentina...”, op.cit..

⁷⁸ Véase Capanegra, Alejandro César, “El Comportamiento de las Organizaciones en los Procesos Sociales. Estudios de caso: El Touring Club Argentino, orientador intelectual del turismo como cuestión de Estado, 1907-1943”, en *V Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo*, Centro de Investigaciones Turísticas, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, mayo 2002; y “Turismo y Política en la Argentina (1880-1943), primera parte”, *Revista de la Facultad de ciencias aplicadas al estudio sistemático del turismo y la población*, año 4, N° 4, Universidad de Morón, Morón, diciembre de 1999.

3. Fuentes utilizadas

El análisis se centró en los órganos de prensa de ambos clubes, la revista del Touring Club Argentino que se publicó entre 1909 y 1915 y entre 1918 y 1943 y la revista del Automóvil Club Argentino que se publicó desde 1918 sin discontinuidades hasta 1948⁷⁹. En ambos casos las revistas han sido la fuente central, en primer término por su riqueza, en segundo término por defecto: la quiebra y cierre del TCA en los años noventa ha tenido como consecuencia la pérdida de sus archivos, por lo que, con la excepción de la guía de 1911-1912 y las revistas, ha sido imposible acceder a otro tipo de material institucional. En el caso del ACA, a pesar de varios pedidos formales a sus autoridades, solo hemos tenido acceso al material público: revistas, guías, estatutos, folletos.

Partiendo de esta base, hemos analizado este material de manera crítica, comparándolas entre sí y con la prensa nacional y fuentes oficiales, como los debates parlamentarios, las Memorias y correspondencia de la Dirección de Parques Nacionales, las Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad y los Boletines de YPF. Este análisis nos ha permitido reconstruir la historia y el perfil institucional de ambos clubes, su crecimiento y el de los servicios que prestaban, la evolución, características y redes de influencia de sus dirigencias, el desarrollo de sus intervenciones públicas, las relaciones con otros clubes locales e internacionales, la relación de ambos clubes con el deporte automovilístico y con las diversas dependencias estatales⁸⁰. Nos ha permitido

⁷⁹ En el caso de las revistas del TCA, hemos tenido acceso a los números de 1909, 1918-1925, 1927, 1930-1934 (sólo algunos números), y 1935-1942. Las revistas han sido utilizadas como fuente por Ballent, Capanegra y Ospital, aunque solo de manera parcial, por lo que permanecían relativamente inexploradas.

⁸⁰ Si bien no hemos aplicado de manera comprensiva la metodología del análisis de red, nos hemos basado en el concepto de red para comprender las vinculaciones entre los clubes y sus posibilidades de influencia a través de las redes políticas, familiares, institucionales y sociales de sus dirigentes. Sobre el concepto de redes y su aplicación en ciencias sociales véase por ejemplo: Gluckman, M., *Custom and conflict in Africa*, Oxford, Basil Blackwell, 1956; Mitchell, C. *Social networks in urban situations*, Manchester, Manchester United Press, 1969; Bott, E. *Familia y red social*, Madrid, Taurus, 1990; Mayo, E., *The social problems of an industrial civilization*, Cambridge, Harvard University Press, 1946. Míguez,

además dar cuenta de las concepciones sobre los vínculos entre el Estado y los intereses particulares que operaban detrás de las políticas relativas a Parques Nacionales, al turismo, a YPF o al deporte, reconstruir esas políticas y aproximarnos a los debates que ellas generaron⁸¹.

Por otro lado, el análisis de estas fuentes nos brindó también pistas acerca de las significaciones culturales y políticas en torno del turismo y el deporte automovilístico, así como sobre las motivaciones y objetivos de los dirigentes del club y del gobierno que gravitaban sobre la construcción de políticas públicas y sobre la toma de decisiones al interior de los clubes. Hemos abordado el trabajo con los textos partiendo del concepto de representación y considerando el rol de las mismas en la construcción de la realidad⁸². Así, hemos analizado los discursos de ambos clubes, comparándolos con los que comenzaron a circular entre públicos más amplios (revistas, periódicos) y con los discursos oficiales (a través por ejemplo de debates parlamentarios, proyectos de ley, boletines oficiales, etc.), con el fin de comprender cómo se construyeron y evolucionaron en los clubes determinadas concepciones sobre el turismo, sobre el automóvil, la vialidad o el deporte, que se fueron configurando como asuntos de interés público y cómo estas ideas (y las ideas respecto de los roles respectivos de las asociaciones y del Estado) moldearon los modos de intervención pública de los clubes e incidieron sobre su capacidad de convocar a nuevos socios (y por lo tanto sobre sus recursos materiales). Asimismo, esta línea de trabajo con las fuentes nos permitió

Eduardo, "Microhistoria, redes sociales e historia de las migraciones: ideas sugestivas y fuentes parcas" en Bjerg, Maria, Otero, Hernán (comps.) *Inmigración y redes sociales en la Argentina Moderna*, Tandil, CEMLA-IEHS, 1995.

⁸¹ La historia de la política de archivos de los últimos años ha afectado nuestras posibilidades de consultar algunos de ellos. El archivo de la Dirección Nacional de Vialidad, por ejemplo, se perdieron en parte cuando la biblioteca fue cerrada en los años noventa; reabierto unos años después, cuenta ahora con cerca del 30% de su material original. Por su parte, tras la privatización de la empresa, la documentación de YPF fue fragmentados entre diversos archivos públicos (hay expedientes de contabilidad de la empresa en el llamado Archivo Intermedio del Archivo General de la Nación, por ejemplo), y en algunos casos se perdieron por completo.

⁸² Véase Chartier, Roger, "El mundo como representación", en *El mundo como representación*, Gedisa, Barcelona, 1992.

asomarnos a los términos en que la prensa en general se apropió de estos temas y a la forma en que las demandas resultantes fueron procesadas por el Estado.

Este corpus se complementó con un análisis cuantitativo de cuestiones tales como el crecimiento y distribución del parque automotor, la evolución de la masa societaria de los clubes y el rendimiento económico del convenio ACA-YPF. Los datos abrevaron de las estadísticas de los clubes, de las cifras aportadas por la Asociación de Importadores y Anexos y a de las recopilaciones oficiales provenientes sobre todo de la Dirección Nacional de Vialidad y de YPF.

4. Organización de la tesis

La periodización elegida para el estudio tomó como puntos de referencia el impacto que el ascenso del radicalismo y la democratización política, por un lado y el ascenso del peronismo y la expansión de la política turística y vial, por otra, tuvieron sobre las estrategias de intervención pública de ambos clubes y sobre la relación Estado-intereses particulares. Esto no implica considerar que es el cambio de gobierno el único elemento que influyó en los procesos que analizamos, en tantos se considerarán también procesos culturales y económicos que tienen temporalidades diferentes, como la que connotan otro tipo de periodizaciones que también utilizamos como “años veinte” o “años treinta”. Sin embargo, en tanto ciertos aspectos ligados a los cambios políticos se han considerado esenciales para la constitución y cambio de las asociaciones estudiadas, se ha aplicado la periodización política como ordenador o vía de entrada al tema.

En cuanto a su organización, la tesis consta de una introducción, de dos partes divididas cada una de ellas en tres capítulos y de una sección que reúne las conclusiones. La división en partes responde a un criterio temático. En la primera parte

se presenta y analiza a los clubes en el escenario económico, político y social, dando cuenta de los perfiles, actividades, servicios, socios, capital social, relaciones con otras asociaciones de la Argentina y del mundo, etc., en cada uno de los casos. Esta parte incluye tres capítulos dedicados al ACA, al TCA y al desarrollo del deporte automovilístico en relación con ambos clubes. La segunda parte analiza las intervenciones públicas de los clubes y, desde esta óptica, la articulación con el Estado. Contiene tres capítulos estructurados temática y cronológicamente: el primero analiza las intervenciones públicas en materia de vialidad y turismo en los años veinte y los dos siguientes abordan los años treinta, concentrándose uno en la vialidad y otro en el turismo.

Parte I

Capítulo 1. El Automóvil Club Argentino

1. Introducción

Fundado en 1904, quince años después el ACA era todavía un club pequeño, porteño, que arrendaba un pequeño local en el centro de la ciudad y organizaba algunas carreras en automóvil y paseos por los alrededores. En las dos décadas siguientes el club se transformó por completo, desde el punto de vista cuantitativo, pero sobre todo cualitativo. En 1943 el ACA contaba con más de 40.000 socios en todo el país, controlaba el deporte automovilista nacional, poseía cerca de ochenta estaciones de servicio YPF y campings en Buenos Aires y en el interior del país, había construido modernos edificios para sus delegaciones en las principales ciudades del país y un lujoso edificio propio donde funcionaba la sede central. Por otra parte había logrado una importante presencia en el Estado, con representantes del club en la Dirección de Vialidad, la Dirección de Turismo, la Dirección de Parques Nacionales e YPF.

Explicar el éxito del ACA y, sobre todo, su llamativa capacidad de articularse con el Estado en los años treinta, requiere tener en cuenta varias dimensiones y factores. Mientras en la segunda parte de la tesis abordaremos los aspectos públicos de la vida del ACA, en este capítulo intentaremos explorar las dimensiones internas, que dan cuenta del desarrollo de un tipo peculiar de organización y de cultura institucional. Haremos hincapié así en las transformaciones en el perfil institucional del club, en sus estrategias de reclutamiento de socios, en la asignación de los recursos y en el desarrollo de servicios y beneficios a los asociados.

2. Los cambios en el perfil: del club social y deportivo porteño al “club de los automovilistas”

El ACA había sido fundado por un pequeño sector de la elite porteña entusiasta del automóvil, siguiendo el modelo de los clubes europeos y norteamericanos surgidos poco antes, era en sus orígenes un club social y deportivo¹. Los objetivos de sus fundadores consistían principalmente en propender al disfrute de sus automóviles, que por esos años eran máquinas raras, muy caras y tenían una finalidad fundamentalmente recreativa. Se proponían entonces conseguir y compartir información técnica sobre los vehículos, sus cuidados y mejoras y promover y gozar del “automovilismo”, un “sport” que incluía tanto las carreras como los paseos o excursiones. Si bien sus estatutos establecían la voluntad de petitionar la construcción de caminos, hasta la Primera Guerra mundial las actividades del club no se orientaron hacia la acción pública en ese sentido, sino hacia la promoción de los intereses prácticos y recreativos de sus socios: la acumulación y provisión de información técnica sobre los vehículos, la organización de competencias deportivas y la promoción de la sociabilidad entre pares sociales que compartían una cultura moderna simbolizada por el automóvil². Además, el ACA se vinculó con las instituciones europeas análogas por medio de convenios de reciprocidad y obtuvo para sus socios facilidades para la circulación en Europa con sus automóviles.

¹ El ACA en sus primeros años era, como el Jockey Club Argentino, un buen representante del modelo inglés de club social, alejado formalmente de la política, y basado en una sociabilidad en torno a una afinidad deportiva o cultural. Véase al respecto Losada, Leandro, *La alta sociedad de Buenos Aires de la Belle Époque*, Siglo XXI Editora Iberoamericana, Buenos Aires, 2008, pp. 177-196; Vigarello, Georges, “Le temps du sport”, en Alain Corbin, *L’Avenement Des Loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995. Bertolucci, Mónica y Pastoriza, Elisa, voz “Club”, en Francisco Liernur y Fernando Alliata (eds.), *Diccionario de Arquitectura en Argentina*, Clarín, Buenos Aires, 2004, tomo A-H

² En Europa y en Estados Unidos los clubes de automovilistas que surgieron a fines del siglo XIX y principios del XX tenían una extracción social y un funcionamiento muy similar. Así, por ejemplo el Automobile Club of America fue fundado en 1899 por miembros de la elite neoyorquina (entre ellos Alfred Vanderbilt). Realizaban desfiles anuales para exhibir nuevas máquinas, y un show de autos en el Madison Square Garden; organizaban excursiones a resorts de verano como Newport y, desde el 1900, carreras de automóviles en EE.UU. Véase McShane, Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994, pp.127- 130.

El Automóvil Club tenía un tamaño relativamente reducido y era fundamentalmente una institución porteña. Entre sus dirigentes se contaban miembros de la elite más establecida³. Desde 1913, sin embargo, comenzó a insinuarse un cambio, con la incorporación de algunos exitosos empresarios vinculados a los negocios en torno a los automóviles, como Luis Dartiguelongue (importador de bicicletas y luego de motocicletas y automóviles), Julio Fevre (importador y carroceros) o Francisco Vignati (gerente de ventas de la empresa importadora H. W. Peabody y Cia y luego de Ford Co. en Argentina).

Esta estrecha relación entre Automóvil Club y negocios en torno al automóvil era la norma en el mundo. Así, el Automóvil Club de Francia organizaba anualmente exposiciones de automóviles, accesorios y neumáticos con el apoyo de la industria automotriz francesa y muchos de los clubes de automovilistas norteamericanos fueron directamente formados bajo el estímulo de los fabricantes y comerciantes de automóviles reunidos en la Comisión Nacional del Comercio del Automóvil⁴. Esto explica por qué estos clubes no funcionaron, ni en Argentina ni en otros países, como instituciones de defensa de los automovilistas en tanto que consumidores frente a la industria del automóvil. Todo lo contrario, sus primeras intervenciones públicas respondieron a la necesidad de defender a los automovilistas (y a la industria) frente a los impuestos al automóvil y a los intentos municipales de regulación (los límites de velocidad, las licencias de conducir, las restricciones al estacionamiento, etc.)⁵. Así, en Argentina, el ACA y los importadores cuestionaron, por ejemplo, los aranceles a las importaciones de autos y repuestos y el monto y la forma de cálculo de las patentes

³ En las Comisiones Directivas entre 1905 y 1913 figuran entre otros José A. Pacheco y Anchorena, Carlos Alfredo Tornquist, Pedro Luro, Adolfo Beazley, Enrique y Emilio Anchorena, José Balcarce, Antonio de Marchi, Ubaldo de Sívori y José E. Uriburu (h).

⁴ Véase "El Automóvil Club de Francia", *Revista del TCA*, N° 7, julio de 1909, pp.413-414. Véase McShane, *Down the Asphalt Path...*, op.cit., pp. 185-188.

⁵ Véase *Ibid.*

municipales⁶.

Esos sectores vinculados a los negocios en torno al automóvil se volvieron muy importantes en las Comisiones Directivas del ACA desde 1920 y mantuvieron su presencia en ellas hasta 1930: entre 1919 y 1930 la presidencia del club recayó en cuatro oportunidades en manos de dirigentes ligados al comercio automotriz⁷. Fruto de esta colaboración, fueron los Salones del Automóvil, exposiciones de vehículos, autopartes y accesorios organizadas anualmente para mostrar los progresos de la industria del automóvil y crear una conciencia pública favorable a los vehículos a motor⁸. Por otra parte, muchos de estos empresarios, formaron parte a la vez, en algunos casos como dirigentes, de las organizaciones corporativas que representaban a los carroceros y productores de repuestos y autopartes (Centro Industria del Automóvil) y a los importadores (Centro de Importadores de Automóviles y Anexos y luego Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos)⁹.

⁶ Las patentes se establecían teniendo en cuenta el deterioro que los vehículos infringían al pavimento urbano de acuerdo con su peso, aunque intervenían otros criterios como la utilidad pública y el valor de los vehículos (los automóviles de carrera o de "lujo" pagaban patentes más elevadas que los más pesados vehículos de carga). Los autos que las casas comerciales tenían a la venta pagaban un tipo especial de patente, las "patentes de ensayo". Véase "El Automóvil Club Argentino solicita del H. Concejo Deliberante la rebaja de la patente para las chapas de ensayo y la supresión de la rueda de auxilio para el pesaje de los coches" (Editorial), *Revista del ACA*, N° 73 y 74, noviembre y diciembre de 1924, s/n.

⁷ El dato más significativo no es la importancia numérica de esos personajes dentro de la Comisión Directiva, que osciló entre el algo más de la mitad en 1921 y algo menos del 15% en 1927, sino su presencia entre las autoridades de la Comisión Directiva (presidente, vicepresidente, tesorero, secretario), que durante todo el período fue de por lo menos la mitad de los cargos (salvo en 1925 cuando solo ocuparon uno de los cuatro cargos). Así, por ejemplo, Julio Fevre fue presidente entre 1919 y 1921, Santiago O. Motta (representante de Ford) entre 1921 y 1923, y Agustín Motto (importador y gerente de una aseguradora) entre 1923 y 1927. Por otro lado, la dirigencia del club era más amplia que los entre 11 y 15 miembros de la Comisión Directiva. Ciertas subcomisiones y divisiones, como la división de carreteras creada en 1926, contaban con una amplia presencia de importadores.

⁸ Los salones, que se organizaron por primera vez en 1918 y siguieron haciéndose hasta 1928, tuvieron un importante (y creciente) éxito en los años veinte; la elevada demanda de stands hizo que el Pabellón de las Rosas en Palermo, donde se realizaba la exposición, comenzara a resultar insuficiente, y el club empezó a juntar fondos para la construcción de un edificio destinado a los Salones: el Palacio del Automóvil. Como veremos algo más adelante, el proyecto se abandonó tras la crisis de 1930. Véase "Historia del Salón del Automóvil", *Revista Transporte y Comunicaciones*, N° 3, noviembre de 1929, pp. 6- 10. La crisis de 1929, y el alejamiento de los importadores motivó el cese de los Salones. Volverían a realizarse en 1933 y nuevamente en 1937, pero organizados directamente por la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos y en menor escala. Véase "Del 24 de diciembre al 6 de enero se efectuará el Salón del Automóvil", *Turismo*, N° 341, octubre de 1937, p. 17.

⁹ El Centro Industria del Automóvil se constituyó antes de 1920 y el Centro de Importadores de Automóviles y Anexos, en marzo de 1921; las dos asociaciones formaron parte de la Asociación del

La difusión del automóvil, que se incrementó fuertemente a partir del final de la Primera Guerra Mundial, convirtió al consumo de estos bienes en el centro de una red de muy redituables actividades económicas; los intereses particulares asociados a ella procuraron entonces promover sus negocios a la vez desde diferentes bases, institucionales, corporativas y no corporativas en sentido estricto¹⁰. Ese campo de intereses tenía además una importante dimensión internacional: sus integrantes estaban vinculados a empresas y organizaciones extranjeras de índole muy diversa. Así, las automotrices abrieron en algunos casos filiales locales, tuvieron representantes y revendedores (en muchos casos los mismos carroceros) y controlaban el mercado local (imponían precios, modos de comercialización, etc.). Los ingenieros los importadores de automóviles, los productores de cemento, participaron con frecuencia en los años veinte de encuentros internacionales (sobre transporte automotor, sobre carreteras, etc.), en los se reflejaba la creciente hegemonía norteamericana en materia de automóviles y caminos. Como veremos después, también el ACA y el TCA participaban de estos encuentros y mantenían además contactos con otros clubes similares de Europa y de Estados Unidos e integraban con ellos alianzas y federaciones¹¹.

Pasada la crisis de la guerra, desde 1917-1918 la economía argentina comenzó a mostrar signos de recuperación, lo que pronto se reflejó en el incremento sostenido de la

Trabajo, una gremial de patrones destinada a intervenir en el conflicto laboral. Véase *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*, N° 5 y N° 27, 5 de abril de 1920 y 5 de marzo de 1921. De acuerdo con María Silvia Ospital, en 1927 ambas entidades confluyeron en una sola (la Asociación Argentina de Importadores y Anexos), que excluía a los importadores y fabricantes de neumáticos. Véase Ospital, María Silvia, "Autos y caminos para la modernización de la Argentina. Comerciantes e importadores de automotores, 1920-1940, *XVIII Jornadas de Historia Económica*, Facultad de Ciencias Económicas, UNCUIYO, 2002, p. 1

¹⁰ Así, por ejemplo, en 1921 la Liga de Propietarios de Automóviles Particulares se enfrentó a los gremios de los choferes, contando con el apoyo de periódicos como *La Prensa* o *La Nación*, y un apoyo apenas velado del TCA (que se declaraba prescindente en política); un año más tarde, en mayo de 1922, la Liga y las gremiales de choferes, junto a organizaciones del comercio automotriz, el TCA y el ACA se enfrentaron conjuntamente al gobierno municipal de la Capital Federal que intentaba obligar al uso de velocímetros en los automóviles.

¹¹ Todo esto impulsado y auxiliado por los frecuentes viajes al exterior de sus dirigentes, práctica común en la elite argentina sobre todo antes de 1930.

importación de automóviles (véase cuadro 1 p. 55)¹². Esto estuvo en directa vinculación con las transformaciones técnicas y culturales que impulsaron la transformación del auto de un lujoso elemento de recreación en un medio de transporte y en un medio de producción¹³. Tuvo que ver también con la movilidad ascendente que permitía a nuevas capas de profesionales, comerciantes, pequeños y medianos industriales, etc. acceder a la compra de automóviles. Se vinculó, finalmente, con los cambios en los patrones de consumo que volvieron deseable su posesión.

Había más automovilistas en la Argentina y miles se sumaban cada año, pero las posibilidades de circulación con los vehículos en las ciudades y fuera de ellas estaban muy restringidas por la falta de caminos. Esto limitaba la difusión de los automotores a otros sectores sociales y profesionales y a otras regiones. Por otra parte, las elevadas patentes y derechos de importación imponían también, desde la óptica de los importadores y del propio ACA, limitaciones a la difusión de los automotores al encarecer los vehículos. En estos puntos, los intereses de los propietarios de automóviles y del comercio automotriz coincidían.

El ACA, ha sostenido Ospital, contribuyó de manera decisiva a "producir un cambio en las actitudes sociales frente al avance tecnológico, un camino que supuso pasar de la apreciación del automóvil como artículo de lujo (...) a considerarlo una máquina integrada a la vida diaria de los sectores medios, apta para facilitar traslados cómodos y seguros" y habría funcionado, en ese sentido, como vocero de los

¹² Una señal de la importancia que tuvo la Argentina como mercado para el automóvil: en 1916 Ford abrió su primera sucursal fuera de Estados Unidos en Argentina.

¹³ Antes de los años veinte los autos eran todavía técnicamente muy deficientes: luces de encendido manual, un centro de gravedad muy alto que los hacía volcar fácilmente, arranque manual. Los coches cerrados se volvieron norma recién en 1925, con lo que, hasta entonces, los autos solo podían usarse con buen clima. Por otro lado los coches anteriores a los años veinte eran tan frágiles (sufrían desperfectos con tanta frecuencia) que hacían casi imprescindible la presencia de un chofer. Véase McShane, *Down the Asphalt Path...*, op.cit., pp. 126-131.

importadores entre 1920 y 1940¹⁴. Sin embargo, es necesario no cargar excesivamente las tintas en este punto: la resistencia a los automóviles en la Argentina giró centralmente en torno al problema de los accidentes ocasionados por los autos y solo parece haber tenido alguna relevancia antes de 1922 o 1923. Por otro lado, en todo caso, esta resistencia fue mucho menos intensa que en el caso norteamericano –donde a principios del siglo XX la disputa por el uso de la vía pública dio lugar a episodios de violencia abierta y el automóvil recibió la condena socialista-, o en casos como el chileno, donde hubo activas protestas contra la pavimentación y motorización por parte de grupos de agricultores¹⁵.

Preferimos entonces pensar las intervenciones del ACA en el marco de los esfuerzos por construir los problemas que afectaban la difusión del automóvil como asuntos de interés público, a partir de la identificación del automóvil como instrumento clave del progreso nacional, de modo de generar una presión más amplia sobre el Estado para su solución¹⁶. Por otro lado, creemos que el estudio de las intervenciones

¹⁴ Véase Ospital, María Silvia, "Autos y caminos para la modernización de la Argentina. Comerciantes e importadores de automotores, 1920-1940, *XVIII Jornadas de Historia Económica*, Facultad de Ciencias Económicas, UNCUYO, 2002, p. 1.

¹⁵ McShane da cuenta de numerosos episodios de hostilidad contra el automóvil en ciudades norteamericanas a principios del siglo, sobre todo en las barriadas de inmigrantes y pobres, donde las calles eran el único espacio de juego para niños residentes en casas pequeñas y atestadas y sin parques cerca; los accidentes provocados por los automóviles derivaron en varias oportunidades en ataques a pedradas a los automovilistas. Los socialistas solían criticar al automóvil por los mismos motivos. Véase McShane, *Down the Asphalt Path...*, op.cit., pp. 100-121. En Chile se planteó en los años veinte un conflicto con los agricultores que temían que los nuevos caminos pavimentados se reservaran exclusivamente para el uso de los automóviles, impidiendo el transporte de carga en carretas. "El reglamento para los vehículos de carga en Santiago", *Boletín de la Sociedad Nacional de Agricultura*, vol. 40, N° 8, Santiago de Chile, agosto de 1928.

¹⁶ Como ha mostrado Beatriz Sarlo, en la Argentina de entreguerra primaba en general una actitud popular favorable a las novedades técnicas, e incluso fascinada con ellas. Véase Sarlo, Beatriz, *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*, Nueva Visión, Buenos Aires, 1992. La difusión del auto a entre los sectores medios urbanos y rurales tuvo mucho más que ver con otras acciones de los importadores y las compañías norteamericanas (sobre todo, como dijimos, como el desarrollo de planes y facilidades de pago de los automóviles), y con los cambios culturales que lo transformaron además de un medio de transporte, en un objeto cuya posesión se anhelaba, más que con la remoción de prejuicios hacia el automóvil Véase García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos...*, op.cit.; Rocchi, Fernando, "Consumir es un placer...", op.cit.". Para los importadores, por otro lado, el obstáculo principal a la difusión del automóvil estaba planteado por las "excesivas" cargas fiscales que soportaba, que lo encarecían: impuestos de aduana a la importación de automóviles, repuestos, neumáticos y lubricantes, y patentes. Véase por ejemplo Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y

públicas del club (que desarrollaremos en el capítulo 4) y de las transformaciones en el perfil del ACA, permiten pensar en una relación menos instrumental y más compleja entre el ACA y los importadores, sobre todo teniendo en cuenta que estos últimos se alejaron de las Comisiones Directivas del club desde 1929-1930.

Como señaláramos, tras creció rápidamente el consumo de automóviles en la Argentina. En el marco de esa coyuntura de renovada expansión del comercio automotor, hacia 1922 los dirigentes del ACA decidieron lanzar al club a la acción pública en favor de la vialidad y el fomento del automóvil, configurando estas cuestiones como problemas públicos. Así resumía, en 1923, el cambio de orientación del club su presidente, Agustín Motto: el ACA era originalmente “un rincón de sociabilidad exquisita. Fue una guirnalda de plata en que cada eslabón se afianzaba en un nombre aristocrático y fue su fin el crear el deporte mecánico (...) El incremento del automovilismo, la calidad de la importación, el mejoramiento industrial (...) y por último las necesidades que ese conjunto de potencialidad económica ha reclamado: “la vialidad general del país”, ha traído en sus actuales comisiones a los hombres del comercio y la industria. Y es para los actuales una verdadera responsabilidad (...) la obligación de indicar los necesarios rumbos, señalando las rutas más rápidas, subsanando deficiencias, aprovechando lo existente, fustigando obras....”¹⁷.

El resultado final del proceso fue una transformación profunda y acelerada. De reducido club deportivo y social de la elite porteña, el ACA se convertiría en algo más de cinco años en un club muy grande que, con socios en todo el país y orientado a la prestación de servicios a los socios, controlaba el deporte mecánico, construyendo una

Anexos, División de Vialidad, *Contribución a la sanción de la Ley Federal de Carreteras. Beneficios económicos y sociales de las buenas carreteras*, Imprenta Baiocco, Buenos Aires, 1929.

¹⁷ Véase “Automovilismo sin caminos”, *Revista del ACA*, N° 60, octubre de 1923, p. 11.

muy fuerte dimensión de acción pública caracterizada por la cooperación práctica con el Estado¹⁸.

Este cambio se reflejó rápidamente en el órgano de prensa del club, una revista mensual de distribución gratuita entre los socios que había comenzado a publicarse a mediados de 1918¹⁹. En ella se publicaba inicialmente información técnica sobre los automóviles (en general traducciones de notas extraídas de revistas europeas o norteamericanas) y noticias sobre competencias automovilísticas. Gradualmente comenzaron a aparecer también notas en las que se presentaba al automóvil como medio de transporte y de producción y en las que se criticaba la desmedida atención prestada por la cierta prensa a los accidentes que producían los autos²⁰. Finalmente, desde principios de los años veinte, la revista fue uno de los espacios privilegiados de un esfuerzo dirigido a remover los obstáculos para la difusión de automóvil, pensado como factor clave del progreso nacional: las limitaciones legales, los gravámenes aduaneros y las patentes, el mal estado y la escasez de los caminos; problemas públicos en torno a los cuales el ACA configuró su compromiso público y su identidad.

¹⁸ Estas cuestiones se analizan en detalle en el capítulo 4.

¹⁹ La revista se publicó con continuidad entre 1918 y 1948 y, desde 1928 cambió su nombre ("Revista del ACA") por el de "Automovilismo". La edición no estaba a cargo de periodistas profesionales, y eso se reflejaba en algunas desprolijidades, errores (por ejemplo, muchos números carecían de numeración de páginas), y problemas de estilo, pero su diagramación era moderna, con multitud de fotografías y notas breves. Hasta 1948 la revista fue creciendo en número de páginas (llegó a tener más de 50 páginas), en calidad de papel y de impresión, y en número de ejemplares (en 1931 la tirada fue de casi 30.000 ejemplares). Las revistas —como han sostenido Martín Bergel y Pablo Palomino— proliferaron en la entreguerra, en el marco de la constitución de un campo de lectura ampliado: "eran parte de un conjunto novedoso de prácticas que se sostenía tanto en el estilo moderno de los empresarios -en cuanto a las estrategias publicitarias y de comercialización- como en la difusión de hábitos y valores típicos de las sociedades de consumo modernas, desde la ostentación y la emulación generalizadas hasta la dinámica de la moda y del gusto por lo nuevo." Las revistas cumplían una función de integración de sectores altos, medios y populares en un mercado interno en expansión y en una cultura moderna, proceso que Fernando Rocchi ha descrito en términos de una "revolución en el consumo". Véase Bergel, Martín y Palomino, Pablo, "La revista El Grafico en sus inicios: una pedagogía deportiva para la ciudad moderna.", en Revista digital *EF y Deportes*, <http://www.efdeportes.com/efd17/elgraf3.htm>. (Consultada el 30 de junio de 2008); Rocchi, Fernando, "Inventando la soberanía del consumidor...", op.cit... Sobre revistas argentinas en la entreguerra véase también. Bontempo, María Paula, *Para Ti: El Cuerpo de la Mujer Moderna (1922-1928)*, Universidad de San Andrés, Tesis de Maestría en Investigación Histórica, Buenos Aires, 2006 (mimeo); Girbal-Blacha, Noemí y Quatrocchi-Woisson, Diana (directoras) *Cuando opinar es actuar. Revistas argentinas del siglo XX*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1999.

²⁰ Véase "El aniversario del Automóvil Club Argentino", *Revista del ACA*, mayo de 1922, N° 43. Editorial "Automóvilfobia", en *Revista del ACA*, enero de 1920, N° 17.

Además de tener un efecto de propaganda del automóvil, la revista contribuyó a definir un “colectivo” (que el ACA aspiraba a representar) de personas interesadas en que se mejoraran las condiciones para los automovilistas por los beneficios directos que de ello esperaban, también por motivos patrióticos, porque asociaban el automóvil al progreso nacional. Contribuyó a la vez a construir una identidad común para este colectivo, pivoteando sobre una serie de valores que integraban una incipiente “cultura del automóvil”²¹.

Así, hacia 1922 emergió así una nueva concepción de la función social del Club: el ACA y, por extensión, sus dirigentes, tenían la “misión” patriótica de fomentar la vialidad y el automovilismo, “motores” del el progreso y la modernización del país. Para el ACA, el automóvil estaba en el centro de una serie de valores, prácticas y hábitos de la modernidad, que el país debía desarrollar imitando a las naciones “civilizadas”: el desarrollo de las carreteras firmes y los parkways, la difusión del camión y el tractor, el turismo en automóvil, el camping. El modelo a imitar era, centralmente, el norteamericano, donde la “cultura del automóvil” alcanzaba el cénit.

Desde el punto de vista del club, su misión no podía limitarse a la propaganda, sino que debía tener una faz “práctica”. En este sentido, dado que las posibilidades de intervención del club dependían crucialmente del número de socios -fuente fundamental de sus recursos y de su legitimidad frente al Estado-, los dirigentes procuraron por primera vez ampliar decididamente la base societaria²².

²¹ Como ha planteado Anahí Ballent, esta cultura incluía al deporte automovilístico, modernos hábitos de transporte, las nuevas prácticas turísticas, la infraestructura de caminos y sus representaciones, e “imágenes de tecnología aplicada a la vida cotidiana”. Véase Ballent, Anahí, “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, 1er semestre 2005, p. 111.

²² Desde 1937 se sumaron los ingentes recursos provenientes del acuerdo entre el ACA e YPF firmado el año anterior, pero que se destinaban exclusivamente a la compra de terrenos y a la construcción de nuevos edificios para estaciones de servicio y sedes sociales del club, y no para gastos corrientes (véase al respecto capítulo 5). Había habido otras fuentes de recursos previamente, también asignadas a fines

En primer término, desde 1924 sus dirigentes emprendieron una decidida campaña de expansión de la masa societaria y de la base geográfica del club. Se publicó en la revista del ACA un aviso llamando a asociarse a la institución, se enviaron circulares a todos los propietarios de autos particulares invitándolos a incorporarse, se decidió la constitución de delegaciones en el Interior y se reglamentó la afiliación al Automóvil Club Argentino de todos los clubes del interior que fomentasen el automovilismo²³.

A mediados del año siguiente se lanzó una política aún más agresiva de captación de nuevos socios: la semana de "conscripción de socios", que incluyó giras de los dirigentes por el interior del país y que se repitió, en general anualmente, por lo menos hasta los años cincuenta²⁴. El resultado de estas estrategias fue impresionante: entre 1921 y 1931 el número de socios del ACA se multiplicó por setenta. Más de la mitad de estos nuevos socios eran "no residentes", esto es residían fuera de la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores inmediatos (véase cuadro 1, p. 55)²⁵. De todos modos, el control del ACA siguió firmemente en manos de los socios porteños: los socios "no residentes" no podían formar parte de las Comisión Directiva, ni de la Comisión fiscalizadora de cuentas y tenían voz pero no voto en las asambleas²⁶.

determinados: así, entre 1926 y 1929 los importadores de automóviles, combustible y neumáticos aportaron fondos para tareas de vialidad (véase al respecto capítulo 4).

²³ Véase *Revista del ACA*, N° 66, 30 de abril de 1924, p.18. los fines de las delegaciones eran: promover el automovilismo, promover la vialidad, velar por la conservación de las señales e "Incitar a las autoridades a acordarles las funciones de contralores en todo lo que concierne a la política caminera.". Las delegaciones se multiplicaron, en 1928 el ACA contaba ya con 77 delegaciones y 120 delegados en todo el país. Véase "La constitución de delegaciones en el Interior", *Revista del ACA*, N° 67, mayo de 1924, p.30.

²⁴ En 1925, como resultado de la primera conscripción de socios se asociaron más de 1200 personas en sólo una semana. Véase *Memoria y Balance del Automóvil Club Argentino*, ejercicio de 1925.

²⁵ En 1921 el ACA tenía 470 socios, 439 de ellos porteños. La relación entre socios del ACA y cantidad de automóviles en el país era de 1 en 159. Para 1931, la cantidad de socios ascendía a 32.652, 20.211 "no residentes". Estas cifras resaltan aún más si se las compara con la evolución del TCA en el mismo período: en 1923 el TCA tenía catorce veces más socios que el ACA; en 1931, ambos clubes tenían un número similar (el TCA tenía un 9% menos de socios); el número de socios del ACA se multiplicó por cuarenta entre 1923 y 1931, mientras que el del TCA solamente se triplicó. Véase *Memoria y Balance del Automóvil Club Argentino*, ejercicios de 1925 a 1931. Véase cuadro 1, p. 55, y cuadro 2, p. 79

²⁶ "Proyecto de modificación de los estatutos", *Revista ACA*, N° 254, febrero de 194, s/n.1

Cuadro 1: Difusión del automóvil y crecimiento del ACA

año	automóviles en Argentina	socios del ACA
1901	129	
1910	4.800	200
1911	7.500	
1912	9.665	
1913	14.780	
1914	15.965	
1915	18.812	
1916	24.741	
1917	35.772	
1918	41.698	
1919	46.269	
1920	48.007	
1921	53.676	470
1922	67.623	
1923	89.690	720
1924	112.812	3.650
1925	160.632	8.249
1926	201.015	12.000
1927	231.772	13.411
1928	273.206	18.792
1929	329.674	24.903
1930	344.169	
1931	325.748	32.652
1932	286.710	
1933	243.186	27.000
1934	256.741	
1935	270.296	
1936	283.851	24.637
1937	297.405	27.725
1938	304.956	32.727
1939	316.931	34.523
1940	316.522	
1941		41.000
1942	329.121	
1943		50.000

Los datos de 1920 a 1942 pertenecen a la estadística de la DNV, Memoria de la DNV 1940, 1941, p.79. Memoria de la DNV 1942, 1943, p. 13. Los datos previos han sido tomados de la Estadística Mundial de Automóviles, publicada en las revistas de ambos clubes. No se dispone de cifras de socios del ACA para el período completo.

Por otro lado y, como analizaremos en detalle en el capítulo 4, el ACA inició una acción práctica en beneficio de la vialidad, que incluía relevar, señalizar y más tarde reparar y mantener diversos caminos. Esta acción caminera beneficiaba al conjunto de los automovilistas y legitimaba al club frente al Estado, la opinión pública y, por supuesto, también ante los socios y los potenciales socios y fue un recurso frecuente en las campañas anuales de reclutamiento del club²⁷. Pero atraer y satisfacer a los nuevos socios, suponía ofrecerles además servicios que los beneficiaran directamente y para lograrlo el ACA fue redefiniendo gradualmente su oferta²⁸.

Desde principios de los años veinte el club ofrecía gratuitamente a sus socios la recepción de la revista mensual, la entrega de mapas y guías de viaje y asesoramiento judicial en caso de accidentes de tránsito; proporcionaba también descuentos en algunos comercios (hoteles, garajes, surtidores de combustible, etc.), se encargaba de la gestión de algunos trámites municipales en nombre de los socios y brindaba servicios de peluquería, bar y sala de lectura en la sede social. Hacia mediados de los años veinte, en coincidencia con la expansión del club, también se ampliaron los beneficios ofrecidos a los socios. En primer lugar, crecieron los servicios directos a los automovilistas, como franquicias policiales en los casos de infracciones de tránsito en Capital Federal y en la provincia de Buenos Aires, el uso de los nuevos garajes del club en Mar del Plata, Buenos Aires, Córdoba y Rosario y de la estación de descanso en Maipú, parada obligada del camino a Mar del Plata y desde 1927, el auxilio mecánico de emergencia en la ciudad de Buenos Aires²⁹. En 1928 el ACA inauguró además dos casillas

²⁷ Así, por ejemplo, la publicidad de la 6ta. campaña de reclutamiento de socios del ACA, en 1930, recordaba que la institución mantenía 23 equipos camineros y que era responsable del 80% del señalamiento del país. Véase *Revista Transportes y Comunicaciones*, N° 11, junio de 1930

²⁸ En los años veinte los automotores, se afirmaron como elementos de trabajo y transporte: se difundió su uso entre los médicos, y los comerciantes que los utilizaban para el reparto (y en general su uso urbano para el traslado de mercancías); asimismo, creció el uso rural de los automóviles, con la difusión de modelos más adaptados a esas condiciones.

²⁹ En el caso de las infracciones, la membresía del club operaba aquí como garantía de la honorabilidad del infractor: se asumía que respondería a la sanción que se le impusiera sin necesidad de dejarlo detenido.

camineras, en el camino a Mar del Plata y en el camino a Luján; estas casillas estaban dotadas de combustibles, lubricantes y teléfono y en ellas donde se estacionaban equipos para la reparación de caminos³⁰. Los socios y sus familias gozaban, por otra parte, del acceso gratuito a los Salones del Automóvil, “patrimonio del Club”, un descuento en el precio de la nafta YPF y acceso a las playas de estacionamiento aranceladas y exclusivas para socios que el ACA inauguró en la Capital Federal a principios de 1930³¹.

En segundo lugar, el club multiplicó su oferta recreativa. El ACA, que desde 1913 organizaba paseos a estancias y localidades cercanas, comenzó en 1924 a organizar viajes de más largo aliento, “raids” automovilísticos por rutas todavía de difícil tránsito³². La organización de los viajes se completaba con otros servicios, como los “coches piloto” que desde 1927 guiaban caravanas de socios a Mar del Plata todas las semanas durante la temporada.

Este tipo de iniciativas del club, formaban parte también de la “misión pública” del ACA, tal como sus dirigentes (como vimos muchos de ellos importadores de

Supuestamente el ACA se comprometía a expulsar a quienes faltaran a este deber, o violaran las normas repetidamente, pero estas expulsiones fueron muy raras (una de las escasísimas expulsiones en el ACA fue la de Héctor R. Fitte, en 1926, que tuvo lugar en medio de las discusiones de la futura Ordenanza General de Tráfico de Buenos Aires, y de repetidos pedidos del club a sus socios para que respetasen las normas de tránsito. Véase *Revista ACA*, N° 87, enero de 1926). Algo semejante verifica McShane en el caso de los Automóvil Clubs norteamericanos. Véase McShane, *Down the Asphalt Path...*, op.cit.. El auxilio mecánico funcionaba solamente domingos y feriados durante el día, era exclusivo para socios e inicialmente estaba arancelado

³⁰ La asistencia a los automovilistas en la carretera, se inspiraba directamente en la experiencia británica: La “Automóvil Association” inglesa brindaba asistencia mecánica a sus socios, por medio de patrullas de carretera especialmente instruidos y provistos de motocicletas con sidecar. Véase “Una organización modelo. La A. A. inglesa”, *Revista del ACA*, N° 76, febrero de 1925, p.41.

³¹ El descuento a la nafta inicialmente se hacía efectivo solamente en el surtidor instalado en la sede social y, desde enero de 1930 podía obtenerse en todos los surtidores de Capital Federal por medio de cupones que el club distribuía a los socios. Véase “6ta. Campaña de Reclutamiento de socios del ACA”, *Revista Transportes y Comunicaciones*, N° 11, julio de 1930, s/n.. “Noticias del ACA”, *Revista Transportes y Comunicaciones*, N° 6, enero de 1930, p. 27. Sobre las playas de estacionamiento véase *Revista Transportes y Comunicaciones*, N° 7, marzo de 1930, p. 40.

³² Por ejemplo se organizaron viajes a Córdoba en 1924 y 1928, y a Mar del Plata en 1925. El primero de estos viajes fue la “Semana del Automóvil”, una excursión recreativa en automóvil a Córdoba organizada en simultáneo y sobre la misma ruta que el Gran Premio del ACA de 1924. En 1928 se organizó la “Semana del Turismo” una excursión a las Sierras cordobesas simultánea con la Primera Conferencia Nacional de Turismo organizada por el ACA en Alta Gracia. Sobre la Conferencia, véase capítulo 4.

automóviles) la planteaban a mediados de los años veinte. Los importadores, a través del ACA y también directamente -sostiene Ospital-, habían apoyado su estrategia de difusión del automóvil en el fomento de las ventajas del turismo en automóvil, presentado como una práctica accesible, saludable, moderna y patriótica³³.

En esa misma línea, el ACA emprendió desde 1926 una campaña de fomento del "camping". "Hacer camping" equivalía por entonces a pasar "un día de campo": era una forma de utilizar el auto para pasear. Esta práctica de recreación al aire libre tenía ya cierta difusión entre grupos diversos: así, por ejemplo, las asociaciones Scout organizaban campamentos para niños y jóvenes desde principios del siglo XX³⁴. El Automóvil Club buscaba promover esta práctica en su "círculo", ampliando las oportunidades de uso recreativo familiar del automóvil, a la par que fomentando un tipo de recreación familiar al aire libre, saludable y moderna. "Este alejamiento de la vida ciudadana, que nos permita olvidar, aun cuando no más sea un día las tareas cerebrales o físicas de las ocupaciones que exige la vida moderna, es inapreciable y mucho más valioso de lo que en su aspecto exterior significa. (...) Es un día entregado a la Naturaleza, higiénico en su doble aspecto de descanso y de cambio de ambiente, pero por sobre todas las cosas, es un día que dedicamos a nosotros mismos, a nuestro propio ser"³⁵. La sociabilidad "sin protocolos" y la camaradería entre los miembros de la institución (pares sociales con los que se podían entablar fructíferas relaciones) se ofrecían como atractivo adicional para la práctica del camping en los predios que el club

³³ Véase Ospital, María Silvia, "Autos y caminos...", op.cit..

³⁴ El movimiento scout en Argentina apenas está comenzando a ser indagado. Desde la antropología, Pablo Scharagrodsky ha analizado el impacto de discursos y prácticas scout en la constitución de la masculinidad. Véase Scharagrodsky, Pablo, "El Scautismo en la Educación Física Bonaerense Argentina o Acerca del Buen Encauzamiento Juvenil (1914-1916)", *Revista Mora*, UBA. N° IX, diciembre 2003. Las investigaciones en curso de Bárbara Raiter (sobre sociedades de tiro y scoutismo), procuran una aproximación desde el punto de vista histórico. Véase Raiter, Bárbara "Las asociaciones cívico patrióticas y la formación de la ciudadanía. La Argentina entre el cambio de siglo y la entreguerras", proyecto de tesis de doctorado, FFyL, UBA, 2008.

³⁵ Véase "Notas Editoriales. Más sobre camping.", *Revista del ACA*, N° 115, mayo de 1928.

fue adquiriendo y acondicionando desde 1927³⁶. “El Camping –sostenía la revista del club en 1928- debe ser una institución dentro de la vida familiar de nuestros asociados y los locales de San Miguel y Chascomús, centros de reunión donde se cimenten afectos entre los componentes de nuestra gran corporación”³⁷.

Los campings no fueron, al menos de modo directo, una fuente de ingresos para el club sino marginalmente, a través de la tarifa cobrada a los invitados a los campings fijos, del alquiler de equipos (trajes de baño, carpas, etc.), o de la concesión de proveedurías y confiterías. Por otro lado, la campaña de fomento del camping puso al club en posición de acceder a varias donaciones de terrenos y amplió así el capital social.

La campaña de fomento del camping tuvo también una dimensión simbólica y pedagógica: las muy frecuentes notas sobre el tema en la revista del club, apuntaban a convencer a los socios sobre los beneficios del camping para la salud, la moral y la vida social y a educarlos en las condiciones de disfrute de esa práctica: así, una editorial de 1928 se quejaba de que “aún los pocos que hacen camping (...) no saben hacerlo. Creen que el campo, que la Naturaleza exige las mismas etiquetas, los mismos formulismos

³⁶ El proceso de turistificación de los campings del ACA supuso la valorización turística de terrenos rurales o semirurales de uso agropecuario, que adquirieron una función de consumo turístico (contemplativo y performativo), que fueron reorganizados espacialmente (rezonificados, forestados, cercados, dotados de caminos internos, construcciones y equipos), habitados transitoria o permanentemente por nuevos individuos (los turistas o visitantes, el personal administrativo del club), apropiados por el club, y cuyos sentidos fueron trastornados a partir de un repertorio de imágenes que los construyeron como lugares turísticos. El “contacto con la naturaleza” que proponía el camping implicaba solo un moderado alejamiento de lo cotidiano. El ACA dotó a sus predios para campings de algunas comodidades (baños, mesas, bancos, hornallas, etc.) que ofrecían cierto nivel de confort y de previsibilidad, y la posibilidad de reproducir ciertas rutinas familiares de la vida cotidiana. A la vez, el equipamiento debía ser austero y sencillo: como ha analizado Oliver Sirost para el caso de Francia, el goce de la experiencia del camping tiene como presupuesto la rusticidad que produce un reencantamiento de las prácticas cotidianas (de higiene, de alimentación). Véase Sirost, Olivier, “Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air”, *Revue Ethnologie Française*. 2001/4 *Habiter la nature? Le camping*, 2001, p.1. Piglia, Melina, “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.

³⁷ Véase *Revista del ACA*, N° 112, febrero de 1928. A los campings de San Miguel y Chascomús, se sumaron pronto otros en Luján, Quilmes y Punta Chica. La mayoría de los predios eran propiedad del ACA (que los había comprado u obtenido por donación); solo en un caso, el camping de San Miguel, se trataba de un arriendo.

que la ciudad y muchos son los que se violentan al aperebirse, con desconcertante ingenuidad, que en estos días de campo deben bastarse a sí mismos”³⁸. A la vez, los reglamentos de los campings, el primero de ellos de 1928, instruían a los socios acerca de los límites tolerables de rusticidad y relajamiento de las convenciones sociales³⁹.

En tercer lugar, el ACA hizo de la provisión de información sobre los caminos, uno de sus servicios más destacados. Para ello relevó caminos y confeccionó y distribuyó planos a través de su Oficina Técnico Topográfica (creada en 1922) y más tarde de su División de Vialidad (creada en 1926 y que contaba con mayores recursos)⁴⁰. Con esa información se confeccionaron y publicaron planos-guía, que se apoyaban en el señalamiento que simultáneamente había hecho el ACA de los caminos relevados y en la reproducción gráfica de puntos de referencia (construcciones, cursos de agua, alcantarillas)⁴¹. “La seguridad con que viaja el turista siguiendo las indicaciones de un plano completo del camino que recorre –sostenía un trabajo presentado por el club ante el Primer Congreso Panamericano de Carreteras en octubre de 1925-, (...) traen por consecuencia una atracción y una tensión constante sobre el camino que generan un mayor conocimiento y entusiasmo sobre las carreteras”⁴².

Además de proveer planos y, gracias a su red de delegaciones en el Interior, el ACA brindaba también información relativamente actualizada sobre el estado de los caminos, advertencia vital en un contexto de carreteras predominantemente de tierra e impracticables en época de lluvia. Finalmente, el ACA recopilaba y proveía a sus socios de información turística. Para ello, en 1927 la División de Carreteras invitó a los socios

³⁸ Véase “Notas Editoriales. Más sobre camping.”, *Revista del ACA*, op.cit..

³⁹ Así, por ejemplo, se prohibía circular en traje de baño fuera del área de playa de los campings. Véase “Disposiciones relativas al uso de los campings”, *Automovilismo*, febrero de 1935, s/n.

⁴⁰ Los primeros caminos en ser relevados fueron el camino directo de Buenos Aires a Mar del Plata, seguido por el camino Buenos Aires-Pergamino-Rosario-Córdoba, en ocasión del Gran Premio del ACA de 1924, y el camino a Mendoza al año siguiente.

⁴¹ Véase “Fomento del Turismo en base a relevamientos y señalamientos de caminos”, *Revista del ACA*, N° 83, septiembre de 1925, p. 14.

⁴² Véase *Ibíd.*

a aportar copias de sus fotos sobre temas de turismo en el país, con indicaciones lo más detalladas posible del sitio a que correspondiesen, a fin de ampliar el archivo de turismo y en 1928 el Automóvil Club inauguró la “Casa del Turista” en Córdoba, una oficina que brindaba información a los turistas⁴³.

3. La crisis de 1929

La crisis de 1929 impactó duramente en las finanzas del club. Miles de asociados dejaron la institución, las cuotas adeudadas “incobrables” se acumularon y las delegaciones del Interior se desorganizaron, algunas se disolvieron o quedaron acéfalas⁴⁴. Los años 1932 y 1933 fueron los peores momentos; el número de socios volvió a crecer con la mejora de la situación general y la amnistía para morosos proclamada en febrero de 1935, pero todavía en 1936 estaba por debajo del nivel de 1931⁴⁵. La baja de los ingresos puso en suspenso algunos proyectos del club e incluso complicó el financiamiento de la extensa maquinaria administrativa del ACA, integrada por 140 empleados cuyos salarios representaban casi un 40% del presupuesto anual del club.

La política interna del club entró también en crisis, en parte en relación con la agitación del clima político nacional y en parte por la creciente escasez de dinero, que

⁴³ La recopilación y provisión de información turística a los socios también reconocía el antecedente de la Asociación Automovilística inglesa, que ayudaba a sus socios a programar viajes en las Islas Británicas y en el continente. Véase: “Una institución modelo”, *Revista del ACA*, op.cit., p.41. Los demás Automóvil Club europeos parecen haberse concentrado en la propaganda del automóvil, la información técnica y el deporte automovilista, dejando de lado el turismo, que en Francia, Italia o Bélgica, era terreno de los particularmente activos Touring Clubs. En cuanto a los clubes norteamericanos, salvo algunas excursiones organizadas en los primeros años del siglo XX, la organización de actividades turísticas no parece haber sido importante. Véase McShane, *Down the Asphalt Path...*, op.cit..

⁴⁴ A principios de 1935, los dirigentes del ACA calculaban que existían unos \$300.000 de deuda por cuotas atrasadas de los cuales el 80% eran deudas incobrables. Desde 1924 y hasta 1936 el importe de la cuota se fijó en \$60 anuales para los socios residentes y \$15 para los no residentes. El 65% de la deuda total correspondía a socios no residentes. Véase “La asamblea ordinaria. El ACA tendrá casa propia, estaciones de servicio y ‘campings’”, *Automovilismo*, febrero de 1935, s/n.

⁴⁵ En 1936 el ACA tenía 24.637 socios, un 25% inferior al nivel de 1931.

tenso las discusiones sobre la asignación de recursos. En 1930, la Comisión Directiva se dividió en dos facciones rivales.

Como vimos, el ACA había adquirido ya para 1930 una extensa administración. El gerente, un empleado jerárquico del club, era un figura que daba estabilidad y continuidad a la administración cotidiana de esa maquinaria. Según denunciaba un columnista de *La Nación* que firmaba con el seudónimo “Blue Bird”, había sido en los últimos años el poder en las sombras: manipulando los padrones, definiendo la lista oficialista para la renovación de las Comisiones Directivas, e incluso influyendo sobre las elecciones mismas. En 1930, una serie de dirigentes que hasta entonces habían estado aliados al gerente y que, en buena parte gracias a él, habían controlado las Comisiones Directivas durante toda la década, se enfrentaron con él⁴⁶. El gerente los dejó entonces fuera de la lista oficialista (“azul”) presentada para las elecciones de 1930. En respuesta, estos dirigentes, entre los que se contaba Carlos Silveyra, el presidente del club, exigieron la renuncia del funcionario y demandaron ser ellos quienes la encabezaran la lista azul. Denunciaban que el gerente acaudillaba a parte de la Comisión Directiva, dificultando que se discutieran realmente los asuntos y se alcanzaran consensos y buscando terminar con la relación que el ACA tenía con los importadores⁴⁷. Por su parte, desde *La Nación* (donde se siguió el día a día del conflicto), *Blue Bird* enfatizó el escándalo de que los empleados del Automóvil Club, liderados por el gerente, “gran elector”, controlaran la política del club; la analogía con

⁴⁶ Los dirigentes ex-oficialistas devenidos opositores eran Agustín Motto, Roberto Castromán, Carlos Silveyra, Luis A. Podestá Costa y Atilio Liberti. Aunque no hemos podido comprobarlo; parece probable que “Blue Bird” fuera el seudónimo de Augusto de Muro, periodista deportivo de *La Nación* durante los años veinte y treinta, que participó de las Comisión Directiva del ACA entre 1923 y 1926 en un sector contrario al oficialismo.

⁴⁷ “Constantemente –sostenía Silveyra en una carta de denuncia- tenía que cuidar no encontrarse en minoría cuando se iban a tratar cuestiones que, como el Salón del Automóvil, yo como la mayoría éramos partidarios de que fuese organizado en Cooperación con los Importadores de Automóviles y un miembro de la directiva que tiene gran intimidad con personas ajenas a la Comisión Directiva y a quien responden otros miembros se oponía a esa reunión y deseaba que el Salón fuese organizado por el Club, que tenía que hacer frente a todos los gastos”. Véase Blue Bird, “En el volante”, *La Nación*, Buenos Aires, 28 de septiembre de 1930, segunda sección, p. 5.

el depuesto yrigoyenismo era muy clara: “En la elección del año anterior –comentaba *Blue Bird*- llegó hasta las inmediaciones del local un camión con votantes y yo, que conozco la calidad de los asociados de la institución, nunca pude salir de mi asombro ¿Socios del ACA que se dejaban conducir en camiones a votar?”⁴⁸.

El gerente se negó a renunciar o a modificar las listas y las elecciones del 29 de septiembre de 1930, terminaron en una batahola con sobres y boletas rotas y entremezcladas, sillas y vidrios destrozados, algunos contusos y la policía clausurando el local del club⁴⁹. Hubo acusaciones de fraude por parte de la oposición y gritos de los “azules” contra el presidente, que acabó presentando su renuncia. Varios miembros de la Comisión Directiva renunciaron a sus cargos e incluso a su condición de socios⁵⁰.

Tras intentar infructuosamente contener el conflicto formando una comisión provisional con representación de todas las listas, se llegó a una presentación judicial de la oposición (que temía por el dinero del club que no había sido entregado por los tesoreros) y al nombramiento de un administrador judicial, Manuel M. de Iriondo, quien debió depurar los padrones y controlar el club hasta el llamado a elecciones.

Si el detalle del conflicto es algo confuso, el sentido del proceso resulta más claro: en la nueva Comisión Directiva que asumió el 30 diciembre de 1930 estaban ausentes la mayor parte de los dirigentes que habían poblado las comisiones de los años

⁴⁸ Véase *Blue Bird*, “En el volante”, *La Nación*, Buenos Aires, 5 de octubre de 1930, segunda sección, p. 5

⁴⁹ No hemos podido acceder a las actas de Comisión Directiva del ACA, ni hemos hallado referencias al conflicto fuera de las mencionadas notas y columnas de *La Nación*, por lo que hemos podido reconstruirlo solo parcialmente y de manera sesgada. Así, la lista de dirigentes que pidieron la renuncia del gerente a principios de septiembre, no coincide por completo con la que se menciona de cómo lista de “opositores” que respondían al presidente Silveyra en las elecciones.: Motto y Liberti, mencionados junto a Silveyra el 9 de septiembre, no aparecen como parte de la oposición en las notas del 1 y 2 de octubre. También hay, sin mayores precisiones, menciones a una lista “rosa” y a una “azul independiente”, que participaron de la disputa electoral. Véase *La Nación*, 7 de septiembre de 1930, 28 de septiembre de 1930, 1 de octubre de 1930, 2 de octubre de 1930, 3 de octubre de 1930, 5 de octubre de 1930 y 12 de octubre de 1930.

⁵⁰ Véase “Un desorden mayúsculo hubo en la asamblea del Automóvil Club”, *La Nación*, Buenos Aires, 1 de octubre de 1930, p. 16. Motto y Silveira dejaron de tener actuación en el club, y trasladaron en centro de su actividad pública a la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos (Motto fue su presidente en 1937); en cambio Liberti, continuó perteneciendo a la Comisión Directiva del ACA hasta al menos 1939 (simultáneamente también fue muy activo en la Asociación de Importadores).

veinte y se consumó la separación entre los importadores y el ACA⁵¹. Las Comisiones Directivas de los años treinta se caracterizaron por la presencia de miembros de un origen profesional más variado: militares como el Gral. Camilo Idoate, industriales como Emilio Saint, profesionales que hacían carrera en el Estado como Horacio Pozzo, el Ing. Eduardo Edo, el Ing. Daniel Iribarne y Horacio Morixe, e incluso algunos políticos como Carlos A. Pueyrredón⁵². Las Comisiones Directivas sufrieron además otros cambios: los mandatos se hicieron más prolongados, la figura del presidente cobró mayor relevancia y a lo largo de los años treinta aumentó el grado de discrecionalidad de la Comisión Directiva en el manejo de las finanzas del club⁵³.

El cambio en los dirigentes acentuó el sentido de las mutaciones que venían teniendo lugar en el ACA desde mediados de los años veinte. La merma en los recursos del club, producto de la crisis económica y del alejamiento de los importadores (que dejaron entonces de contribuir al fondo de carreteras del club), había vuelto más crucial la necesidad de reforzar el atractivo del club para los socios. La estrechez económica obligaba además a una reflexión más explícita sobre el perfil de la institución, a fin de

⁵¹ Retomaremos el análisis de esto último en el capítulo 4.

⁵² El Gral. Camilo Idoate fue presidente del ACA entre 1935 y 1940, en 1938 se retiró del servicio activo al ser nombrado Director Nacional de Turismo. Emilio Saint era uno de los propietarios de la fábrica de chocolates Águila, había tenido participación en la Asociación del Trabajo, había sido vocal del ACA en 1928 y vicepresidente desde fines de 1929; fue presidente de la Comisión Directiva entre diciembre de 1930 y su muerte en 1935, y director de la Dirección Nacional de Vialidad (por el ACA) entre 1933 y 1935. Horacio Pozzo reemplazó a Saint en la Dirección Nacional de Vialidad, y en 1940 fue reemplazado por el Ing. Daniel Iribarne; en 1941 fue nombrado director de tránsito de la Capital Federal. El Ing. Eduardo Edo fue miembro del directorio de Parques Nacionales desde 1940. Horacio Morixe fue nombrado director de YPF en 1936. Carlos Anesi fue presidente del club entre 1940 y 1956 (su carrera como dirigente del ACA había comenzado en 1929), fue funcionario de la intendencia porteña (inspector de establecimientos industriales) entre 1917 y 1933 y miembro del Directorio de la Dirección Nacional de Turismo entre 1942 y 1944; Anesi era un personaje muy activo en el mundo del deporte, ya que había fundado varios clubes deportivos y presidido la Liga Argentina de Football; Carlos A. Pueyrredón fue elegido diputado Nacional en 1932, y presidió la comisión que evaluó la Ley Nacional de Vialidad; entre 1940 y 1943 fue intendente de la ciudad de Buenos Aires. Anesi, Idoate y Pozzo no habían ejercido cargos en la Comisión Directiva del club antes de la crisis, a diferencia de Saint y de Liberti (industrial como Saint), que habían tenido actuación previa en las Comisión Directiva del club.

⁵³ Hay desde los años treinta una tendencia a la mayor estabilidad de los presidentes del club: Saint desde 1930 hasta su muerte en 1935; Idoate desde 1935 hasta 1939, Anesi desde 1940 hasta 1955. Por otro lado los montos de dinero de los que la Comisión Directiva podía disponer sin consultar a la Asamblea de socios fue aumentando. Así, por ejemplo, en 1935 la Comisión Directiva obtuvo una autorización amplia para invertir el sobrante de la venta del terreno que habían adquirido en los años veinte para construir una casa propia (luego de la adquisición de un petit hotel para tal fin). Véase "La asamblea ordinaria. El ACA tendrá casa propia...", *Automovilismo*, op.cit., s/n.

optimizar la asignación de unos recursos entonces más escasos. Paralelamente, la crisis en la política nacional, la mayor intervención estatal y el incremento de la obra pública (sobre todo vial), junto con una mayor cercanía y afinidad entre la nueva dirigencia del club y el nuevo gobierno nacional, generarían nuevas oportunidades para el ACA, que por su prestigio, visibilidad pública y masividad estaba en posición de aprovecharlas⁵⁴.

Como vimos, el crecimiento y la “nacionalización” más espectaculares del club habían tenido lugar entre 1924 y 1931 y durante ese período se había desarrollado una oferta de servicios más amplia, que apuntaba a las necesidades de los nuevos socios. A pesar de ello, el club conservaba la impronta de lo que habían sido sus rasgos como institución desde principios de siglo, impronta que tenía su corolario práctico en la asignación de los recursos: el acento puesto en la ciudad de Buenos Aires, donde se prestaba la mayor parte de los servicios proveídos por la sede central y en el carácter social de la institución⁵⁵. Así, por ejemplo el proyecto que ganó en 1928 el concurso de anteproyectos para la construcción de la sede central propia del ACA en Buenos Aires, preveía un edificio monumental y elegante, en el que podría desarrollarse esta selecta sociabilidad: amplio salón de fiestas, salones separados para la conversación de las damas y de los caballeros, peluquería para caballeros, canchas de tenis y una gran pileta de natación.

En los años treinta, se completó la transformación del perfil de la institución: el club de elite, reducido, fundamentalmente porteño, cuyo eje pasaba por la sociabilidad entre pares sociales que compartían la pasión por los vehículos de motor, dejó paso a una institución masiva, con mayoría de socios del Interior, legitimada por los servicios que ofrecía a los automovilistas y por su hegemonía del deporte automovilista⁵⁶. Señal

⁵⁴ Analizaremos la articulación del club con el Estado durante los años treinta, en los capítulos 5 y 6.

⁵⁵ Como dijimos, el club cobraba una cuota un 75% más baja a los socios del interior precisamente por esta limitación de la oferta de servicios fuera de Buenos Aires.

⁵⁶ Esto último será analizado en detalle en el capítulo 3.

de esto fue el abandono en 1932 del proyecto de construcción de la “casa propia” de 1928; el terreno se vendió en 1934 y se adquirió en su lugar una casa de dos plantas, donde se privilegiaron los espacios para la dirección, administración y atención al público. El sobrante de la venta del terreno y de los fondos para la construcción que hasta entonces se habían reunido, fueron asignados a los tres frentes en los cuales se expandió la oferta de servicios del club en los años treinta: el auxilio mecánico, los campings y la construcción y equipamiento de estaciones de servicio y casillas camineras⁵⁷.

Con aguda conciencia los nuevos dirigentes parecían comprender la necesidad de modificar la oferta de servicios para adaptarla a las demandas de los nuevos socios que se estaban incorporando o que se buscaba incorporar al club. Estos socios eran también el resultado de la difusión de los automóviles en los sectores medios. Ya no se trataba solamente de sectores acomodados de profesionales, sino también de pequeños y medianos comerciantes y productores, en parte gracias al abaratamiento de los vehículos y en parte gracias al sistema de ventas a plazos implementado por las compañías automotrices norteamericanas que se instalaron en el país desde el fin de la Primera Guerra⁵⁸.

¿Qué ofrecer a estos nuevos socios? En primer término, los campings. La oferta de turismo “al aire libre” del Automóvil Club, que para 1930 incluía cuatro “campings” en los que el socio podía pasar un “día de campo” (Luján, Chascomús, Quilmes, Punta Chica), se amplió con la incorporación en 1937 de un predio fuera de la provincia de

⁵⁷ Véase “La asamblea ordinaria. El ACA tendrá casa propia...”, *Automovilismo*, op.cit., s/n.

⁵⁸ Studebaker se instaló en la Argentina en 1918, Ford Motors en 1922 y General Motors en 1925. Véase Rapoport, Mario, “El triángulo argentino: Las relaciones económicas con Estados Unidos y Gran Bretaña, 1914-1943”, en Rapoport, Mario (comp.), *Economía e Historia...*, op.cit.. Además de financiar sus ventas, la instalación de plantas de ensamblado en el país les permitía a las empresas automotrices norteamericanas –como señala García Heras- ofrecer precios más competitivos y asegurar el abastecimiento de repuestos y accesorios, todo lo cual contribuyó al desplazamiento de los fabricantes europeos del mercado argentino. Véase García Heras, Raúl, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires, 1985, pp. 9-27.

Buenos Aires: en Timbúes, sobre el río Carcarañá (provincia de Santa Fe). En el mismo año se inauguraron además los dos “campings de playa” del ACA, en San Clemente del Tuyú y en Mar de Ajó, en los que se instalaron campamentos durante el verano que funcionaban con turnos quincenales⁵⁹.

Los campings de playa resultan un signo particularmente significativo de este cambio en el perfil del club. Estaban dirigidos a especialmente a estos nuevos socios-automovilistas de recursos más modestos: brindaban una alternativa de acceso a las vacaciones en la playa a grupos medios en ascenso que disponían anualmente de tiempo libre, aunque limitado (la quincena de vacaciones, base de los “turnos” de los campings de playa) y que disponían de medios económicos moderados (poseían un automóvil, estaban al día con las cuotas del club). Se trataba de sectores que se entregaban al consumo de experiencias turísticas en parte como una forma de distinción social, pero para quienes las vacaciones en Mar del Plata, el destino de sol y playa más codiciado, resultaban todavía demasiado onerosas⁶⁰. El ACA publicitaba sus campings de playa intensamente, buscando generar legitimidad y prestigio para sitios (y prácticas) que no eran estrictamente los “de moda”: a la Mar del Plata de sociabilidad agitada y de relajada moralidad, el Automóvil Club oponía el solaz, el descanso y el ambiente familiar y seguro de los campings del club. “[El camping de Mar de Ajó] donde es dable

⁵⁹ Después de una exitosa excursión campamento en sus tierras, en 1935 la familia Leloir donó al ACA un predio de 20 hectáreas frente a la playa en el loteo de San Clemente del Tuyú; y al año siguiente Rafael Cobo, le donó otro en el paraje La Margarita, en el loteo de Mar de Ajó (ambos balnearios estaban en formación). Véase plano 2, p. 245.

⁶⁰ Los sutiles mecanismos del ciclo de distinción/imitación han sido magníficamente analizados en las obras clásicas de Pierre Bourdieu y Thorstein Veblen. Véase Bourdieu, Pierre, *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*, Taurus, Madrid, 1988; Veblen, Thorstein, *Teoría de la clase ociosa*, FCE, México-Buenos Aires, 1944. Un indicio adicional del público al que estos campings estaban dirigidos lo constituye la resolución de la Comisión Directiva de abandonar un proyecto de construcción de un camping en Punta Lara “en razón de las características del público que concurre habitualmente a esa playa” (Punta Lara era por entonces una playa de concurrencia más bien popular). Véase “Resoluciones de la Comisión Directiva del ACA”, *Automovilismo*, N° 160, julio-agosto de 1932, p. 13. Por otro lado, las investigaciones de Juan Carlos Torre y de Pastoriza sobre Mar del Plata durante el peronismo, señalan que fueron recién los tardíos años cuarenta los que marcaron el avance final de las clases medias sobre Mar del Plata. Véase Pastoriza, Elisa y Torre, Juan Carlos, “La democratización del bienestar”, en Torre, J. C. (dir), *Nueva historia argentina*, tomo VIII, Editorial Sudamericana, 2002.

hacer vida al aire libre, sin tener en cuenta los prejuicios de la vida en los grandes centros de veraneo (...) En esos campamentos del ACA se vive seguro y respetado; es una gran familia que trata de pasar lo más agradablemente posible su veraneo...⁶¹

La oferta de recreación al aire libre por parte del club se completaba con las excursiones-campamento, que comenzaron a realizarse en 1932 en predios al principio prestados y sin equipamiento específico; duraban desde unos días (Tandil en Semana Santa por ejemplo) hasta varios turnos quincenales (como la de Ascochinga, en Córdoba, en 1934 y 1935). En 1936 más de 70.000 personas participaron de los viajes y excursiones y concurrieron a los campings y campamentos del club y cerca del doble lo hicieron en 1941⁶².

Junto a la expansión de su infraestructura turística, el club amplió también sus servicios de información turística: desde 1936 la recientemente creada Oficina de Turismo Nacional del ACA ofrecía un servicio de planificación de viajes para los socios, preparándoles un itinerario detallado con kilometraje por etapa, atracciones, hoteles, lugares de aprovisionamiento de nafta, costos, etc. Esto se apoyaba en la extensión del relevamiento de caminos y la confección de planos por parte del club. En enero de 1942, a los planos-guía se sumó la publicación de guías de viaje más completas (con planos, información geográfica y turística, fotografías, etc.); la primera de ellas se realizó sobre la zona centro del país.

En segundo término, el ACA avanzó en el desarrollo de su servicio de auxilio mecánico, que se volvió gratuito y se amplió con nuevos equipos⁶³. Sin embargo, todavía en 1938 la cobertura se limitaba a un radio de 50 km en torno a la Capital

⁶¹ Véase "El campamento del ACA en Mar de Ajó", *Automovilismo*, N° 207, febrero de 1937.

⁶² Véase Memoria y Balance de 1941, *Automovilismo*, N° 267, marzo de 1942.

⁶³ El servicio era muy utilizado: 18.000 servicios de auxilio mecánico se prestaron en 1938 solo en Buenos Aires (el ACA tenía por entonces 32.000 socios en todo el país); y 38.000 dos años más tarde.

Federal (algunas delegaciones del Interior, como la de Mar del Plata, implementaron su propia cobertura).

En tercer lugar, el ACA procuró ampliar la venta de combustible con descuento a los socios y la asistencia a los automovilistas en las rutas. Hasta 1937, la expansión de las estaciones de servicio y las casillas camineras del club fue muy lenta, en tanto requería una fuerte inversión. En 1936, al momento de la firma del convenio con YPF, el club poseía unos cuantos surtidores en los garajes de Buenos Aires y de Mar del Plata, algunas casillas camineras y una estación de servicio en la Capital⁶⁴.

El convenio con YPF cambió profundamente el panorama y completó la nacionalización del club. La colaboración con YPF, uno de los principales auspiciantes de la revista del club desde 1931, había comenzado a principios de la década cuando, por ejemplo, se llevaron adelante campañas conjuntas de señalamiento y de educación vial. El convenio, que analizaremos en detalle más adelante, establecía que el ACA vendería solamente combustibles y lubricantes YPF, a cambio de lo cual obtenía un crédito en productos para financiar la compra y construcción de estaciones de servicio. Decenas de estaciones de servicio fueron construidas en las principales ciudades y rutas del país y se edificaron modernas sedes-garaje-estación de servicio para las delegaciones del Interior, instalaciones en los campings y la moderna sede central en Capital Federal. La ampliación de los servicios prestados a los socios del Interior se reflejó en diciembre de 1936 en la introducción de una distinción entre la cuota que pagaban los socios no residentes “urbanos” y los socios “rurales” (que se suponía

⁶⁴ El ACA tenía casillas camineras en el camino directo a Mar del Plata, en el camino costanero a Mar del Plata y en el camino a Luján.

disfrutaban de menores beneficios)⁶⁵. Según sostenía el club a fines de 1942, las cuotas sociales constituían los ingresos corrientes principales del club⁶⁶.

4. Palabras finales

Durante los años finales de la década del veinte el Automóvil Club, acumuló experiencia, saber técnico y sobre todo prestigio público como institución experta en el campo de los automóviles, del automovilismo y de la vialidad. Esto se relacionó directamente con la masividad y la escala nacional que la institución alcanzó, que le permitió disponer de mayores recursos económicos, de mejor información (proporcionada por las delegaciones) y sobre todo, tener mayor visibilidad pública: el ACA logró erigirse, así, como la institución que representaba a los automovilistas en conjunto. El ACA tuvo que disputar este lugar con el otro gran club de automovilistas, el TCA, cuyo perfil institucional y características generales analizaremos a continuación.

⁶⁵ Los socios porteños pagaban la cuota más alta, \$60 anuales. Los socios no residentes "urbanos" pagaban \$24 y los socios "rurales" tenían una cuota de \$15 anuales.

⁶⁶ Véase "Funciones del ACA", YPF, *Boletín de Informaciones Petroleras* (en adelante *BIP*), N° 221, enero de 1943, p. 14.

Capítulo 2. El Touring Club Argentino

1. Introducción

Fundado unos pocos años después que el ACA, el TCA se diferenció tanto de los clubes sociales y deportivos de automovilistas como el ACA, cuanto de los propios Touring Clubs europeos que le dieron inspiración. Se trataba desde el comienzo de una institución de acción civil, que procuraba movilizar recursos y voluntades a favor de una causa pública que tenía en su centro a los transportes modernos, los caminos y el turismo.

En este capítulo abordaremos, en simetría con el anterior, la historia del TCA como institución, procurando caracterizar sus dirigencias, sus estrategias de captación de socios, sus lógicas de asignación de recursos. Creemos que desentrañar el perfil de la institución, permitirá explicar más claramente sus formas de intervención públicas y los éxitos o fracasos de sus esfuerzos por influir sobre la formación de políticas públicas.

2. La relación directa con el Estado, 1907-1915

En 1907, una parte de los dirigentes del ACA, junto a otros miembros de la elite fundaron el Touring Club Argentino¹.

Desde sus orígenes, el TCA tuvo como finalidad principal presionar en favor de ciertas “causas públicas”. Inspirado en las instituciones similares de Francia, Alemania, Italia, Suiza y Bélgica, fundadas pocos años antes, tenía por objetivo explícito

¹ Ocho de los 17 miembros del grupo fundador del TCA habían formado parte de las Comisiones Directivas del ACA entre 1904 y 1907: José Semprún, Ubaldo de Sívori, Benito Villanueva, Pedro O. Luro, Carlos F. Lamarca, Pablo Hasperg, Rodolfo Pirovano, Daniel J. Mackinlay (h) y Félix Günther. Otro de los fundadores del TCA, Pablo Hasperg formó parte de la Comisión Directiva del ACA entre 1909 y 1910. Carlos A. Tornquist, por su parte, integró las Comisiones Directivas de ambos clubes en 1911 y 1912, y la Comisión Directiva del TCA hasta los años treinta. Entre los fundadores hallamos varios prestigiosos profesionales: médicos (Semprún, Luis Agote, José Ayerza) e ingenieros (Carlos Maschwitz, Horacio Anasagasti –que se convirtió luego en diseñador y fabricante de autopartes y e incluso produjo algunos automóviles).

“fomentar el turismo en la República Argentina”. Esto debería lograrse a través del estímulo a “la construcción de caminos y a su conservación” y de “la realización de estudios para esos fines”, la gestión “ante las autoridades para la construcción y conservación de caminos y para normativas que faciliten la circulación de rodados”, la publicación de mapas y guías, la recopilación de información para excursiones turísticas, la colocación de señales, la realización de convenios con hoteles, empresas de ferrocarriles, etc. para obtener descuentos para los socios y la organización de “un servicio de primeros auxilios para socios en accidentes”².

Estos fines explícitos, inherentes a la identificación de la institución como “Touring Club”, fueron pronto reinterpretados por los dirigentes del club, que plantearon en numerosas oportunidades una diferente jerarquía de objetivos. El TCA, sostenían, se adaptaba a “las necesidades y maneras de ser de la República: “en vez de favorecer solamente la afición del turismo, como fin y el mejoramiento de la vialidad, como medio”, se proponía “propender con todas sus fuerzas a que se mejoren y construyan los caminos, como fin y que se difundan los nuevos elementos de locomoción y el turismo, como medio”³. El club era descrito como una institución “eminente práctica” que estrechaba relaciones entre pueblos diseminados por el territorio nacional y aunaba sus esfuerzos “en pro del progreso nacional”. El TCA se distanciaba así de los clubes centrados en torno al automóvil y al deporte automovilístico, como el ACA, en tanto perseguía fines más amplios y “elevados”⁴. El

² Véase “Estatutos”, *Guía general del TCA. 1911-1912*, tomo I, primera edición, p.107.

³ Véase editorial: “Nuestra revista”, *Revista del Touring Club Argentino* (en adelante *Revista del TCA*), N° 1, enero 1909, p.1

⁴ Al analizar los clubes de elite de la *belle époque* argentina, Losada ha señalado el ocaso de los clubes de inspiración francesa “con su énfasis en afinidades o intereses políticos o de ideas”, y la consolidación de los clubes británicos, “entidades recreativas exclusivamente masculinas”. Véase Losada, *La alta sociedad...*, op.cit., p. 182. Siguiendo esta clasificación, mientras el Jockey Club y el ACA antes de los años veinte respondían al modelo británico, el TCA, que se definía como espacio de acción cívica más que de sociabilidad refinada, parecía responder más bien la tradición del club francés. Analizando la trayectoria del TCA y del ACA, puede pensarse más bien en un ocaso muy lento de ese modelo de club.

TCA –sostenían en 1909- “no es, pues una institución deportiva; no es ni siquiera una institución automovilística, que se proponga exclusivamente difundir el automóvil. Es una institución que tiene por objeto mejorar los caminos y hacerlos llegar en buenas condiciones de vialidad hasta los centros productores y hasta todos los puntos del territorio donde palpita algún esfuerzo útil, donde se esconda una reliquia histórica y donde vibre una nota capaz de levantar el alma hasta la región ideal del placer por la belleza contemplada en su fuente más pura: la Naturaleza.”⁵.

La acción pública que el TCA se proponía, era en primer término una tarea pedagógica y de propaganda: generar una opinión favorable a la construcción de caminos y a los modernos medios de transporte. En ese sentido, la revista del club, que comenzó a publicarse en enero de 1909, tenía un rol central⁶. Junto a la propaganda institucional, la revista instruía acerca de las ventajas físicas y morales del turismo, explicaba los modos apropiados de uso de los automóviles y de práctica del turismo, informaba sobre los beneficios de los transportes modernos y los caminos, describía las bellezas naturales y publicaba relatos ejemplificadores de viajes (“raids”) en automóvil por distintas regiones del país, en general acompañados de mapas.

que no fue reemplazado por, sino que fue paralelo a la decadencia de los clubes a la inglesa, ambos derrotados por el modelo de club masivo y de servicios del ACA en los años treinta.

⁵ Véase editorial: “Nuestra revista”, *Revista del TCA*, N° 1, enero 1909, p.1

⁶ La “Revista del TCA” se publicó en general mensualmente (aunque en algunas ocasiones salieron números dobles con dos meses de intervalo) entre 1909 y 1915; y nuevamente desde 1918, sin interrupciones hasta por lo menos 1943; en 1938 cambió su nombre por el de “Turismo”. Durante todo este tiempo contó con la colaboración de periodistas profesionales, en virtud de los lazos que unían al TCA con los periódicos *La Prensa* y *La Razón*, y la edición y el estilo fueron muy cuidados. La revista estaba pensada casi como una enciclopedia de consulta para el hogar, formada por entregas mensuales: así, por ejemplo, los números de página de la revistas de cada mes eran correlativos dentro de cada año (y a veces más allá de un año), y se publicaba un índice completo en la edición de diciembre. Este propósito se abandonó temporariamente en varias ocasiones, para luego rehabilitarse. A fines de los años veinte tenía más de cien páginas y una tapa colorida en papel ilustración. Inicialmente se vendía por suscripción (los socios pagaban un precio rebajado de \$3 al año –casi un tercio de la cuota anual) y se enviaba gratis a los comercios afiliados (los que brindaban descuentos a los socios del TCA), pero desde 1910 comenzó a distribuirse de forma gratuita entre los socios. En 1918 quienes no eran socios del club podían comprarla a \$0,20 por ejemplar. Como la del ACA, la revista del TCA se sostenía en buena parte gracias a los avisos; los anunciantes eran similares en una y en la otra: automóviles, accesorios y repuestos para automóviles, nafta y lubricantes, accesorios para camping, cemento; aunque en la revista del TCA anunciaban con más frecuencia las compañías de ferrocarril, los hoteles y las primeras agencias de viajes (como “Exprinter” que surgió en 1918).

En segundo lugar, la acción del TCA en favor de la vialidad tuvo, hasta la Primera Guerra, una dimensión más concreta. Por un lado, se comenzó a recopilar información sobre vialidad: información técnica general y también datos sobre los caminos existentes, levantando planos que se publicaron parcialmente en la revista del club⁷. Estos relevamientos y planos parciales apuntaban a un objetivo más amplio: la confección de una guía que incluyera un mapa carretero del país y que expandiera el conocimiento “geográfico” de “propios y ajenos” suministrando a los viajeros el conocimiento de las condiciones topográficas, climatéricas, económicas, sociales, etc., así como de itinerarios a seguir, medios de transporte disponibles, tarifas, etc.. Un trabajo de este tipo –argumentaban– era muy necesario, sobre todo porque en la Argentina no existían guías como las que se editaban en Europa, ni “agencias especiales como las que allí facilitan al extranjero los medios de visitar el país en el que se encuentra”⁸.

En ese marco el club proyectó una gran guía de la Argentina que debía publicarse y distribuirse en escuelas y embajadas con motivo del Centenario; este proyecto no se realizó por falta de financiamiento estatal⁹. En su lugar, el TCA publicó en 1911 una primera guía (sin mapas), que contenía información general sobre el país¹⁰. La provisión de esta información era uno de los servicios principales que el club brindaba a los socios, junto a los descuentos en algunas casas de comercio afiliadas al TCA, la atención gratuita de primeros auxilios de los médicos afiliados al club, la asesoría jurídica en casos vinculados al uso del automóvil y la posibilidad de gozar de

⁷En febrero de 1909 el TCA comenzó a relevar los caminos de los alrededores de la Capital Federal

⁸ Véase “Estatutos”, *Guía TCA, 1911-1912*, p. 113.

⁹ En cambio, algunas provincias, como Mendoza o Buenos Aires, publicaron para el Centenario, lujosos libros ilustrados sobre sus bellezas y riquezas.

¹⁰ La guía informaba sobre situación, límites y aspecto general de la Argentina, relieve, fauna, flora, clima, demografía y economía, así como pesos y medidas, monedas, festividades, reglamentaciones de tráfico, de aduanas, sobre el servicio postal y telegráfico y la navegación, y proveía además una exhaustiva descripción de la ciudad de Buenos Aires. Véase *Guía TCA, 1911-1912*.

ciertas ventajas en los viajes a Europa (producto de las relaciones de reciprocidad establecidas con varios Touring Clubs europeos, comenzando con el francés)¹¹.

Por el otro lado, el TCA procuró hacer viable el excursionismo en automóvil, arreglando, señalizando o construyendo algunos caminos en torno de las ciudades de Buenos Aires y Mar del Plata. En algunos casos, el club planificó y llevó a cabo la construcción o reparación de los caminos, gestionando ante privados y ante el Estado los recursos necesarios: así, por ejemplo el camino Mar del Plata-Necochea fue construido en 1908 por el TCA con el permiso del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, financiado con fondos provinciales y con aportes de Pedro Luro, Emilio Mitre y González Segura¹². En otros casos, el Estado encomendó al club la planificación y dirección de obras financiadas mayoritariamente con fondos públicos: así sucedió en 1910 con el camino para automóviles entre Avellaneda y La Plata, que formaba parte de un plan de obras de la Provincia de Buenos Aires para la celebración del Centenario¹³. Finalmente, algunos caminos como el de Buenos Aires a Olivos (1908) y el de Mar del Plata-Ballenera-Miramar ("Circuito Mar del Plata", 1908) fueron construidos y financiados con recursos del club y suscripciones de los socios.

Esta capacidad del TCA de incidir directamente sobre la planificación y construcción de caminos era resultado de la intimidad entre el Estado

¹¹ Véase *Ibíd.*, pp. 112-115, y 120-121. Véase "Nuevos horizontes del TCA", *Revista del TCA*, N° 4, abril de 1909, pp.239-240. Si un médico afiliado al TCA acudía a asistir a los heridos de un accidente de automóvil, no podía cobrar por la prestación de los primeros auxilios a las víctimas que fueran socios del club.

¹² Segura, Mitre y Luro eran estancieros de la zona y su interés en la obra distaba de ser solamente turístico. Contribuyeron con \$10.2000 m/n, y la provincia con \$50.000 m/n, aunque la difusión de los automotores en el campo (autos, tractores, camiones) se produjo a partir del fin de la guerra. Como señala McShane, el lanzamiento del Ford T en 1908, permitió pensar en sus aplicaciones rurales, ya que era un automóvil más alto y apto para caminos de tierra. Véase Mc Shane, Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994.

¹³ El camino a La Plata, de tierra, y construido por cuenta y orden del TCA por el contratista Medardo Brindani, costó \$267.000, \$67.000 de los cuales fueron aportados por el TCA y el resto por la provincia. Véase Ley 3217 "Celebración del Centenario", *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires* (en adelante *BOPBA*), 5 de enero de 1910; "Proyéctase la pavimentación del camino 'del TCA' entre Avellaneda y La Plata", *Revista del TCA*, N° 318, noviembre de 1935, p. 315. Todos estos caminos eran de tierra abovedada, con algunas obras de arte básicas, como alcantarillas y desagües.

(fundamentalmente el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, pero también la intendencia de la Capital Federal) y el club en esos años y por lo tanto, en buena parte, producto de las redes de relaciones sociales y políticas de sus dirigentes. En la nómina de socios que el club publicó en enero de 1909 figuraban muchos de los apellidos más distinguidos¹⁴. Durante el primer año y medio después de la fundación del TCA, numerosos personajes de la elite porteña adhirieron al club en carácter de socios vitalicios, lo que implicaba un importante desembolso de dinero con el que se constituyó el capital inicial del club¹⁵. Por supuesto, esto no implica necesariamente que todos militaran activamente en él o formaran parte de su dirigencia (aunque algunos como Pedro O. Luro, Benito Villanueva, Carlos A. Tornquist o los hermanos Alejandro y Ezequiel Paz sí lo hicieron), pero permite afirmar que el TCA se insertó muy favorablemente en el circuito de clubes sociales prestigiosos¹⁶.

La publicación de la nómina de socios de la institución no es casual. El prestigio del club (por lo tanto su capital social, en el sentido de Pierre Bourdieu) se basaba en muy buena medida en su capacidad para congregar a personajes socialmente destacados¹⁷. Por otro lado, la capacidad del club para emprender obras “prácticas”, que a la vez acrecentaban su prestigio y atractivo, dependía crucialmente de los recursos

¹⁴ Entre los socios figuraban los Anchorena, Álzaga, Aguirre, Arana, Beazley, Casares, Cobo, Gainza, Leloir, Martínez de Hoz, Paz, Pereyra Iraola, Santamarina, Tornquist, Unzué. Entre los socios del club ingresados hasta noviembre de 1908 que declaran su profesión predominan los profesionales (médicos, ingenieros, periodistas, abogados), “hacendados”, “comerciantes”, “rentistas”, y son muy escasos los “empleados”. La mayoría de los nuevos socios (ingresados entre noviembre y diciembre de 1908) que se consignan parecen algo más modestos: aparecen menos apellidos ilustres, y aumenta la cantidad de militares, empleados, estudiantes y comerciantes que en la lista de socios previa. Véase “Los socios del TCA”, *Revista del TCA*, N° 1, enero de 1909, pp. 59-67.

¹⁵ Los socios podían pagar una cuota anual de \$10 m/n, o una cuota única de \$200 m/n se asociaban como socios vitalicios. En enero de 1909 el club tenía 95 socios vitalicios, lo que supone un capital de \$19.000, que se sumaba a lo aportado por los cerca de 2000 socios regulares del club a esa fecha. Ese capital explica la rapidez con la que pudieron, a un año de la fundación del club, iniciar obras de señalamiento, construcción o mejora de caminos. Respecto de la evolución del número de asociados del club véase cuadro 2, p. 79.

¹⁶ Villanueva era un senador conservador y había sido presidente del Jockey Club; los hermanos Paz pertenecían a una familia patricia, y eran propietarios del diario La Prensa; Tornquist y Luro eran hacendados y empresarios.

¹⁷ Véase Bourdieu, Pierre, “Capital económico, capital cultural, capital social” en Kreckel ed., *Las desigualdades sociales*, tomo especial II, Otto Schwartz, Goettingen, 1984.

económicos que estos socios iniciales, en su mayoría acomodados, aportaban a través del pago de las cuotas anuales o vitalicias o de donaciones en dinero o materiales para las obras que el club emprendía¹⁸. Además, la presencia de prestigiosos profesionales entre sus dirigentes, una élite de mérito, le daba al club cierta capacidad técnica y autoridad en materia de turismo y vialidad y legitimaba, por ejemplo, la delegación que el Estado provincial hacía en el club de la planificación, supervisión y ejecución de las obras viales¹⁹.

Finalmente, las conexiones políticas de sus prominentes asociados, le garantizaron al TCA, no sólo los permisos oficiales necesarios para las obras y la colaboración económica del Estado, sino también la capacidad para influir de manera directa sobre el Estado con el fin de generar una política vial. Así en 1909 el TCA presentó ante el gobierno municipal un proyecto de reglamento general de tráfico que se convirtió en la base para la Ordenanza General de Tráfico de 1909 y en 1910, por iniciativa del TCA, el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires a cargo de Ángel S. Etcheverry (socio del club) creó la Dirección General de Caminos de la Provincia. El vicepresidente del club, el médico José Semprún, fue designado al frente de esta última repartición, que contaba además con otros dos representantes del TCA²⁰. La dirección funcionó hasta la derogación de la ley en 1913, según el club "por

¹⁸ Por ejemplo cuando en 1909 la Comisión Directiva resolvió reparar el camino de Buenos Aires a Olivos, se consiguieron donaciones de alambre de la casa Zimmerman, Noé y Cía, y de los señores Juan y José Drysdale, todos ellos socios, y materiales del Ferrocarril Central Argentino (rieles usados para colocar en las encrucijadas). Véase "El camino a Olivos", *Revista del TCA*, N° 9, septiembre de 1909, p. 507. Del mismo modo, también en 1909, el club lanzó un proyecto de construcción de un camino de Buenos Aires a Morón (que pasaba por Campo de Mayo), para el que obtuvo la colaboración del Ministerio de Guerra (que prometió dos puentes de hierro) y de los propietarios adyacentes (que donaron terrenos para el camino), y para el que solicitó al Congreso Nacional un subsidio de \$50.000. Véase "Otra obra del TCA", *Revista del TCA*, N° 10, octubre de 1909, p. 509.

¹⁹ Así, por ejemplo, el naturalista Francisco P. Moreno estaba al frente de la comisión de Deportes y Turismo, y prestigiosos ingenieros como Carlos Maschwitz, Horacio Anasagasti y C. Muratgia formaban parte de la Comisión Directiva.

²⁰ La Dirección General de Caminos de la Provincia de Buenos Aires estaba dirigida por una Comisión Central compuesta por un presidente y ocho vocales, tres de los cuales debían ser miembros del TCA; todos los miembros de la comisión debían ser, por otro lado, propietarios rurales y contribuyentes al fondo de caminos de la provincia, que la misma ley provincial creaba. Véase "Ley de creación de la

motivos de orden político, ajenos en absoluto a la meritoria labor que venían realizando, con el concurso directo del Touring, los ciudadanos que formaban aquella dependencia”²¹.

2.2. Socios y dirigentes

En este marco, el TCA ganó rápidamente prestigio y asociados. Tenía un perfil militante y en este sentido era “abierto”: aspiraba a lograr una gran cantidad de afiliados que se encolumnaran detrás de la causa vial. Desde el comienzo el TCA procuró que cada ciudad o pueblo tuviera un delegado o delegación, que debería realizar gestiones ante las autoridades locales y promover la afiliación al club dando a conocer su “misión”; desde 1918 el club contaba con varios “delegados viajeros”²². Se dejaba bien en claro, además, que la afiliación era una cuestión de principios y no requería la posesión de un automóvil. Un año después de su fundación, el TCA ya tenía casi dos mil socios y continuó creciendo a un ritmo de unos mil nuevos socios cada año hasta la guerra; pasada la crisis, el club llegó a los 10.000 socios en 1923 y alrededor de treinta mil en 1933 (véase cuadro 2, p. 79). El número de delegados también se multiplicó²³.

Dirección General de Caminos de la Provincia de Buenos Aires”, reproducida en *Guía del TCA, 1911-1912*, pp. 278-289.

²¹ La derogación de la ley –se lamentaba años más tarde la revista del TCA- trajo como consecuencia el abandono del vasto plan trazado para la definitiva resolución del grave problema de la vialidad en territorio bonaerense: la paralización de la fábrica de adoquines y de pedregullo en Sierra Chica, la separación del personal técnico formado a fuerza de sacrificios, la suspensión de los trabajos de adoquinado y macadamizado de los caminos generales y de los de acceso a las estaciones, la devolución a las municipalidades de los dineros con los que contribuían al arreglo de las vías de sus respectivas jurisdicciones, la postergación de la colocación de puentes metálicos ya adquiridos y de otros centenares de puentes y alcantarillas en estudio o en principio de ejecución”. Véase “El TCA. Sus orígenes.”, *Revista del TCA*, N° 156, mayo de 1922, p. 4494.

²² Para 1920 el TCA tenía 13 delegados viajeros. Uno de ellos, Ernesto Baldrich, que en los años treinta se convirtió en un importante dirigente del ACA, realizó entre 1918 y 1922 dos largos viajes en automóvil por la Patagonia, creando delegaciones del TCA (y de paso contribuyendo con la represión del movimiento huelguístico de 1919). Véase “A través de la Patagonia”, *Revista del TCA*, mayo de 1919, p.2790; “El gran “raid” automovilista por el Sud. Se efectúa bajo el patrocinio del TCA”, *Revista del TCA*, N° 164, diciembre de 1922, p. 4859.

²³ En 1909 el TCA tenía 152 delegados, 238 en 1920 y 800 en 1936. Recordemos que, con unos años más de existencia, el ACA continuó siendo hasta mediados de los años veinte un club fundamentalmente porteño, de dimensiones reducidas y crecimiento muy lento. Véase capítulo 1 y cuadro 2, p. 79.

Cuadro 2: Socios del ACA y del TCA

año	socios del ACA	socios TCA
1907		514
1908		1.952
1909		3.262
1910	200	4.070
1911		5.163
1912		5.641
1913		6.131
1914		6.191
1915		6.238
1916		6.273
1817		6.447
1918		6.994
1919		7.640
1920		8.260
1921	470	8.720
1922		9.763
1923	720	10.046
1926	12.000	
1928	18.792	
1931	32.652	29.701

No disponemos de datos completos sobre número de socios del TCA para 1924-1930, ni de datos posteriores a 1931.

En medio de este crecimiento, que como dijimos fue muy acelerado en sus primeros años, el TCA mantuvo una notable estabilidad en su dirigencia. La Comisión Directiva fue presidida durante los primeros treinta años por Ezequiel P. Paz, propietario y director del diario La Prensa y, desde 1937, por el Gral. Isidro Arroyo. Los otros cargos principales de la Comisión tampoco tuvieron demasiada rotación²⁴. La

²⁴ En el período que analizamos el TCA tuvo ocho vicepresidentes, uno de los cuales (Isidoro Ruiz Moreno) permaneció diez años en el cargo, dos secretarios, uno de ellos (Rómulo Yegros) por casi veinte años, y cuatro tesoreros, dos de los cuales también ocuparon sus cargos por períodos prolongados. Al menos hasta 1943, los socios elegían al presidente del club y a los vocales titulares, entre los cuales se repartían luego los cargos de vicepresidente, secretario, tesorero, etc. Entre 1907 y 1943, fueron vicepresidentes: José R. Semprún (1907-falleció en el cargo en 1920), Prudencio M. Clariá (1920-1922), Isidoro Ruiz Moreno (1922-1932), Juan A. Briano (1932-1934), Marcos Sastre (1934-1953), Ing. Rodolfo Santángelo (1935-1937), Adrián C. Escobar (1937-1942) y el Tte. Cnel. Andrés J. Noble; secretarios: Francisco M. César (1907- 1918), Rómulo Yegros (1918-1943); tesoreros: Alejandro J. Paz (1907-falleció en el cargo en 1921), Pedro L. Balza (1921- falleció en el cargo en 1936), Ing. Juan A. Briano (1936-1938) y Dr. Laurentino Olascoaga (1938-1943). Varios de los dirigentes del club (Ruiz Moreno, Santángelo, Balza, Briano, Atanasio Eguiguren, Gral. Alonso Baldrich, Saturnino Zemborain (h), Julio C.

presencia de los Paz en el grupo fundador y dirigente del club estimuló una relación muy estrecha con el diario La Prensa: varios miembros del diario pertenecían a la Comisión Directiva y periodistas de La Prensa, a la vez socios del club, colaboraban habitualmente con la revista del TCA²⁵. El periódico reseñaba, además, ampliamente las iniciativas del club y, hasta que dispusieron de una sede más amplia en 1929, el club utilizaba frecuentemente los salones del periódico para conferencias, reuniones y asambleas. El diario también servía para insertar informaciones entre un número y otro de la revista: así, por ejemplo, durante la temporada de 1927 La Prensa publicó informes semanales sobre el estado del camino a Mar del Plata, originados en el TCA²⁶.

Durante un tiempo, al menos, el TCA tuvo también una relación cercana con La Razón, periódico con el que compartió oficinas desde 1907 hasta 1925. Uno de sus directores, José A. Cortejarena, fue miembro fundador del TCA y otro de ellos, Gaspar Cornille, pertenecía simultáneamente a la Comisión Directiva del TCA²⁷. Durante los años veinte, la Revista del TCA se hizo eco de algunas iniciativas deportivas del periódico, por ejemplo publicando los relatos completos de algunos de los varios "raids" por caminos del país auspiciados por el diario. Del mismo modo, la Razón publicaba de cuando en cuando notas elogiosas sobre el club y daba cuenta de sus actividades²⁸.

Borda) permanecieron en la Comisión Directiva durante casi todo el período de entreguerras; así, por ejemplo, Ruiz Moreno perteneció a la Comisión Directiva del club desde 1918 hasta por lo menos 1942; Borda, desde 1923 hasta 1942. Las Comisión Directiva del ACA, en cambio, rotaban sus miembros con mucha frecuencia y en la mayoría de los casos nadie permaneció en el mismo cargo más de dos años, aunque las Comisión Directiva ganaron mayor estabilidad en los años treinta. Asimismo, como vimos en el capítulo anterior, la dirigencia del ACA se modificó significativamente después de la guerra y nuevamente tras la crisis de 1930.

²⁵ Por ejemplo los periodistas Francisco M. César, Rómulo Yegros y Pedro L. Balza, eran miembros importantes de la Comisión Directiva del TCA; y la revista del TCA contaba con la colaboración de otros periodistas de La Prensa como Ada Elflein o Emilio Severo Silva.

²⁶ Véase "Las excursiones automovilísticas a Mar del Plata", *Revista del TCA*, N° 213, enero de 1927, p. 7404.

²⁷ Cortejarena era periodista, fue propietario de *La Razón* desde 1911, y su director hasta su muerte en 1921. Lo sucedieron en dirección compartida Ángel Sojo, Uladislao Padilla y Gaspar Cornille. Véase Saïtta, Sylvia, "El periodismo popular en los años veinte", en Falcón, Ricardo (dir.), *Nueva Historia Argentina*, tomo VI, Sudamericana, Buenos Aires, 2000.

²⁸ Véase por ejemplo "La Razón", *Revista del TCA*, N° 195, julio de 1925, p. 6394.

A partir de los años veinte se acentuó la presencia de profesionales (abogados, ingenieros, médicos, periodistas) y de personas ligadas a la política y a la gestión pública en el club, muchas de las cuales permanecieron varios años vinculados a la institución²⁹. La militancia en el club era una parte no menor de la carrera de estos dirigentes y funcionarios, les otorgaba autoridad en ciertos temas y el respaldo de una institución inspirada en el “bien común” y les daba la posibilidad de establecer relaciones útiles³⁰. Su presencia en el TCA le permitió al Club convertirse en un interlocutor del Estado en materia de vialidad, conseguir apoyo (incluso financiero) para sus iniciativas y e influir sobre el diseño de las políticas estatales (como veremos en la segunda parte de la tesis).

El TCA, como el ACA, formalmente se declaraba prescindente en materia de política. Esta declaración, común en los clubes, tenía la finalidad de evitar fracturas en

²⁹ Se incorporaron así a la Comisión Directiva el Gral. Alonso Baldrich, Prudencio M. Clariá, Rodolfo Moreno (h), Isidoro Ruiz Moreno, Julio C. Borda, Herminio J. Quirós, el Ing. Ernesto C. Boatti, el Ing. Pedro Bazán, Atanasio Eguiguren, el Ing. Enrique Chanourdie, el Ing. Rodolfo Santángelo, el Ing. Carlos Meaurio, el Ing. Juan A Valle y Adrián Escobar. Alonso Baldrich era general e ingeniero civil y fue administrador de YPF en Comodoro Rivadavia durante la presidencia de Alvear, y tuvo funciones en YPF también durante la presidencia de Ortiz; fue director de Parques Nacionales entre 1935 y 1940; Rodolfo Moreno (h) era un conocido jurista y un prominente dirigente del conservadurismo bonaerense; fue diputado nacional entre 1916 y 1920 y entre 1922 y 1926; en los años treinta, ministro de la gobernación de Federico Martínez de Hoz en la provincia de Buenos Aires, y entre 1942 y 1943, gobernador de la provincia; fue un activo dirigente del TCA durante los años veinte. Isidoro Ruiz Moreno era un jurista de renombre, había sido diputado nacional (1908-1912) y Director General de Territorios Nacionales (1914-1919) y fue diplomático en los años treinta. Prudencio M. Clariá estaba ligado al radicalismo antipersonalista y fue asesor general del gobierno de la provincia de Buenos Aires en 1920. Julio C. Borda era un dirigente del radicalismo cordobés, había sido gobernador de la provincia de Córdoba en 1917 y fue diputado nacional entre 1928 y 1930. Herminio J. Quirós y Atanasio Eguiguren eran dirigentes del radicalismo entrerriano; Quirós fue diputado nacional durante toda la década del veinte y gobernador de Entre Ríos entre 1930 y 1934, y Eguiguren fue senador nacional entre 1932 y 1943. Enrique Chanourdie estuvo ligado al ferrocarril de Santa Fe. Ernesto Boatti fue Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires durante la gestión de Valentín Vergara (1926-1930) diputado nacional por el radicalismo durante la presidencia de Alvear, y nuevamente a fines de los años treinta. Pedro Bazán y Rodolfo Santángelo fueron sucesivamente jefes de la Dirección General de Puentes y Caminos de la Nación durante la presidencia de Alvear, y Carlos Meaurio y Juan A. Valle pertenecieron al mismo organismo durante los años veinte y continuaron luego dentro de la división técnica de la Dirección Nacional de Vialidad. Adrián C. Escobar pertenecía al radicalismo antipersonalista, fue diputado nacional a mediados de los años treinta, luego Director General de Correos (1938), delegado a la VII Conferencia Panamericana (Lima, 1938), presidente de la Comisión de Estudio y Reorganización de los servicios de radiodifusión (1939), embajador en España (1940-1942) y luego en Brasil (1942); fue además presidente de la Asociación de Fútbol argentino entre 1939 y 1940.

³⁰ Como muestra Losada para el caso del Jockey Club. Véase Losada, Leandro, *La alta sociedad de Buenos Aires de la Belle Époque, Siglo XXI Editora Iberoamericana, Buenos Aires, 2008*, capítulo IV.

las dirigencias y en la masa societaria, captar socios y dirigentes de diverso color político, reforzando a la vez el reclamo de que sus causas no eran los reclamos egoístas de un partido (de una parte) sino las demandas del país todo³¹. Pero esto no implicó que el TCA no estuviera realmente comprometido en la política. Con mucha mayor frecuencia que el ACA, el TCA opinó a través de sus editoriales en cuestiones que no hacían estrictamente a las causas públicas de la vialidad y el turismo, desde una mirada liberal reformista. Así, por ejemplo, en 1921 la revista criticó la huelga de choferes de automóviles y llamó a los propietarios de automóviles a sumarse a la Liga de Proprietarios de Automóviles que surgió como reacción a la huelga y en 1930 publicó un editorial de apoyo al golpe de Estado, al que consideraba un “pronunciamiento del pueblo” que había depuesto a funcionarios que los habían defraudado y homenajeó a los caídos en el bando golpista³². Como ellos mismos lo planteaban, su objetivo era la acción cívica y por lo tanto la política: “Al margen de toda política partidaria, el TCA encarna un sentimiento nacionalista, un pensamiento constructivo y una voluntad colectiva en acción. No tiene color político, pero la prescindencia partidaria no supone en su caso indiferencia por la cosa pública, que le interesa, le preocupa y le apasiona como al que más. Y es que constituimos una densa agrupación de voluntades orientadas hacia el cumplimiento de un programa definido de bien público, no por circunscripto a determinados aspectos menos importante y cuya excelencia y magnitud supone y requiere una óptima acción de gobierno. En ese sentido superior, la política sí interesa al TCA. Porque no formamos una entidad deportiva, ni por ende una institución incolora y

³¹ Véase también al respecto *Ibíd.*

³² Véase editorial “Solidaridad gremial”, *Revista del TCA*, N° 141, enero de 1921, p. 3695; “Cooperativa de propietarios de automóviles particulares”, *Revista del TCA*, N° 142, febrero de 1921, p. 3754; “Al margen de la huelga general”, *Revista del TCA*, N° 146, junio de 1921, p. 3935; “Editorial “Nuevos tiempos”, *Revista del TCA*, N° 257, septiembre de 1930 pp. 345-346.

espiritualmente amorfa, la indiferencia por la acción oficial equivaldría a la despreocupación por los problemas que nos interesan”.³³

3. El TCA como instrumento de acción pública militante, 1918-1933

La Primera Guerra Mundial y el cambio de gobierno trajeron consigo una contracción de las actividades del club, producto de la merma de los recursos económicos accesibles a la institución, tanto porque la crisis económica asociada a la guerra afectó a sus socios y patrocinadores, como por el menor acceso a los recursos estatales tras el cambio de gobierno.

Durante la guerra, la Revista del TCA dejó de publicarse y las obras viales del club se detuvieron. Durante esos años de crisis, la tarea se limitó “a conservar el nombre de la institución, para cuyo fin hemos mantenido abiertas las oficinas, mediante la atención personal del secretario de la Comisión Directiva y algunos otros miembros de esta, ayudados eficazmente por varios socios y hemos seguido prestando los servicios de información establecidos hace varios años por el TCA, servicios que son de alta importancia y que ninguna otra asociación, ni repartición gubernativa, está en condiciones de prestar al país, como es de pública notoriedad”³⁴.

El ascenso del gobierno radical implicó cambios en la relación entre el club y el Estado y lo que había sido una influencia directa sobre la toma de decisiones y sobre las propias obras, se volvió un diálogo entre dos actores (el Estado y los intereses organizados) crecientemente diferenciados³⁵. Por otro lado, la difusión del automóvil y

³³ Véase editorial “El nuevo gobierno”, *Revista del TCA*, N° 345, febrero de 1938, p. 20.

³⁴ Véase “Memoria de los ejercicios de 1915, 1916 y 1917”, *Revista del TCA*, N° 110, junio de 1918, p. 2270.

³⁵ Analizaremos estas cuestiones en detalle en la parte II. Basta decir en este punto que esta mayor diferenciación implicaba separar a las asociaciones del Estado, pero a la vez reconocerlas como interlocutores válidos y como parte del proceso de formación de las políticas estatales (un proceso de ensayo y error que tuvo su momento culminante en los años treinta). Esto no implica negar el uso que el

su evolución técnica hacían a los caminos cada vez más necesarios, de construcción más cara y más compleja y era imposible que el TCA continuara haciéndose cargo de su construcción (sobre todo en las nuevas circunstancias económicas).

En este nuevo estado de cosas, el TCA precisó y explicitó su “causa” y refinó sus estrategias de presión sobre el Estado y de movilización pública. El TCA asumía a la vez el papel de señalar el rumbo de la política vial y de agrupar voluntades para presionar al Estado a que siguiera ese rumbo. Se iniciaba entonces, a mediados de 1918, el “resurgimiento” o “segunda etapa” del TCA³⁶.

Esta acción pública a favor de la vialidad y luego también del turismo, de la que daremos cuenta en la segunda parte de esta tesis, fue a partir de entonces y prácticamente durante todo el período, el centro de la actividad del TCA y su razón de ser. El llamado a la acción cívica común, fue hasta los años treinta el principal elemento esgrimido frente a los socios potenciales, en las sucesivas campañas de afiliación: quien se afiliaba daba prueba de ser un ciudadano responsable preocupado y contribuía al progreso del país³⁷. El TCA procuró construirse una legitimidad como entidad experta en materia vial. La presencia de profesionales en la Comisión Directiva del club (abogados, periodistas, ingenieros, médicos), también se acentuó, reforzando esta pretensión.

Este perfil resulta aún más claro si prestamos atención a los beneficios concretos que la institución ofrecía a sus socios. Aún cuando a partir de 1927 comenzaron a

TCA (y el ACA) hicieron de sus redes de relaciones e influencias; pero la mayor formalización de las relaciones entre intereses organizados y Estado introdujo un matiz que complejiza la forma en que se ejercían esas influencias, respecto del período anterior.

³⁶ Véase editorial “Nuestra segunda etapa”, *Revista del TCA*, N° 110, junio de 1918, p. 2249.

³⁷ A juzgar por los resultados en términos de crecimiento del club, esta apelación resultaba bastante atractiva. Entre 1917 y 1923 el club tuvo un ritmo importante de crecimiento: más del 50% en esos primeros 6 años; en los siguientes 15 años el club triplicó su número de socios, en parte gracias a las campañas de inscripción de socios con algunas facilidades, similares a las del ACA, que el club comenzó a realizar entre 1928 y 1929 -carecemos de datos precisos porque no hemos podido hallar datos sobre 1928 y 1929; sólo hemos comprobado la realización de la campaña de 1930 pero no parece haber sido la primera-. Estas cifras son aproximadas, en tanto el TCA publicitaba el registro de número de carnet otorgado, con lo que no se expurgaba el padrón de socios desafiliados o fallecidos. Ver cuadro 2, p. 79.

expandirse, en términos generales, ocupaban un lugar bastante secundario en la lógica del club (sobre todo en comparación al ACA). Así, por ejemplo, el auxilio mecánico a los socios (en la Capital Federal) comenzó a ser ofrecido por el TCA recién en 1930 y por medio de convenios con casas comerciales³⁸. También fue por medio de convenios de trato preferencial a los socios, que se ofrecieron algunas facilidades recreativas (como acceso a lugares de recreo o camping) y que se obtuvo un descuento en el precio de la nafta YPF para los socios en una cantidad importante de estaciones de servicio³⁹.

La provisión a los socios de información turística, cuya recopilación formaba parte de la promoción de las causas públicas del club, tuvo un desarrollo más intenso. En 1927 el TCA creó una Oficina de Tráfico, que suministraba a los socios todos los datos referentes al tráfico de automóviles y facilitaba los trámites que estos debían hacer ante la Dirección General de Tráfico de la Municipalidad porteña⁴⁰. El mismo año el club inauguró una oficina en Nueva York para la atención de los socios turistas y para la difusión de información sobre Argentina⁴¹. En la misma línea y también como parte de los objetivos públicos del club, se cimentaron los lazos con otras entidades similares en Europa, en Estados Unidos y en Sudamérica, lo que redundó en beneficios para los socios del TCA que viajaban al exterior⁴². Por primera vez en esos años emergió un

³⁸ Recordemos que la estrategia del ACA eran en cambio la prestación directa de los servicios, lo que implicaba derivar hacia ese destino los recursos del club.

³⁹ En 1930, enterados de que YPF concedía una bonificación sobre el precio oficial de plaza para la venta de nafta fiscal YPF a los socios del ACA, los dirigentes del TCA solicitaron y obtuvieron igual trato para sus socios. Poco después, contemplando la situación de los dueños de garajes públicos que tenían instalados surtidores, YPF decidió limitar al beneficio a los socios que guardaran sus coches en garajes particulares. La Comisión Directiva del club realizó entonces convenios con varios propietarios de estaciones de servicio de la capital y provincias afiliados a la institución, para que vendiesen nafta YPF con descuento a los socios del TCA. Para septiembre de 1931, eran 260 los surtidores de nafta afiliados en todo el país y dos años después el número ascendía a 450.

⁴⁰ Véase editorial "Sumario resumen de actividades", *Revista del TCA*, N° 215, marzo de 1927, p. 7494.

⁴¹ Situada en la Avenida Madison, contaba con una sala de lectura con libros, diarios y revistas argentinos, y de un poste restante (para correo) gratuito; sus empleados esperaban a los socios que así lo solicitasen a su llegada al país, les facilitaban las gestiones aduaneras, y los asesoraban sobre itinerarios de viaje reservándoles pasajes y alojamiento. Véase "Ha sido inaugurada en Nueva York una oficina del TCA", *Revista del TCA*, N° 216, abril de 1927, p. 7536. La Oficina no sobrevivió a la crisis de 1930.

⁴² Las relaciones ya establecidas con los clubes europeos (de Suiza, Italia, Noruega, Francia y Suecia) se consolidaron y se hicieron extensivas a otros clubes similares cuando en 1927 el TCA se afilió a la Alianza Internacional de Turismo (con sede en Bélgica), firmó un convenio con la Asociación Americana

argumento que iría ganando peso luego: el patriotismo no era el único motivo para afiliarse al club; los servicios producían un beneficio concreto y material que compensaba la cuota⁴³.

Nos parece posible vincular este cambio, el mayor desarrollo de los servicios y la incorporación de los servicios como argumento en la propaganda del club, con la competencia que el ACA había comenzado a representar para esa fecha. El ACA había ganado gran popularidad, por su creciente dominio del deporte automotor (como se verá en el capítulo 3), por sus acciones prácticas en beneficio de la vialidad y por la expansión de sus servicios a los turistas-automovilistas⁴⁴. Además, para 1930 el ACA contaba con una posición económica algo más sólida que el TCA: en parte por el concurso de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, en parte por el aumento de su masa societaria (y el mayor costo de su cuota): eran propietarios de cuatro "campings", poseían camiones de auxilio propios y un valioso terreno donde planeaban construir la sede propia. El TCA, en cambio, alquilaba sus oficinas y prestaba los servicios de auxilio mecánico por medio de convenios y hasta 1933 no poseyó ningún bien inmueble⁴⁵. Por otro lado las finanzas del TCA se habían visto muy resentidas en 1927 cuando se suspendió un importante subsidio estatal que el club había percibido al menos desde 1921⁴⁶.

de Automóviles que tenía 954 instituciones afiliadas en los Estados Unidos, y convocó a las entidades similares sudamericanas al Primer Congreso Sudamericano de Turismo. Previamente el TCA había establecido desde 1922 contactos con clubes de Brasil, de Uruguay, de Paraguay y de Chile. Véase "El TCA encara el problema del turismo nacional", *Revista del TCA*, N° 219, julio de 1927, p. 7681.

⁴³ Véase "Memoria y Balance, 1929-1930", *Revista del TCA*, N° 259, octubre de 1930, p. 450.

⁴⁴ Recordemos que por esa época el ACA poseía varios campings, organizaba excursiones, brindaba auxilio mecánico y descuentos en la nafta. Véase capítulo 1.

⁴⁵ Desde 1929 el TCA alquilaba un piso en Tacuarí 16. Contaban con un amplio salón de reuniones, una biblioteca, una oficina cartográfica y una sala de lectura.

⁴⁶ En 1922 el subsidio fue de \$12.250 (y el total de gastos (incluyendo comisiones, sueldos, alquileres, etc.) de \$14.316. En ese mismo año los ingresos por cuotas de socios activos ascendieron a \$21225 (2122 cuotas) y por socios vitalicios, a \$600 (3 socios nuevos) y socios protectores \$562. En 1923 el subsidio fue de \$12.250 (y el total de gastos (incluyendo propaganda, sueldos, alquileres y teléfono, etc.) de 14.496. En ese mismo año los ingresos por cuotas de socios activos ascendieron a \$16.560 y por socios vitalicios, a \$2200.

4. La “nueva etapa” y los servicios a los socios, 1933-1943

Desde 1933 se percibe nuevamente un cambio en el club, que para 1936 comenzó a ser reconocido explícitamente como una “nueva etapa”. Ella se abrió con una victoria agrídulce: la sanción de la ley nacional de vialidad en 1932 –que analizaremos en el capítulo 5- implicó la puesta en funcionamiento de la Dirección Nacional de Vialidad y el comienzo de la construcción de la tan ansiada red nacional de caminos permanentes. Sin embargo también, implicó la marginación del TCA del nuevo organismo vial en el que creían tener asegurado de antemano un sitio⁴⁷.

Por otro lado, la nueva causa gran pública del club, el fomento organizado y oficial del turismo presentado como clave para el progreso económico y moral del país (que estudiaremos en el capítulo 6), concitó menos pasiones que los caminos y movilizó intereses menos poderosos. A mediados de los años treinta, mientras el ACA se fortalecía en su capacidad económica, en sus relaciones con el Estado, en su popularidad y prestigio, el TCA, sin abandonar su acción pública, se volcó con más energía a brindar beneficios concretos a sus socios.

Junto a la expansión de los servicios que el club venía prestando desde hacía unos años, aparecieron desarrollos nuevos⁴⁸. En primer término, se apeló a la receta que había funcionado con el ACA: los servicios recreativos. Así, en noviembre de 1933 el TCA inauguró un “Pabellón de Turismo” en la playa de Quilmes, un amplio predio arbolado y frente al río, dotado de algunas comodidades y donde podía practicarse el camping⁴⁹. En esa misma línea, y por medio de una serie de acciones extraordinarias

⁴⁷ La Dirección Nacional de Vialidad estaba dirigida por un directorio mixto, y que en él el ACA representaba a las entidades automovilistas. Analizaremos esto en detalle en el capítulo 5.

⁴⁸ Se extendió el auxilio mecánico a otras ciudades como Mar del Plata, Rosario y Córdoba, creció el número de surtidores afiliados al club y también el número de casas comerciales que brindaban descuentos a los socios.

⁴⁹ El Pabellón contaba con comodidades para bañarse en el río, un edificio señorial donde funcionaba un buffet y sanitarios, y hacia 1937 también una pileta de natación.

para obtener los recursos, el TCA inauguró además, en 1941, una residencia para turistas en Alta Gracia, en la que los socios podían alojarse a un costo muy bajo⁵⁰.

Paralelamente, se le dio mayor impulso a la Oficina de Turismo del TCA, creada en 1935 para brindar información turística. La oficina suministraba gratuitamente datos por teléfono, carta, o personalmente "sobre todo lo concerniente a transporte, vialidad y turismo"⁵¹. También se multiplicaron las excursiones organizadas por el club: grandes excursiones por varias provincias (la "vuelta de la República") en 1935 y 1936⁵² y excursiones al extranjero, como una gira por Europa en 1937 y un viaje a San Francisco en 1939 (en simultáneo con la Exposición Internacional Golden Gate)⁵³.

En segundo término, se introdujo un elemento novedoso y que tendría una enorme perduración en la institución: los seguros⁵⁴. Desde 1933 el TCA ofrecía a sus socios de la Capital Federal ("residentes") la posibilidad de afiliarse como "socios asegurados", obteniendo un seguro especial contra accidentes personales provocados por vehículos de motor de la compañía "La Franco Argentina". Para 1936 todos los socios residentes lo tenían incluido en el pago de la cuota anual y para 1939, los socios

⁵⁰ Se trataba del "Castillo de Luro", una casa señorial rodeada de 32 hectáreas de parque. Para adquirirla el TCA realizó una gran rifa y una convocatoria extraordinaria a nuevos socios. Véase "Un magnífico plan de residencias turísticas y campamentos estudiantiles", *Turismo*, N° 378-379, noviembre-diciembre de 1940, p. 3.

⁵¹ La Oficina de Turismo del TCA brindaba datos actualizados sobre el estado de los caminos, sobre las nuevas carreteras libradas al servicio público, señalando trayectos de peligro accidental o permanente, rutas más convenientes, etc. Además se anticipa informaciones sobre lluvias y pronósticos del tiempo, provenientes de la Oficina Meteorológica Nacional. Véase aviso, *Turismo*, N° 334, marzo de 1937, p. 39.

⁵² En Julio de 1935, más de 100 pasajeros partieron en una excursión de 20 días que visitó Córdoba, Chilecito, Santiago del Estero, La Rioja, Rosario de la Frontera, Salta, Jujuy, Tilcara, Humahuaca, Formosa, Corrientes, Paraná, Santa Fe y Rosario, en FFCC y luego en vapor por el Paraná. El 27 de este mes se iniciara la "vuelta de la República" auspiciada por la Comisión de Turismo del TCA", *Revista del TCA*, N° 314, julio de 1935, pp. 203 y 204. La excursión se repitió en septiembre de 1936, incluyendo esta vez: Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Tucumán, San Juan, La Rioja, Catamarca, Los Andes, Salta, Jujuy, Santiago del Estero, Formosa, Corrientes, Santa Fe. Tren y vapor por el Paraná en el regreso. Véase "Las catorce provincias comprende este año la Vuelta de la República del TCA", *Revista del TCA*, N° 325, junio de 1936, p. 527.

⁵³ La excursión tenía un itinerario poco habitual: Buenos Aires, Montevideo, Santos San Pablo, Río de Janeiro, Bahía, Madeira, Lisboa, Boulogne, Bremen, Hamburgo, Copenhague, Oslo, Estocolmo, Helsingfors, Reval, Stettin, Berlin, Praga, Viena, Budapest, Venecia, Roma, Verona, Munich, Nuremberg (donde se preveía concurrir a los actos del congreso nacional-socialista), Mainz, Colonia, Ámsterdam, Bruselas, Londres, París, Bulogne, Buenos Aires. Véase "Una jira extraordinaria por Europa organiza el TCA", *Turismo*, N° 336 y 337, mayo y junio de 1937, pp. 31, 33-34.

⁵⁴ De hecho en sus últimos años de existencia - el TCA se disolvió a fines de los años noventa del siglo XX- la actividad del club había quedado prácticamente reducida a los seguros.

no residentes comenzaron a tener esa opción⁵⁵. A esto se sumó desde marzo de 1939 la creación de una cooperativa de seguros anexa al TCA, "Touring Cooperativa de Seguros para automovilistas Ltda.". La nueva Compañía ofrecía inicialmente sólo seguros de responsabilidad civil hacia terceros para automovilistas en condiciones ventajosas: además de la cobertura de daños a terceros, la Cooperativa asumía la defensa en el juicio sin cargo y se redistribuía entre los asociados (en proporción a la prima que hubieran pagado) el 90% del superávit de cada ejercicio⁵⁶. Para 1941 la Cooperativa tenía 630 socios y sus primeros dos ejercicios cerraron con superávit y repartieron beneficios a los socios/asegurados⁵⁷.

En tercer término y también siguiendo las huellas de la exitosa fórmula del ACA, el TCA pareció haber asumido más claramente la causa de los automovilistas y se aplicó con mayor energía que nunca a defender sus intereses concretos: así, abogó por la patente única y solicitó rebajas en los aforos cobrados a los automóviles importados, se preocupó por el ordenamiento del tráfico y por los accidentes y el exceso de velocidad, en la ciudad de Buenos Aires y en la ruta a Mar del Plata⁵⁸. Desaparecida la causa de los

⁵⁵ Véase "Paralelamente al desarrollo de la obra institucional el TCA sostiene el funcionamiento de un apreciable conjunto de servicios para sus asociados", *Turismo*, N° 365, octubre de 1939, p. 57. Al menos hasta 1941 la Franco Argentina sigue prestando ese servicio para el TCA. El seguro se sumaba al valor de la cuota, que aumentó un 30% (en términos absolutos el costo del seguro era más alto para los socios de la Capital Federal, que pagaban 10\$, que para los del Interior, que pagaban \$5).

⁵⁶ Véase aviso publicitario, *Turismo*, N° 389-390, octubre-noviembre de 1939, s/n. De acuerdo con el reglamento de tráfico de la provincia de Buenos Aires (1936) era obligatorio el seguro por lesiones a terceros.

⁵⁷ Véase "La asamblea de Touring Cooperativa de Seguros para automovilistas Ltda.", *Turismo*, N° 371, abril de 1940, p.5; "Touring Cooperativa de Seguros para automovilistas Ltda celebró su segunda asamblea anual", *Turismo*, N° 383-384, abril mayo de 1941, p.5. Para 1942 los socios/asegurados eran más de mil.

⁵⁸ El TCA trató en parte estos temas a través de la organización de la Primera Conferencia Nacional de Tránsito, en 1933. Sobre los gravámenes a los autos véase por ejemplo "En porcentajes inadmisibles se concreta la imposición al automóvil", N° 322-23, marzo y abril de 1936 p. 476; "Nuestra obra institucional", N° 321, febrero de 1936, pp. 433-435; "Qué es y qué será el TCA", N° 322-323, marzo y abril de 1936, p. 451; "El impuesto a los vehículos automotores", N° 326, julio de 1936, p. 547; "El impuesto a los vehículos automotores", N° 327, agosto de 1936, p. 591 (incluye una caricatura al respecto). Sobre la patente única véase por ejemplo "El problema de la patente única para automóviles", N° 325, junio de 1936, p. 517. El ACA demostró mucho menos interés por las cuestiones de la regulación del tráfico y los accidentes. Como muestra McShane para el caso norteamericano, los automovilistas preferían evitar las regulaciones, y esto se reflejaba en el accionar de sus organizaciones. Así, el ACA se opuso en los años veinte a la instauración de un límite máximo de velocidad, a la obligación de instalar

caminos, estas otras cuestiones, que habían tenido esporádicamente alguna presencia entre las preocupaciones del club, adquirieron mayor peso.

Por último, como veremos en el capítulo 3, el TCA, que se había distanciado del automovilismo, intentó un acercamiento al popular deporte desde una perspectiva novedosa, tratando de impulsar desde 1941 las pruebas de “regularidad” (es decir, a velocidades constantes y dentro de lo permitido por los reglamentos de tráfico).

En definitiva, esta nueva etapa del club aparece como una respuesta al estado de cosas tras la sanción de la ley de vialidad, al vacío que la pérdida de que había sido su “causa” más poderosa supone. Respondía también a la competencia del ACA, que estaba fortalecido, por su articulación con el Estado y por su dominio del deporte automotor. El TCA enfatizó entonces la prestación de servicios a los socios y buscó intensamente ampliar su masa de socios como modo de mejorar sus finanzas. En esta búsqueda, la creación de la cooperativa de seguros, le proporcionó al TCA una novedosa forma de financiamiento. El club dejó de considerarse exclusivamente (o principalmente) una institución de acción civil y cobró impulso la idea de que los beneficios materiales individuales que brindaba compensaban la cuota anual y constituían un poderoso motivo para afiliarse. Así, un aviso que formaba parte de la campaña de 1936 de captación de nuevos socios, sostenía: “1° La persona adherida a esta institución demuestra su solidaridad con un programa de progreso y de reconstrucción nacional que es en parte su obra personal. 2° Demuestra que es una persona que mira más allá de sus intereses o gustos personales, pues de otra manera se hubiera asociado a una entidad deportiva o de carácter social. 3° Revela un espíritu práctico y ordenado, pues sabe que, además de colaborar en una obra nacional, recogerá al usar los servicios de la institución, un valor superior al de la cuota anual. 4° Indica un

velocímetros en los autos, e incluso consideró que en buena parte de los accidentes los responsables eran los peatones (y que su conducta debía ser regulada). Véase McSahne, *Down the Asphalt Path...*, op.cit.; “Notas editoriales. Orientemos al peatón”, *Revista del ACA*, N° 117, julio de 1928, s/n.

carácter previsor, pues además del seguro incluido en la afiliación, se asegura la cooperación amistosa de todos los demás socios radicados en el país y de las entidades fraternas del exterior...”⁵⁹.

5. Palabras Finales

El ACA y el TCA comenzaron sus respectivas historias como clubes complementarios: mientras el ACA se dedicaba a procurar información y espacios de encuentro social para los aficionados a los automóviles y ocasiones de goce de sus máquinas, el TCA debía reunir voluntades con el fin de intervenir en la esfera pública para promover la “causa patriótica” de la vialidad y del turismo, consiguiendo los caminos que los automóviles necesitaban. Fundados casi por las mismas personas, las dirigencias del TCA y el ACA tendieron a separarse y diferenciarse a partir de la década del diez. Las fuentes disponibles no permiten reconstruir las relaciones entre ambos clubes y sus dirigencias en sus primeros años, más allá de vagas menciones a las “rencillas” que las separaron⁶⁰. De cualquier modo, ciertamente desarrollaron perfiles de dirigencia muy diferentes, sobre todo en los años veinte. Mientras, como vimos, el ACA se caracterizó por una fuerte e influyente presencia de personas vinculadas a los negocios en torno al automóvil y se identificó de manera unívoca con el automóvil y los automovilistas, el TCA tuvo en los veinte una dirigencia caracterizada por la presencia de profesionales liberales (abogados, ingenieros, periodistas), muchos de ellos ligados al mundo de la política, una identificación como institución de acción cívica por una causa pública no sectorial y una relación ambigua y no exclusiva con el automóvil y el automovilismo.

⁵⁹ Véase “¿Sabe usted lo que significa ser socio del TCA?”, *Turismo*, N° 322-323, marzo-abril de 1936, s/n.

⁶⁰ Véase “En menos de 30 años el automovilismo ha realizado progresos gigantescos”, *La Nación*, 1 de enero de 1929, 2da. sección, p. 1.

Estas diferencias resultaron particularmente notorias en la segunda mitad de los años veinte, cuando ambos clubes avanzaron en la acción pública militante a favor de la vialidad.

A continuación analizaremos el desarrollo del deporte automotor en su modalidad de pruebas de carretera. Este es un aspecto de la actividad de los clubes (especialmente del ACA) interesante en sí mismo, entre otras cosas, por su impacto simbólico y material en la construcción del territorio y la nacionalidad. Forma parte importante, por otro lado, de la explicación de la popularidad y visibilidad pública del ACA y, por lo tanto, de su capacidad de articularse exitosamente con el Estado en los años treinta.

Capítulo 3. El ACA, el TCA y el deporte automovilístico

1. Introducción

La introducción y difusión de los deportes (la esgrima, el golf, el polo, el automovilismo) motorizada por la colectividad británica, formó parte -como muestra Leandro Losada- del proceso de “europeización” de la elite porteña y constituyó un canal simbólico de expresión de la diferencia social¹. Así a fines del siglo XIX emergió, junto al *clubman*, el *sportsman* como tipo ideal de la elite porteña que conjugaba distinción, virilidad y dominio de sí². A fines del siglo XIX y principios del siglo XX, virilidad y el coraje, dimensiones de la masculinidad tradicional, se hibridan con nuevos ideales corporales de la modernidad (belleza y estado físico), dando lugar a un nuevo estereotipo de la masculinidad que se expresó en las prácticas deportivas. En esa hibridación, apunta Eduardo Archetti, hay espacio, no solo para los deportes colectivos, sino también para deportes individuales, como el automovilismo, que, por otra parte, con su “simbiosis entre cualidades individuales y mecánicas”, se asociaba más rápidamente a lo industrial y lo moderno³. Para sus promotores el deporte automovilístico reunía entonces una serie de cualidades que definían a quienes lo practicaban o lo promovían, e incluso al público aficionado: caballerosidad, virilidad, temple, coraje, altruismo, nobleza. A la vez, del mismo modo que el interés por otras “máquinas modernas” (como aeroplanos, aviones, motocicletas y lanchas a motor), el consumo del automóvil, pensado como “sport”, implicaba compartir otros valores,

¹ Véase Losada, Leandro, Losada, Leandro, *La alta sociedad de Buenos Aires de la Belle Époque, Siglo XXI Editora Iberoamericana, Buenos Aires, 2008*, p. 189.

² Véase *Ibíd.*, pp. 188-197.

³ Véase *Ibíd.*, p. 14

ligados al vértigo, la velocidad, la independencia, el progreso y la modernización técnica y cultural⁴.

Tanto el TCA como el ACA tenían entre sus propósitos institucionales el fomento del automóvil, aunque, como vimos, para el TCA este era un objetivo secundario y los dos clubes se vincularon desde sus inicios a la organización de competencias deportivas de automóviles. Sin embargo durante los años veinte se produjeron profundas divergencias entre ambos clubes en torno a la cuestión de las carreras de automóviles. Mientras el ACA contribuyó decidida y decisivamente al desarrollo del deporte automovilístico, cada vez más popular, y se convirtió hacia finales de los años veinte en la principal entidad organizadora y fiscalizadora del automovilismo argentino, el TCA se volvió cada vez más crítico de las carreras y se alejó de su organización. En este capítulo analizaremos estas diferencias entre ambos clubes, concentrándonos en las consecuencias que tuvo para el ACA el desarrollo de una modalidad deportiva en particular: las carreras en carretera.

Las especiales características que las carreras en carretera adquirieron en la Argentina de la entreguerra nos permiten situarlas en el cruce de una serie de cuestiones políticas culturales y sociales que nos resulta relevante analizar: las modificaciones en las pautas de consumo y la movilidad social, la valoración popular de la técnica y la popularización del automóvil, la construcción de la red de caminos y las estrategias territoriales y de legitimación del Estado, etc. Es en este cruce que nos interesa explicar la popularidad de estas carreras y el fortalecimiento del ACA; creemos que la capacidad del ACA de convertirse en el articulador del sistema de carreras “oficiales” y la enorme popularidad del deporte automovilístico, resulta un elemento central para comprender la forma en la que el club ganó asociados, prestigio y visibilidad pública en la entreguerra.

⁴ Véase Giucci, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad nacional de Quilmes Editorial y Prometeo 3010, Bernal, 2007, pp. 135-208.

2. Los orígenes del automovilismo en la Argentina

En la ciudad de Buenos Aires las primeras carreras comenzaron en 1906, en el ahora desaparecido hipódromo de Núñez; eran justas entre propietarios de automóviles deseosos de probar la velocidad y potencia de sus nuevas máquinas⁵. En ellas se enfrentaban miembros de la elite terrateniente afectos a las novedades técnicas como José A. Pacheco y Anchorena o Marcelo T. de Alvear y también algunos de los primeros importadores, como Luis Dartiguelongue o Juan Cassoulet⁶. La rápida difusión del automóvil, su transformación técnica y simbólica de lujoso entretenimiento en medio de transporte, los cambios en las propias carreras (gradualmente más formalmente organizadas, más veloces y también más peligrosas) y la difusión del uso de autos especialmente preparados para las carreras (los autos de "grand sport"), hicieron que muchos de estos automovilistas pasaran de aficionados pilotos de carrera a espectadores hacia mediados de la década de 1910⁷. Hacia los años veinte encontramos entre los corredores una fuerte mayoría de personas de orígenes más modestos (por ejemplo mecánicos como Domingo Bucci), muchos de ellos del interior, que competían por los premios en dinero, cada vez más importantes⁸. Algunos eran empleados por las empresas importadoras o las filiales locales de las grandes productoras de automóviles (por ejemplo Paris Giannini, que era piloto oficial de

⁵ Los clubes brasileiros de automovilistas también emprendieron tempranamente la organización de competencias deportivas, la primera de ellas en San Pablo, en 1908. El Automóvil Club Uruguayo se sumaría en los años veinte. Véase *Ibíd.*, pp. 109, 111 y 121.

⁶ Como señala Losada, "Los hombres de la alta sociedad volcados al deporte fueron los primeros ídolos populares del país cuyas acciones no se desprendieron de la política o de las armas". Véase Losada, *La alta sociedad...*, op.cit., p. 194.

⁷ Empero, algunos jóvenes miembros de la elite continuaron corriendo, aunque ya no como una esporádica diversión, sino como una actividad en la que empeñaban mucho de su tiempo y sus fortunas: es el caso de Eduardo y Jorge Luro, o del más famoso Martín "Macoco" de Alzaga Unzué, una mezcla de dandy y deportista, que tras participar de varias carreras en Argentina, corrió en las "500 millas" de Indianápolis en 1923 y en varias importantes competencias en Europa.

⁸ Por ejemplo, el primer premio del Gran Premio del ACA de 1924 era de \$7500, más de dos veces el valor de un Ford sedán cuatro puertas ese año (el auto más caro de la marca).

Graham Paige), aunque la mayor parte corrían de manera independiente, financiando su participación en la carrera con ahorro personal, colectas en el pueblo de origen y algunos espónsores⁹.

Las carreras automovilísticas eran un aspecto importante de la cultura del automóvil que estaba popularizándose en las primeras décadas del siglo XX. Eran producto también de la creciente masividad del mercado de entretenimientos en la entreguerra, que incluía el teatro, el cine y otros espectáculos deportivos como el boxeo o el fútbol¹⁰. Rápidamente fueron tomando forma las diferentes modalidades, inspiradas en competencias europeas y norteamericanas: las carreras en carretera en circuito cerrado, las carreras de velocidad, en tramos cortos de carretera, las carreras en pista y desde 1926, las carreras "Standard", competencias de autos en serie. Unos años más tarde, a principios de los años treinta, comenzaron a realizarse también competencias de "regularidad", a las que el Moto Club Argentino era particularmente afecto, pero que resultaban algo aburridas para los aficionados¹¹. Nos interesa aquí destacar otro tipo de modalidad, que se convertiría en la más popular en la Argentina, sobre todo en los años treinta y cuarenta: las carreras en carretera en largas distancias (en general en varias etapas), en recorridos no completamente cerrados, que desde 1937 se corrieron con automóviles de serie modificados, dando origen a la categoría "Turismo Carretera".

⁹ Esto se profundizó en los años treinta. Así, por ejemplo, Félix Heredia un corredor de Fuerte Gral. Roca financió su participación en el Gran Premio del ACA de 1938 con fondos del club deportivo local y con dinero recaudado por la Asociación Española, en una kermesse realizada cuando los corredores pernoctaron en esa localidad. Véase "Rissatti ganó la primera etapa del Gran Premio del Sur", *La Nación*, 12 de marzo de 1938, p. 12. El caso de los hermanos Emiliozzi, corredores de Olavarría, ha sido trabajado por Archetti. Véase Archetti, *El potrero, la pista...*, op.cit..

¹⁰ Véase por ejemplo, *Ibíd.*; González Velasco, Carolina, "El teatro de revistas en los años '20: ocio y recreación de la elite porteña. ¿Prácticas de diferenciación o arena para la mixtura social?", *V Jornadas Nacionales de Espacio, Memoria e Identidad*, Rosario, 8, 9 y 10 de octubre de 2008; Iñigo Carrera, Héctor, "Los años '20" *La historia popular*, N° 40, CEAL, Buenos Aires, 1971; Pujol, Sergio. *Valentino en Buenos Aires. Los años '20 y el espectáculo*, Emecé, Buenos Aires, 1994; Troncoso, Oscar, "Buenos Aires se divierte" *La historia popular*, N° 36. Buenos Aires. CEAL 1971.

¹¹ En ellas, los corredores debían mantener una velocidad constante. Esto las hacía deslucidas para el público, aunque permitía la participación de automovilistas particulares en las competencias. Véase "Regularitis aguda", Revista *El Gráfico*, N° 971, 18 de febrero de 1938, p. 43.

2.1. El ACA y las carreras en carretera

En 1914 el ACA creó el Gran Premio, una carrera anual en carreteras, que debía tener una extensión no menor a los 500 km y que entre 1916 y 1923 se corrió entre las ciudades de Buenos Aires y Rosario (Santa Fe). En 1924 se convirtió en la competencia automovilística más importante del año en la Argentina y la más larga hasta entonces en Sudamérica, disputándose entre las ciudades de Buenos Aires y Córdoba. En la entreguerra, este tipo de carreras en carreteras en largas distancias, en las que resultaba imposible controlar todo el recorrido para evitar que se cruzaran animales, personas o vehículos, eran una peculiaridad latinoamericana. Se inspiraban en competencias europeas como el premio París-Roma, que habían tenido lugar a principios de siglo, pero que fueron abandonadas a causa de los accidentes que se ocasionaban entre corredores y público; a principios de los años veinte, las gran mayoría de las certámenes en carretera se corrían en Europa en circuitos de pequeña extensión, completamente cerrados y vigilados¹².

El surgimiento y predominio de esta modalidad de carreras en carretera (en la Argentina inaugurada por los Grandes Premios y continuada por la modalidad "Turismo Carretera") respondía a las peculiaridades que asumió la modernización infraestructural en Latinoamérica. En general se combinaba el rudimentario desarrollo de redes nacionales de carreteras de tránsito permanente con una baja cantidad de automóviles, dando como resultado rutas difíciles plagadas de obstáculos y sin señalización oficial y, a la vez, con una baja densidad de tránsito en los caminos interurbanos que mantenía relativamente controlado el riesgo de accidentes y permitía carreras en carretera en circuitos no cerrados (por comparación a lo que podría suceder en Europa o en Estados Unidos durante esos años). La Argentina representaba un caso peculiar en este cuadro,

¹² Véase Fiore, Pedro, "Un elogio de los 'volantes' argentinos comparados con los grandes campeones europeos", *La Nación*, 8 de mayo de 1921, p. 6.

aunque los resultados eran similares: el volumen de automóviles (en términos absolutos y en la relación automóviles/población) era el mayor de Latinoamérica: la baja densidad de tránsito en los caminos interurbanos era más bien producto de su mal estado.

En Europa o en Estados Unidos, existió en las primeras décadas del siglo XX una relación estrecha entre las automotrices y el deporte automovilista y las carreras funcionaron en muchos casos como campos de experimentación para avances tecnológicos, por lo que predominaban las pruebas de velocidad y resistencia¹³. En el caso argentino la gran distancia respecto de las compañías que diseñaban y producían los automóviles, también influyó en el tipo de pruebas que adquirieron predominio: las carreras en carretera y luego el “Turismo Carretera”, mostraban la *adaptación* de las máquinas importadas a los difíciles caminos locales, poniendo en el centro al piloto y al mecánico “criollo”, a las ingeniosas innovaciones de los modelos originales, al coraje y la destreza para vencer los obstáculos en carreras en las que los autos terminaban prácticamente destrozados.

En los años veinte el ACA no era el único club de automovilistas, ni el único en organizar carreras. Había carreras importantes organizadas por clubes deportivos porteños como el Moto Club Argentino o el Círculo Automovilista Argentino, o clubes del interior como el Club Atlético Rafaela (que organizaba las famosas “500 millas”)¹⁴. El TCA, una institución que se declaraba no deportiva, organizó por su parte en 1908 y 1909, carreras de automóviles y motocicletas, sobre el camino Mar del Plata-Miramar-Ballenera, construido como ya vimos, por el propio club.

Dos elementos distinguían, sin embargo, al ACA. De un lado, en la entreguerra, el club comenzó a revestir a las carreras de una significación más trascendente,

¹³ Véase por ejemplo, Embry, Jessie y Shook, Ron, “Car Racing and Mobility History. British Automobiles and the Bonneville Salt Flats.”, *The Journal of Transport History*, vol. 28, N° 1, marzo de 2007.

¹⁴ Las 500 millas, eran una versión local de las famosas “500 millas de Indianápolis”, pero en un circuito de tierra, bastante más peligroso y precario.

presentándolas como eventos de propaganda vial que permitían llamar la atención sobre máquinas y caminos, alentando a las autoridades y vecinos a mejorar la vialidad y a los automovilistas a seguir los pasos de los competidores y recorrer esas mismas rutas como turistas. Esta vinculación con la “misión” pública del club (y con los intereses del comercio automotriz) llevó al ACA a poner mayor énfasis en los “Grandes Premios” que en las competencias de velocidad o regularidad que el club también organizaba o respaldaba. Del otro lado, el ACA fue adquiriendo gradualmente predominio sobre los demás clubes y, para 1929, cuando se afilió a la Federación de Automóvil Clubs Reconocidos, controlaba el deporte automovilista, ya que organizaba las carreras más importantes y fiscalizaba todas las competencias que otorgaban puntaje para el campeonato argentino, que quedó establecido en la misma época¹⁵. Este nuevo estado de cosas alentó la popularidad del automovilismo y la profesionalización de los corredores, al evitar las modificaciones indebidas en los autos, reprimir las conductas “antideportivas” y asegurar los premios en dinero¹⁶. A su vez, estimuló el financiamiento de algunas carreras o de algunos corredores por medio del apoyo de espónsos¹⁷.

¹⁵ El deporte automovilista fue, desde el comienzo, una de las principales vías de vinculación del ACA con clubes similares de Latinoamérica. Así, ya en 1922, el intento de organizar una carrera Buenos Aires-Santiago de Chile-Buenos Aires, motivó el inicio de una relación con el Automóvil Club de Chile, una institución mucho más pequeña y muy débil económicamente), que incluyó viajes recíprocos de delegaciones de los clubes.

¹⁶ Según denunciaba el periódico *La Nación* a fines de los años veinte, algunos clubes pequeños intentaban atraer corredores a las competencias que organizaban, ofreciendo elevados premios en efectivo que superaban las sumas recaudadas por las inscripciones, etc. y no podían ser pagados. El diario también protestaba contra las irregularidades en el control de los vehículos en las carreras “Standard” (autos comunes), que daba lugar a abusos por parte de los corredores, y que el diario atribuía a la falta de participación de las empresas importadoras. Véase “Las últimas carreras disputadas y la necesidad de otros métodos”, *La Nación*, 16 de octubre de 1927, p. 17; “Hay que fiscalizar mejor las carreras Standard”, *La Nación*, 18 de agosto de 1929, p. 4.

¹⁷ Los espónsos respondían a la creciente popularidad del automovilismo, y esta se vinculaba con la mayor formalidad de las carreras y la constitución de un campeonato nacional. Así, por ejemplo, El Gran Premio de 1936 a Chile, fue auspiciado por el propietario de la fábrica de cigarrillos “Particulares”, Virginio F. Grego, que otorgó un importante premio en dinero, y diversas marcas auspiciaban al popular volante Raúl “Polenta” Riganti en esa misma carrera (las cintas de freno “Grey Rock”, pero también el fijador para el cabello “Rosaflo”). Véase *El Gráfico*, N° 820, 30 de marzo de 1935, p.14; y *El Gráfico*, N° 867, 22 de febrero de 1936, p. 21. Por otro lado, YPF fue un auspiciante constante de los Grandes Premios.

En los años treinta se produjeron otros cambios importantes. De un lado, las condiciones de los caminos mejoraron significativamente con las obras encaradas por el Gobierno Provisional y, sobre todo, tras la sanción de la Ley Nacional de Vialidad en 1932 y la creación de la Dirección Nacional de Vialidad, procesos que analizaremos en detalle en la segunda parte de esta tesis. Una más activa política de construcción, reparación y mantenimiento de los caminos hizo posible el comienzo de una nueva etapa en el Gran Premio del ACA: entre 1933 y 1943 el Premio se corrió cada año sobre un trazado diferente. Cada carrera abría camino, descubría una ruta nueva: el deporte automovilista reforzaba la representación de los caminos como agentes de la integración territorial¹⁸. Por otro lado, la ley, al centralizar y homogeneizar la política vial en la Dirección Nacional de Vialidad y los organismos de vialidad provinciales (cuya creación preveía la ley), introducía un actor estatal con vocación y capacidad reguladora de las actividades viales, carreras incluidas. Así, cuando en marzo de 1933 Domingo Bucci murió en un accidente durante el Gran Premio de Arrecifes, el gobierno de la provincia de Buenos Aires prohibió las competencias en ruta en el territorio provincial¹⁹.

El ACA apeló la medida, que arruinaba los planes para el Gran Premio de 1934; frente a la insistente negativa de la provincia de Buenos Aires, el Gran Premio se corrió ida y vuelta entre Rosario y Resistencia (Chaco); en la llegada a Resistencia un nuevo

¹⁸ Véase Ballent, Anahí, "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, 1er semestre 2005, p. 119.

¹⁹ El decreto provincial prohibió las carreras en automóvil, motocicleta y bicicleta, basándose en la necesidad de evitar los accidentes ocasionados por el todavía deficiente estado de los caminos provinciales, pero también en los costos por las reparaciones de los caminos comprendidos en el recorrido de las carreras (y que los organizadores solicitaban a las autoridades junto con el permiso), y la distracción de numeroso personal de policía. El TCA criticó que se hubiera incluido en la prohibición a las pruebas de regularidad y consumo, que contemplaban un verdadero mejoramiento de las máquinas y no eran peligrosas casi en lo absoluto, y a las carreras de bicicletas, "un deporte sano y democrático, que evita en muchos casos, que la juventud se dedique a otras distracciones moralmente peligrosas, o a los deportes violentos...". "No se otorgarán permisos en la Provincia de Buenos Aires para carreras de automóviles, motocicletas y bicicletas", *Revista del TCA*, N° 288, mayo de 1933, p. 151.

accidente provocó once muertes y la Dirección Nacional de Vialidad decidió la suspensión de las carreras de velocidad en carretera en todo el país.

Como solución ante el nuevo estado de cosas, se decidió correr el Gran Premio entre Buenos Aires y Santiago de Chile, como competencia de “regularidad” en territorio argentino de velocidad en Chile. El Gran Premio del ACA de 1935, se convirtió entonces en el “Primer Gran Premio Internacional”, con cerca de 5000 km de recorrido. El Gran Premio Internacional se repitió en febrero de 1936, esta vez autorizado como carrera de velocidad y con un recorrido mayor, que incluía la Patagonia andina²⁰.

Con el objeto de privilegiar la circulación normal de los vehículos, finalidad fundamental de la construcción de la red nacional, el 11 de mayo de 1937, la Dirección Nacional de Vialidad prohibió la realización de pruebas deportivas en los caminos nacionales²¹. Quedaron libradas de esta prohibición las “pruebas que por su carácter tiendan a difundir el conocimiento del país y a fomentar el turismo dentro del mismo, mediante la adecuada utilización de las rutas argentinas”²². En julio de 1937, la Dirección Nacional de Vialidad estableció una serie de normas sobre las condiciones de esta excepción, que acabarían por crear una nueva categoría deportiva, el “Turismo Carretera”: sólo podrían correr autos “de turismo”, cuyos chasis y motores debían

²⁰ Ballent ha analizado extensamente las representaciones del camino en los años treinta, y se ha concentrado en el tratamiento que la prensa, la radio y el cine dieron al Gran Premio Internacional de 1936. Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, *op.cit.*, pp. 119-127.

²¹ Los demás caminos eran de jurisdicción provincial, pero la Dirección Nacional de Vialidad envió una nota a los gobernadores provinciales en la que se sostenía que las carreras de velocidad eran exclusivamente un “espectáculo” y debían ser corridas en circuitos cerrados en los que se utilizaran caminos vecinales de escaso uso, y tomando las precauciones necesarias para evitar accidentes. En lo relativo a competencias en caminos nacionales, los organizadores debían obtener la autorización de los gobiernos provinciales (que debían comprometer la presencia policial necesaria para la realización del evento) y de la Dirección Nacional de Vialidad (sujeto a que la autorización provincial hubiese sido otorgada); la Dirección Nacional de Vialidad instaba a las provincias a no autorizar competencias en caminos nacionales que incumplieran los reglamentos de la Dirección Nacional de Vialidad, con el fin de evitar que las instituciones automovilísticas se perjudicaran al avanzar con la organización de carreras que luego serían prohibidas por la Dirección Nacional de Vialidad. Véase *Memoria de la Dirección Nacional de Vialidad* (en adelante *Memoria de la DNV*) 1937, p. 64 y *Memoria de la DNV* 1938, p. 38.

²² Véase *Memoria de la DNV* 1937, p. 62.

pertenecer a la misma marca y debían tener techo o capota cerrada, la velocidad máxima quedaba fijada en 120 km/h y debían ajustarse al Reglamento General de Tráfico²³. La carreras tenían, además, que recorrer como mínimo 1000 km y para su realización “no se dispondría el cierre de los caminos al tránsito normal”, sino en todo caso su encauzamiento para mayor seguridad de los corredores y del público²⁴. De este modo, el Estado, a través de la Dirección Nacional de Vialidad, se hacía cargo de la concepción de las carreras en carretera como forma de propaganda vial y de estímulo al turismo en automóvil y la reforzaba: si las competencias debían revelar la “practicabilidad” de los caminos, mostrando sus mejoras y el progreso de las regiones que atravesaban, era necesario que los automóviles que competían en ellas se parecieran a los de los usuarios comunes y transitaran a velocidades emocionantes para los espectadores pero que no derivaran en continuos accidentes graves (que amedrentaran a los potenciales turistas-automovilistas).

Siguiendo las nuevas reglas, el 5 de agosto de 1937 se corrió el “Gran Premio Argentino” y en 1938, el “Gran Premio del Sur”, que fue más allá estableciendo la obligatoriedad del techo metálico (véase cuadro 3, p. 104)²⁵. La nueva categoría terminó de definirse en 1939, cuando el ACA dividió el título de campeón argentino en tres títulos: Campeón de pista, Campeón de velocidad y Campeón de carretera.

²³ Los automóviles se clasificaban en autos de “turismo” destinados al uso particular, y autos de “grand sport” o de carrera. El “Reglamento General de tráfico en los caminos nacionales” fue aprobado por decreto N° 75840 del Poder Ejecutivo el 29 de enero de 1936. A partir de allí se inició una trabajosa y en parte frustrada negociación con las provincias para firmar con ellas convenios para su aplicación en los caminos no pertenecientes a la red troncal. Véase *Memoria de la DNV 1936*, p. 32-34.

²⁴ Véase *Ibid.*, p. 63. A pesar de ello, en una nota de marzo de 1941 la Dirección Nacional de Vialidad pedía al Ministerio de Obras Públicas la unificación de criterios en lo relativo a las competencias deportivas en carreteras, puesto que se habían acordado autorizaciones a pruebas que tenían como condición el cierre de las rutas a su circulación normal. Se reiteraba además el criterio de la Dirección Nacional de Vialidad opuesto a las pruebas de velocidad, que sustraían los caminos al uso colectivo y generaban accidentes. Véase *Memoria de la DNV 1941*, p. 35.

²⁵ El trazado del Gran Premio del Sur tuvo que modificarse frente a la prohibición de la Dirección Nacional de Vialidad de utilizar como parte del recorrido la ruta 9. Véase *Memoria de la DNV 1938*, p. 39.

En 1939 el Gran Premio se corrió nuevamente hacia Chile, con un trazado similar al de 1936. En 1940, unió Buenos Aires y Lima (9445 km) como parte del proyecto panamericanista del que el vicepresidente del club, Carlos P. Anesi, era ferviente impulsor²⁶ (véase cuadro 3, p. 104). Las carreras quedaron suspendidas en los años siguientes a causa de la Segunda Guerra Mundial y se reanudaron en 1947. En 1948 el ACA organizó el Gran Premio Internacional Buenos Aires-Caracas. Pese a que había planes de realizar una carrera que llegara hasta Estados Unidos, esta fue la última de las grandes carreras²⁷. El final de estas competencias coincidió con el del impulso del proyecto de la carretera panamericana, que perdió gran parte de su trascendencia frente a los avances de la comunicación aérea²⁸.

El Turismo Carretera se convirtió a fines de los años treinta y durante los años cuarenta y cincuenta en la categoría de automovilismo más popular en la Argentina. El Gran Premio del ACA era el evento más importante del campeonato de carretera, seguido en importancia por las “Mil Millas” una carrera organizada por el Avellaneda Automóvil Club desde 1937²⁹.

Cuadro 3: Los grandes premios del ACA

²⁶ Véase Anesi, Carlos P., *La carretera Panamericana. Su inauguración en el 9º cincuentenario del descubrimiento de América. 1492-12 de Octubre- 1942. “El Gran Premio de las Américas”*, Buenos Aires, 1938. Véase también al respecto, capítulo 5.

²⁷ Para poner nuevamente en marcha al automovilismo tras el fin de la guerra, el ACA contrató a una serie de pilotos europeos que participaron de carreras en circuitos en Mar del Plata y Rosario, así como del Gran Premio Internacional a Chile en 1947. Véase “Memoria y Balance 1947-1947”, *Automovilismo*, N° 341, febrero de 1948, p. 38.

²⁸ Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., p. 127.. También coincidió con una la intervención del gobierno peronista en el ACA (no oficializada, en tanto no hubo discontinuidad de las autoridades del club) en 1948. La revista del club se interrumpió en 1948 y las carreras comenzaron a llevar nombres alusivos al peronismo (Gran Premio Argentino de Carretera “Reelección”, 1951, por ejemplo).

²⁹ Al decir de los aficionados, las Mil Millas eran la “revancha” del Gran Premio (Véase por ejemplo, el sitio en tributo a J. M. Fangio <http://www.jmfangio.org/c193909mmillas.htm> -fecha de consulta 15 de diciembre de 2007). La edición de 1938 fue prohibida por la Dirección Nacional de Vialidad “porque la prueba no constituía un raid turístico porque hubiera determinado la interrupción del tránsito en una ruta intensamente transitada y porque las autoridades no se ajustaban a lo que señala el reglamento de tránsito con respecto a responsabilidades por los daños que pudiera producirse”. Véase *Memoria DNV 1938*, p. 39.

Carrera/ año	pilotos (inicio)	pilotos clasificados	extensión	itinerario
Gran premio Nacional 1924	25	11	1500 km	Buenos Aires - Rosario-Córdoba-Rosario-Buenos Aires
Gran premio Internacional 1935	54	16	4.386 km	Buenos Aires-Uspallata-Santiago de Chile-Temuco-Pino Hachado-Bahía Blanca-Buenos Aires
Gran premio Internacional "Virginio F. Grego" 1936	113	26	6.865 km	Buenos Aires - Córdoba- Mendoza - Santiago de Chile- Temuco-Neuquén-Bariloche-Comodoro Rivadavia - Bahía Blanca - Buenos Aires
Gran premio Argentino 1937	72	19	6894 km	Buenos Aires-Santa Fe-Corrientes-Resistencia-Jujuy- Tucumán-La Rioja- Mendoza- Bahía Blanca-La Plata
Gran Premio Del Sur 1938	54	18	6224,5 km	Buenos Aires- Gral. Roca - Esquel -Río Gallegos-Comodoro Rivadavia-Bahía Blanca- La Plata
Gran Premio Internacional 1939	69		7300 km	Buenos Aires-Mendoza-Santiago de Chile-Viña del Mar-Temuco-Neuquén-Bariloche-Esquel-Viedma-Tandil-La Plata
Gran Premio de la América del Sur 1940	92		9445 km	Buenos Aires-Tucumán-Jujuy-La Quiaca - Potosí- La Paz-Arequipa- Nazca - Lima (y retorno por el mismo camino a Buenos Aires)
Gran Premio Internacional 1947	98		5400 km	Buenos Aires - Mendoza-Santiago de Chile - La Serena-Copiapó - Tucumán -Resistencia-Santa Fe-Luján
Gran Premio Internacional Buenos Aires-Caracas 1948	138		15.000 km	1º parte: Buenos Aires - Santa Fe- Córdoba-Santiago del Estero-Tucumán- Salta -La Quiaca-Potosí - La Paz - Lima-Guayaquil-Quito-Cali-Bogotá-Caracas 2º Parte: Lima-Tacna-La Serena - Santiago de Chile -Mendoza - Córdoba - Santa Fe-Buenos Aires

3. La función "pública" de las carreras en carretera

Los Grandes Premios ofrecen la oportunidad de contemplar una serie de cuestiones en torno al desarrollo material y simbólico del sistema de carreteras, la integración nacional y la consolidación de una constelación de nuevas prácticas y sentidos culturales en torno al automóvil, el camino y el viaje³⁰.

³⁰ Véase Ballent, "Kilómetro Cero...", op.cit., pp. 119-127.

La organización de la carrera y la carrera en sí imponían un conjunto de operaciones sobre el espacio físico del camino y sus alrededores, que lo apropiaban y lo construían como territorio (esto es, como un espacio normalizado y atravesado por el poder) y como lo que los geógrafos llaman un “lugar” (espacio practicado y representado)³¹. El relevamiento, las mediciones de distancias y alturas relativas, el amojonamiento, el levantamiento de planos y la señalización del recorrido de la carrera, “fijaban” un camino³². La propia escritura del plano fundaba en cierto sentido el camino, estabilizando un trazado que en muchos tramos podía ser desde el punto de vista material poco más que una huella, defendiéndolo frente a otros potenciales o reales trazados alternativos³³. También las señales, intervenciones materiales sobre el terreno que establecían un límite, contribuían a construir al camino como entidad, separándolo visualmente del campo que lo circundaba (recordemos que se trataba todavía en muchos casos de caminos de tierra con escasas alcantarillas o desagües, cruzados por tranqueras y guardaganados, con lo que esa separación no resultaba en modo alguno evidente por sí misma)³⁴. La producción del espacio del camino se completaba con una serie de intervenciones destinadas a acondicionarlo materialmente para la circulación de los vehículos: alisado, aterraplenado, eliminación o arreglo de pantanos, mejoras en los

³¹ Véase Bailly, Antoine, Ferras, Robert y Pumain, Denise. *Encyclopédie de Géographie*, Económica, París, 1996.

³² Véase por ejemplo “El camino de Buenos Aires a Córdoba”, *Revista del ACA*, N° 64, febrero de 1924, p. 31.

³³ Los mapas -como sostiene Carla Lois- cargan con imaginarios territoriales (que en nuestro caso convierten senderos y caminos de distinto tipo en una única “carretera”), pero eso queda velado por “asunciones epistemológicas internalizadas en el sentido común”, que hacen que el mapa se imponga “como un saber técnico, neutral, vacío de intencionalidades...”. Véase Lois, Carla, “De desierto ignoto a territorio representado. Cartografía, Estado y Territorio en el Gran Chaco argentino (1966-1916)”, *Cuadernos de Territorio*, N° 10, Instituto de Geografía, FFyL, UBA, Buenos Aires, 2002, p.10. Así, por ejemplo, en la descripción del recorrido de la etapa entre Neuquén y Bariloche, en el Gran Premio de 1936, se advertía a los corredores y a los potenciales turistas (el discurso funciona en este doble registro) sobre la existencia de múltiples sendas, todas conduciendo al mismo lugar, una indefinición que la carrera, junto a las obras de la Dirección Nacional de Vialidad que tomaron impulso entre 1936 y 1938, debe haber contribuido a estabilizar; Véase “Las etapas patagónicas del Gran Premio Internacional Virginio F. Grego”, *Automovilismo*, N° 195, enero de 1936, s/n.

³⁴ La Patagonia era todavía en 1936, según el ACA, “la tierra de los guardaganados”, ya que los caminos cruzaban las estancias. Véase por ejemplo, “Las etapas patagónicas ...”, *Automovilismo*, op.cit.

vados de ríos y arroyos, etc. El relevamiento, señalamiento y arreglo de los caminos tenía lugar con independencia de las carreras, encarado por gobiernos locales y provinciales, por consorcios de vecinos, por el ACA, por la Dirección General de Puentes y Caminos y, luego de 1933, por la Dirección Nacional de Vialidad, pero las carreras eran un motivo poderoso para que se iniciaran, aceleraran o completaran obras. Como parte de la organización de los Grandes Premios, entre 1924 y 1933, el ACA gestionó, en general con éxito, el arreglo de los caminos involucrados en el recorrido por parte de los gobiernos provinciales y locales, mientras el club se ocupaba del señalamiento.

Desde 1933 los Grandes Premios contaron con el apoyo de la Dirección Nacional de Vialidad, de cuyo directorio –recordemos- formaba parte el ACA: así, por ejemplo, cuadrillas de la Dirección mejoraron y repararon tramos del recorrido del Gran Premio del Sur de 1938 antes de la carrera³⁵. En contrapartida al apoyo que recibían de la Dirección Nacional de Vialidad, las carreras en carretera de los años treinta sirvieron explícitamente como propaganda de las obras de la Dirección³⁶. En los relatos de diarios y revistas se destacaban las labores de reparación de las cuadrillas y máquinas de vialidad y se describían y alababan los nuevos caminos “firmes” construidos por la Dirección Nacional de Vialidad que permitían desarrollar grandes velocidades³⁷.

Como dijimos, durante los años veinte el ACA, en consonancia con la asunción de un perfil público más claro de militancia activa en favor de la vialidad, comenzó a

³⁵ Véase por ejemplo, “Presúmesese que hoy habrá de correrse a velocidad elevada”, *La Nación*, 14 de marzo de 1938, p.12

³⁶ Como han señalado Anahí Ballent y Adrián Gorelik, la obra pública permitía a los conservadores en el poder “presentarse como eficaces administradores empeñados en una tarea amplia y patriótica, que buscaba el bien común”. Los caminos eran obras públicas particularmente útiles para ello, porque aparecían, para un amplio espectro político, como “un símbolo de la voluntad de desarrollo económico nacional”; y una forma de alcanzar la homogeneidad territorial, modernizando al Interior y “argentinizando” a Buenos Aires. Véase Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián. “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. 2002, pp. 145-157.

³⁷ Véase por ejemplo, “Presúmesese que hoy ...”, *La Nación*, op.cit..

plantear a las carreras, especialmente a las carreras en carretera, como a eventos de propaganda vial. Tenían un doble objetivo: de un lado, generar conciencia vial entre los vecinos y las autoridades, llamando la atención sobre la importancia de los caminos para el progreso nacional, denunciando sus deficiencias y estimulando su mantenimiento, impulsando la obra pública, etc.; del otro, buscaban alentar a los automovilistas a utilizar los caminos con fines recreativos. Así, por ejemplo, junto al Gran Premio de 1924, largó también rumbo a Córdoba la “Semana del Automóvil”, una caravana de vehículos que realizaron una excursión de turismo sobre el mismo camino que los competidores³⁸.

Se sostenía que las carreras promovían el turismo en automóvil al mostrar que los viajes por las carreteras argentinas (aún a altas velocidades) eran posibles; desde 1937, el Turismo Carretera enfatizaba aún más este argumento, al utilizar vehículos supuestamente iguales a los que los automovilistas particulares poseían. Al trazar un balance del Gran Premio de 1938, *La Nación* acordaba en lo fundamental con esta interpretación, que como dijimos estaba detrás de las reglamentaciones a las carreras en carretera dictadas por la Dirección Nacional de Vialidad en 1937: “El ACA, (...) ha hecho bien al país con esta carrera. Fomentará el turismo al difundir el conocimiento de rutas llamadas a convertirse en las más atractivas de lo futuro, por la variedad de sus matices y su extensión y porque serán de descubrimiento para la gran cantidad de conductores que todavía no las recorrieron. La carrera tenía como objetivo esencial demostrar que los automóviles de paseo pueden viajar con promedios altos hasta en los más alejados caminos patagónicos, sin dificultad sería que se les oponga y esa finalidad se ha conseguido ampliamente.”³⁹

³⁸ Véase editorial “El Gran Premio de 1924. La semana del automóvil”, *Revista del ACA*, N° 64, febrero de 1924, p.15.

³⁹ Véase “Ha sido cumplida cabalmente la finalidad primordial”, *La Nación*, 21 de marzo de 1938, p. 10.

Es muy difícil saber si efectivamente las carreras en carretera promovían el excursionismo y el turismo en automóvil, impulsado en los años treinta por la difusión del automóvil y la mejora de los caminos, pero seguramente colaboraron en la construcción de imágenes de las prácticas recreativas deseables en automóvil. Promovían un modelo de viaje recreativo que ponía el énfasis en el camino; en el que el objetivo era el propio desplazamiento; no un turismo de destinos, sino de movimiento. Las carreras en carretera - como ha mostrado Ballent - además colaboraron en la construcción de un imaginario del camino en los años veinte y treinta, a partir sobre todo de su difusión mediática⁴⁰. Este era mismo modelo que el ACA difundía en la entreguerra a partir de la realización de otras prácticas recreativas, como las de excursiones “en caravana”, o la publicación de innumerables relatos de “raids” automovilísticos, que planteaban a los obstáculos del camino como el ingrediente principal de la “aventura”⁴¹.

Las carreras también participaron de la integración simbólica del territorio nacional. El disfrute de la carrera por parte del público desde sus casas, aguardando a la vera del camino o en la línea de llegada, implicaba un ejercicio de la imaginación: la reconstrucción mental del recorrido y las posiciones relativas de los corredores con la información discontinua de la radio⁴². Durante las grandes carreras, el país quedaba

⁴⁰ Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., p.109.

⁴¹ En estas excursiones (a Mar del Plata en 1925, por ejemplo) los automovilistas partían todos juntos del Congreso Nacional, y marchaban de manera ordenada siguiendo las instrucciones del “capitán de ruta”, procurando mantener su puesto en la caravana y una velocidad regular. En 1928 el ACA inclusive instituyó un concurso de turismo, una competencia en la que se premiaba a quienes participaran de la mayor cantidad de excursiones y lo hicieran siguiendo las reglas. Véase “El éxito mas completo coronó la excursión del ACA a Mar del Plata”, *Revista del ACA*, N° 75, enero de 1925, pp. 25-28; “El ACA organizará excursiones periódicas con premios especiales”, *Revista del ACA*, N° 117, julio de 1928, s/n.

⁴² Hasta que a mediados de los años treinta los hermanos Luis Elías y Manuel Sojit implementaron el avión que seguía la competencia y daba partes en vivo, la información que transmitía la radio se basaba en informes de los puestos de control; “... desde que los coches entraron a Río Negro, la información de las personas encargadas por los organizadores para transmitir noticias al palco, dio la sensación plena de la lucha, pues ya fue posible seguir imaginativamente a los punteros y apreciar la intensidad creciente del final de la etapa”. La información completa se construía después de finalizada la etapa, con las declaraciones de los corredores. Véase “Rissatti ganó la primera etapa del Gran Premio del Sur”, *La Nación*, 12 de marzo de 1938, p. 12. Sobre las transmisiones de las carreras por radio, véase también

instalado en una especie de “simultaneidad temporal”; el público que seguía las crónicas por la radio o la prensa conocía lugares antes desconocidos y se “acercaba idealmente a espacios distantes”⁴³. Del mismo modo sucedía con el territorio latinoamericano construido por los Grandes Premios Internacionales; estas carreras en las que participaban corredores uruguayos, chilenos, peruanos, etc. y que unieron por carretera dos o más países contribuyeron además - como han señalado Boggie, Escudero, Jaenisch y Lacoste- a popularizar los valores de la integración latinoamericana, al generar vínculos efectivos entre clubes y entre pilotos, promover la colaboración entre los gobiernos de los distintos países y poner en circulación entre sus poblaciones ideas de solidaridad y hermandad latinoamericana (por ejemplo a través de difusión de estereotipos positivos sobre los deportistas latinoamericanos)⁴⁴.

Por otra parte, las carreras, como otros deportes muy populares en la época, contribuían a la construcción de la identidad nacional en otro sentido, ya que la popularidad de los “volantes” rebasaba pronto los límites provinciales y los pilotos aparecían como la encarnación de ciertas virtudes nacionales. Archetti ha sostenido que, en el caso del fútbol, en la entreguerra emerge la idea de que existe un estilo deportivo nacional, diferente del europeo y en cierto sentido más valioso⁴⁵. Algo similar sucede en el caso del automovilismo en esos años: en las crónicas el piloto nacional se describe exaltando su inventiva, su temple y su temeridad. Si en las carreras europeas parecen

Merkin, Marta, Panno, Juan José, Tijman, Graciela, Ulanovski, Carlos, *Días de radio (1920-1952)*, Emecé, Buenos Aires, 2004.

⁴³ Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., p. 122.

⁴⁴ Por ejemplo, la prensa de los países involucrados en las competencias resaltaba habitualmente los gestos de solidaridad entre los corredores en las carreras en caso de accidentes o desperfectos, y los pilotos eran objeto de agasajos populares en los países de los que procedían los pilotos a los que habían asistido en esos trances. Así sucedió, por ejemplo con el piloto argentino Barceló, ovacionado en Nazca en 1940 por haber ayudado al corredor local Huasaquiche. Véase Boggie, Alicia, Escudero, Eliana, Jaenisch, Eduardo y Lacoste, Pablo, “Redes humanas y organizacionales en los procesos de integración regional: los Grandes Premios Internacionales en el sur de América y el papel de los actores no estatales (1935-1965)”, *Revista Universum*, N° 15, Universidad de Talca, Chile, 2000, pp. 129 y 140. Es necesario recordar sin embargo que la gran mayoría de los pilotos que participaron de esos grandes premios internacionales entre 1935 y 1948 eran argentinos, y que fueron organizados y fiscalizados por el ACA, con una colaboración de los clubes de automovilistas locales

⁴⁵ Véase Archetti, *El potrero, la pista...*, op.cit., p.27

enfrentarse las máquinas (y detrás de ellas los diseñadores y productores de automóviles), en las carreras locales en carretera se enfrentan los hombres, que ganan gracias al valor, las maniobras arriesgadas y el ingenio criollo⁴⁶. Sus valores se identifican con los de las regiones de las que provienen, donde las dificultades templan el carácter de estos “pioneros”. Refiriéndose al Gran Premio de 1937 dice *La Nación*: “la nueva [camada de pilotos] es generación de la campaña, ruda y vigorosa —hecha a las penurias de las huellas profundas, de los pantanos, de las asperezas de los caminos secos no conservados, como a los más lisos, en que las obras de arte o el pavimento permiten acelerar sin miedo...”⁴⁷.

Finalmente, ciertas características de las grandes carreras en carretera fomentaban la identificación entre el público y los corredores y alimentaban la popularidad de las carreras y, por extensión, del ACA (en un contexto de creciente consumo y aceptación de los automóviles)⁴⁸. En la entreguerra estas competencias tenían un carácter relativamente “abierto”, admitían corredores de orígenes modestos y sin grandes espónsores, que podían y, desde 1937, debían, participar con automóviles similares (en apariencia) a los de los automovilistas comunes. Estos corredores que llegaban a las competencias en muchos casos gracias al apoyo material de buena parte de su comunidad de origen, recorrían un camino de ascenso (y de creciente

⁴⁶ Así, por ejemplo, en el Gran Premio de 1936, Daniel Musso reparó su tanque de nafta perforado con un trozo de tela, lo que le permitió terminar la etapa. Véase “Tras ruda lucha con Musso ganó Vásquez la segunda etapa del GP”, *La Nación*, 18 de febrero de 1936, p. 9.

⁴⁷ “Valores que surgen pujantes y viejos prestigios mantenidos”, *La Nación*, 7 de agosto de 1937, p. 9.

⁴⁸ En los años veinte, pero sobre todo en los años treinta, corrían pilotos que representaban a las variadas regiones del país, que provenían muchos de ellos de pueblos pequeños, lo que generaba la visibilidad nacional de las localidades como “cuna” de algún famoso “as” y fomentaba la identificación de las localidades con sus corredores. Esto era efecto no solo de la creciente popularidad del deporte automovilístico, sino también de los mayores costos implicados por carreras muy duras y que duraban varios días; como apunta Archetti, para poder superar el circuito local de carreras, los pilotos requerían de la ayuda económica de sus pueblos de origen para la preparación del auto y los costos del viaje del piloto, copiloto y los mecánicos que los asistían. Había entonces una idea de “empresa común, familiar y local”, y un triunfo del volante local era un triunfo del pueblo. Véase Archetti, *El potrero, la pista...*, op.cit., p. 77.

profesionalización) a través de una jerarquía de carreras locales y regionales, hasta llegar a participar de los Grandes Premios o de las “Mil Millas”.

4. Carreras en carretera *versus* carreras en pista. El TCA y el automovilismo

Las carreras en carreteras resultaban enormemente peligrosas y los accidentes graves o fatales eran moneda corriente. La mayor parte de los autos que participaban de estas carreras hasta mediados de los años veinte, y una buena parte de ellos hasta 1937, eran autos abiertos, lo que hacía frecuente la muerte de conductores y mecánicos que salían despedidos del vehículo ante alguna maniobra brusca; ese fue el caso de París Giannini y su acompañante Dino Papini que perdieron la vida en el Gran Premio de 1926. También volvía más peligrosos los vuelcos, que eran muy comunes en vehículos todavía bastante inestables, que circulaban a grandes velocidades por caminos que, según las crónicas, distaban mucho de ser lisos. El público, por su parte, causaba muchas veces accidentes, intencionalmente o no: personas o vehículos que cruzaban el camino en plena carrera, fogatas al costado de la ruta que distraían a los pilotos, etc.⁴⁹. A la vez, los espectadores eran también víctimas frecuentes ya que no existían medidas de seguridad realmente efectivas que los protegieran en caso de despiste de los vehículos. Así, en abril de 1925 en una carrera del club Audax Córdoba en el circuito La Tablada, Eduardo Luro y su copiloto, Roberto Fígoli, perdieron la vida al estrellarse contra un árbol; algunos restos del vehículo impactaron contra el público, hiriendo a

⁴⁹ En el Gran Premio de 1935 el corredor Roberto Lozano se encandiló con una fogata que habían encendido unos espectadores junto al camino y chocó contra un montículo de tierra. Las fogatas eran parte de la prácticas habituales del público: los aficionados se apostaban en alguna sección de la ruta que les atraía particularmente encender fuego para calentarse, calentar agua para tomar mate o hacer un asado, mientras esperaban a veces largas horas a que pasar un vehículo. Véase “Un buen porcentaje de victorias tiene Roberto A. Lozano en su breve campaña deportiva”, *El Gráfico*, N° 823, 20 de abril de 1935, p.15

varios espectadores y provocándole la muerte a uno de ellos, Rosa D'Angelo⁵⁰. Recién a principios de los años treinta se comenzó a implementar en los Grandes Premios un alambrado para contener al público en el área de llegada de los corredores y evitar que la gente, en su entusiasmo, invadiera la pista para saludar al ganador y fuera atropellada por los demás automóviles que seguían arribando, pero siguió siendo imposible controlar todo el recorrido⁵¹.

El riesgo era uno de los atractivos principales, para pilotos y público. En las crónicas de las carreras en la prensa los accidentes aparecen narrados como avatares de una gesta heroica: la carrera es una batalla en la que el piloto muestra su valor, y nada mejor, parece, que morir peleando: "Los caminos habían llegado a ser sus amigos, sus confidentes. Uno de ellos se quedó con su último secreto, el de su muerte (...) cuando la había vencido en innumerables ocasiones, en Arrecifes, se le tendió la emboscada definitiva. Hacia ella Paris Giannini habrá ido con su sonrisa bonachona, hecha un poco de coraje y buena intención (...) si le hubieran dejado hablar nos habría dicho que no nos afligiéramos, porque cayó abrazando a su amigo, el camino."⁵² La muerte del piloto era lamentada y atribuida a la "fatalidad" (en lugar de verla como consecuencia casi necesaria de las características de la práctica deportiva); pero también hasta cierto punto era celebrada, ya que ella actualizaba un potencial (la posibilidad de la muerte) que formaba parte inseparable de la emoción del deporte. Mantener esta atracción, el carácter de "epopeya" de la carrera, llevó, nos parece, a cambiar los recorridos de los Grandes Premios a partir de 1933 y a incrementar notablemente la distancia recorrida cuando las obras realizadas en el camino a Córdoba lo volvieron un tramo relativamente seguro para los automovilistas, sumando así el atractivo de la novedad y de la dificultad

⁵⁰ Véase Frascara, Félix D., "Deportistas malogrados por la fatalidad", *El Gráfico*, N° 787, 11 de agosto de 1934, p. 13.

⁵¹ El Gran Premio de 1936 ya implementó este tipo de medidas de seguridad. Véase "En medio de un delirio popular llegó el vencedor a La Plata", *El Gráfico*, N° 869, 7 de marzo de 1936, 54 y 55.

⁵² Véase Frascara, "Deportistas malogrados por la fatalidad", *El Gráfico*, op.cit., p. 13.

de la enorme duración y distancia. Esta afición al peligro entraba, sin embargo, en tensión con la pretensión de los organizadores, de la prensa deportiva y de la propia Dirección Nacional de Vialidad de presentar al automovilismo como una forma de hacer conocer las rutas y estimular a los automovilistas particulares a recorrerlas.

Ya desde 1920 el TCA comenzó a diferenciarse de la pasión por el riesgo que predominaba en el mundo del deporte automovilístico. En tanto se trataba de una institución cuya razón de ser giraba en torno del bien público, la participación del TCA en el automovilismo apareció mucho menos vinculada a la función recreativa o deportiva: las carreras se justificaban centralmente por su capacidad de contribuir al progreso y al bien general. La preocupación por los accidentes fue ganando importancia para TCA y se entroncaría con una crítica aún más profunda a las carreras en carretera. Hasta 1921, el TCA había organizado algunas carreras en carretera (en el circuito Miramar-Ballenera-Mar del Plata en 1908 y 1909) y apoyado la realización de otras competencias en el interior del país⁵³. Pero desde comienzos de 1922 el club se opuso cada vez más abiertamente a las carreras de velocidad en carreteras.

Las carreras de automóviles –sostenían entonces los dirigentes del TCA– se justificaban solamente en los países productores de automóviles, donde los fabricantes las realizaban para “conocer prácticamente el resultado de sus máquinas”. En la Argentina no sólo no tenían finalidad útil, sino que, dado el desastroso estado de los caminos, eran demasiado peligrosas y las carreras por diversión, debían hacerse

⁵³ EL TCA, instituyó medallas para los ganadores en las carreras de 9 de Julio-Paso - 9 de julio; Rafaela-San Francisco-Rafaela en 1919 (véase Memoria del Ejercicio 1918-1919, *Revista del TCA*, N° 127, noviembre de 1919, p. 303) y en carreras en Mar del Plata y Córdoba en 1920 (véase Memoria del Ejercicio 1919-1920, *Revista del TCA*, N° 129, noviembre de 1920, p. 3603). Posteriormente este apoyo inicial a las carreras en carretera fue justificado argumentando que en ese tiempo el tráfico era mucho menor, que las velocidades eran menores, y que era necesario probar que el automóvil, una máquina desconocida, se adaptaba a nuestros caminos; todos elementos que a juicio del TCA ya no justificaban las carreras avanzados los años veinte. En 1933, directamente se lo consideró un error: el TCA había apoyado inicialmente el automovilismo porque había supuesto que era posible correr en nuestros caminos; reconociendo su error, a vistas de los peligros que el estado de los caminos traían a estas competencias, les había retirado su apoyo. Véase “No se otorgarán permisos en la Provincia de Buenos Aires para carreras de automóviles, motocicletas y bicicletas”, *Revista del TCA*, N° 288, mayo de 1933, p. 151.

solamente en circuitos cerrados⁵⁴. En alusión directa al Gran Premio, concluían que solo cuando se construyeran buenos caminos podrían planearse grandes raids, criticando a los dirigentes de los clubes deportivos que “planean las carreras desde sus escritorios sobre un plano, sin consultar para nada la pobre opinión de los que tienen que arriesgar el pescuezo”⁵⁵.

Tras la muerte de Eduardo Luro y de su copiloto, en 1925, el TCA afirmaba: “El automóvil debe ser, por sobre todas las cosas, un elemento de transporte seguro. La obtención, completamente artificial y extemporánea, de velocidades que no responden a fin práctico alguno, no es automovilismo ni es deporte; es, sencillamente, suicidio público, cuando no demostración de desprecio por la vida y los intereses de los demás”⁵⁶. Una nota editorial de abril de 1933, después de la muerte de Domingo Bucci, volvía a considerar a las carreras en las deficientes carreteras existentes como un suicidio, responsabilizando directamente a las autoridades que “oficializan el suicidio con su presencia”⁵⁷.

La valoración negativa que el TCA hacía del automovilismo en carreteras no cambió con la implementación de las regulaciones de la Dirección Nacional de Vialidad, la mejora de las condiciones de los caminos y la construcción de la red nacional de caminos: así, en 1940, la condena de las carreras en carretera era todavía más enfática y la lista de objeciones, interminable: las carreras no eran justas deportivas, sino pujas entre los fabricantes de automóviles por instalar la supremacía de sus marcas; los corredores arriesgaban su vida y la del público buscando los premios en dinero, o persiguiendo la “ilusión de convertirse en héroes”, aunque en todo caso solo probaban

⁵⁴ Esa misma opinión había expresado en *La Nación* Pedro Fiore, un periodista deportivo especializado en automovilismo y miembro influyente del ACA. Véase Fiore, “Un elogio de los ‘volantes’ argentinos...”, *La Nación*, op.cit..

⁵⁵ Véase “Las carreras de automóviles en la Argentina”, *Revista del TCA*, N° 154, febrero de 1922, p. 4336

⁵⁶ Véase “Las carreras de automóviles en carreteras”, *Revista del TCA*, N° 194, junio de 1925, p. 6357.

⁵⁷ Véase “Suicidios oficializados”, *Revista TCA*, N° 287, abril de 1933, p.1.

tener un temple y una resistencia física que mejor valdrían aplicados a otras actividades; las máquinas que corrían tenían tantas modificaciones que no se parecían a los modelos en venta al público en general: “ningún particular está en condiciones, con una [máquina] similar, de repetir la hazaña ni siquiera aproximadamente y por ello quienes pretenden hacerlo tentados por la publicidad de los resultados de las carreras, se exponen a fatales accidentes”. Finalmente, las carreras ni siquiera beneficiaban al progreso de la vialidad o del turismo; por el contrario, resultaban perjudiciales, ya que durante su realización, “las rutas utilizadas están prácticamente sustraídas al usufructo del público y del transporte en general (...) para quien está dedicada tanta obra vial hecha y en ejecución”⁵⁸.

Esta mirada crítica sobre el deporte no careció de ambigüedades; así, muy esporádicamente, desde mediados de los años treinta aparecieron algunas crónicas de carreras donde el TCA asimilaba el deporte al heroísmo guerrero, en sintonía con el discurso imperante en general en la prensa deportiva: por ejemplo, en 1939 en una nota referida a la muerte en carrera del corredor Osvaldo Medica, la revista sostenía “... no en vano se dice del deporte que es un culto (...) que demanda de sus fieles una suma de devoción a prueba de todas las contingencias. Y así por cada hombre que cae en la ruta surgen varios dispuestos a ocupar su puesto, en un alarde magnífico de valor personal que estimula nuestra fe en la reciedumbre de las cifras que integran la nacionalidad”⁵⁹.

Mientras criticaba las carreras en carretera, el TCA inició a mediados de 1925 estudios técnicos y financieros para la construcción de un autódromo en la ciudad de Buenos Aires, en el Parque “Tres de Febrero”, sobre la base de un proyecto del ingeniero Juan A. Briano. El autódromo, sostenían, evitaría los innumerables accidentes

⁵⁸ Véase “La inutilidad de las carreras de automóviles en caminos públicos”, *Turismo*, N° 369-70, febrero-marzo de 1940, s/n.

⁵⁹ Véase “Noticiero automotor”, *Turismo*, N° 360, mayo de 1939, p.31. Desde 1936 la revista del club publicaba regularmente noticias del deporte mecánico.

producto de las carreras en calles y caminos públicos, crearía un atractivo para la ciudad y afectaría poco al bosque, sin perturbar prácticamente la circulación. Parte de la prensa se opuso: el diario *La Nación* consideró que el proyecto atentaba contra los intereses generales del municipio, al desnaturalizar un parque que debía ser ampliado y mejorado y al entorpecer la práctica social del paseo en carruaje por el bosque. El Concejo Deliberante, por su parte, lo rechazó fundándose en los ejemplos europeos en los que los autódromos se encontraban a varios kilómetros de las ciudades⁶⁰.

El primer autódromo de la Argentina fue finalmente construido en la localidad de San Martín e inaugurado en 1927. Su pista, de tierra apisonada, fue acertadamente criticada por el TCA, ya que en pocos meses se deterioró y dejó de ser utilizada ese mismo año. En 1932 se iniciaron obras de reparación y se lo reinauguró, pero la pista continuaba siendo de tierra, lo que ponía freno a las velocidades alcanzables y hacía menos atractivas las carreras.

El alejamiento del TCA del mundo del deporte automovilístico tuvo además otro capítulo: en septiembre de 1931 se negó a formar parte de una Federación Automovilística Argentina propuesta por la Asociación Automovilística Argentina para “dar al automovilismo nacional una dirección adecuada y realmente eficaz; colocando a las entidades constituyentes en pie de igualdad.”⁶¹ La negativa del TCA se basó en que el proyecto de programa de la Federación era demasiado amplio, ya que se le encomendaba la dirección general de “todo lo relativo a la organización y desarrollo del

⁶⁰ Véase editorial “Construcción de un autódromo en el parque 3 de febrero”, *Revista del TCA*, N° 200, diciembre de 1925, pp. 6627-6629..

⁶¹ Carecemos de datos precisos sobre la Asociación Automovilística Argentina, ya que no tenía un órgano de prensa, ni han sobrevivido sus archivos. Sabemos que ya estaba activa para 1927, que existió por lo menos hasta 1933 y que en los años veinte organizaba carreras y algunas excursiones en automóvil a los alrededores de la ciudad. Podemos conjeturar que la combinación de la crisis económica (que trajo problemas de cuotas impagas y pérdida de socios a los clubes hasta 1935) y la competencia del ACA, que controlaba cada vez más el deporte automovilístico, era un club muy grande y sumamente popular y cada vez más influyente, y ofrecía servicios gratuitos y descuentos a sus socios, puede haber determinado la disolución de la entidad en los primeros años de la década del treinta. En ese marco nos parece que la propuesta de crear la Federación en 1931 era un intento por moderar el dominio que el ACA había ganado sobre el automovilismo local al ser el único club reconocido por la Federación Internacional de Automóvil Clubs.

automovilismo y del turismo”, inclusive la organización de congresos nacionales e internacionales referidos “al automovilismo, la vialidad y el turismo”. El TCA reaccionó defendiendo su terreno de acción: consideró que se estaba pretendiendo “desconocer todo lo hecho por esta entidad e iniciar actividades similares (...) creando un clima de aparecete anarquía que desprestigia las causas que se pretende sostener”⁶².

La propuesta de crear la Federación fue un intento de acabar con el “poder único” del ACA en el deporte automovilístico, al que ningún club individualmente tenía la capacidad de desafiar. Los términos en que se planteó la invitación a los clubes no dejaban lugar a duda al respecto y el ACA respondió dando pruebas de su capacidad material y de su irrefutable eficacia para organizar las competencias, e indicando que su adhesión a la Federación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos lo investía como único poder deportivo local y le impedía formar parte de una Federación en esos términos⁶³. Sin el apoyo del ACA ni del TCA, la iniciativa fracasó. A cambio, el ACA propuso la incorporación de las demás entidades deportivas a la Comisión Deportiva del ACA, a fin de que participaran de la discusión del Reglamento Deportivo Nacional⁶⁴. En 1931 quedó constituida así la Comisión Deportiva Automovilista, cuyo primer presidente (por el ACA) fue Atilio Liberti y a la que se incorporaron nuevos clubes en 1941. La posición dirigente del ACA quedaría aún más fortalecida con la formación en septiembre de 1941, de la Federación Interamericana de Automóvil Clubs, con sede en Buenos Aires y presidida por Carlos P. Anesi (por entonces presidente del ACA). La Federación Interamericana de Automóvil Clubs se constituía en “autoridad deportiva” del automovilismo interamericano, dictaba un Código Deportivo Interamericano y

⁶² Véase “Constitución de una Federación Argentina de Automovilismo. Antecedentes de la actitud del TCA”, *Revista del TCA*, N° 268, septiembre de 1931, p. 262.

⁶³ Véase “Sobre un proyecto de Federación”, *Automovilismo*, N° 149, julio de 1931, s/n. Las notas de respuesta del ACA a la invitación aportan datos sobre la desproporción entre el poderío del ACA y la debilidad (en tamaño y en recursos) de los demás clubes. En 1929 el ACA organizó 6 carreras, frente a las 15 organizadas por 13 entidades; en 1930 organizó 7, mientras otras 9 entidades organizaron 9 carreras.

⁶⁴ Por supuesto, subordinadas a la autoridad del ACA.

reconocía a cada Automóvil Club Nacional como autoridad deportiva (y responsable de la aplicación del Código) de su respectivo país⁶⁵.

Tardíamente y con mucho menos éxito que el ACA, en 1941 el TCA intentaría cierto re acercamiento al deporte automovilístico, creando una Comisión de Deportes y emprendiendo un programa que apuntaba a crear una nueva “fórmula deportiva”: incluyó la organización en agosto de 1941 de un concurso de “velocidad limitada” entre Buenos Aires y Mendoza y la inauguración en octubre de ese año, de un circuito en San Pedro (provincia de Buenos Aires) para pruebas de destreza en automóvil (carreras de obstáculos, concursos de regularidad y “alerta”)⁶⁶.

5. Palabras finales

Las carreras en carretera eran más que un simple entretenimiento. Formaban parte de una trama cultural más amplia, en la que individuos e instituciones militaban a favor de una moderna “cultura del automóvil”. Colaboró también, como vimos, en las estrategias estatales de legitimación centradas en las obras públicas y de construcción de un territorio y una identidad nacionales.

Por otro lado, la enorme popularidad del automovilismo y el control que el ACA adquirió de la organización de las carreras, fueron una de las claves de su éxito en la entreguerra. Resulta también un elemento a tener en cuenta a la hora de explicar el eclipse de la importancia pública del TCA en la misma época.

Los perfiles diferentes del ACA y del TCA, se tradujeron, como vimos, en acciones divergentes, en modos distintos de conseguir y de administrar recursos, de

⁶⁵ Véase “Estatuto de la Federación Interamericana de Automóvil Clubs”, *Automovilismo*, N° 262, octubre de 1941, s/n.

⁶⁶ Véase editorial “Una nueva etapa en la vida institucional”, *Turismo*, N° 385-386, junio-julio de 1941, p. 3; “El gran torneo automovilístico de San Pedro tuvo un éxito consagradorio para la nueva fórmula deportiva”, *Turismo*, N° 392, enero de 1942, pp. 28-29.

atraer nuevos socios y de construir la legitimidad y el prestigio de las entidades. Creemos que estas diferencias, ancladas en sus orígenes, colaboran en dar respuesta a uno de los interrogantes principales que han guiado esta investigación: ¿por qué, dada la larga y sólida experiencia en materia de vialidad y turismo del TCA, fue el ACA, un club que hasta 1925 prácticamente no tenía intervenciones públicas de relevancia, el club que logró la articulación más exitosa con el Estado en los años treinta? Intentaremos analizar esta cuestión en la segunda parte de la tesis, en la que nos centraremos en las intervenciones públicas de los clubes y en su relación con el Estado.

Parte II

Capítulo 4. La vialidad y el turismo como problemas públicos, 1919-1930

1-Introducción

Hasta ahora hemos estudiado el modo en el que el ACA y el TCA desarrollaron perfiles diferentes: en este capítulo, nos proponemos ahora analizar las intervenciones públicas de los dos clubes. Específicamente, nos centraremos en el estudio de la manera, en que durante el período de gobierno radical (1916-1930), ambas instituciones contribuyeron a dar forma y a poner en escena la vialidad y el fomento del automóvil primero y el turismo, más tarde, como causas públicas. Para lograr este objetivo Los dos clubes se movilizaron para informar a la sociedad y a las autoridades e influir sobre la formación de políticas.

Como ya hemos dicho, Halperín Donghi ha sugerido que en la Argentina de los años veinte, en el marco de una sociedad y una economía complejizadas, eran en muchos casos los intereses particulares los que tomaban la iniciativa y configuraban los problemas públicos que se imponían a la agenda estatal¹. Creemos en ese sentido que las contribuciones del TCA (y de forma secundaria, del ACA) fueron decisivas para configurar a la vialidad y al turismo como problemas públicos y definir los criterios en el marco de los cuales los diagnósticos y el repertorio de soluciones “posibles” fueron pensadas.

El ascenso del radicalismo modificó las formas de vinculación de las elites nuevas y tradicionales con el Estado; junto a otra serie de cambios (ligados al impacto de la Primera Guerra y a las transformaciones económicas y sociales en la Argentina), este nuevo escenario impulsó al TCA primero y al ACA más tarde, a plantear al

¹ Véase Halperín Donghi, Tulio, *Vida y muerte de la república verdadera (1910-1930)*, Vol. IV de la Biblioteca del Pensamiento Argentino, Ariel Historia, Buenos Aires, 2000, pp. 166 a 171.

fomento de la vialidad como un problema público, sistematizando sus ideas. En torno a ese eje se organizó una creciente dimensión pública de estos clubes, que implicó precisar estrategias de movilización de la opinión y reflexionar sobre los roles respectivos del Estado y las asociaciones. Varios factores resultaron decisivos. En primer lugar, hasta la guerra el TCA había concentrado su demanda de caminos en garantizar la recreación de los escasos poseedores de automóviles, a partir de la 1918, en cambio, se dedicaron a impulsar la construcción de una red nacional de caminos de circulación permanente, planteada como clave para el progreso nacional². Esta novedad se vinculaba con la difusión del automotor a partir de la guerra (véase cuadro 1, p. 55) y con las transformaciones técnicas que habían aumentado la autonomía, la velocidad y la versatilidad de los vehículos, y, consecuentemente, acrecentado su importancia económica (a partir, por ejemplo, de su difusión en el ámbito rural)³. A la vez, los progresos de los automotores requerían, en las zonas de mayor tránsito, caminos lisos, lo que significaba que su realización era más onerosa y más compleja desde el punto de vista técnico. Todo esto hacía necesario el concurso técnico y financiero del Estado⁴.

² Véase, por ejemplo, "La Vialidad y los nuevos sistemas de rodados", *Revista del TCA*, N° 3, marzo de 1909, p. 158. Estos discursos del TCA en 1909 eran una (acertada) predicción o una expresión de deseo; vale la pena recordar que incluso en Estados Unidos, solo a partir de 1908, con la introducción del modelo Ford T, el automóvil pudo pasar de ser un entretenimiento de lujo a un medio de transporte para los habitantes de las ciudades, los suburbios y el campo. Véase Mc Shane, Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994, pp. 127-130.

³ Durante la década del veinte los automóviles, tractores y camiones tuvieron una importante difusión en el ámbito rural. Un ejemplo de esto lo brinda el censo de automóviles realizado por primera vez en la provincia de Buenos Aires en 1931. En él, un distrito predominantemente rural como Tres Arroyos tenía un número similar de automotores (3450 automóviles y 2150 camiones) que partidos predominantemente urbanos como La Plata (4970 automóviles y 1420 camiones) o Avellaneda (2030 automóviles y 2660 camiones). Los demás distritos rurales mostraban cifras menores, de entre 1000 y 2500 automóviles en promedio, pero el automóvil era ya una presencia importante y en expansión en toda la Provincia. Véase "Estadística de vehículos automotores en la provincia de Buenos Aires", *Revista del TCA*, N° 262, marzo de 1931, pp. 62-63.

⁴ McShane ha analizado para el caso norteamericano el tipo de desafíos técnicos y políticos que planteaban las transformaciones técnicas y de la difusión del automóvil: los autos requerían caminos cada vez más firmes y suaves para poder aprovechar sus mejoras técnicas en velocidad y confort; esto generaba mayores velocidades y mayor tráfico, lo que a su vez requería de caminos más anchos, y generaba problemas en la circulación y el estacionamiento en las ciudades. Véase Mc Shane, *Down the Asphalt Path...*, op.cit., cap. 8.

En segundo lugar, el TCA comenzó a pensar a los caminos como un factor clave para la fortaleza del país y para su capacidad de progreso futuro: los buenos caminos impulsaban el comercio, la actividad de los profesionales, la producción rural y aún a la recaudación impositiva. La exclusiva dependencia del ferrocarril para movilizar la producción fue pensada cada vez más como una debilidad, no solo por el riesgo de paralización de la exportación que suponían huelgas ferroviarias como las de 1918, sino también porque la existencia de amplias zonas desconectadas de las estaciones ferroviarias, limitaba el aumento de la producción exportable⁵.

Finalmente, la democratización y el cambio de gobierno produjeron una mayor delimitación de espacios y funciones entre Estado y sociedad civil, definición que instaló una diferenciación entre ambos términos, a la vez un acercamiento, en la medida en que los intereses particulares organizados fueron consiguiendo legitimidad como interlocutores del Estado. Este cambio llevó al club a diseñar estrategias de acción pública más explícitas y a sistematizar sus ideas. Por un lado y como sostiene la mayor parte de la bibliografía sobre el gobierno radical, en el contexto de la llegada de Hipólito Yrigoyen al gobierno, la pertenencia al círculo de los notables fue reemplazada por la militancia partidaria a la hora de designar a los funcionarios⁶. En un contexto en el que primaba la política de masas, alejados en buena parte del acceso directo a las políticas estatales y en ausencia de un partido electoralmente poderoso que los representara, los

⁵ La experiencia de la Primera Guerra fue leída también en clave vial: la fortaleza de un país se medía por sus caminos, que en la guerra europea habían sido una variable fundamental para explicar la victoria.

⁶ No solo quienes no eran radicales quedan marginados del acceso a los resortes del poder ejecutivo; también, como señala Ana Virginia Persello, los radicales que no se alineaban con el oficialismo. Esto fue aún más agudo en las provincias, donde se dieron reemplazos de todo el personal burocrático. Véase Persello, Ana Virginia, *El Partido Radical. Gobierno y oposición, 1916-1943*, siglo XXI editores argentina, Buenos Aires, 2004, p 70.

sectores económicamente dominantes buscaron apoyarse en las organizaciones sectoriales para participar en la toma de decisiones sobre las políticas públicas⁷.

Por otro lado, más ampliamente, a lo largo de los años veinte emergió una nueva forma de concebir las relaciones entre el Estado y la sociedad, que consideraba que la sociedad, a través de sus organizaciones, debía formar parte del proceso de toma de decisión de la política estatal⁸. Como sostiene Halperín Donghi, los cambios sociales y económicos habían dado lugar a una sociedad más compleja y menos polarizada, con múltiples intereses sociales y económicos que el Congreso Nacional y los partidos no podían canalizar en su totalidad. Es por esto que estos intereses particulares procuraron instrumentos más eficaces para suscitar un arbitraje favorable del Estado, disputando el favor de la opinión pública⁹. Así, crearon y fortalecieron sus asociaciones y clubes y procuraron posicionarlos como legítimos interlocutores del Estado en representación de un interés sectorial o de una causa pública no sectorial. Es en ese marco que, el ACA, por ejemplo, redefinió su perfil y se convirtió un instrumento de acción pública en defensa del automovilismo y los automovilistas, a partir de la acción de dirigentes ligados al comercio y la industria automotriz.

A la vez, también desde el Estado, especialmente durante el gobierno de Alvear, se desarrolló una actitud favorable al diálogo con las organizaciones que representaban intereses sociales y económicos, lo que las fortaleció como instancias de acción pública¹⁰. Esta búsqueda de modos de articulación con la sociedad civil, implicaba

⁷ Véase Marchese, Silvia, "Estrategias de las organizaciones empresariales para su participación en política", en Falcón, Ricardo (dir), *Nueva Historia Argentina*, tomo VI, Sudamericana, Buenos Aires, 2000, pp. 199-206.

⁸ Así, por ejemplo, Persello encuentra un amplio consenso acerca de la participación de los intereses en el Estado, en la creación de las juntas de producción. Véase Persello, Ana Virginia, "Representación política y burocracia: las juntas reguladoras de la producción, 1930-1943", *Boletín del Instituto Ravignani*, en prensa.

⁹ Véase Halperín Donghi, *Vida y muerte...*, *op. cit.*, pp. 154-166.

¹⁰ Sostiene Halperín Donghi que la etapa iniciada en 1912/1916 es una en la que el Estado ha perdido su capacidad de marcar el rumbo del desarrollo social y la sociedad comienza a imponerle sus demandas y

reconocer a las asociaciones y, a la vez, diferenciarlas del Estado. Este proceso de búsqueda de un diálogo entre asociaciones civiles y Estado, estuvo ligado además al avance de las burocracias técnicas estatales. Ballent, en su estudio sobre el papel de los ingenieros en el Ministerio de Obras Públicas, ha hecho referencia a la construcción de un ideal de una burocracia caracterizada por la “neutralidad” técnica, en tanto opuesta a la “política” (identificada con los partidos y el “electoralismo”)¹¹. Las asociaciones apelaban a una legitimación similar (su experticia producto del conocimiento cotidiano de la problemática en cuestión y su pretendido “apoliticismo”), y, al menos en lo que hace a la política vial, encontraron fácilmente un idioma común con estas burocracias. Este proceso introdujo una mayor diferenciación de esferas y funciones y fortaleció a las asociaciones como instancias de influencia política, impulsándolas a precisar sus estrategias de presión sobre el Estado y de movilización pública.

2. La vialidad como problema público

2.1 La organización del Primer Congreso Nacional de Vialidad: el TCA como articulador de la acción privada

Como vimos, hasta la Primera Guerra Mundial, la acción del TCA en favor de la vialidad tuvo una marcada dimensión práctica, posibilitada por la relación directa y estrecha, sobre todo, con el gobierno de la provincia de Buenos Aires. Como veremos a continuación a partir de la Primera Guerra, este perfil fue reemplazado por una acción más bien orientada al estudio de las cuestiones y a la articulación de consensos en torno

sus ritmos; “la República verdadera, así no lo hubiesen advertido sus promotores, tenía entre sus tareas encontrar modos de articulación con esa sociedad ya más madura”. Véase *Ibíd.*, p. 166.

¹¹ Véase Ballent, Anahí, “Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943”, *Manguinhos. História Ciências Saúde*, vol. 15, Nº 3, Río de Janeiro, Julio-septiembre de 2008, pp. 827- 847.

al diagnóstico de la vialidad y el turismo como problemas públicos y a la definición de las soluciones posibles.

La Primera Guerra y el cambio de gobierno en la Argentina, impactaron negativamente sobre la capacidad del TCA para obtener financiamiento para sus actividades públicas¹². Cuando el club retomó la publicación de la revista, en julio de 1918, sus ambiciones en cuanto a intervención pública tenían una escala y una concepción muy diferentes del rol público de la institución. La intervención directa del TCA en la construcción de caminos quedó de lado y se distanció la relación con el Estado. El club sistematizó sus ideas sobre la vialidad nacional y concentró su acción pública en la campaña en favor de promulgación de una ley nacional de caminos, instrumento central para una acción estatal vial sistemática y planificada que dotara al país de los caminos necesarios para su progreso económico y “moral”: la vialidad comenzó a ser construida como un problema público.

Así, en 1918 el TCA comenzó a reflexionar de manera explícita sobre los roles respectivos del Estado y de la iniciativa privada en materia vial, a precisar sus ideas sobre la vialidad y a plantearse estrategias novedosas de acción pública, movilizándolo a la opinión pública para presionar al Estado a favor de su proyecto de desarrollo vial. En ese sentido, la primera tarea la institución se imponía era la de crear y mantener en la opinión pública la conciencia de que la cuestión de los caminos era un problema público, un asunto de la nación toda y no solo de los automovilistas (y como parte de eso difundir la idea de que los automóviles no eran diversiones de lujo sino instrumentos de trabajo). Los dirigentes del club consideraban que la planificación y coordinación de la solución de ese problema era deber del Estado y que el papel de la acción privada debía reducirse a la asesoría y la vigilancia en lo relativo al estado de los caminos. Pero, sostenían, la ausencia o insuficiencia de acción estatal imperante,

¹² Véase “Memoria de los ejercicios de 1915, 1916 y 1917”, *Revista TCA*, N° 110, junio de 1918, p. 2270.

imponía, entonces, el deber patriótico de reemplazarla por formas de intervención pública realizadas desde la sociedad civil, intervenciones que serían más eficaces cuanto mayores fueran las fuerzas unidas en pos del mismo objetivo¹³.

Así, la estrategia principal del club desde 1918 consistió en sumar fuerzas involucrando a todos los posibles interesados, conservando a la vez el control de las iniciativas. Ya en la década previa en sus intervenciones públicas en materia vial el TCA había funcionado sumando colaboraciones en dinero y materiales (de particulares, de diversas instancias estatales), bajo la planificación y dirección del club. Esto se reforzó en los años veinte, pero adquirió además características distintivas.

Por una parte, el club perdió la capacidad de financiar obras constructivas (por una serie de motivos que hemos examinado al comenzar el capítulo). Por otra, en un contexto de menor acceso a las esferas de gobierno, su accionar parece haberse situado más claramente en el campo de la sociedad civil, procurando articular asociaciones civiles de diverso tipo, intereses sectoriales y en algunos casos gobiernos municipales para presionar al Estado central o provincial a los efectos de que diera soluciones al problema vial, pero también para emprender algunas obras prácticas de mantenimiento y, en menor medida de construcción, de caminos vecinales. Así, por ejemplo, a fines de 1918 y por iniciativa del club, se constituyeron "Comisiones de caminos" en Lobería y Tandil destinadas a cooperar con el arreglo y conservación de los caminos locales, por medio de una suscripción de vecinos; y una experiencia similar tuvo lugar en Chubut al año siguiente¹⁴. Poco después, esa experiencia se generalizó y se transformó en un

¹³ "La acción del Estado y la acción privada. La obra del TCA", *Revista del TCA*, N° 153, enero de 1922, p. 4274.

¹⁴ La contribución mínima se fijó en \$10.000, una cifra para nada menor, equivalente al valor de un automóvil lujoso (y de más de un automóvil liviano), y suficiente para la construcción de 600 m lineales de caminos de bajo costo o 200 m de camino de macadam. "Comisión de caminos en Lobería", *Revista TCA*, N° 115, noviembre de 1918, pp. 2509-2510. Un año después, en diciembre de 1919, el TCA encaró un proyecto para estimular la cooperación privada para la mejora de la vialidad en los territorios del sur: el camino desde Río Colorado hasta Trelew fue dividido en secciones, y se formaron en ellas comisiones en torno a las delegaciones del TCA para reunir fondos y dirigir trabajos de arreglo de puentes y caminos.

programa explícito del TCA: el club envió una circular a las delegaciones ordenándoles encabezar una suscripción de vecinos para el mejoramiento de los caminos de cada zona, organizando y dirigiendo “verdaderas juntas populares de fomento”, con las que el club colaboró además económicamente¹⁵. La institución no presentaba estas acciones prácticas de la sociedad civil como la realización de un ideal de cooperación Estado-acción privada, sino como un último recurso frente al incumplimiento por parte del Estado de su misión: dirigir, planear y realizar la obra vial.¹⁶

En esta misma línea, a mediados de 1918 el club comenzó a organizar el Primer Congreso Nacional de Vialidad, que se realizó finalmente en mayo de 1922. El Congreso se convirtió en una pieza clave en la estrategia de legitimación pública del club y en un instrumento importante de propaganda vial y de presión a favor de una política nacional de vialidad. La idea del Congreso se inspiraba posiblemente en los congresos internacionales de carreteras organizados en Europa a partir de 1908; menos probable es su relación con el primer antecedente latinoamericano de congresos de este tipo, los *congressos da strada* organizados conjuntamente por el Club de Ingenieros y el Automóvil Club de Brasil en Río de Janeiro en 1916 y en 1922¹⁷.

Véase “Reunión de la Comisión Directiva. Mejoramiento de la vialidad en el sur”, *Revista del TCA*, N° 128, diciembre de 1919, pp.3080-3081.

¹⁵ El club destinó a la contribución en estas comisiones \$5000 m/n, cifra equivalente a las cuotas de 500 socios y al 27% de su capital social según consta en el balance de 1920. Véase “Memoria y Balance 1919-1920”, *Revista del TCA*, N° 139, noviembre de 1920, p. 3604; “Eco de la prensa nacional. *La Razón*, Capital. Los caminos y la acción privada”, *Revista del TCA*, N° 138, octubre de 1920, p.8373. “Arreglo de caminos”, *Revista del TCA*, N° 139, noviembre de 1920, p. 3608.

¹⁶ Véase “La acción del Estado y la acción privada...”, *Revista del TCA*, op.cit., p. 4274.

¹⁷ El primero de estos Congresos de carreteras se organizó en París en 1908; allí funcionó desde entonces el Comité Permanente de los Congresos Internacionales de Carreteras. Dada la frecuencia con que figuras centrales del TCA, como Ezequiel Paz y José Semprún, pasaban largas temporadas en esa ciudad no es difícil suponer que los dirigentes del TCA entraran en contacto con esta experiencia, gracias también a sus fluidas relaciones con el Touring Club Francés. Del otro lado, es improbable que hayan tenido conocimiento, previo a la organización del Congreso Nacional de Vialidad en 1922, del congreso brasileño de carreteras. Toda la evidencia que hemos recogido señala que los primeros contactos entre el Touring Club y los clubes brasileños se produjeron recién a partir de 1922 —recordemos que el proyecto del TCA de organizar el congreso de carreteras se remontaba a 1918; los contactos se establecieron, además, con el Touring Club de Brasil y no con el Automóvil Club de Brasil, la entidad que organizaba los *congressos da strada*. Como ha señalado Halperín Donghi, hasta 1940 la elite argentina en general tenía mayores contactos con Europa que con Brasil, “ese vecino a la vez cercano y remoto”. Véase Halperín Donghi, Tulio, *La Argentina y la tormenta del mundo. Ideas e ideologías entre 1930 y 1945*,

El TCA presentó al evento como una instancia para consensuar un plan común de vialidad entre nación, provincias y municipios, contando con la asesoría de los otros asistentes al evento (“entidades de vialidad” y “comisiones de fomento”) que podrían “contribuir con elementos del juicio al estudio de la cuestión”¹⁸. Esperaban que la reunión no se agotara en discusiones académicas y que tuviera, en cambio, un resultado concreto: la formulación de un proyecto de ley federal de caminos que pudiera ser prontamente discutido por los legisladores nacionales y la elaboración de un *dossier* de antecedentes para el estudio y debate de la ley¹⁹. El TCA, que ya desde antes de la guerra recopilaba información técnica y datos sobre la experiencia internacional y el estado de los caminos locales, presentó su propio anteproyecto de ley, que el Congreso Nacional de Vialidad hizo suyo²⁰.

En la organización del Congreso estuvieron involucrados personalmente dirigentes del TCA, a la vez personajes influyentes en la política o la función pública: Alejandro Bunge, Isidoro Ruiz Moreno, Prudencio M. Clariá, el diputado Herminio J.

siglo XXI editores Argentina, Buenos Aires, 2003. Sobre los congresos brasileños y los congresos internacionales de carreteras, véase Da Gama-Rosa Costa, Renato, “Os Automóveis Clubes e Os Congressos da Estrada”, *actas del 53º Congreso Internacional de Americanistas*, México, 18 al 26 de julio de 2009 (en prensa). Si bien la organización del Congreso Nacional de Vialidad tenía inspiración europea, las ideas discutidas, y las conclusiones a las que se arribaron en el caso argentino, respondían a un modelo de desarrollo vial que se difundía desde Estados Unidos. La hegemonía norteamericana en materia de caminos, automotores, e ingeniería vial era indiscutible en los años veinte, y se transmitía, por ejemplo, a través de las revistas de ingeniería, de la publicidad de las compañías automotrices y de la diplomacia panamericanista. Así, por ejemplo, grupos de ingenieros latinoamericanos viajaron en 1925 a Estados Unidos en una gira de estudio de los caminos norteamericanos, preparatoria del Primer Congreso Panamericano de Caminos. La hegemonía norteamericana en estos aspectos ha sido analizada por García Heras y por Salvatore. Véase García Heras, Raúl, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires, 1985; Salvatore, Ricardo, “Imperial Mechanics: South America’s Hemispheric integration in the Machine Age”, *American Quarterly*, The American Studies Association, vol. 58, N° 3, 2006.

¹⁸ Véase “Congreso Nacional de Caminos”, *Revista del TCA*, N° 110, junio de 1918, p. 2251.

¹⁹ Para eso, el Congreso Nacional de Vialidad debía cubrir la mayor cantidad de aspectos posibles: la elaboración del mapa productivo del país, la información sobre los diferentes tipos de camino, la reglamentación del tráfico, la cuestión de la vigilancia de los caminos, la coordinación entre los diferentes tipos de transporte, los costos y el financiamiento de la construcción y el mantenimiento de la carreteras, los roles respectivos del Estado y los privados, etc.

²⁰ La fecha del Congreso Nacional de Vialidad fue escogida de modo tal que previamente tuviera lugar el Congreso Argentino de Ingenieros, a fin de contar con los últimos avances en materia de ingeniería vial.

Quirós, Luis Zuberbühler, Pedro O. Luro y el Ing. Pedro Bazán²¹. El Congreso contó con la participación de representantes del gobierno nacional, de doce provincias y nueve territorios nacionales, de todas las universidades, de todos los ferrocarriles, de instituciones interesadas en la vialidad y de numerosas municipalidades.

El evento cerró sus sesiones el 25 de mayo con un desfile de rodados antiguos y modernos para festejar el aniversario patrio y honrar a las delegaciones presentes, al final del cual se realizó un “mitin” público en el que se presentó un “memorial” al Congreso solicitando la pronta sanción de una ley nacional de caminos. El desfile-mitin se repitió el 25 de mayo de 1923 y, en 1924, fue reemplazado por una Exposición Nacional de Vialidad en la Sociedad Rural²². “Estos desfiles –decía un editorial de la revista del club a fines de 1923- (...) tienen el fin pedagógico de robustecer en la conciencia pública la necesidad de una ley del camino, renovándola periódicamente en forma objetiva y accesible a la mentalidad popular”²³. Desfiles y exposiciones eran también instancias de presión pública sobre el gobierno: Alvear, por ejemplo, asistió a la inauguración de la exposición de 1924 y se comprometió públicamente a brindar solución al problema caminero, en un discurso que resaltaba la necesidad de la colaboración de la acción privada (de los “hombres de buena voluntad”) con el Estado²⁴.

El TCA quedó convertido además en sede de la Comisión Permanente de los Congresos Nacionales de Vialidad y se le encomendó la gestión ante el gobierno en favor de la sanción de una ley federal de caminos. La institución obtenía así, frente al Estado y la opinión pública, una legitimación de su reclamo de “abanderada” de la

²¹ Bunge fue Director Nacional de Estadísticas hasta 1924, y dirigía la prestigiosa *Revista de Economía Argentina*; Zuberbühler era presidente de la Confederación Argentina del Comercio, la Industria y la Producción, vicepresidente de la Liga Patriótica, y miembro de la Comisión Directiva del TCA. Los datos biográficos del resto de estos dirigentes han sido mencionados en el capítulo 2.

²² En la exposición, privados y agencias estatales –como YPF, o la Dirección de Puentes y Caminos– exhibieron maquinarias, maquetas, fotografías y mapas, y se realizaron espectáculos patrióticos, competencias de destreza en automóvil y un desfile de vehículos.

²³ Véase “Editorial. La acción del Touring Club Argentino”, *Revista del TCA*, N° 174, octubre de 1923, p.5350.

²⁴ Véase “La primera exposición nacional de vialidad”, *Revista del TCA*, N° 181, mayo de 1924, p. 5692.

causa vial y “experta” en esa materia, a la vez aparecía como representante de intereses que excedían al propio club: era la voz autorizada de todos los que estaban interesados en el desarrollo vial. En los años posteriores, el club apeló a esta doble legitimidad en todas sus gestiones frente al Estado relativas a la vialidad, realizadas en nombre del club y, a la vez, en cumplimiento del voto del Congreso Nacional de Vialidad. Así, por ejemplo, el club presentó al Ministerio de Hacienda, abocado a la reforma tributaria, el plan financiero aprobado por mencionado Congreso en el que se proponía destinar una parte de los impuestos generales a la construcción de caminos²⁵. También apeló a esta legitimidad en sus participaciones en reuniones como los Congresos Internacionales de carreteras (1923, 1930), Congresos Internacionales de Transporte en Automóvil (1924 y 1925), el Primer Congreso Panamericano de Carreteras (1925) y las Conferencias Económicas organizadas por la Confederación Argentina del Comercio, la Industria y la Producción (1923 y 1928)²⁶.

El Congreso se alcanzó un consenso acerca de algunas cuestiones esenciales: el carácter prioritario de una planificación centralizada y sistemática de la red vial, la importancia de la discriminación de los roles del gobierno central, las provincias y los municipios en la construcción, mantenimiento y regulación de la red vial y, finalmente, la necesidad de que la futura repartición estatal de vialidad, que debería reunir las funciones de administración de los fondos, planificación y construcción de los caminos, gozara de autonomía. En lo relativo al financiamiento de la obra vial, el consenso se inclinaba porque los recursos provinieran del conjunto de los automovilistas, a través de

²⁵ Véase Memoria y Balance 1922-1923, *Revista del TCA*, N° 174, octubre de 1923, p. 5355.

²⁶ Isidoro Ruiz Moreno y Roberto Kurtz fueron los delegados del TCA ante la Segunda Conferencia Económica Nacional. Presentaron una monografía sobre la función económica del camino, que se distribuyó como folleto entre los presentes; la 2ª Conferencia hizo suyas las conclusiones de la monografía. Memoria y Balance 1922-1923, *Revista del TCA*, N° 174, octubre de 1923, p. 5355. El Ing. Kurtz fue asimismo uno de los tres delegados del gobierno argentino que asistieron en Washington a la conferencia de ingenieros previa a la Primera Conferencia Panamericana de Vialidad (Buenos Aires, 1925). Véase “Conferencia Panamericana de Vialidad”, *Revista del TCA*, N° 179, marzo de 1924, p. 5595.

gravámenes a la importación de automóviles y anexos, al consumo de combustibles líquidos y de las patentes de los automóviles, aunque también se consideró gravar a otros beneficiarios más directos, como los propietarios rurales de las zonas aledañas al camino. Los peajes fueron descartados como forma de financiamiento, pues se los consideraba anticonstitucionales por limitar la libertad de circulación²⁷. Los trabajos y conclusiones del evento carretero, que incluían dos anteproyectos de ley de vialidad (el presentado por el TCA y uno presentado por la delegación oficial de la provincia de Buenos Aires) y uno sobre el arbitrio de recursos para el financiamiento de obras viales, serían un insumo fundamental en la elaboración de los dos proyectos oficiales de ley de vialidad presentados ante el Congreso Nacional (en 1925 y 1932)²⁸.

La formación de federaciones fue otra de las iniciativas características del TCA en los años veinte. También a través de ellas el club procuró crear y colocarse en el centro de una red de asociaciones que coincidían en la defensa de algún interés común;

²⁷ Por otro lado, se sostenía que la tasa por uso de los caminos estaba comprendida en el pago de las patentes de los rodados, que debían pasar a ser percibidas por las provincias. Si bien la construcción de caminos financiados con peajes se había llevado adelante en Estados Unidos, su implementación en Latinoamérica era más complicada. En primer término porque, a causa de la baja tasa de circulación (y la escasa cantidad de automóviles) en la mayoría de los países latinoamericanos, era un gravamen poco redituable, sobre todo si se esperaba con ello financiar la construcción de costosos caminos de afirmado. Sin embargo algunos caminos particulares resultaban excepciones a esta regla; así, por ejemplo, en Chile, el peaje fue utilizado como forma única de financiamiento de la construcción del camino pavimentado Valparaíso-Viña del Mar, inaugurado en 1922. Véase Booth, Rodrigo "Del camino plano a la avenida España. Ingeniería y automovilismo en la transformación del paisaje costero de Valparaíso (1912-1922)", Avance de investigación, Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos (mimeo). En la Argentina el peaje se utilizaba en varias provincias, como una forma más de recaudación tributaria. El TCA los consideraba inconstitucional, por oponerse a la libertad de tránsito; en 1927, el club celebró su eliminación en Entre Ríos (a manos del ex vicepresidente de la institución, Prudencio M. Clariá). A pesar de ello, unos años más tarde, el TCA no puso objeciones a la introducción del peaje, hecha por decreto del Gobierno Provisional a principios de 1931 para financiar la construcción del camino Buenos Aires-Córdoba, uno de los proyectos más caros al club. Véase. "Noticias y comentarios breves. La supresión del peaje en Entre Ríos", *Revista del TCA*, N° 216, abril de 1927, p. 7543; "Conferencia radiotelefónica del Ministro de Obras Públicas de la Nación", *Revista del TCA*, N° 262, marzo de 1931, p. 68. Véase asimismo capítulo 5.

²⁸ Nos ocuparemos del primero de ellos más adelante en este mismo capítulo, y del proyecto de 1932 en el capítulo 5.

y a la vez presentarse frente al Estado y a la opinión pública invocando una representatividad más amplia²⁹. Retomaremos esta cuestión más adelante en el capítulo.

2.2. Los clubes y el proyecto de ley de caminos de 1925

Tras el primer Congreso Nacional de Vialidad, el presidente Alvear y el entonces Ministro de Obras Públicas (Eufrasio Loza) se comprometieron ante las autoridades del TCA a presentar un proyecto de ley de vialidad en las siguientes sesiones parlamentarias. Finalmente el proyecto elaborado por el Ministerio de Obras Públicas (a cargo de Roberto M. Ortiz) ingresó a la Cámara Baja en octubre de 1925, en homenaje al Congreso Panamericano de Carreteras.

Este último evento ponía de manifiesto la formación de una “especie de ‘coalición carretera’”, de técnicos, clubes de automovilistas, empresas automotrices, petroleras e importadoras, que -como ha señalado Ballent- “ensayaba una presión sistemática sobre el Estado”, ahora con el liderazgo claro de los Estados Unidos³⁰. En lo relativo a la Argentina estas fuerzas, que se enfrentaban a los ferrocarriles, habían alcanzado tempranamente, como vimos, un consenso en torno a la definición de la cuestión de los caminos, su diagnóstico y soluciones; un consenso que en la segunda

²⁹ Así, por ejemplo, en septiembre de 1924, en cumplimiento de las resoluciones de la Conferencia Preliminar de Vialidad en Washington, el TCA impulsó la creación de la Federación Nacional de Educación Vial, a la que invitó a sumarse a todas las instituciones nacionales interesadas directa o indirectamente en el fomento de la vialidad. Su primera comisión directiva fue integrada entre otros por el presidente y el secretario del TCA, el presidente de la Sociedad Rural Argentina (Pedro T. Pagés), el presidente honorario de la Confederación Argentina del Comercio, la Industria y la Producción (Luis Zuberbühler), el presidente de la Unión Industrial Argentina (Luis Palma), y el presidente del ACA (Agustín Motto). La Federación, con sede en el TCA, existió hasta por lo menos 1930, aunque nunca llegó a ser el medio principal de canalización de las campañas del TCA en favor de la vialidad, ni parece haber sido un interlocutor relevante para el Estado nacional o provincial. Tampoco parece haber sido algo más que un sello, otra de las creaciones del TCA, el “Instituto de Conferencias Viales”, creado en 1929 para la mayor difusión de los estudios camineros. Véase “Memoria y Balance 1929-1930”, *Revista del TCA*, N° 258, octubre de 1930, p. 449.

³⁰ Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., pp. 112-113.

mitad de los años veinte fue ganando espacio en la opinión pública y que condicionó la mirada oficial sobre el problema vial³¹.

El proyecto del Ministerio de Obras Públicas despertó de inmediato el recelo de las provincias y las comunas que temían que sus autonomías se vieran avasalladas por la centralización administrativa. En enero de 1923, un editorial del TCA daba cuenta de este malestar, que, argumentaban, procedía de la errónea concepción de la autonomía como descentralización. El club llamaba a dejar de lado los debates “escolásticos” frente a las necesidades reales de los pueblos: “cuando se trata de la defensa del país o de organizar la producción, entendemos que deben desaparecer los particularismos regionales y existir un solo interés nacional”. La decisión sobre el tipo de ley necesaria (el debate técnico) debía ser tomada por el Congreso Nacional contando con los antecedentes recogidos por la Memoria del Primer Congreso Nacional de Vialidad³². Los caminos, argumentaban poco después durante el desfile de rodados del 25 de mayo, contribuirían a perfeccionar el federalismo poniendo en contacto a las provincias entre sí y eliminando la desproporción existente entre Buenos Aires y el Interior³³. El TCA procuraba así un compromiso entre la necesidad de una planificación centralizada de la red de caminos (y de una unificación de cuestiones como las señales viales, las patentes de los automóviles o las normas de tránsito) y el respeto a la autonomía de provincias y comunas³⁴. Sus proyectos de legislación vial preveían mecanismos de control y ayuda financiera desde el gobierno nacional, a la vez la posibilidad de que las provincias y

³¹ García Heras Raúl, *Automotores norteamericanos, caminos ...*, op.cit., capítulo 1.

³² Véase “Editorial. Un recelo injusto”, *Revista del TCA*, N° 165, enero de 1923, p. 4899.

³³ Véase “Volantes distribuidos durante el desfile”, *Revista del TCA*, N° 169, mayo de 1923, p. 5115.

³⁴ Todavía a fines de la década del treinta las patentes eran cobradas por los municipios, con lo que se complicaba la circulación entre ellos, dificultada aún más por la inexistencia de reglas de tránsito uniformes: a mediados de los años veinte, por ejemplo, se circulaba conservando la mano izquierda en Capital Federal y la derecha en los municipios de la provincia de Buenos Aires que rodeaban a la Capital.

municipios propusieran sus propios planes de caminos provinciales y vecinales respectivamente y tuvieran sus propios fondos de vialidad³⁵.

El proyecto de 1925 siguió un criterio similar: los caminos no nacionales serían planificados y construidos por las provincias, que si se acogían a la ley recibirían fondos para contribuir a financiarlos (“ayuda federal”), hecho que no eliminó el malestar provincial³⁶.

Siguiendo otro de los criterios consensuados en el primer Congreso Nacional de Vialidad, el proyecto de 1925 establecía la creación de un fondo nacional de vialidad, basado en parte en un impuesto interno sobre el precio de venta del combustible líquido³⁷. Tanto los decretos sobre política vial del gobierno provisional, como la ley nacional de vialidad de 1932 seguirían este mismo criterio de financiamiento de la construcción y mantenimiento de caminos nacionales³⁸.

En 1924, siguiendo la línea allí planteada, el TCA había negociado con los importadores de nafta un aumento del precio de ese combustible destinado a contribuir a la construcción del camino pavimentado de Buenos Aires a Rosario y Córdoba, pero la iniciativa fue rechazada por la Dirección General de Puentes y Caminos que consideró que “correspondía al Gobierno arbitrar los fondos necesarios para dicha obra sin la

³⁵ Véase “Copia del Memorial entregado al H. Congreso de la Nación por el TCA”, *Revista del TCA*, N° 159, julio de 1922, p. 4012.

³⁶ El malestar provincial reapareció cuando el proyecto fue presentado ante el Congreso Nacional: la provincia de Buenos Aires convocó en noviembre de 1925 a una reunión de Ministros de Obras Públicas provinciales para unificar posiciones respecto del proyecto de ley. Véase “Proyecto de ley nacional de caminos”, *Revista del TCA*, N° 198, octubre de 1925, pp. 6488 a 6491; “La Nación y las provincias frente al problema vial”, *Revista del TCA*, N° 199, noviembre de 1925, pp. 6629 y 6630.

³⁷ La ley 5315/ 1907 (“ley Mitre”) establecía un impuesto del 3% del producto líquido de los ferrocarriles destinado a la construcción de caminos de acceso a las estaciones. Véase Ballent, Anahí et al. voz ‘Ministerio de Obras Públicas de la Nación’. En J. F. Liernur et al. (editores), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, Clarín, Buenos Aires, 2004. Tomo I-N, pp. 137-138. La contribución de rentas generales, que se fijaba en diez millones de pesos, se suponía que era una forma de que las tasas de importación de automóviles y afines se aplicaran, al menos en parte, en obras que beneficiaran a los automovilistas. El impuesto de los combustibles líquidos se establecía en 2,5 centavos por litro.

³⁸ En junio de 1926 el médico y diputado yrigoyenista Leopoldo Bard presentó un proyecto de ley de caminos, que no tuvo mayor trascendencia, en el que se proponía financiar la construcción de caminos con gravámenes a los plazos fijos y a las utilidades de los bancos.

ingerencia de instituciones”³⁹. La reacción del Ministerio de Obras Públicas que recortaba atribuciones y funciones específicamente estatales en un asunto sobre el cual había claramente consenso, evidencia el proceso de afirmación de una burocracia técnica y de una cierta concepción de la relación entre el Estado y los intereses particulares, vínculo que se pretendía controlado por el Estado.

Nuevamente en concordancia con el consenso alcanzado en el Congreso de Vialidad, el proyecto de ley vial del Ministerio de Obras Públicas establecía que el fondo nacional de vialidad debía ser administrado por un organismo autónomo, la Dirección Nacional de Vialidad en cuyo directorio estarían representadas (en minoría) las empresas ferroviarias, las entidades agropecuarias y el TCA. Se reconocía de este modo el conocimiento acumulado por las asociaciones civiles en relación con la cuestión vial, pero también el derecho de los directamente afectados por el trazado de los caminos (los productores rurales, las empresas ferroviarias) a intervenir en la formación de las políticas viales. Como planteaba al respecto *La Nación*, “se ha previsto, con muy buen sentido, aportar al consejo técnico y resolutivo de la vialidad el concurso de las iniciativas privadas, las experiencia de otros órganos del transporte; en suma, un contacto directo de las necesidades públicas con las funciones constructivas del Estado”⁴⁰.

El TCA procuró estimular la presión pública a favor del tratamiento de la ley. Así, por ejemplo, organizó una Exposición Internacional de Vialidad, Transporte y Turismo (1926), cuyo acto de cierre fue un mitin frente al Congreso bajo el lema “menos política y más caminos” y que tuvo buena repercusión en la prensa⁴¹. En 1927,

³⁹ Véase “Propósitos del Gobierno Provisional en materia caminera”, *Revista del TCA*, N° 263, marzo de 1931, p. 47. (en los números de 1924 no se hace ninguna mención al asunto). “Proyecto de ley nacional de caminos”, *Revista del TCA*, op.cit., pp.-6489-6490.

⁴⁰ Véase editorial de *La Nación*, 10 de octubre de 1925, citado en *Revista del ACA*, N° 84, octubre de 1925, p. 29.

⁴¹ Véase por ejemplo: “Se realizó ayer el mitin a favor de la ley de vialidad”, *La Prensa*, 20 de junio de 1926, 1era. Sección, p. 13.

cuando la comisión de Comunicaciones y Transportes dio dictamen favorable al proyecto de ley de caminos, a instancias del TCA, una delegación de asociaciones interesadas en la vialidad se entrevistó con el presidente Alvear para solicitarle que impulsara el tratamiento de la ley en el Congreso⁴². Alvear se comprometió a incluir el asunto en el mensaje de apertura de sesiones de 1928⁴³. Un nuevo desfile de rodados, esta vez en octubre de 1927, como conmemoración de los 20 años del club, completó la campaña a favor de la sanción de la ley de vialidad⁴⁴.

El proyecto de ley nunca llegó a discutirse en las Cámaras. La lectura del TCA, muy benévola con el gobierno de Alvear, fustigaba a un Congreso enfermo de un electoralismo que llevaba a personas ignorantes, improvisadas por los partidos, al cargo de legisladores y hacía predominar la “política” por sobre las necesidades de la nación⁴⁵.

2.3. El ACA y la cooperación concreta con el Estado en materia vial: el “patriotismo práctico”

Mientras tanto, el ACA protestó formalmente por su exclusión del directorio de la futura Dirección Nacional de Vialidad. Enviaron al Congreso y al Ministro Ortiz un memorial detallando sus méritos, su “obra práctica a favor de los caminos” y destacando que toda esa obra se había hecho “sin solicitudes de subsidios, sin pedidos a los gobiernos,

⁴² La delegación estaba encabezada por el dirigente conservador (y miembro de la Comisión Directiva del TCA) Rodolfo Moreno (h). Junto a él se encontraban representantes de la Sociedad Rural Argentina, de la Bolsa de Valores, de la Federación Agraria, de la Unión Industrial Argentina, de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, de la Confederación del Comercio, la Industria y la Producción, del ACA, y del Círculo Automovilista. Véase “Memoria y balance del ejercicio 1926-1927”, *Revista del TCA*, N° 223, noviembre de 1927, p. 7893.

⁴³ Véase *Ibíd.* Véase también: “La acción del TCA por la ley nacional de vialidad”, *Revista del TCA*, N° 221, septiembre de 1927.

⁴⁴ Véase “El desfile de rodados del 2 de octubre”, *Revista del TCA*, N° 222, octubre de 1927, pp. 7838-7844.

⁴⁵ Reflexionando sobre un artículo de *Caras y Caretas* que celebraba el desfile de rodados y proponía (metafóricamente) un desfile diario en torno de la Casa de Gobierno para despertar de su letargo a los poderes públicos e imponerles el problema de la vialidad, el TCA recordaba que “El Poder Ejecutivo ha hecho todo lo posible en materia de vialidad, pero no es él el que puede sancionar leyes”. Véase “Desfile de Rodados”, *Revista del TCA*, N° 222, octubre de 1927, p. 7853. Véanse también los halagüenos comentarios al mensaje presidencial de apertura de las sesiones ordinarias de 1927; “La vialidad en el mensaje presidencial”, *Revista del TCA*, N° 217, mayo de 1927, pp. 7589-7590.

entregando a la población lo que sus asociados reúnen con sus cuotas mensuales”⁴⁶. El ACA argumentaba además que sus 7000 socios y 50 delegaciones, debían granjearle un lugar en la Dirección Nacional de Vialidad como representante de los automovilistas.

Como analizáramos anteriormente, el tamaño del club y los objetivos institucionales también se habían ido ampliado. Desde los años veinte la dirigencia de la institución comenzó a presentar al automóvil como clave para el progreso nacional: los automóviles, conectando provincias lejanas, garantizarían la prosperidad del país; debían ser vistos como herramientas de trabajo y no como un lujo, ya que facilitaban los traslados de los “hombres de negocios”, disminuían el costo del transporte de mercancías y alimentos y permitían que los empleados se mudaran a las afueras de la ciudad abaratando su vida⁴⁷. Desde esta perspectiva entonces, la escasez de caminos transitables todo el año, el alto precio de los automóviles y sus insumos a causa de los elevados derechos aduaneros y las dificultades para circular en las ciudades que frenaban la difusión del automóvil, eran obstáculos para la prosperidad y el nivel de civilización del país y, por lo tanto, se convertían en problemas públicos. Los dirigentes del ACA consideraron de manera cada vez más explícita, que la “misión patriótica” del club era contribuir a instalar esas cuestiones como problemas frente a la opinión pública y el Estado y, cooperar en su solución. Los objetivos institucionales se definieron crecientemente en relación con ese rol público y la promoción de los intereses particulares de los socios del club (y más ampliamente de “los automovilistas”) se adaptó así a las gramáticas públicas del interés general.

⁴⁶ Posiblemente una referencia al TCA, y al subsidio estatal que recibió desde 1921 y hasta 1926 inclusive. Véase “La junta de caminos”, *Revista del ACA*, N° 84, octubre de 1925, p. 4. En los mismos términos se expresaba un editorial del periódico *La Nación* del 10 de octubre de 1925, que se quejaba de la ausencia de un representante del ACA, aunque reconocía los méritos del proyecto de ley. Véase *Revista del ACA*, N° 84, octubre de 1925, p. 29. Respecto del subsidio véase capítulo 2, nota 46.

⁴⁷ Véase por ejemplo, “El automóvil contribuye a conservar la salud”, *Revista del ACA*, N° 53, mayo de 1923 y “El Concejo Deliberante es un enemigo del automóvil”, *Revista del ACA*, N° 57, julio de 1923.

Al comenzar a identificarse como una institución con una importante faceta pública, a la que los automovilistas podían sumarse por motivos patrióticos, se asemejaba a (y competía con) el TCA. Sin embargo, como vimos, mientras el TCA construía su identidad como una organización de ciudadanos preocupados por una causa vinculada al bien general (supuestamente guiados exclusivamente por el interés patriótico), el ACA, cruzaba estos mismos argumentos con una identificación fuerte con el automóvil. El énfasis en el automóvil hizo que el ACA pudiera ser identificado más claramente que el TCA como el representante de un interés sectorial: el de los automovilistas (los consumidores). “Como que somos los más y aspiramos a que se nos reconozca los mejores en la prédica incesante de este programa –dice un mensaje de la Comisión Directiva a los socios con motivo del 22º aniversario del Club- (...) mediten en lo que nos será dado realizar el día que podamos gestionar ante la Autoridad, diciéndonos portavoces de todos los automovilistas argentinos (...) que pronto pueda decirse que somos, no un club de automovilistas, sino el club de todos los automovilistas de la Argentina”⁴⁸.

La propaganda en favor del automóvil y la vialidad fue una de las dimensiones de la acción pública del ACA en esos años. Se desplegó en tres frentes principales: los “Salones del Automóvil”, las competencias deportivas y la revista del club⁴⁹. Las intervenciones públicas del ACA en favor de la causa vial tuvieron otra dimensión más interesante: excediendo esta labor de propaganda, los dirigentes del ACA se abocaron a la cooperación concreta con el Estado en cuestiones viales, un tipo de acción pública que definieron en 1925 como “patriotismo práctico”⁵⁰.

⁴⁸ “En su XXII aniversario, el ACA tiene más de 10.000 socios”, *Revista del ACA*, N° 92, junio de 1926.

⁴⁹ Hemos hecho referencia a los “Salones del automóvil” y a las características de la revista en los capítulos 1 y 2. Las competencias automovilísticas como forma de propaganda vial han sido analizadas en el capítulo 3.

⁵⁰ Véase “Interesantes declaraciones del Presidente del Automóvil Club Argentino”, *Revista del ACA*, N° 86, diciembre de 1925, s/n.

El “patriotismo práctico” implicaba una cierta idea del reparto de responsabilidades entre el Estado y la acción privada en materia de vialidad. Por un lado, suponía la noción de que los particulares directamente interesados en el desarrollo vial y potencialmente beneficiados por él tenían el deber de colaborar activamente, de manera “práctica”, en la conservación, el mejoramiento y aún en la construcción de las obras viales. “No es lícito a nadie lanzar reproches o censuras al Gobierno –sostenía un artículo de la revista del club en 1925- si en la esfera de su propia vida y en la proporción de su propia fuerza, no hizo lo necesario para que el Gobierno conozca una necesidad colectiva determinada y tenga a su alcance el mayor número posible de elementos para satisfacerla”⁵¹. Así, la tarea que el club se proponía llevar a cabo suponía la cooperación en tareas concretas, asesorando al Estado o interviniendo directamente⁵². Por otro lado, “el patriotismo práctico” implicaba también el derecho de esos mismos interesados directos en la cuestión a ser consultados y, aún más, la afirmación de que ellos reunían el conocimiento “práctico” en materia de vialidad, legitimado por la experiencia y supuestamente libre de influencias “políticas”.

Desde finales de la Primera Guerra y, durante los años veinte, el ACA multiplicó sus intervenciones públicas a favor de la “causa”. A la presentación de notas, petitorios e informes técnicos ante las autoridades, se sumó en julio de 1922 la creación de la Oficina Técnica Topográfica desde la que se llevó adelante el relevamiento de miles de kilómetros de caminos, el estudio y la instalación de señales y la confección de guías y planos y se emprendió una campaña de ordenamiento del tránsito.

Dando un paso más en la “obra práctica”, el ACA creó en 1926 la División de Carreteras, que absorbió e impulsó las actividades de la Oficina Técnica Topográfica. La División iba más allá: su objetivo era colaborar directamente con el mantenimiento

⁵¹ Véase “En su XXII aniversario...”, *Revista del ACA*, op.cit., s/n.

⁵² Véase *Ibíd.*

de algunos caminos, contando con equipos camineros propios que se enviaban al Interior a pedido de las Delegaciones del club⁵³. El Estado recibió con beneplácito las iniciativas de la División de Vialidad del ACA, autorizando los señalamientos y las obras en los caminos⁵⁴.

Por otra parte, la División de Carreteras significaba la cristalización la alianza con el comercio automotriz: su comisión directiva estaba integrada por representantes del ACA, pero también de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos y de las asociaciones de importadores de combustibles y lubricantes, que contribuían además al “fondo de carreteras” con el que se costeaban las operaciones viales del club.

Junto al arreglo y mantenimiento de los caminos, la División de Carreteras avanzó con el relevamiento y señalamiento de caminos, una tarea que el club había iniciado en 1923. Durante los años veinte se ocuparon de varios caminos, realizando diversos ensayos desde sencillas bandas celestes y blancas pintadas en árboles y postes, hasta señales de cemento armado de dos metros de altura y balizas luminosas inspiradas en modelos norteamericanos⁵⁵. Esta aproximación “práctica” al problema contrastaba con la del TCA que se dedicó sobre todo a estudiar el asunto y, tras la Convención Internacional de Tráfico de París de abril de 1926 (que estableció un sistema

⁵³ Véase “Memoria y Balance julio 1925- julio 1926”, *Revista del ACA*, N° 94, agosto de 1926. En los primeros dos años de su existencia la División de Carreteras adquirió, entre otros equipos, 14 tractores, 40 rastras para caminos, 17 niveladoras y 17 arados. Para 1933 el ACA había relevado 17.842,9 km. de camino y había editado 262 planos.

⁵⁴ Así, por ejemplo, en 1926 el Ministerio de Obras Públicas de la Nación les facilitó la compra al costo de caños de hormigón para alcantarillado, la aduana les garantizó la entrega de la información con la que se calculaba el aporte de la Asociación de Importadores y el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires los autorizó a colocar 1000 señales camineras y a construir una pasarela sobre el Río Samborombón, cuyo vado solía anegarse e impedir la circulación en el camino Buenos Aires-Mar del Plata. La pasarela (un paso provisorio para autos) fue proyectada, construida y financiada por el ACA e inaugurada en enero de 1927, tras un frustrado intento de que el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires pagara la obra. Véase “El gobierno, la ciencia pura y la pasarela sobre el río Samborombón”, *Revista del ACA*, N° 95, septiembre de 1926, p.3.

⁵⁵ En los años veinte el ACA relevó y señaló el camino de Buenos Aires a Mar del Plata, el de Buenos Aires a Córdoba, el camino hasta San Miguel, vía Morón, y el camino a Bahía Blanca.

consensuado único de señales de peligro), a abogar por la adhesión oficial a ella y la estandarización de las señales de tránsito en el país⁵⁶.

Finalmente, la División de Carreteras, también se ocupó de dotar a algunos caminos de servicios básicos para los automovilistas que los recorrían. En el camino a Mar del Plata, por ejemplo, el ACA inauguró en 1927 una estación de descanso en Maipú, parada obligada del camino a Mar del Plata y una casilla caminera a la altura de Lezama, dotada de combustibles, lubricantes y teléfono, donde podían resguardarse los automovilistas ante una emergencia climática o mecánica y se estacionaban equipos camineros⁵⁷. Estas acciones “prácticas” del ACA en materia vial no tuvieron un impacto menor: en un contexto de escasos caminos transitables y en los que según los testimonios era muy fácil perder el rumbo y con automóviles todavía inseguros, que requerían un frecuente abastecimiento de combustibles, lubricantes, neumáticos y repuestos, fueron, en buena parte, las intervenciones de la División de Carreteras del ACA las que volvieron viable esa ruta⁵⁸.

Esta dimensión de cooperación práctica con el Estado, marcaba una diferencia importante entre el ACA y los clubes similares europeos y norteamericanos. Como ya hemos señalado, tanto el ACA como la mayoría de los Automóvil Clubs norteamericanos tenían una relación muy estrecha con la industria y el comercio

⁵⁶ En ese marco, el TCA firmó con YPF en 1927 un acuerdo para el señalamiento progresivo de los caminos siguiendo la Convención de París, que no parece haber tenido mayores resultados concretos. Poco después (10 de octubre de 1928), un decreto de Yrigoyen consagró el sistema norteamericano de señales; YPF y ACA iniciarían en 1932 la colocación de señales siguiendo ese sistema (sólo entre 1932 y 1933 colocaron 4500 señales). En enero de 1935, por medio de la Ley 12.153, la Argentina adhirió a la Convención de París de 1926, pero las señales anteriores no fueron reemplazadas por la Dirección Nacional de Vialidad. Véase “El nuevo sistema de señalamiento de los caminos argentinos”, *Turismo*, N° 367, diciembre de 1939, p. 3.

⁵⁷ Para 1929 ya eran siete las casillas camineras del club sobre el camino a Mar del Plata, y había otras casillas en caminos como el de Buenos Aires a Luján.

⁵⁸ Los caminos eran en su mayoría de tierra (y por lo tanto requerían un mantenimiento muy frecuente para resultar transitables) y solían estar interrumpidos por pantanos, tranqueras, arroyos y ríos. Los automóviles eran todavía técnicamente deficientes, muy propensos a las roturas y los accidentes (como reflejan las frecuentes publicidades ofreciendo una especie de mameluco “cubre traje” para que el conductor pudiera realizar reparaciones en cualquier momento sin ensuciar su atuendo). Véase al respecto también McShane, *Down the Asphalt Path...*, op.cit., pp. 127-131.

automotriz, y, junto a la labor de propaganda, se dedicaban a presionar al Estado para lograr una legislación de tránsito e impuestos favorables y, en algunos casos realizaron algunas contribuciones “prácticas” como donar señales de tránsito. Pero el accionar del ACA tenía una escala mayor y se insertaba en un proyecto más amplio, en tanto la cuestión central era la construcción de caminos, algo ya resuelto en Estados Unidos y Europa. Esto explica en parte, a nuestro entender, la capacidad que el ACA para independizarse de la gravitación de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos y lograr una influencia pública aún mayor en los años treinta (que se tradujo en una íntima articulación con el Estado)⁵⁹.

El ACA logró un crecimiento sumamente relevante en muy pocos años, en parte compitiendo con un club como el TCA, que había hecho de la apelación a la causa vial su marca y que tenía una presencia en el interior de muy larga data⁶⁰ ¿En qué residía su atractivo? Para los nuevos socios porteños, sobre todo en el desarrollo de una serie de servicios gratuitos; pero estos servicios no se extendieron al interior del país hasta la década siguiente. Creemos que el vertiginoso crecimiento del número de socios “no residentes” del ACA, se explica entonces por la combinación entre el rol público que el club desplegó en la década del veinte (y su peculiar insistencia en los aspectos “prácticos”) y la centralidad que esa institución, a diferencia del TCA, le asignó al automóvil y al deporte automovilista, en un contexto de creciente popularidad de este y

⁵⁹ En Europa y en Estados Unidos la construcción de caminos era ya parte de la agenda estatal, y en algunos casos se adelantaba a las necesidades reales del tránsito. Véase *Ibíd.*, pp. 186-189.

⁶⁰ Recordemos que el TCA tuvo una presencia mucho más temprana en el Interior del país, y que cobraba una cuota anual significativamente más baja. Véase capítulo 2. La ampliación de la masa societaria y la “nacionalización” del ACA, que ya hemos analizado, aportó recursos con los que financiar sus intervenciones prácticas (y la provisión de servicios a los socios) y transformó al club en una asociación capaz de pasar de vínculos “entre próximos” a vínculos entre automovilistas de todo el país, otorgando legitimidad así a las intervenciones públicas del club en nombre de los automovilistas y del bienestar general. Sigo aquí la tesis de Robert Putnam, que distingue « bonding associations » (formadoras de identidades exclusivas y grupos homogéneos) de « bridging associations » (en las que hay lugar para relaciones verticales y que apuntan a generar confianza entre ciudadanos que no se conocen entre sí). Véase Cefai, Daniel, “Action associative et citoyenneté ordinaire. La société civile comme matrice de la res publica”, en J. Benedicto, M. L. Moran (eds.), *Aprendiendo a ser ciudadano. Experiencias sociales y construcción de la ciudadanía entre los jóvenes*, Madrid, Injuve, 2003.

otros deportes devenidos en espectáculos masivos⁶¹. Esta identificación sin vacilaciones del club con el automóvil y el deporte automovilístico, favoreció su vínculo con la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos y le permitió granjearse una mayor popularidad. Por otro lado, frente al Estado y a la opinión pública, el énfasis en el automóvil le dio al ACA la posibilidad de construirse más claramente que el TCA como representante de un “interés” sectorial: el de los automovilistas.

2.4. 1928: La campaña por la ley de vialidad se reanuda. Los clubes y el Segundo Congreso Nacional de Vialidad

El cambio de gobierno en 1928 frustró las esperanzas de que se sancionase el proyecto de ley de vialidad de Ortiz y la “coalición” caminera renovó su campaña a favor de una nueva propuesta. El TCA convocó al segundo Congreso Nacional de Vialidad, que se reunió en agosto de 1929 y reiteró el pedido.

A diferencia del Primer Congreso de Vialidad, en 1929 no se presentó un proyecto articulado de ley, sino una fundamentación de sus bases, que procuraba responder, sobre todo, a las objeciones que el proyecto había encontrado entre las provincias. Esos fundamentos apuntaban a compatibilizar tres cuestiones esenciales: el respecto de las autonomías provinciales, la uniformidad técnica necesaria para la futura red nacional de caminos y la necesidad de obtener recursos para su financiamiento. La piedra de toque era la ayuda federal, con la que se construiría la red nacional de caminos. A través de ella el Estado nacional ofrecería a las provincias, en proporción a su prosperidad económica, ayuda financiera, imponiéndoles a cambio una serie de obligaciones: la planificación y fiscalización técnica de las obras por parte del

⁶¹ Mientras, como vimos, el TCA se distanciaba del deporte automovilista a causa de los continuos accidentes. Véase capítulo 3.

organismo federal de vialidad y la contribución de las provincias con fondos viales propios⁶².

El Segundo Congreso Nacional de Vialidad reflejó la cristalización de un consenso en torno de la cuestión caminera que —como ha mostrado García Heras— incluyó la opción por la construcción de una red nacional de caminos troncales, frente a la alternativa de caminos secundarios que desembocaran en las estaciones que planteaban los ferrocarriles⁶³. Aún más que en 1922, a las asociaciones les parecía posible, si mediaba la voluntad de los gobernantes de abocarse a ello, la rápida sanción de una ley y, de la mano de ella, la veloz construcción de ese sistema de caminos troncales.

Yrigoyen respondió ordenando a los ministerios que recopilaran antecedentes para redactar un nuevo proyecto de ley de vialidad, que nunca llegó a presentarse. Era este un escenario paradójico en el que la prosperidad que parecía autorizar las optimistas expectativas de las asociaciones, era precisamente la que hacía que los gobiernos no consideraran prioritaria la inversión en caminos⁶⁴.

Fue en esa coyuntura, marcada por las expectativas y las urgencias de las asociaciones, que en febrero de 1929 la alianza formal entre el ACA y la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos se dio por terminada. La labor en pro de la vialidad fue dividida: los importadores optaron por la "propaganda" y el ACA, por la "obra práctica" de señalamiento y mantenimiento de los caminos, ahora sostenida exclusivamente con el producto de las cuotas de los socios⁶⁵.

⁶² Esto último debía estimular a las provincias a desarrollar nuevos impuestos, al mayor valor de la propiedad rural, a la nafta y lubricantes, etc. Véase TCA, *Memoria General del Segundo Congreso Nacional de Vialidad*, Buenos Aires, 1929, pp. 14-16 y 157-171.

⁶³ Véase García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos...*, op.cit., capítulos 1 y 2.

⁶⁴ Véase Ballent, "Kilómetro Cero...", op.cit., p. 113.

⁶⁵ En 1929 la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos creó su propia división de vialidad y publicó una serie de folletos reuniendo antecedentes nacionales de legislación vial desde tiempos coloniales y de legislación vial extranjera, en los que se mostraban el avance del comercio y la industria automotriz en el país (y los beneficios fiscales que producía) y se demostraban los beneficios económicos,

3. Los clubes y el fomento del turismo como “causa” pública

3.1. El TCA y la concepción del turismo como cuestión pública

Como vimos, aunque de acuerdo a sus estatutos el TCA tenía por objeto fomentar el turismo en la Argentina, hasta 1926 lo consideró un objetivo secundario, mientras privilegiaba el mejoramiento de la vialidad. De acuerdo con el diagnóstico que expresaba la revista del club, en Argentina, país vasto y poco poblado, con amplias zonas aisladas, el turismo no era ni podía constituirse en lo inmediato en una actividad rentable. Por otro lado, el turismo aparecía inicialmente planteado como una práctica que pertenecía a la esfera de lo privado. Como a la vez era una actividad moderna, civilizada y saludable, el club consideraba que debía ser favorecida y así lo hacía, brindando orientación a los turistas y promoviendo las excursiones y, durante los primeros años, también los deportes mecánicos⁶⁶.

A partir de la Primera Guerra Mundial, esta concepción se fue modificando gradualmente: la guerra y la inmediata posguerra desalentaron los viajes a Europa y parecieron abrir posibilidades inéditas para convertir a Argentina en un país de turismo. En esa coyuntura, los destinos ya consagrados de turismo nacional (como Mar del Plata o las sierras cordobesas) fueron más intensamente visitados por las elites argentinas privadas del viaje a Europa, evidenciando los potenciales beneficios económicos del turismo⁶⁷. En una segunda línea respecto del central problema de la vialidad, el TCA

sociales y culturales de los buenos caminos. Véase por ejemplo, Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, División de Vialidad, *Antecedentes para el Estudio de la ley Federal de Carreteras. Recopilación de leyes federales referentes a puentes, caminos, postas y mensajerías de la república y pavimentos de la ciudad de Buenos Aires*, Imprenta Baiocco y Cia, Buenos Aires, 1929.

⁶⁶ Véase “Memoria 1908”, *Revista del TCA*, N° 1, enero de 1909, p. 4.

⁶⁷ Véase “El turismo después de la guerra”, *Revista del TCA*, N° 116, diciembre de 1918, p. 2548.

comenzó a plantear entonces al turismo como a una potencial fuente de riqueza esperando para ser explotada. El desarrollo del turismo en las zonas más atrasadas (aunque naturalmente dotadas) del país, como la Patagonia o el Norte, prometía dejar “un rastro de civilización y un reguero de dinero”⁶⁸.

Aprovechando la coyuntura de la guerra, las dirigencias del TCA confiaban en que también las corrientes de viajeros norteamericanos y sudamericanos podrían ser desviadas hacia la Argentina, si se les demostraba que el país ofrecía paisajes de una belleza comparable a los europeos y “sensaciones inéditas sin los inconvenientes de los países clásicos de Oriente”, para los amantes de lo exótico⁶⁹. Frente al conflicto europeo, el turismo internacional, especialmente el americano, aparecía además como una forma de fomentar el conocimiento recíproco, la fraternidad, la paz y también las relaciones económicas entre los países del continente⁷⁰. “El fin perseguido es llevar civilización, riqueza, trabajo y bienestar a los pueblos hermanos del interior; el medio – directo y eficaz- el fomento oficial y privado del turismo”⁷¹. Si recibir turistas podía proveer tales beneficios colectivos, se convertía entonces en un asunto de interés público y su “fomento” no debía quedar solo en manos privadas; era necesaria la cooperación de los diferentes niveles de gobierno.

En función de esta nueva mirada sobre el turismo y cada vez con mayor claridad, los dirigentes comenzaron a demandar del Estado nacional una serie de acciones en materia de fomento del turismo. En primer término, consideraban que el gobierno debía ocuparse de brindar la infraestructura necesaria, lo que significaba, centralmente, caminos, pero también mejorar los ferrocarriles y fomentar la construcción de hoteles.

⁶⁸ “El turismo en la Argentina. Su pasado, su presente y su porvenir”, *Revista del TCA*, N° 144, abril de 1921, p. 3841.

⁶⁹ Véase “Intercambio turístico franco-argentino”, *Revista del TCA*, N° 149, septiembre de 1921, p. 4097.

⁷⁰ Véase “Pro-fomento del turismo. Convenios internacionales”, *Revista del TCA*, N° 139, noviembre de 1920, p. 3600.

⁷¹ Véase “Fomento del Turismo”, *Revista del TCA*, N° 145, mayo de 1921, p. 3890.

En segundo lugar, el gobierno debía facilitar el ingreso y circulación de los viajeros: así, por ejemplo, un artículo publicado a fines de 1920 proclamaba la necesidad de realizar convenios entre los países sudamericanos para reducir las tarifas a los viajeros (se cobraba un impuesto a quienes dejaban el país con pasajes de primera clase) o generar una tarifa uniforme para viajeros entre países limítrofes⁷². En tercer lugar, se insistía en la necesidad de que el gobierno recopilase y sistematizara la información turística nacional, inventariando los sitios de interés turístico, dando cuenta de las condiciones de acceso, de las posibilidades de alojamiento, de los datos geográficos, topográficos, climáticos y hasta químicos (en el caso de aguas termales)⁷³. Finalmente, la difusión de las bellezas naturales argentinas en el extranjero, también podía ser en parte encarada por el gobierno, canalizándola a través de sus delegaciones diplomáticas. En 1922, el TCA propuso directamente la creación de una “organización de fomento oficial” del turismo, financiada con un impuesto a los viajeros, que debería dedicarse fundamentalmente a la recopilación de la información turística y a demandar de las otras reparticiones estatales las medidas necesarias para fomentar las corrientes de viajeros -mejora de caminos, conservación de monumentos históricos, etc.⁷⁴.

En 1922 se introdujo además un nuevo elemento en esta concepción sobre el turismo: la preocupación por transformar a los argentinos en turistas. El turismo fue descrito a partir de entonces no solo como una práctica beneficiosa para los individuos que lo practicaban y para la sociedad de la que procedían: se lo ligó además a la salud pública, a la elevación del nivel cultural y moral, al refuerzo del patriotismo y de la

⁷² Véase “Pro fomento del turismo...”, *Revista del TCA*, op.cit., p. 3600.

⁷³ Por detrás de esta pretensión yacía una interpretación algo ingenua y muy optimista, que consideraba que casi cualquier lugar del país era potencialmente atractivo en términos turísticos, si se brindaban mejores condiciones infraestructurales de acceso y alojamiento, y, sobre todo, si se lo hacía visible como tal a partir de la información turística y la propaganda.

⁷⁴ Véase “El turismo en la Argentina. Un factor de progreso y de renta fiscal, descuidado. Las bellezas naturales de nuestro territorio.”, *Revista del TCA*, N° 156, mayo de 1922, p. 4485.

armonía social. Se convirtió así, también desde este punto de vista, en un asunto público.

El turismo, sostenía la revista del club en 1922, debía dejar de ser considerado un lujo. En sintonía con los discursos que circulaban acerca de la salud, se lo definía como una necesidad fisiológica y espiritual frente a las presiones de la vida moderna: su “ritmo febril”, su rígida etiqueta social, su aire viciado, su tráfico, daban origen a la tuberculosis, la delgadez, el mal humor, la melancolía y el desgano. El argumento combinaba los motivos que impulsaban los discursos sobre el verde urbano, esto es, el efecto revitalizante y moralizante producto del aire puro, el sol y el contacto con la naturaleza, con la idea del “cambio de aires”, el descanso espiritual y mental producto del distanciamiento (físico y psíquico) de las preocupaciones⁷⁵.

El turismo nacional tenía además un sentido moral, cultural y político: cuando los argentinos lo practicaban, encontrándose con las bellezas naturales, los monumentos históricos, los progresos y riquezas de su país, tonificaban su moral, mejoraban su cultura y educación y fortalecían su sentimiento de patria. Esta concepción se inscribía en una larga tradición que asociaba paisaje y patriotismo, pero lo que resultaba novedoso era la inclusión de las clases medias como destinatarias, por un lado, de los discursos que las invitaban a conocer el país, y, por el otro, de las políticas que el TCA creía que debían hacer eso posible.

Aparecen así también en el horizonte del TCA las preocupaciones por la “democratización” del turismo. Cuando el “modesto empleado” se ve privado de la posibilidad de un descanso reparador “en el campo, en un balneario marítimo o en una localidad serrana o montañosa” –advertían desde la revista del club en 1923 –“el descontento nace, el malestar social aumenta, la división en clases se ahonda y la

⁷⁵ Véase Armus, Diego, "La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires, 1870-1940". En *Entrepasados*, N° 10, Buenos Aires, comienzos de 1996.

colectividad, en suma, se quiebra en fragmentos egoístas”⁷⁶. Los sujetos a ser beneficiados por esta democratización se limitaban a los sectores medios y medios bajos, (el “modesto empleado”), que disponían de algunos recursos económicos y que poseían también ciertas herramientas culturales: la cultura y la educación eran precondiciones de la práctica del turismo “...los panoramas no existen cuando falta la capacidad emotiva de admirar la hermosura de la Naturaleza o la elevación intelectual para comprender el valor histórico de unas ruinas...”⁷⁷. En esa misma línea, el club promovía la organización de los viajes de maestros y estudiantes primarios y de liceo, “modo higiénico y saludable de fomentar su educación y el amor a la patria”⁷⁸.

Esta mirada implicaba una concepción del turismo como experiencia de goce elevado, civilizada, espiritual, cultural y estética (y no meramente recreativa), inspirada tanto en la forma en que las elites argentinas percibían al turismo europeo, cuanto en la percepción de su propia experiencia como viajeros en Europa. En el caso europeo, el viaje aristocrático se prescribía como una experiencia espiritual y estética (de la que derivaba parte del efecto tonificante del viaje); gozarla implicaba compartir conocer la “serie codificada de distracciones que constituyen una jornada de placer”⁷⁹. A medida que el tour por el continente fue extendiéndose a los sectores burgueses y después de 1860 a la pequeña burguesía y la aristocracia obrera, las guías de viaje ayudaron a difundir una versión adaptada de esta experiencia turística deseable, operando como mediadores culturales para sujetos sociales carentes de una educación clásica, informándoles acerca de los puntos de vista y de las emociones apropiadas para apreciar los paisajes y monumentos⁸⁰. Del mismo modo operaron asociaciones como los Touring

⁷⁶ Véase “En torno al turismo”, *Revista del TCA*, N° 173, septiembre de 1923, p. 5315.

⁷⁷ Véase “Turismo en Argentina”, *Revista del TCA*, N° 170, junio de 1923, p. 5171.

⁷⁸ “El turismo en los colegios”, *Revista del TCA*, N° 158, junio de 1922, p. 4622.

⁷⁹ Véase Corbin, Alain, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*, Barcelona, Mondadori, 1993, p.257

⁸⁰ Véase Palmowski, Jan, “Travels with the Baedeker: the Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian England”, en Koshar, Rudy, *Histories of Leisure*, Berg, Nueva York-Oxford, 2002, p.106.

Clubs europeos –inspiración directa del TCA- que no solo informaban sobre los lugares dignos de ser visitados, sino que educaban el gusto, construyendo una mirada turística⁸¹.

En la concepción del club en la primera mitad de los años veinte, la democratización del turismo, como tarea, era primariamente una responsabilidad de la iniciativa privada. Se apelaba así, por ejemplo, a las empresas de transporte para que instaurasen boletos especiales más baratos durante la temporada para todos los destinos turísticos; y a los comerciantes, especialmente a los hoteleros, instándolos a que apostasen a elevar sus ganancias atrayendo mayor número de clientes a precios más bajos⁸². También se alentaba el camping, una opción más económica de turismo, a la vez una práctica prestigiosa (en tanto frecuente en los países “civilizados”) y saludable⁸³. Respecto del deber del Estado, junto a un difuso rol de “fomento” de la construcción de hoteles, la demanda se centraba en la construcción de caminos que facilitaran y abarataran el acceso a los centros turísticos⁸⁴.

La rápida difusión del automóvil en el país, durante el período de entreguerras - como ha planteado Ospital- implicaba una cierta “democratización” del turismo, ya que permitía a nuevos sectores sociales hacer turismo por el país fuera de la red de grandes hoteles vinculados a los ferrocarriles, por ejemplo visitando zonas a las que el ferrocarril no llegaba o practicando el camping⁸⁵. Pero esta “democratización” del turismo

⁸¹ Véase al respecto, por ejemplo, Furlough, Ellen, “Une leçon des choses: Tourism., Empire and the nation in Interwar France”, en *French Historical Studies*, Society for French Historical Studies, Vol. 25, N° 3, verano 2002; Harp, Stephen L., “The Michelin Red Guides: Social Differentiation in Early Twentieth Century French Tourism”, en Rudy Koshar (ed.), *Histories of Leisure*, Berg, Nueva York-Oxford, 2002.

⁸² Véase “En torno al turismo”, *Revista del TCA*, op.cit., p. 5315.

⁸³ Así, por ejemplo, el TCA celebró Así, felicitaban la creación del “Camping Club de Buenos Aires”, un club de maestros que organizó en Mar del Plata un campamento masculino en 1921 y una colonia mixta de veraneantes que funcionó en una escuela en 1922. Véase “La bella práctica del ‘camping’”, *Revista del TCA*, N° 174, octubre de 1923, p. 5357. El TCA apreciaba el camping y lo alentaba desde las páginas de su revista, aunque no organizaba campamentos.

⁸⁴ En el discurso del TCA la cuestión de los caminos para el turismo, si bien estaba presente, era hasta 1926 un elemento secundario en una argumentación que se centraba en la demanda de caminos para la producción.

⁸⁵ Véase 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, p.3.

asociado al automóvil todavía encontraba límites importantes en los años veinte. En primer término, en la ausencia relativa de caminos: había pocos caminos transitables todo el año, e incluso un trayecto relativamente frecuentado como el de Buenos Aires a Mar del Plata, requería en la segunda mitad de los años veinte más de diez horas de viaje, era practicable solo en verano y presentaba numerosas dificultades, como la presencia de pantanos ante la menor lluvia o los extravíos por problemas en la señalización (y por la frecuente vandalización de las señales). Para muchas zonas, como Mendoza o Bariloche, e incluso las sierras de Córdoba, el ferrocarril seguía siendo el único (o con mucho el principal) modo de acceso. En segundo lugar, el precio de los automóviles y de su mantenimiento dejaba todavía afuera a los sectores medios bajos⁸⁶. Finalmente, algunos muy codiciados destinos resultaban todavía inaccesibles en términos económicos a los sectores de medianos ingresos. Así, por ejemplo, Mar del Plata -como han planteado Cacopardo, Pastoriza y Sáez- seguía siendo aún en los años treinta, pese a la relativa democratización del balneario (con la llegada de grupos medios), un lugar de veraneo muy caro, donde el mero acceso a la arena o a la rambla estaban privatizados. Una situación que se mantuvo hasta la construcción del complejo Rambla-Casino iniciada en 1938⁸⁷.

3.2. El TCA y la “organización” del turismo nacional y sudamericano

Cuando Ortiz presentó el proyecto de ley de vialidad en 1925, las autoridades del TCA, que confiaban en que se trataría a la brevedad, comenzaron a dirigir su atención de manera más decidida hacia el otro objetivo institucional, la cuestión del turismo, definida

⁸⁶ En 1929, el ACA procuraba persuadir a los comerciantes de que anunciaran en la revista argumentando que esta llegaba a casi “60.000 lectores, la inmensa mayoría automovilistas, *gente de posición*, es decir posibles compradores incomparablemente calificados”. Véase *Revista del ACA*, N° 124, marzo de 1929, s/n. [el subrayado es mío]

⁸⁷ Véase Cacopardo, Fernando, Pastoriza, Elisa y Sáez, Javier, “Artefactos y prácticas junto al mar. Mar del Plata: el camino de apropiación del sur, 1880-1940”, en Arrudo, Filmar, Velásquez Torres, David y Zuppa, Graciela (orgs.), *Natureza na America Latina, Apropiações e Representações*, editora UELT-Londrina, Brasil, 2001.

ya claramente como asunto de interés público en los términos que hemos señalado. Así, en 1925 se propusieron desarrollar un programa de excursiones y a la vez llamar la atención de las autoridades sobre esta cuestión. Siguiendo una estrategia análoga a la desplegada en torno al problema vial, el club procuró articular y coordinar (conservando un rol directriz) a los diferentes sectores interesados en el turismo. Así, por ejemplo, la “Exposición Internacional de Vialidad, Transportes y Turismo” de 1926, cuyo principal objetivo era impulsar la sanción de la ley de vialidad, contó con secciones dedicadas al turismo: rutas y lugares de turismo, agencias de viaje, transportes turísticos, hoteles, mapas, andinismo, etc.⁸⁸

En enero de 1927, profundizando esta línea, la Comisión Directiva del TCA resolvió llevar adelante una “reorganización del turismo nacional y sudamericano”. El plan era muy ambicioso: en lo relativo a Argentina, se debía “proceder a la ampliación de la capacidad turística del país”, a organizar el turismo y agrupar “las diversas fuerzas mantenedoras de nuestras incipientes prácticas de turismo”⁸⁹.

Para eso, se proyectó crear un organismo central dirigido por el TCA e integrado por representantes de los distintos niveles del gobierno, de la prensa, de las entidades de fomento y de las empresas ligadas al turismo. Estos representantes se reunirían en diversas “juntas asesoras”, que luego informarían a la Subcomisión de Turismo del TCA: juntas de propaganda; de monumentos, sitios históricos y pintorescos; de zonas climatéricas y termales; de hoteles y hospedajes; de turismo automovilístico; de turismo náutico; de fomento del camping; de turismo universitario y escolar; etc. El fomento del turismo era entendido en sentido amplio e incluía promover la construcción de hoteles y vías de comunicación en zonas bellas e “ignoradas” del país, organizar excursiones,

⁸⁸ Véase “Exposición Internacional de Vialidad, Transportes y Turismo”, *Revista del TCA*, N° 196, agosto de 1925, p. 6253.

⁸⁹ Véase “Bases para la organización del turismo nacional y sudamericano”, *Revista del TCA*, N° 214, febrero de 1927, p. 7455.

trabajar para la conservación de monumentos y sitios de interés histórico o artístico, proveer información a los viajeros, organizar conferencias y efectuar propaganda a través de la red de instituciones con las que el TCA se vinculaba en el mundo. El diseño del subcomisión delineaba las funciones que debía tener un futuro organismo nacional de turismo, a la vez, hasta tanto existiera un organismo tal, la subcomisión con sus sistema de juntas, podría actuar como fuente para la generación de una política turística fruto del consenso entre los intereses involucrados (con el TCA como moderador, en nombre del interés general).

Puesta en marcha en julio de 1927, la subcomisión imprimió folletos sobre los atractivos turísticos argentinos y los difundió en el exterior a través de sus delegados, de la oficina de informes del TCA en Nueva York y de las instituciones afiliadas a la Alianza Internacional de Turismo y a la American Automobile Association⁹⁰. Las dos primeras juntas asesoras, la de turismo náutico y turismo ferroviario, se pusieron en marcha en noviembre de ese año, con la presencia de representantes de las diferentes compañías navieras y de los ferrocarriles. El plan de trabajo de estas primeras juntas incluía la coordinación de transportes, la división del país en zonas de turismo, el estudio de los hospedajes y de sus tarifas y la elaboración de un calendario turístico anual⁹¹.

Simultáneamente, la Comisión Directiva del TCA decidió invitar a los gobiernos y entidades sudamericanas a conformar una Federación Sudamericana de Turismo, para lo cual convocó el Primer Congreso Sudamericano de Turismo. Las bellezas naturales de Sudamérica –sostenían- rivalizaban con las del “viejo mundo”; aunque su difusión había crecido algo desde la guerra, la corriente de viajeros no se intensificaba debido a

⁹⁰ Esta última incluía 954 instituciones en todo Estados Unidos. Véase “El TCA encara el problema del turismo nacional”, *Revista del TCA*, N° 219, julio de 1927, p. 7681

⁹¹ Véase “Se dio comienzo a la ejecución de un vasto plan en fomento del turismo nacional”, *Revista del TCA*, N° 223, noviembre de 1927, p. 7873.

las deficiencias de los medios de transporte, el alto costo y escasa comodidad de los hoteles y a la falta de una propaganda adecuada. Era necesaria una política común de los países sudamericanos que incrementara el tráfico entre ellos, coordinara los sistemas de transportes y permitiera una más eficiente propaganda en Europa y Estados Unidos. Esta política se justificaba además por motivos más elevados: “El mutuo conocimiento de los sudamericanos es indudablemente una necesidad de nuestra civilización, cada vez más cimentada en la confraternidad del continente”⁹². La propuesta estaba en sintonía con los desarrollos en otros países sudamericanos y reflejaba la influencia de las conferencias panamericanas, con su énfasis en el intercambio comercial, la cooperación y la simplificación de las cuestiones aduaneras⁹³.

El 28 de febrero de 1928, se reunió el Primer Congreso Sudamericano de Turismo. Como antes el Congreso de Vialidad, este Congreso permitió intercambiar información técnica y generar consensos con otros actores vinculados al turismo, a la vez preservar y potenciar el liderazgo del TCA, al legitimar el reclamo de “experticia” del club en materia de políticas turísticas frente al Estado y la opinión pública⁹⁴. Por otro lado, resolvió la creación de la Federación Sudamericana de Turismo.

⁹²Véase “Noticias Breves”, *Revista del TCA*, N° 214, febrero de 1927, p.7446. La militancia sudamericana y panamericana del TCA, muy importante en la entreguerra, obedecía a una lectura de la Primera Guerra Mundial como resultado de los odios seculares de los pueblos, En América, donde este pasado de resentimientos no existía, era menester reforzar los lazos de amistad y comerciales para prevenir conflictos en el futuro, y asegurar la prosperidad común a través de la cooperación económica. Esta mirada se vio fortalecida por la participación del TCA en reuniones internacionales y panamericanas durante los años veinte. En América, donde este pasado de resentimientos no existía, era menester reforzar los lazos de amistad y comerciales para prevenir conflictos en el futuro, y asegurar la prosperidad común a través de la cooperación económica.

⁹³ Por ejemplo, en Uruguay el Touring Club Uruguayo organizó un Congreso Nacional de Turismo que se reunió en diciembre de 1927, y al que asistieron representantes de los poderes Ejecutivo y Legislativo; el Congreso consideró al turismo como una industria, y prescribió una serie de acciones destinadas a transformar a Uruguay en un destino turístico, tales como la restauración de lugares de interés histórico y la puesta en marcha de una Comisión Nacional de Turismo, destinada a la coordinación y regulación de las actividades turísticas. La Comisión se puso en marcha finalmente en 1933, en el ámbito del Ministerio de Relaciones Exteriores. Véase Bentancur, Arturo Ariel, “La organización de la actividad turística en Uruguay”, *Pensando Turismo*,: ISSN 1688-4280. <http://pensandoturismo.com/template.php?i=37>, noviembre de 2005 (consultado 4 de julio de 2008).

⁹⁴ De acuerdo con la prensa nacional (y a juzgar por las listas de ponencias y de delegaciones publicadas en la revista del TCA) la concurrencia de delegados gubernamentales, instituciones y empresas tanto al 1º

Se suponía que la Federación sería la encargada de poner en marcha un plan orgánico de fomento del turismo sudamericano. Estaba formada por instituciones, empresas y particulares y, en teoría, también debían participar representantes de los gobiernos⁹⁵. El estatuto preveía su funcionamiento provisorio en el TCA, hasta tanto los gobiernos sudamericanos la reconocieran como la instancia mejor para orientar y fomentar el turismo en la región y la financiaran. La Federación se proponía promover tanto la llegada de turistas extranjeros y el turismo entre países sudamericanos, como el turismo nacional en cada uno de los países miembros⁹⁶. El turismo, sostenían, debía ser un modo de fomentar la cooperación económica, pero también cimentar los lazos entre los países. En este sentido la Federación se pronunció a favor, por ejemplo, de la inclusión del turismo sudamericano en los programas escolares y de la “depuración” de los textos escolares de historia de contenidos que pudieran resultar ofensivos para los demás países sudamericanos⁹⁷.

Sostenida por las contribuciones anuales de los socios activos y de unos pocos “socios honorarios” entre los que se contó inicialmente al gobierno argentino que le otorgó un subsidio en 1928, sus recursos fueron más bien escasos, limitando su capacidad para emprender la “acción internacional” más allá de propaganda de bajo costo en los países miembros (en las revistas del TCA por ejemplo) y la organización de varios cruceros a Brasil y a Paraguay. Planes más ambiciosos, como la propuesta de instalar oficinas de promoción en París, no pudieron llevarse adelante⁹⁸. Los Congresos

Congreso Nacional de Vialidad como al 1º Congreso Sudamericano de Turismo fue muy nutrida. (véase por ejemplo *La Nación*, febrero de 1928; *Revista del TCA*, N° 223 y 224, noviembre y diciembre de 1927)

⁹⁵ Contó con la presencia de representantes de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Las empresas y corporaciones empresarias podían participar de las discusiones, pero no tenían voto en las resoluciones.

⁹⁶ Véase “En la bolsa de comercio se realizara hoy la sesión previa de clausura del primer Congreso Sudamericano de Turismo”, *La Prensa*, 29 de febrero de 1928, p.18.

⁹⁷ Véase “El tercer Congreso Sudamericano de Turismo. Nómina de los trabajos presentados”, *Revista del TCA*, N° 257, septiembre de 1930, p. 356.

⁹⁸ Véase “La Federación Sudamericana de Turismo y los gobiernos del continente”, *Revista del TCA*, N° 256, agosto de 1930, p.330

Sudamericanos de Turismo, anuales, no volvieron a reunirse después de 1930: la crisis económica y las crisis políticas sudamericanas alejaron la posibilidad de que los gobiernos se sumaran a la Federación y contribuyeran económicamente a su sostenimiento⁹⁹. En los años treinta el organismo funcionó cada vez con menos vitalidad y se convirtió en un “sello” del TCA, que era el socio más activo y permanente.

Los estatutos de la Federación Sudamericana de Turismo preveían también que la “acción interior y nacional de organización y fomento turísticos” debía ser organizada en cada país miembro por una comisión especial. En la Argentina, el TCA creó en 1929 la “Comisión Nacional de Turismo”, anexa al club y sobre la base de la ya existente subcomisión de turismo: como ella, era presidida por el diputado nacional Julio C. Borda y funcionaba con una comisión directiva (dirigida por el TCA) y juntas asesoras¹⁰⁰. Apuntaba a la organización directa de algunas actividades turísticas, a la recopilación, difusión y provisión a los turistas de información turística y a la presión sobre el Estado para la mejora de los caminos turísticos, la facilitación de la circulación en automóviles y la conservación de los atractivos turísticos.

La Comisión, que funcionaba de hecho como una comisión del TCA, tuvo mejor suerte que la Federación Sudamericana de Turismo. Logró llevar adelante una variedad de acciones concretas, como la organización de excursiones, la elaboración de “calendarios turísticos” que recomendaban las mejores zonas del país para visitar en cada época del año; la recopilación y exhibición de vistas nacionales fotográficas y cinematográficas y el establecimiento de un servicio de información sobre el estado de caminos del país, que la Dirección de Correos y Telégrafos recopilaba y la Comisión

⁹⁹ Se reunieron en Perú y en Brasil, y contaron en ese momento con cierto apoyo oficial, ya que fueron las cancillerías de esos países las que cursaron las invitaciones.

¹⁰⁰ Como mencionáramos en el capítulo 2, en 1930 Borda era diputado y miembro de la Comisión Directiva del TCA; ese mismo año asistió al Tercer Congreso Sudamericano de Turismo en representación del TCA y del gobierno argentino.

Nacional de Turismo publicaba y distribuía gratuitamente cada quince días con la colaboración de YPF¹⁰¹.

La Comisión Nacional de Turismo elaboró además un proyecto de ley para la creación de una Oficina Nacional de Turismo, presentado al Congreso Nacional en agosto de 1930 por el diputado Borda y que nunca llegó a ser tratado. El proyecto planteaba una oficina estatal con carácter ejecutivo y un consejo asesor, que controlaría el presupuesto y en el que estarían representados los intereses privados, aunque minoritariamente (véase diagrama 1, p. 159).

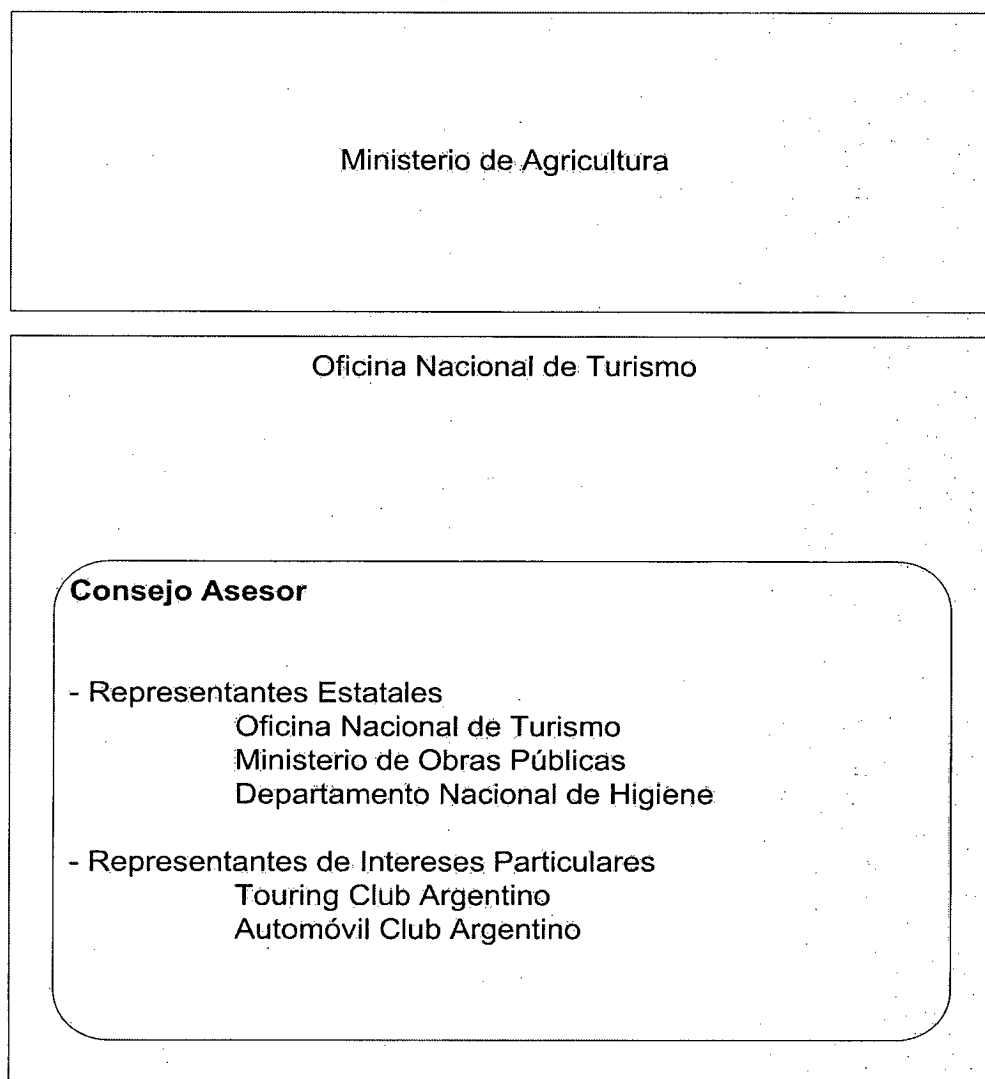
Este esquema obligaba a consensuar las políticas con otros interesados, o al menos a tenerlos en cuenta. Tenía importantes similitudes con la legislación francesa puesta en vigencia en 1909, en cuyo consejo el Touring Club Francés estaba representado y que era el que debía establecer las coordenadas de la política turística, ejecutada luego por el organismo ministerial¹⁰². Las funciones de la Oficina de Turismo eran fundamentalmente la promoción y la información. Así, por ejemplo, se esperaba que elaborara un programa turístico nacional anual, que reuniera fiestas, exposiciones, temporadas teatrales, temporadas de balneario, etc.¹⁰³.

¹⁰¹ Por supuesto, este servicio tuvo una vida breve, ya que el golpe de estado de septiembre de 1930, y el consiguiente cambio de autoridades en el Correo, le puso fin. Véase "Memoria y Balance 1929-1930", *Revista del TCA*, N° 258, octubre de 1930, p.450.

¹⁰² Véase "El turismo en Francia. Reconocimiento oficial", *Revista del TCA*, N° 12, diciembre de 1909, p.600.

¹⁰³ Este programa debía ser aprobado por el Consejo, que decidiría la asignación de fondos para la propaganda y mejor organización de los eventos. El Consejo sería además el encargado de administrar un fondo especial que se crearía con el impuesto a los viajeros que dejaran el país en las primeras clases de ferrocarriles y vapores, un impuesto a los hoteles y restaurantes de primera categoría, la contribución de los municipios declarados sitios de turismo y el producto de las fiestas y eventos organizados por la Oficina de Turismo.

Diagrama 1: Proyecto de Oficina Nacional de Turismo, Julio C. Borda, 1930



El proyecto de generar un organismo estatal dedicado al turismo, provee, a nuestro entender, sugerencias acerca del tipo de cuestiones sobre las que se esperaba intervención estatal. Así, por ejemplo, estaban ausentes los elementos de regulación de la actividad turística en sí (de la actividad hotelera, de los transportes, de las agencias) y tampoco se planteaba que la Oficina de Turismo tuviera que asumir la provisión directa de servicios turísticos o que debiera contribuir prácticamente a “democratizar” el acceso al turismo, ni se la vinculaba a la administración de los parques nacionales, que en ese

momento estaban en la órbita de la Dirección de Territorios Nacionales¹⁰⁴. La regulación y la organización de la actividad turística se reservaban a la iniciativa privada que el TCA deseaba poder dirigir, articular y moderar desde espacios como la Federación Sudamericana de Turismo.

3.3. El ACA y el turismo: Vialidad turística

Este rol directriz, al que el TCA creía tener pleno derecho, era un espacio en disputa. Desde mediados de los años veinte el fomento del turismo por parte del club había adquirido mayor escala. Su revista reflejó este nuevo interés en notas que descubrían las bellezas de los paisajes nacionales y la factibilidad de recorrerlos en automóvil; estas notas se publicaban desde 1928 en una nueva sección de la revista: "Turismo".

Como parte de este nuevo interés, en enero de 1928 el ACA inauguró la oficina de información para turistas en Córdoba, organizó para octubre de ese mismo año la primera Conferencia Nacional de Turismo, en Alta Gracia y, simultáneamente, una excursión a las sierras cordobesas con precios para "personas de bolsillo medio", que se esperaba fuera el inicio de una corriente de turistas-automovilistas a la región¹⁰⁵. En la convocatoria a la Conferencia, por primera vez, el ACA consideraba al turismo (para el club, sinónimo de turismo en automóvil y de vialidad turística) desde una perspectiva

¹⁰⁴ No se hacía por entonces hincapié en la necesidad de controlar la actividad, aún cuando ya había quejas por malos servicios, defraudaciones y promesas incumplidas por parte de empresas de transporte y agencias que ofrecían excursiones turísticas con alojamiento incluido. Véase "Una forma de perjudicar al turismo", *Revista del TCA*, N° 258, octubre de 1930, p.431. En el capítulo 6 veremos cómo en la década siguiente emergió una concepción mucho más amplia de las funciones deseables para un organismo nacional de turismo, en parte a causa de la consolidación en la opinión pública y en las concepciones del Estado de la visión del turismo como una asunto público y una industria potencialmente próspera, y en parte por los ejemplos internacionales (Francia, Alemania e Italia habían hecho del turismo una cuestión de Estado e intervenido activamente en su regulación).

¹⁰⁵ La conferencia contó con la presencia de representantes de los gobiernos de las provincias de Córdoba, San Luis, Jujuy, La Rioja, Santiago del Estero, Entre Ríos y Buenos Aires y del territorio de Misiones, de varios municipios (entre ellos Mar del Plata, representada por Rufino Inda), del Ministerio de Obras Públicas, de algunos clubes de automovilismo (como el Audax Córdoba) de asociaciones de fomento y de medianos hoteleros de Mar del Plata (también representados por Rufino Inda), de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos y de los ferrocarriles. El TCA estuvo ausente, aunque su ex vicepresidente, Prudencio Clariá, concurrió en representación de la provincia de Entre Ríos. Véase "La primera Conferencia Nacional de Turismo", *Revista del ACA*, N° 109, noviembre de 1927, s/n.

pública: una actividad que “sembraba” riquezas, era agente de civilización y patriotismo y cuyos beneficios debían llegar a todo el territorio de la República¹⁰⁶.

Cuestión pública en este sentido, su organización y fomento eran principalmente asunto de la iniciativa privada, aunque el ACA planteaba la necesidad de cierta tutela oficial que ayudara a mejorar y abaratar los servicios, mejorando sobre todo la vialidad turística: eliminar las trabas a la circulación de los automóviles de los turistas, por ejemplo, estableciendo una patente única provincial y poner en condiciones los caminos de las zonas turísticas, para el ACA el mayor obstáculo para el turismo¹⁰⁷. Inspirado en el ejemplo norteamericano, el ACA planteaba además que la mejora vial democratizaría el turismo, al permitir que, con algo de dinero, “un modesto automóvil y una carpa”, se pudiese recorrer el país¹⁰⁸.

En la Conferencia, el ACA consideró además deseable que el Estado organizase una Oficina Central de Turismo, que brindara ayuda a las instituciones privadas y se ocupase de recopilar y suministrar información turística, aunque no se daban mayores detalles acerca de la forma que debería tener una oficina tal¹⁰⁹. La Conferencia-excursión se repitió en marzo de 1930 en Mendoza y las cuestiones en discusión fueron semejantes, incluida la propuesta de una oficina de nacional de turismo; pospuesta en 1932 a causa de la crisis económica, la Conferencia nunca volvió a realizarse.

En lo sucesivo, las intervenciones del club en materia de turismo se centraron en el fomento “práctico”: la expansión de los servicios recreativos para los socios –que describimos en el capítulo 1- y la “colaboración práctica” en beneficio de socios y no

¹⁰⁶ En el “cambio de almas entre el viajero y el paisaje (...) este hombre se vincula a todos los hombres y a todo el territorio de la República”. Véase “La primera Conferencia Nacional de Turismo abrirá nuevos horizontes a la vialidad y al turismo argentino”, *Revista del ACA*, N° 120, noviembre de 1928, p. 25.

¹⁰⁷ Véase “La primera Conferencia ...”, *Revista del ACA*, op.cit., s/n.

¹⁰⁸ Véase “La primera Conferencia Nacional de Turismo abrirá ...”, *Revista del ACA*, op.cit., p. 33.

¹⁰⁹ El ACA presentó numerosos trabajos: sobre la patente única, sobre la obra del ACA en relación con el turismo (organización de excursiones, relevamiento de caminos, señalización, información). Véase “La primera conferencia nacional de turismo abrirá ...”, *Revista del ACA*, op.cit., pp. 21-61.

socios, fundamentalmente a través de la instalación de casillas camineras, la publicación de mapas y guías y la propaganda turística¹¹⁰.

Hasta fines de los años treinta, la demanda de intervención estatal por parte del ACA se concentró casi exclusivamente en la cuestión vial. La propuesta de crear un organismo estatal que se ocupara del fomento del turismo no había vuelto a aparecer en la revista del club cuando en marzo de 1938 el General Camilo Idoate (entonces presidente del ACA) fue nombrado al frente de la Dirección Nacional de Turismo, creada por decreto del Poder Ejecutivo Nacional¹¹¹. Recién a partir de ese momento emergería en el discurso del club la idea de que el Estado debía fiscalizar o regular la actividad turística (sobre todo la hotelera).

Por otro lado, los términos en los que el ACA convirtió al turismo en una de sus causas públicas (aunque secundaria), a fines de los años veinte, venían definidos por los discursos que el TCA había puesto en circulación desde principios de los años veinte: el “turismo moderno” entendido como una práctica elevada, ligada al aprendizaje y a la emoción patriótica (y no solo a la mera recreación) y también como una necesidad física y psíquica creada por la intensidad de la vida moderna; el énfasis en los beneficios colectivos del turismo, tanto por su carácter de industria, como por su efecto civilizador y patrióticos sobre las poblaciones receptoras. Pero estos términos estuvieron definidos además por el matiz distintivo que el estrecho vínculo con el comercio automovilista y la identificación central del club con el automóvil, le imprimió a sus intervenciones públicas: el énfasis en el turismo automovilístico, la confianza en la capacidad democratizadora del automóvil y una concepción más amplia del rol de instituciones y particulares (el “patriotismo práctico”) y más limitada del accionar del Estado, que solo

¹¹⁰ A través de la exhibición de vistas, la realización de conferencias, y la difusión de descripciones de los sitios en el marco de las competencias deportivas organizadas por el club.

¹¹¹ Nos ocuparemos de esto en detalle en el capítulo 6.

debía intervenir positivamente en la construcción del sistema de caminos —que por su complejidad y costo no podía ser llevado a cabo por la iniciativa privada¹¹².

4. Los clubes y la relación con el Estado en los años veinte: formas de articulación

El cambio de régimen político y el ascenso de los radicales al poder alteró la forma que ciertos sectores de la elite tenían de relacionarse con el Estado, e impulsó el fortalecimiento de las asociaciones civiles como formas alternativas de presión pública. Si bien este proceso fue en parte el resultado de una estrategia de los grupos de poder que habían perdido el manejo directo del Estado; no se limitó a esto: varios de los miembros más influyentes del TCA eran políticos radicales (Herminio J. Quirós y Prudencio M. Clariá, Julio C. Borda) o incluso funcionarios del poder ejecutivo (Pedro Bazán, Isidoro Ruiz Moreno, Rodolfo Santángelo)¹¹³. Ya desde fines del siglo XIX — como han mostrado los trabajos sobre el Jockey Club o el Círculo de Armas— una parte de la construcción de las carreras políticas tenía lugar en los espacios de sociabilidad “apolítica” de los clubes; como argumentamos, a esto se sumaba en los años veinte la legitimidad que proveía la acción pública de los clubes en temas como la vialidad o el turismo¹¹⁴.

Esto era así también porque, junto a los esfuerzos de las dirigencias de las asociaciones por impulsarlas como espacios con capacidad para incidir en las políticas públicas, el propio Estado estimulaba el fortalecimiento de las asociaciones al

¹¹² Véase al respecto Ospital, “Turismo y territorio nacional en Argentina...”, op.cit.. Este perfil de la institución continuó, como veremos, en los años treinta, aún cuando disminuyó abruptamente la participación de personajes del comercio y la industria automotriz en las Comisiones Directivas del club.

¹¹³ Hemos señalado los datos biográficos sobresalientes de estos dirigentes del club en el capítulo 2.

¹¹⁴ Véase Losada, *Distinción y Legitimidad. Esplendor y ocaso de la elite social en la Buenos Aires de la Belle Époque*, tesis doctoral en Historia, Tandil, noviembre de 2004 (mimeo); y *La alta sociedad de Buenos Aires de la Belle Époque*, Siglo XXI Editora Iberoamericana, Buenos Aires, 2008. Edsall, Thomas, *Elites, Oligarchs, and Aristocrats: the Jockey Club of Buenos Aires and the Argentine Upper Class, 1920-1940*, Phd. Dissertation, 2000 (mimeo).

reconocerlas como interlocutores legítimos y al admitir su derecho a incidir en las políticas, como puede verse, por ejemplo, en el proyecto oficial de ley de vialidad de 1925. Consideramos entonces que estaba emergiendo una forma nueva de pensar la relación entre el Estado y los diferentes intereses particulares (al menos respecto de la vialidad), que legitimaba la consulta “directa” (no mediada por los partidos o el parlamento) a los interesados (afectados o expertos) como parte del proceso de formación de las políticas públicas.

La sociedad metropolitana porteña en los años veinte estaba articulada en un tejido crecientemente denso de asociaciones de distinto tipo que, según los intereses particulares a representar y las oportunidades abiertas por las distintas coyunturas políticas, adoptaron diferentes modelos de asociación e invocaron legitimidades distintas, en un arco que iba desde las corporaciones económicas en un sentido estricto, hasta las asociaciones voluntarias de ciudadanos preocupados por alguna causa pública que afectara al bien común, pasando por formas mixtas en las que ese tipo de representación se cruzaba con la identificación con intereses sectoriales no estrictamente corporativos. En esta red, los actores individuales podían (y solían) pertenecer a más de una asociación a la vez, mientras, a la vez, las instituciones se complementaban e interrelacionaban, articulándose en algunos casos en alianzas más o menos duraderas¹¹⁵.

Cabría preguntarse en este contexto si la cercanía del Automóvil Club con el mundo de los negocios ligados al automóvil convirtió al ACA en una corporación en el sentido económico del término. Ospital ha sostenido que el ACA fue entre 1920 y 1940 el virtual portavoz de los importadores en materia de propaganda en favor del

¹¹⁵ Así, por ejemplo, un empresario importador de automóviles como Henry Ditlevsen, podía, simultáneamente, presionar en favor de la baja de aranceles a la importación de automóviles desde la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, enfrentarse a los conflictos laborales desde su participación en la Asociación del Trabajo, e impulsar la sanción de una ley nacional de vialidad y la rebaja de las patentes, promoviendo simultáneamente de manera “práctica” el automovilismo a través de las obras de la División de Carreteras del Automóvil Club, de cuya comisión era vocal.

automóvil¹¹⁶. Por un lado, es claro que algunas de las intervenciones públicas del club, como por ejemplo las gestiones periódicas ante el Municipio de la Capital en favor de la rebaja de las “patentes de ensayo” –impuestos que pagaban los autos que estaban a la venta-, apuntaban a beneficiar directamente a los importadores. Ciertamente también los importadores de automóviles y “anexos” estaban interesados en estimular la circulación de automóviles, mejorando los caminos y reduciendo aranceles y patentes. Pero nos parece que, más que un uso del club para promover los negocios del comercio y la industria automotriz, había una confluencia de elementos compatibles: el interés de los comerciantes iba en el mismo sentido que los intereses recreativos, deportivos y prácticos de los automovilistas socios del club y también en el mismo sentido que lo que estos socios consideraban el interés nacional, esto es, el desarrollo vial como clave para el progreso económico del país. Esto no implica dejar de lado la profunda influencia que la presencia de conspicuos miembros del comercio automotor (y su perspectiva respecto de cuál era el interés nacional y el interés de los automovilistas y cuál debía ser el papel del club) tuvo en la conformación del perfil público del ACA. Por otro lado, es necesario recordar que, simultáneamente, la acción específicamente corporativa del comercio automotor se canalizó a través de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos y el Centro Industria del Automóvil¹¹⁷.

El caso del ACA muestra como los clubes podían funcionar, en parte, como espacios para promover intereses corporativos desde lugares no corporativos, para generalizar intereses sectoriales, para construir legitimidad para las corporaciones. Durante los años veinte los empresarios ligados al automóvil encontraron en la

¹¹⁶ Véase Ospital, María Silvia, “Turismo y territorio nacional en Argentina...”, op.cit., p. 5, y “Autos y caminos para la modernización de la Argentina. Comerciantes e importadores de automotores, 1920-1940, en *XVIII Jornadas de Historia Económica CRYCIT/CONICET*, Facultad de Ciencias Económicas, UNCUYO, Mendoza, 2002.

¹¹⁷ Gremial de propietarios de empresas carroceras y talleres mecánicos, formada en 1920 y también perteneciente a la Asociación del Trabajo. A ella pertenecían dirigentes importantes del ACA como Alberto Fehling y Julio Fevre.

militancia en el club (una asociación de ciudadanos y automovilistas), la posibilidad de presionar en favor de ciertas causas en nombre del progreso general y no de los propios negocios.

Las formas concretas en las que la presión o articulación de los intereses organizados con el Estado puede llevarse adelante son múltiples: la apelación al arbitraje del poder ejecutivo en caso de conflictos o con el fin de presionar a favor de determinadas medidas (utilizando relaciones familiares, de amistad etc. para lograr un eco más favorable), o la conjugación en un mismo individuo de la representación de determinados intereses particulares y de la función pública¹¹⁸. Como muestra el caso del TCA, y ha sostenido Persello, esta conjugación de representaciones no se consideraba necesariamente conflictiva, todo lo contrario, podía sumar legitimidad (al certificar un conocimiento directo de las cuestiones) a las intervenciones en el gobierno y en el Congreso nacional¹¹⁹. Así, por ejemplo, el diputado Borda, presentó en 1930 su proyecto de ley de turismo en su nombre y en el del TCA y representó a la vez al Estado y al club en el Tercer Congreso Sudamericano de Turismo.

Por otro lado, ambos clubes apelaron al Estado a través de sus propias redes de relaciones e influencias. A pesar de la ampliación de la masa de socios y de la consiguiente diversificación de su extracción social, durante los años veinte las dirigencias del TCA y el ACA continuaron perteneciendo casi exclusivamente a las elites económicas y sociales, aunque sobre todo en el caso del ACA, una elite más diversificada económicamente que en la década previa. Estas dirigencias estaban inscriptas en redes sociales y políticas que resultaban capitales a la hora de apelar al

¹¹⁸ Véase Halperín Donghi, *Vida y muerte...*, p.166.

¹¹⁹ Persello ha analizado esta cuestión en los debates parlamentarios sobre la constitución de las juntas de la producción en la década siguiente, mostrando que en muchos casos los mismos legisladores participaban de las actividades productivas que se estaban tratando de regular, y que por lo general eso determinaba su involucramiento en el debate parlamentario (por ejemplo en los casos de José Ignacio Aráoz, representante de los cañeros, o del Diputado Julio Simón Padrós, representante de los industriales). Véase Persello, "Representación política y burocracia...", op.cit..

Estado para impulsar ciertas políticas públicas, para apuntalar el fortalecimiento de la institución y para promover los negocios privados de sus miembros (intereses que – como dijimos- parecían compatibles entre sí). Nos parece que la evolución del ACA y durante los años veinte, el eco favorable que muchos de sus pedidos hallaron en el gobierno de la provincia de Buenos Aires, en la Intendencia de la Capital Federal y aún en el gobierno nacional, dan cuenta de la eficacia de estas formas más sutiles de presión. Podríamos mencionar, por ejemplo, el subsidio estatal que el TCA recibió hasta 1927, el apoyo económico del gobierno nacional a la Federación Sudamericana de Turismo, la presencia de las autoridades en los eventos realizados por ambas entidades; la favorable resolución de las peticiones presentadas por los dos clubes ante la Intendencia porteña, el apoyo de la gobernación de Buenos Aires a las obras viales del ACA (como la Pasarela sobre el río Samborombón), o la influencia que los proyectos presentados por el TCA tuvieron en la redacción del proyecto oficial de ley de vialidad de 1925, que, como dijimos, contemplaba incluir al club en el directorio de la Dirección Nacional de Vialidad¹²⁰.

Finalmente, el proyecto de ley nacional de caminos de 1925, aunque frustrado, es signo también de la emergencia de otra forma de pensar la articulación concreta entre el Estado y los intereses particulares, la inclusión en órganos mixtos de gobierno, que sería importante en la década siguiente. La cuestión de qué intereses particulares (y qué asociaciones representativas de esos intereses) debían ser incluidos en los procesos de formación de las políticas públicas, permaneció sin definición en los años veinte. El proyecto de 1925 incorporaba por un lado los intereses sectoriales corporativos afectados por la construcción de caminos: los grandes productores rurales, que se

¹²⁰ Así, por ejemplo, la presencia de Emilio Ravignani (secretario de Hacienda de la Intendencia de la Capital Federal- entre 1922 y 1927) en la Comisión Directiva del ACA entre 1926 y 1927, explica por ejemplo la buena acogida que los pedidos del ACA de revisión de las patentes a los automóviles (que terminaban en rebajas) tuvieron en esos años.

beneficiarían con menores costos de producción y con la valorización de sus tierras; y los ferrocarriles, que enfrentaban, a la vez, la competencia del automotor y la posibilidad de aumentar su actividad con la mejora de los accesos a las estaciones. Quedaron fuera otros intereses sectoriales, como el ACA y la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, directamente interesados en la multiplicación de los caminos. Finalmente, el proyecto incluía al TCA, una asociación que no representaba un interés sectorial, sino que se presentaba como una entidad “experta” y preocupada por el interés “general” en la cuestión, con más de dos décadas de trabajo público en el tema. Esta discusión formaría parte del debate de la ley nacional de vialidad en 1932 y se definiría finalmente en favor de los intereses sectoriales.

5. Palabras finales

Durante los años veinte el TCA y el ACA precisaron sus ideas en torno a la vialidad y elaboraron nuevas estrategias de intervención pública. Así, mientras el primero de los clubes procuró transformarse en el centro articulador de un amplio consenso en torno de las cuestiones en juego, el segundo apeló a una estrategia de intervenciones prácticas. Desde sus diferentes perspectivas y estrategias, ambas entidades contribuyeron de manera decisiva a la construcción de la vialidad, y de forma secundaria del turismo, como asuntos públicos, esto es como cuestiones que afectaban el bien general y que, ambas instituciones demandaban, debían ser motivo de intervenciones estatales. A la vez, los dos clubes se constituyeron a sí mismos como plataformas para la intervención pública y la interpelación al Estado desde el terreno de la sociedad civil.

Como otras asociaciones civiles, estas instituciones buscaron construir la legitimidad social para sus intervenciones públicas invocando su carácter “apolítico” y

sus saberes específicos, que el TCA fundaba en sus “estudios” de la vialidad y turismo (avalados por la organización de congresos, por ejemplo) y el ACA más bien en su experiencia directa y práctica (como consumidores de automóviles, como “camineros”). En ciertas cuestiones cruciales para el progreso nacional y técnicamente complejas, como la vialidad, -sostenían ambos clubes- la “política” debía dejar paso a los conocimientos técnicos, y, a la opinión de los interesados, que contaban con la experiencia directa de los problemas.

En los años veinte ambas instituciones demandaron un Estado con mayor capacidad de intervención, que dotara al país de la infraestructura y la legislación necesaria para el progreso. Para el TCA, el Estado debía dirigir ese proceso, contando con la asesoría técnica necesaria; era frente a la inercia estatal que el club había asumido tanto la construcción del conocimiento técnico específico como el rol de coordinador de los intereses involucrados, al que el club aspiraba en iniciativas como la Comisión Nacional de Turismo. Desde la perspectiva de los dirigentes del ACA, en cambio, la acción “práctica” del club no se proponía reemplazar la inacción estatal, sino que más bien realizaba un ideal de cooperación práctica (y de co-dirección) entre acción estatal e intereses particulares directamente involucrados: el comercio automotriz, los productores rurales, los consumidores¹²¹.

Esto último remite a un matiz importante que distingue las concepciones del ACA y del TCA respecto de su papel público (y por consiguiente, sus formas de vincularse con el Estado). En los años veinte ambas instituciones representaban, en principio, a intereses particulares no corporativos en sentido estricto; eran asociaciones

¹²¹ Este matiz se registra por ejemplo en la cuestión de la señalización, que el TCA estudia y encara de manera amplia (y que involucra necesariamente al Estado): el frustrado reclamo de la adhesión oficial a la Convención de París, y el (también frustrado) proyecto de señalamiento sistemático de todos los caminos del país, que aunque cuenta con el apoyo de una entidad estatal -YPF- es una forma de reemplazar la inacción de la Dirección de Puentes y Caminos. El ACA, en cambio, se enfrenta a la cuestión de modo práctico, con el ensayo de diversos tipos de señales y con señalizaciones parciales de los caminos que el club va relevando.

voluntarias y relativamente abiertas, que reunían a ciudadanos individuales interesados en participar activamente (o indirectamente a través de su membresía) en la discusión y solución de ciertos problemas públicos. Pero mientras el TCA construía su identidad en torno a la adhesión patriótica de sus miembros a una causa vinculada al bien general, el ACA, cruzaba estos mismos argumentos con una identificación muy fuerte con el automóvil. Esa identificación recortaba un universo de consumidores a los que representar frente al Estado (los automovilistas), otorgándole un principio de legitimación en un punto semejante al de las organizaciones empresariales.

En el capítulo que sigue procuraremos analizar los contraste entre la influencia de ambos clubes sobre el Estado en materia de política vial durante los años treinta. Consideramos que los distintos perfiles públicos que ambos clubes desarrollaron en los años veinte resultan un factor importante a la hora de explicar la suerte diferente corrieron en esta nueva etapa, sobre todo en cuanto a su capacidad de articulación con el Estado.

Capítulo 5. Vialidad: los clubes y el Estado en los años treinta

1. Introducción

Como vimos, hacia fines de los años veinte cobró forma cabal un consenso en torno al diagnóstico del “problema vial” y a sus soluciones. Hemos afirmado en el capítulo precedente que el TCA fue uno de los arquitectos principales de este consenso, a partir de múltiples iniciativas, entre ellas la organización de congresos, mitines y exposiciones de vialidad. Hemos considerado también que el ACA, que adhería a la manera en que el TCA había planteado la cuestión vial, optó por una postura más activa en lo concreto, que definían como “patriotismo práctico”. Hemos sostenido además que ambos clubes habían desarrollado desde su fundación perfiles, estrategias e identidades diferentes y que estas características repercutieron en su relación con el Estado.

Las dos asociaciones, pese a sus declaraciones de prescindencia en materia política, apoyaron al golpe de Estado de septiembre de 1930; en el caso del TCA este apoyo fue explícito y se expresó en una serie de editoriales celebratorios de la “jornada cívica”. Los clubes esperaban un giro radical en la política vial y, de hecho, a partir del golpe lo obtuvieron: el gobierno de Uriburu puso en marcha un proyecto de política vial que tuvo continuidad a lo largo de la década¹.

En este nuevo marco, el TCA continuó recurriendo a las mismas estrategias que construyera en la década anterior, procurando, con poco éxito, convertirse en el asesor privilegiado del Estado en materia de caminos. Mientras tanto el ACA, que tenía una larga experiencia de colaboración práctica con el gobierno y una fuerte identificación con el automóvil y el automovilismo, lograría la más provechosa articulación con el Estado durante esos años.

¹ Po otra parte, De Privitellio a señalado como algunas carteras del gabinete de Uriburu, tal es el caso del Ministerio de Obras Públicas y luego el Ministerio del Interior, fueron directamente controladas por Justo. Véase, De Privitellio, Luciano, *Los nombres del poder. Agustín P. Justo*, FCE, Buenos Aires, 1997.

Los década del treinta fue un período de avance de la intervención del Estado en la sociedad y en la economía. Frente un período caracterizado en materia vial por las medidas aisladas, la escasez de recursos y la duplicación y falta de coordinación entre los organismos estatales con ingerencia en el tema, los años treinta inauguraron una etapa de desarrollo de una política vial mucho más decidida y sistemática, fundada en la planificación a nivel nacional, dotada de nuevos recursos económicos y de una gestión técnica centralizada y relativamente autónoma.

El estudio de esta nueva etapa es el objetivo de este capítulo. En primer término nos interesará dar cuenta de los ensayos de política vial durante el gobierno provisional y, en segundo término, analizar el debate en torno a la ley de vialidad, procurando asimismo caracterizar los rasgos centrales de las primeras políticas de la Dirección Nacional de Vialidad. En ambos puntos procuraremos establecer una comparación entre la política nacional y el caso de la provincia de Buenos Aires, el distrito con más automóviles y en el los dos clubes gozaban de mayor penetración social y presencia local. Consideramos que esta comparación puede echar una luz diferente sobre la cuestión de la relación entre Estado y sociedad civil y sobre el rol de los partidos políticos en esta relación. Finalmente, en el último tramo del capítulo estudiaremos la relación de ambos clubes con el Estado en materia de caminos a través de la presentación de algunos episodios significativos: los conflictos en torno a la construcción de la ruta 2 y de los caminos del sistema panamericano de carreteras, la reforma de la ley de vialidad y el convenio entre el ACA e YPF.

2. Los clubes y el Gobierno provisional: primeros ensayos de una política vial

La cuestión de los caminos fue un tema central en la agenda de los gobiernos surgidos tras el golpe de 1930. Tanto el llamado "Gobierno Provisional" (nacional) como la Intervención Federal en la Provincia de Buenos Aires asumieron el tema como un problema público urgente, e implementaron rápidamente una serie de medidas que procuraban su solución². La urgencia, como plantea García Heras se vinculaba directamente con la crisis económica mundial de 1929: la decisión de emprender un activa política caminera se enmarcaba en las dificultades de la economía agroexportadora y en su respuesta, la ampliación de la intervención del Estado en la economía y la sociedad³. En la formulación de la política caminera y de transportes, el gobierno argentino —ha sostenido García Heras— reveló un singular grado de independencia, reforzada por la renuencia del gobierno británico a presionar demasiado a la Argentina al respecto, privilegiando la negociación sobre cuestiones estrictamente comerciales⁴.

2.1. La política nacional

Al asumir, el Gobierno Provisional hizo público su propósito de emprender de inmediato la construcción de dos carreteras nacionales troncales: el camino de Buenos Aires a Rosario y Córdoba y el de Buenos Aires a Bahía Blanca. En ambos casos se trataba de proyectos aprobados cuya realización estaba muy retrasada por falta de

² La fe en los caminos como solución a la crisis (al desempleo, a los costos crecientes de los fletes, a la necesidad de un desarrollo más integrado), se inspiraban en buena parte en el modelo que brindaba la prosperidad norteamericana de los años veinte.

³ Véase García Heras, Raúl, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires, 1985. Según algunos cálculos, el contar con caminos transitables podía disminuir entre un 40 y un 60% los costos de flete de los productos. Véase al respecto Ballent, Anahí, "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, 1er semestre 2005., p. 113.

⁴ Véase García Heras, "Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del treinta", en Rapoport, Mario (comp.), *Economía e historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, 2da. ed., Tesis-Norma, Buenos Aires, 1990, p. 309..

fondos⁵. Ambos caminos eran además proyectos cercanos al TCA, que había realizado intensas gestiones por ellos; se había preocupado en particular por el camino a Rosario, para el que había conseguido donaciones de tierras y había organizado una asociación pro-camino, con filiales en varias localidades afectadas por el trazado. El camino a Córdoba, por otra parte, era objeto de especiales atenciones por parte del ACA, que había organizado en él los Grandes Premios desde 1924 y había invertido mucho dinero en su mantenimiento y reparación⁶.

En la década previa, el desinterés del Congreso Nacional (que durante el gobierno de Yrigoyen se extendía también al Poder Ejecutivo) había frustrado los intentos de emprender una política vial consistente. El otro gran impedimento para la concreción de la obra vial había sido el financiamiento. El golpe había removido el primero de los obstáculos y abierto el camino a políticas del Poder Ejecutivo "provisionales", pero menos condicionadas por el conflicto político. También había contribuido a remover el segundo: con las manos libres para negociar, el Gobierno Provisional aceptó el ofrecimiento de los importadores y productores de nafta (incluido YPF) de contribuir con un "sobreprecio" de dos centavos por litro de nafta vendido destinado exclusivamente a obras camineras nacionales⁷. Las autoridades de facto argumentaban que en función de su respeto por la Constitución no podían crear nuevos impuestos, una tarea que llevarían adelante el Congreso y las Legislaturas cuando se restablecieran; es por ello que se adoptaba la forma del convenio, la contribución voluntaria y el sobreprecio. Esto no impidió, sin embargo, que pocos meses después el

⁵ Por ejemplo el proyecto para la construcción del camino a Rosario y Córdoba se había convertido en ley en 1924, y recién en septiembre de 1927 se licitó el primer tramo (Buenos Aires- Pilar); el camino a Bahía Blanca estaba aún más retrasado, y la licitación se abrió sin que estuvieran los estudios previos. Véase Palacio, Carlos M., "Vialidad. Comentarios", Revista *La Ingeniería*, N° 676, febrero de 1931, p. 53-54.

⁶ ACA felicitó al gobierno por el inicio de las obras, en una nota en la que recordaba las inversiones (\$217.760,15 m/n) hechas por el club en la reparación, mantenimiento y señalización de la ruta. Véase "Automovilismo", *El Día*, 24 de octubre de 1931, p. 8.

⁷ El proyecto inicial incluía el financiamiento por dos vías: el peaje (licitado previamente con una garantía de rendimiento mínimo) y el sobreprecio de la nafta.

Gobierno provisional sumara un impuesto nacional adicional al sobreprecio de la nafta⁸. El ofrecimiento de los distribuidores tenía ya unos cuantos años; como ya vimos, había sido promovido por el TCA en 1924⁹. En noviembre de 1930, el TCA repitió la sugerencia en una nota al Ministerio de Obras Públicas de la Nación, considerando que era necesario un sobreprecio aún mayor.

En medio de la negociación entre los distribuidores y el Ministerio de Agricultura de la Nación sobre el convenio de la nafta, el Interventor de la Provincia de Buenos Aires, Carlos Meyer Pellegrini, propuso que se agregara un centavo extra de sobreprecio destinado a obras viales en las provincias¹⁰. El pedido fue rechazado por las empresas y planteó además problemas de compatibilidad legal, puesto que algunas provincias ya contaban con un gravamen a los combustibles. Poco después, tras varias reuniones y una “amenaza” del gobierno de Buenos Aires de implementar un impuesto provisional a la nafta en su territorio, los distribuidores de combustible cedieron parcialmente: el convenio firmado con el Estado estableció un sobreprecio de dos centavos en todo el país, excepto en Buenos Aires, donde la provincia obtenía un centavo extra destinado exclusivamente a obras viales en su territorio¹¹.

⁸ El impuesto, creado en enero de 1932, era de 3 centavos por litro de nafta. El sobreprecio y el impuesto fueron posibles porque previamente YPF, utilizando su poder regulador del mercado, había logrado la unificación nacional del precio de la nafta y su descenso. En 1926 el precio oscilaba entre 26 y 28 centavos en Capital Federal (y hasta 60 en algunas zonas alejadas del Interior); en 1929 el precio se bajó 20 centavos, y se unificó en ese valor a partir de febrero de 1930. Elevado el valor luego con la imposición del sobreprecio y del impuesto a la nafta, en 1933 se lo volvió a rebajar. Entre 1933 y 1938, el precio se mantuvo en 23 centavos por litro en todo el país incluido el impuesto y, desde 1938, \$0,1805 (menos en Capital Federal donde valía \$0,1895). Véase Respuesta del Poder Ejecutivo Nacional a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, *Boletín de Informaciones Petroleras* (en adelante *BIP*), N° 168, septiembre de 1938, pp. 14 -15.

⁹ Véase capítulo 4.

¹⁰ Véase “Se aumenta un centavo más el precio de la nafta en la Provincia de Buenos Aires”, *El Día*, 3 de febrero de 1931 (ejemplar deteriorado) s/n.

¹¹ Sobre la amenaza del gobierno provincial, véase “Se proyectaría para la nafta un impuesto provisional”, *El Día*, 28 de enero de 1931, p. 3. El convenio entró en vigencia el 9 de febrero Véase: “Convenio entre el Ministerio de Agricultura y los Distribuidores de nafta”, y decreto aprobando el convenio; *BOPBA*, 12 de febrero de 1931, pp.398-403.. El producto del impuesto se estimaba en \$18.000.000 m/n anuales en todo el país y en \$3.000.000 el producto del centavo adicional en la provincia de Buenos Aires, donde se consumía un tercio de la nafta del país. Véase. “Contribución de la nafta a la vialidad”, *El Día*, 10 de enero de 1931, p. 3.

El TCA celebró la nueva inclinación del Gobierno Provisional que respondía a su insistente prédica en los últimos meses de 1930¹². A la par, los dirigentes del club procuraron orientar la acción oficial función de lo que consideraban los principios fundamentales que tenía que tener la política vial. En primer lugar, insistían en que debía evitarse continuar realizando obras viales aisladas e inconexas; los esfuerzos debían en cambio orientarse a la elaboración de un plan orgánico de obras viales de cumplimiento gradual, financiado con un sobreprecio a la nafta¹³. En segundo lugar, consideraban que el mecanismo privilegiado de la construcción de la red de caminos debía ser la ayuda federal (y su análogo dentro de las provincias, la ayuda provincial): un mecanismo por el que las provincias obtenían fondos para las obras viales y eran estimuladas a generar sus propios recursos viales, mientras el control técnico y la planificación global del sistema quedaba en buena parte en manos de un organismo técnico nacional¹⁴. Este era el tercer principio: la amplitud de la acción técnica y la autonomía que debía otorgarse “en todo lo que se refiera a la vialidad, a la repartición nacional encargada de la ejecución de las obras camineras”¹⁵.

El TCA formuló esas ideas en un Plan Orgánico de Vialidad, que fue presentado ante el Ministerio de Obras Públicas de la Nación. En él, se trazaba un diagnóstico de

¹² El ACA era en sus discursos públicos mucho más prescindente en materia política (aunque no en las acciones de sus dirigentes); el TCA que se pensaba como un espacio de militancia no partidario, pero en definitiva político en un sentido amplio, ocasionalmente dedicaba algunos editoriales de la revista a reflexionar sobre las implicancias para la vialidad o el turismo de los cambios de gobierno, u otros acontecimientos como grandes huelgas, etc.

¹³ Hasta tanto el Congreso se regularizara y dictara la Ley Nacional de Vialidad.

¹⁴ El plan del club tenía una inspiración importante en la experiencia norteamericana, donde los caminos eran financiados por sus usuarios a través de patentes, impuestos a la nafta, a los neumáticos, etc. y de peajes; y donde se había apelado al sistema de la ayuda federal, como modo de no entrar en colisión con las fuertes autonomías de los estados. A través de la ayuda federal, las provincias obtenían fondos para la construcción de las redes provinciales en proporción a las contribuciones que ellas hicieran con fondos propios a la misma obra, y las obras tenían que ser supervisadas y aprobadas por el organismo técnico nacional de vialidad. Se suponía que de ese modo se evitaba vulnerar las autonomías provinciales, algo que las provincias habían resentido en ocasión de la presentación del proyecto de ley nacional de vialidad de 1925. Véase editorial “Plan Nacional de Obras camineras”, *Revista del TCA*, N° 259, noviembre de 1930, p. 455.

¹⁵ Véase editorial “Plan Nacional de Obras camineras”, *Revista del TCA*, N° 259, noviembre de 1930, p. 455.

cuántos y qué tipo de caminos era necesario construir y se proveía un plan para su financiación¹⁶. Para apoyar la presentación del plan, dirigentes del club se entrevistaron con Uriburu y participaron en la conferencia de interventores nacionales. También el ACA expresó, en términos algo menos explícitos pero igualmente entusiastas, su satisfacción por la política vial del nuevo gobierno¹⁷.

El Gobierno nacional satisfizo en buena parte estas aspiraciones y expectativas de las asociaciones militantes de la vialidad. Tras el convenio con los distribuidores de nafta, el TCA insistió ante el Ministro de Agricultura en la necesidad de que los fondos del sobreprecio de la nafta, que continuarían incrementándose, se aplicaran a un plan vial orgánico de cumplimiento gradual. La respuesta del Ministro reconocía la influencia de las ideas del TCA en la política vial del gobierno provisional: el convenio —decía— dejaba implícita la idea de que los fondos se aplicarían a un plan general de caminos que sería estudiado teniendo en cuenta la “legítima influencia” del anteproyecto presentado por el TCA. Otras de las sugerencias del TCA también habían sido aceptadas; entre ellas, la de efectuar, de ser posible, una operación de crédito para hacer frente al plan vial¹⁸.

El Gobierno Provisional anunció además la creación de una Comisión Nacional de Vialidad encargada de administrar los fondos viales federales y de cooperar con los gobiernos provinciales para la realización simultánea y coordinada del plan general de caminos. Presidida por el Ministerio de Obras Públicas, contaría con la presencia de

¹⁶ El plan establecía la necesidad de construir 250.000 kilómetros de caminos, lo que implicaría una inversión de mil millones de pesos, que el Estado podría realizar de forma gradual tomando empréstitos respaldados por un sobreprecio a la nafta de cuatro centavos. El TCA consideraba que el país contaba 3500 km de caminos, unos 70.000 si se tenían en cuenta sendas, etc. Véase *Ibíd.* p. 456.

¹⁷ Véase “Editoriales. Está a punto de realizarse un viejo anhelo nacional”, *Revista del ACA*, N° 144, diciembre de 1930, pp. 5-6.

¹⁸ Véase “Gestiones del TCA ante el Gobierno Provisional de la Nación”, *Revista del TCA*, N° 262, marzo de 1931, p. 57.

entidades como el TCA¹⁹. Hasta tanto se pusiera en funcionamiento (cosa que no llegó a concretarse), se creaba la “Secretaría General de la Comisión Nacional de Vialidad”, una dependencia del Ministerio de Obras Públicas que debería tramitar la construcción de caminos con los fondos del sobreprecio de la nafta, reunir antecedentes para la formulación de un plan orgánico de inversión de esos fondos y estudiar las bases para el proyecto de ley nacional de carreteras (véase diagrama 2, p.180)²⁰.

Simultáneamente el Gobierno nacional creó el Directorio Central de Consorcios Camineros, un organismo destinado a estimular y controlar los consorcios camineros en el país. Como vimos, los consorcios camineros, unas iniciativas en las que vecinos, entidades y a veces municipios se unían y cooperaban económicamente para reparar, mantener o construir un tramo de camino en el que tenían intereses directos, habían proliferado en los años veinte en reemplazo de la incapacidad o falta de voluntad estatal de resolución de esos problemas. El TCA había alentado estas iniciativas, transformándolas de hecho en su programa, colaborando económicamente con ellas y procurando encabezar el movimiento. El ACA también apoyó la iniciativa, que armonizaba con sus concepciones de cooperación entre Estado y particulares: “el Estado con la ayuda vecinal aumenta las posibilidades de poder realizar una labor que tienda a satisfacer el mayor número posible de necesidades en materia vial. La injerencia de los vecinos en el manejo de los fondos asegura la eliminación de propósitos subalternos en la inversión de los mismos.(...) su vigilante atención posterior será una garantía de que aquellas obras han de mantenerse en un estado conveniente de conservación”²¹.

¹⁹ Véase editorial “Propósitos del gobierno provisional en materia caminera.”, *Revista del TCA*, N° 262, marzo de 1931, p. 47.

²⁰ Véase “Creación del Directorio central de consorcios camineros. Representación del TCA.”, *Revista del TCA*, N° 268, agosto de 1931, p. 255.

²¹ Véase Mieri, Alfredo, “Los consorcios camineros vecinales”, *Revista del ACA*, N° 153, diciembre de 1931, p. 37.

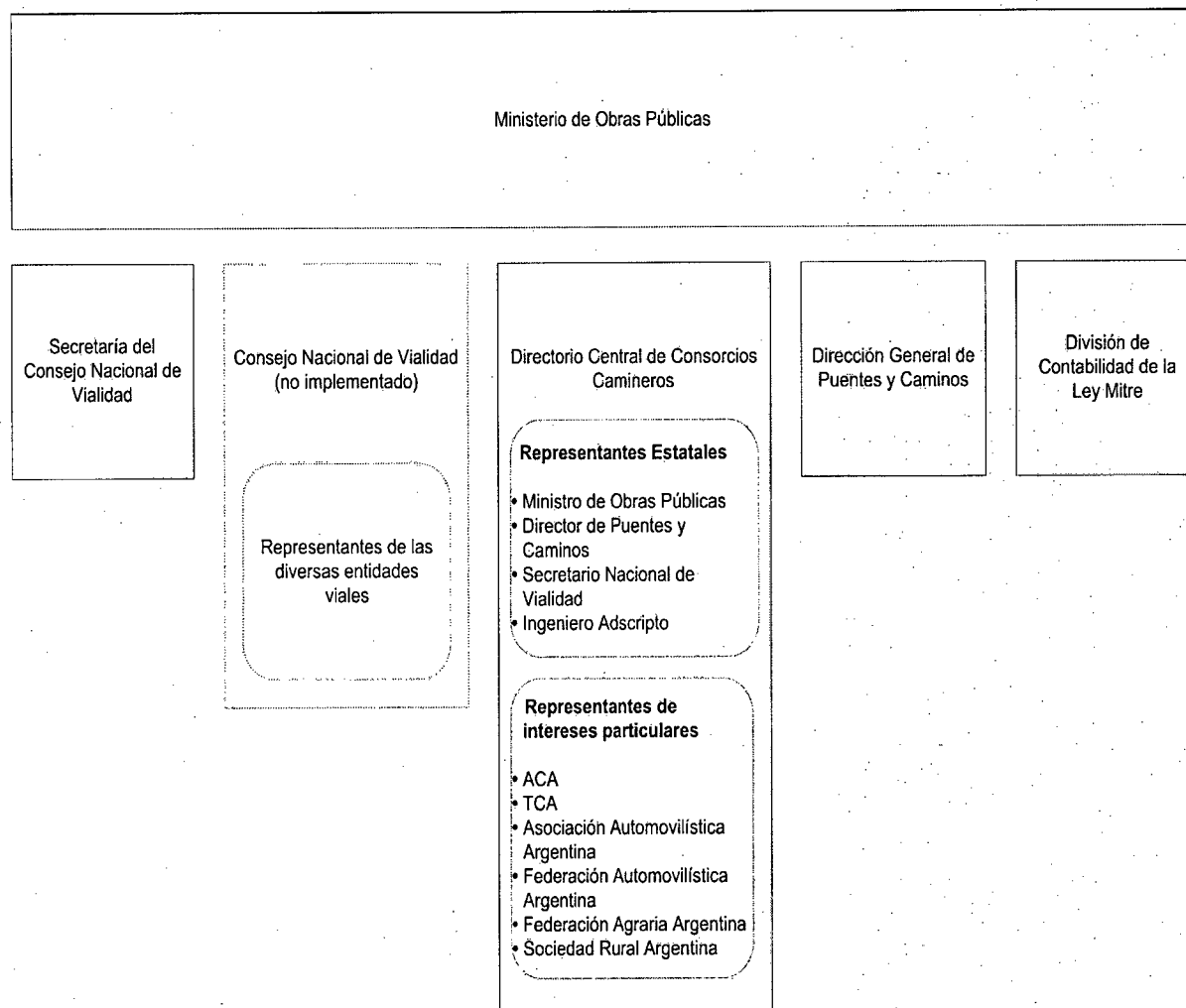
El Directorio se formaría con representantes del gobierno y de varias instituciones entre ellas cuatro clubes de automovilistas el ACA, el TCA, la Asociación Automovilística Argentina y la Federación Automovilística Argentina (véase diagrama 2, p. 180)²². El Directorio debía crear consorcios camineros en todo el país y directorios locales en las provincias y territorios, a los que se adscribiría el ingeniero jefe de la zona correspondiente de la Dirección de Puentes y Caminos de la Nación. Los consorcios camineros recibirían apoyo financiero del Estado, previa aprobación de sus proyectos y comprobación de su contribución económica (en dinero o materiales) a las obras propuestas y la Dirección de Puentes y Caminos cooperaría con la dirección técnica²³.

A través de la creación del Directorio se reconocía y se procuraba regular y controlar y estimular una acción de los particulares que el Estado no consideraba posible (y tal vez deseable) reemplazar. El esquema conjunto de la Secretaría de Vialidad planificando y ordenando las construcción de las rutas troncales de pavimento, los consorcios camineros encargándose de la reparación, mejora o construcción de los caminos de bajo costo y la Dirección de Puentes y Caminos ocupándose de la ejecución y la supervisión técnica, aparecía como una solución para mejorar en el corto plazo las condiciones de vialidad del país. Por otro lado, formaba parte de una estrategia del gobierno de recurrir a la inclusión de los intereses particulares organizados de distinto tipo (asociaciones de vecinos, organizaciones corporativas, asociaciones civiles, etc.) como forma de legitimar y generar consenso para sus políticas.

²² En el directorio estaban también el Director General de Puentes y Caminos, el Secretario Nacional de Vialidad, un ingeniero adscripto y representantes de la Sociedad Rural Argentina, la Federación Agraria Argentina, la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, y los importadores y productores de nafta. Sobre la Federación Automovilística Argentina y la Asociación Automovilística Argentina, véase capítulo 3.

²³ El decreto asignaba un millón de pesos para contribuir a las obras de los consorcios. Véase "Creación de los Consorcios....", op.cit., pp. 254-255. "Reglamento de consorcios camineros", Revista del TCA, N° 271, diciembre de 1931, p. 386

Diagrama 2: Organismos de Vialidad durante el Gobierno provisional



2.2. La Intervención federal en la provincia de Buenos Aires

Mientras continuaban las negociaciones por el sobreprecio a la nafta, en diciembre de 1930, el TCA y el ACA fueron convocados por Meyer Pellegrini a una reunión “para cambiar ideas respecto a la mejor forma de constituir un organismo mixto encargado de intervenir directamente en el manejo de fondos destinados para la construcción y conservación de caminos en la Provincia”²⁴. La propuesta apuntaba a la constitución de una sociedad entre el Estado y las asociaciones vinculadas al automovilismo,

²⁴ Véase “Memoria y Balance 1930-1931”, *Revista del TCA*, N° 271, diciembre de 1931, p. 390.

constructora y conservadora de los caminos de la provincia de Buenos Aires. El TCA estuvo en desacuerdo con la propuesta porque el capital necesario para esa obra excedería lo que podrían aportar las empresas importadoras de automóviles y las instituciones interesadas en la vialidad²⁵.

A cambio, el TCA presentó al interventor un proyecto alternativo de comisión (provisional) administradora del fondo de caminos de la Provincia de Buenos Aires, que el TCA había consensuado previamente con otras instituciones de la "coalición del camino"²⁶. El proyecto establecía un organismo de contralor, de iniciativa y de fomento caminero, paralelo a la Dirección de Vialidad (el organismo técnico que proyectaría, dirigiría y ejecutaría obras viales); debería formular el plan de obras viales, administrar el fondo provincial de vialidad y proveer recursos para la conservación de los caminos. La comisión estaría constituida por una mayoría de representantes de los intereses particulares²⁷.

Poco después un decreto de Meyer Pellegrini creaba la Comisión de Caminos de la Provincia de Buenos Aires, destinada a proponer y controlar la mejor inversión de los recursos procedentes del sobreprecio de la nafta, que por su naturaleza *sui generis*, en apariencia una contribución voluntaria de los distribuidores de nafta en la Provincia, quedaba fuera de los trámites y recaudos de los recursos provenientes de la Ley de

²⁵ Según la perspectiva del TCA la provincia necesitaba unos 41.000 km de camino, la mitad de los cuales pertenecía a la red provincial: eso implicaba unos \$133.000.000 en obras viales lo que estaba de acuerdo con el presupuesto provincial de \$6.000.000 para caminos, "y en cambio no podría enfrentar dicha tarea una sociedad de caminos con un presupuesto anual de \$2.000.000". Véase "Plan de organización vial en la Provincia de Buenos Aires. Proyecto del TCA", *Revista del TCA*, N° 261, enero de 1931, p. 15.

²⁶ El proyecto había sido discutido y consensuado en una reunión en el local de los importadores de automóviles, y contaba con el aval de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, el ACA, los importadores de neumáticos y los productores e importadores de nafta. Véase "Memoria y Balance 1930-1931", *Revista del TCA*, op.cit..

²⁷ Estaría formada por un presidente y cuatro vocales nombrados por la Intervención Federal a propuesta del TCA, de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, de la Sociedad Rural Argentina y del ACA. Sus decisiones contarían con valor legal si eran apoyadas por todo los miembros. El proyecto preveía además la implementación de un mecanismo de "ayuda provincial" que debía colaborar en el financiamiento de las obras viales de los municipios, darles supervisión y auxilio técnico e impulsarlos a generar recursos para la vialidad (por ejemplo a destinar a los caminos de la comuna los recursos del cobro de patentes a los vehículos).

Presupuesto o de las leyes especiales²⁸. La Dirección de Puentes y Caminos de la Provincia subsistía, así como subsistían los fondos regulares de vialidad previstos en la Ley de Presupuesto. En la Comisión participarían representantes del ACA y del TCA, de las empresas importadoras de automóviles y neumáticos y de los fabricantes nacionales de cubiertas para automóviles²⁹. Como en el proyecto del TCA, los representantes del gobierno provincial en la Comisión estaban en minoría, aunque su función era consultiva y la decisión final correspondía al Ministerio de Obras Públicas de la Provincia³⁰.

A nivel provincial, la prioridad fue la puesta en condiciones de circulación de los caminos existentes; así, las cuadrillas camineras se multiplicaron, pero no llegaron a efectuarse obras nuevas. La Comisión no sobrevivió a la salida de Meyer Pellegrini del gobierno de la Provincia; el nuevo interventor (Clodomiro Zavalía, un colaborador de Meyer Pellegrini) la disolvió; las asociaciones integrantes (entre ellas el ACA y el TCA), denunciaron ante el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, en diciembre de

²⁸ Véase "Se da destino a los fondos provenientes del impuesto a la nafta y se reglamenta su inversión", *BOPBA*, Decreto MN° 104, 12 de febrero de 1931, p. 398.

²⁹ Los miembros de la Comisión fueron: Juan Gianti (oficial mayor del Ministerio de Obras Públicas provincial, luego reemplazado por el Ing. Pagano), ing. Numa Tapia (Director de Puentes y Caminos), Agustín Motto (ACA); ing. Juan A. Briano (TCA); ing. Juan A. Valle (Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos; como vimos había estado muy vinculado al TCA en los años veinte), Félix Esteguy (Goodyear); Juan Claisse (Asociación de importadores de neumáticos); ing. Juan N. Cantinari y Camilo Agrelo (YPF).

³⁰ Véase "Creación de una Comisión de caminos de la Provincia", *BOPBA*, Decreto N° 100, 5 de marzo de 1931, pp. 570-572. La Comisión comenzó a reunirse con regularidad a partir del 11 de marzo de 1931; en sus primeras reuniones, Valle (Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos), Briano (TCA) y Motto (ACA) plantearon la necesidad de priorizar por sobre la construcción de nuevos caminos, la puesta en condiciones de circulación de los caminos existentes en la Provincia (unos 15.000 km). Unos meses más tarde, la Comisión presentó al Ministerio de Obras Públicas un plan de obras viales de mejoramiento de los caminos existentes y estudio de nuevas obras, que suponía una inversión de \$1.520.000 m/n del fondo del sobre precio de la nafta, y que fue aprobado en septiembre de 1931. "Se prestó aprobación del plan de construcción de caminos con la sobretasa impuesta a la nafta", *El Día*, 11 de septiembre de 1931, p. 4. El plan marchaba en paralelo con otro plan de mejoramientos financiado con recursos ordinarios, presentado por la Dirección de Puentes y Caminos y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas en agosto de 1931. Véase "El plan de vialidad", *El Día*, 14 de agosto de 1931, p. 2.

1931, que los fondos del sobreprecio de la nafta estaban siendo utilizados en la Provincia para el pago de los salarios de la Dirección de Puentes y Caminos³¹.

3. El gobierno de Justo

Como vimos en el punto anterior, el Gobierno provisional encaró la cuestión vial de manera decidida y los recursos del sobreprecio a la nafta permitieron avanzar con la pavimentación de varios caminos. Sin embargo, la acción estatal en materia vial era todavía heterogénea e inorgánica: carecía aún de un plan general de caminos y la política vial nacional estaba fragmentada entre varias reparticiones, presentando además una deficiente la articulación de la política de la Nación y las provincias.

Por otro lado, es innegable la influencia que los clubes que analizamos (en particular el TCA) tuvieron en la conformación de la “agenda” vial en esos años de ensayos. Un Estado que no podía aún asumir por completo todos los aspectos de la obra vial, le dio un espacio importante a los particulares (los clubes, pero también los consorcios camineros), que suplían sus deficiencias, aumentaban sus recursos, a la vez con su presencia legitimaban sus políticas. Desde otro punto de vista, la incorporación formal de los clubes a los nuevos mecanismos de toma de decisiones en materia de política vial parece haber sido mayor en el gobierno provincial que en el nacional.

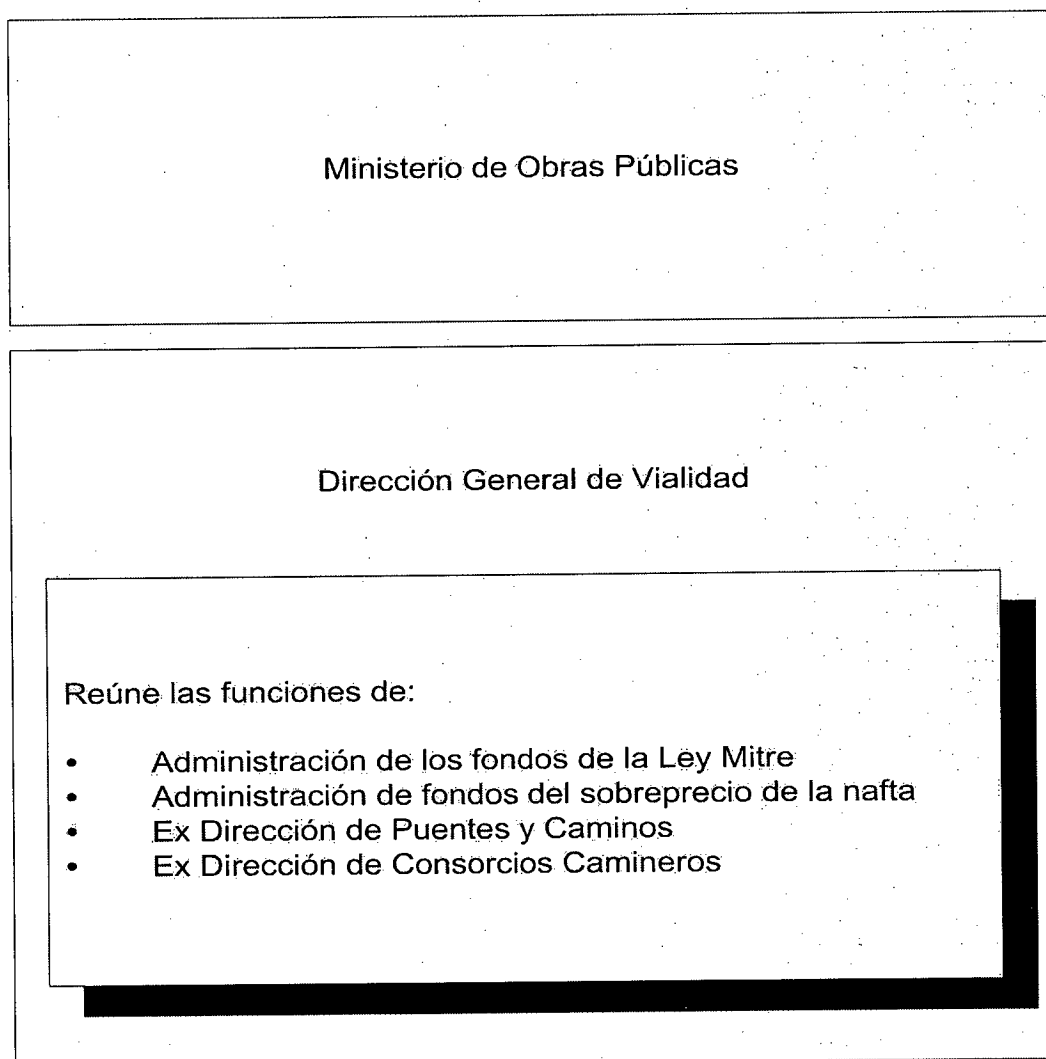
La llegada de Agustín P. Justo al poder en febrero de 1932 profundizó lo emprendido en política vial y constituyó un nuevo escenario para la relación entre clubes y Estado, donde se mantuvieron algunas características previas, pero también se produjeron desarrollos completamente nuevos.

³¹ Véase “Las asociaciones que integraban la Comisión de Caminos de la Provincia de Buenos Aires, recientemente disuelta, declinan su responsabilidad ante el Ministerio de Obras Públicas de la Nación”, *Revista del TCA*, N° 272, enero de 1932, p.144.

3.1. El debate sobre la ley de vialidad y el plan inicial de la Dirección Nacional de Vialidad

El 20 de marzo, un decreto del presidente Justo creó la Dirección General de Vialidad, que fundía en un solo organismo todos los organismos viales que existían hasta entonces (véase diagrama 3)³².

Diagrama 3: Dirección General de Vialidad, 1932



³² La Dirección General de Puentes y Caminos, el Directorio Central de Consorcios Camineros y la División Contabilidad de Fondos de Vialidad de la "ley Mitre".

Se esperaba que la creación de la Dirección simplificara el engranaje burocrático, permitiera una mejor coordinación de las acciones con municipios y provincias y un uso más eficiente de los recursos desperdiciados por la fragmentación burocrática³³. La Dirección debería administrar el fondo nacional de caminos, confeccionar el plan básico de obras viales y preparar los antecedentes y el anteproyecto de ley nacional de vialidad³⁴. Era una dependencia del Ministerio de Obras Públicas y la regía un directorio presidido por el Director de Puentes y Caminos de la Nación y cuatro vocales honorarios designados por el Poder Ejecutivo Nacional. Uno de los vocales escogidos era un periodista deportivo y notable dirigente del ACA, Augusto De Muro³⁵.

En el contexto de la declarada decisión presidencial de sancionar lo antes posible una ley nacional de caminos, los clubes intensificaron sus cabildeos. Así, por ejemplo, el TCA entregó al Ministro de Obras Públicas de la Nación, Manuel R. Alvarado, un folleto en el que se reseñaban todas las intervenciones del TCA a favor de la vialidad nacional junto con las conclusiones del segundo Congreso de Vialidad, para que sirvieran de bases para la elaboración del proyecto oficial de ley de caminos. Enfatizaba allí las cuestiones que hemos ya analizado: la autonomía técnica de la futura repartición federal de vialidad, la construcción de la red de caminos nacionales con recursos provenientes de la emisión de títulos respaldados con el sobreprecio de la nafta y las rentas generales y el recurso al mecanismo de ayuda federal³⁶.

³³ Por ejemplo, el 10% de lo recaudado por la Ley Mitre (unos \$5.000.000 m/n), se gastaba en su contabilidad. Véase "Resurgimiento de la vialidad en la Argentina", *Revista Ingeniería Internacional*, Vol. 20, N° 417, 6 de junio de 1932, p. 3.

³⁴ Véase "Se ha creado por decreto la Dirección General de Vialidad", *Revista del TCA*, N° 275, abril de 1932, pp. 513-514.

³⁵ Sobre De Muro, véase capítulo 1.

³⁶ El asunto del sobreprecio de la nafta, que había permitido al Estado nacional obtener recursos en un momento de crisis para enfrentar obras de vialidad, modificaba así en parte las ideas del TCA acerca de la futura ley (que básicamente se atenían a las conclusiones del 2do. Congreso Nacional de Vialidad –véase capítulo 4). Si bien se continuaba sosteniendo que las provincias eran las que debían cobrar los impuestos a los lubricantes y los combustibles para reunir sus propios fondos propios de vialidad, no se renunciaba a los recursos que ya se habían logrado producto de la contribución "voluntaria" de los distribuidores de nafta al fondo nacional.

El ACA, por su parte, colaboró activamente en la preparación del proyecto de ley nacional de vialidad, que uno de sus dirigentes, el diputado Carlos A Pueyrredón (presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados), presentó en la Cámara en julio de 1932³⁷. El proyecto proponía unificar el control económico, técnico y administrativo de la construcción y conservación de los caminos y sus obras de arte en manos de la Dirección General de Vialidad, una repartición autónoma con un directorio elegido por el Poder Ejecutivo Nacional “entre personas de reconocida versación en materia de vialidad” y con representación de “los intereses de las diversas regiones del país, el ejército nacional, una asociación de automovilismo, una agrícola-ganadera y un representante de las empresas ferroviarias”. También establecía la cantidad de caminos que debían construirse y algunas de sus características técnicas. Los fondos para el plan vial, provendrían de la venta de los terrenos aledaños a las rutas que se expropiarían para ese fin³⁸.

³⁷ Pueyrredón era socio del ACA y un personaje de los círculos dirigentes del club desde los años treinta, aunque no de la Comisión Directiva hasta por lo menos 1935.

³⁸ El proyecto establecía que la Dirección debería construir en los siguientes 12 años, 3000 km de caminos afirmados de tipo superior, 6000 km de camino de tipo intermedio, 20.000 km de tipo inferior, y 200.000 km de caminos permanentemente conservados. Cifras muy similares a las que había planteado el TCA. La Dirección propiciaría además la nacionalización de las patentes de automóviles, de los registros de conducción y de la reglamentación de tráfico. Véase “Proyecto sobre creación de la Dirección General de Vialidad”, *Revista del TCA*, N° 279, agosto de 1932, p. 655. Estas eran preocupaciones muy recurrentes tanto del TCA como del ACA: el carácter municipal de los permisos de conducir y las patentes eran importantes impedimentos para quienes viajaban en automóvil y se encontraban debiendo abonar patentes de tránsito o de turistas, o “derechos de piso” y con dificultades para que se les admitiera su certificación como conductores. Mientras el TCA publicaba y enviaba notas a las autoridades, instándolas a establecer sistemas regulares, el ACA tenía una estrategia más concreta para mejorar las condiciones para los automovilistas viajeros. Así, por ejemplo, en 1927 realizó una encuesta a más de mil municipios a fin de constituir un archivo unificado de requisitos de circulación en las localidades del país, y en 1926 y 1927 realizaron numerosas gestiones ante los intendentes de la provincia de Córdoba (por ejemplo ante el Congreso de Municipalidades de la Provincia), para que los turistas con auto que permanecieran por plazos menores a 15 días no tuvieran que pagar patente de tránsito o de turista. Algunos avances se habían hecho al respecto durante la Intervención federal en la provincia de Buenos Aires, como por ejemplo el acuerdo con la intendencia de la Capital Federal para que se reconocieran los permisos de conducir emitidos en municipios de la Provincia y vice-versa, o la reducción de la patente pagada por los turistas-automovilistas en Mar del Plata (pagaban un canon de \$5 de “patente de turista” siempre y cuando no permanecieran más de 21 días por temporada, caso contrario correspondía el pago de patente). Recién en 1936 la Provincia tuvo una patente única, y todavía en 1934 la municipalidad de la Capital Federal cobraba patente de tránsito a los automovilistas de otros distritos que pasaran la noche en la ciudad. Véase por ejemplo, “El precintado de las chapas de automóviles”, *Revista del ACA*, N° 108, octubre de 1927, p.11 ; “Ha sido eficaz el Congreso de Municipalidades de Córdoba. A requerimiento de la delegación del ACA se han obtenido resoluciones convenientes para el

Poco antes se habían presentado otros tres proyectos, a cargo del diputado por el socialismo independiente Alfredo Spinetto, los diputados socialistas Carlos Moret, Alejandro Castiñeiras y Rufino Inda y el Poder Ejecutivo. El proyecto socialista proponía una representación amplísima de los intereses particulares en la futura Dirección Nacional de Vialidad³⁹. Según la postura socialista, la legitimidad de los intereses a representar debía medirse en función de un criterio que se hizo explícito durante el debate posterior de la ley: solo debían ser representados aquellos intereses particulares “compatibles” con la ley, centralmente los intereses sectoriales afectados favorablemente por el camino⁴⁰. Siguiendo el criterio planteado por el Segundo Congreso Nacional de Vialidad, el proyecto establecía que la construcción de la red troncal la llevarían adelante las provincias, por medio de la ayuda federal y los caminos permanecerían en la jurisdicción provincial⁴¹.

El proyecto oficial, sobre la base del cual se elaboró luego el dictamen de comisión, preveía un directorio más pequeño que en el proyecto anterior (siete miembros), nombrado por el Poder Ejecutivo, sin más restricción que el visto bueno del Senado. Establecía un fondo de vialidad formado por una contribución de las rentas

automovilismo”, *Revista del ACA*, N° 104, junio de 1927, p. 60. “Hacia la unificación de patentes de automóviles”, *Revista del TCA*, N° 259, noviembre de 1930, p. 469-471.

³⁹ Ocho de los nueve miembros serían nombrados por el Poder Ejecutivo de entre una amplia lista de instituciones. La lista incluía a las instituciones que representaran a los agricultores, a los automovilistas, a los comerciantes de automóviles y anexos, a las cooperativas agrarias, a los expendedores de combustibles y lubricantes, a los ganaderos, a los industriales y al turismo. Véase Proyecto de ley, *HCDN*, 13 de junio de 1932, p. 83.

⁴⁰ Esto dejaba fuera a los ferrocarriles, cuyo negocio se vería afectado negativamente por la competencia del automotor potenciada por los nuevos caminos, y que habían protestado ya activamente contra la futura ley. Véase intervención del Diputado Castiñeira en el debate de la Ley Nacional de Vialidad, “Vialidad”, *HCD*, 26 y 27 de septiembre de 1932, p. 606. Como vimos, y como muestra el caso de las Juntas de producción, los socialistas consideraban importante la inclusión de los consumidores en este tipo de organismos mixtos. Por otro lado, eran favorables a una inclusión mínima de Estado y de los intereses políticos. Véase Persello, “Representación política y burocracia...”, *op.cit.*, pp. 5-20. Véase capítulo 4.

⁴¹ Eso estaba destinado a resolver un punto problemático: la constitucionalidad de la ley exigía el respeto a las autonomías provinciales y por lo tanto, que la ley no previera contribuciones territoriales nacionales en jurisdicción de las provincias (como los impuestos al mayor valor de la propiedad beneficiada por el camino); si los caminos eran construidos por la Nación, y las provincias no adherían a la ley, podría darse la situación de que los propietarios beneficiados por la construcción de un camino troncal no contribuyeran a su financiamiento, lo que para la delegación socialista era por completo inaceptable. Véase intervención del Diputado Moret en el debate de la Ley Nacional de Vialidad, “Vialidad”, *HCDN*, 26 y 27 de septiembre de 1932, pp. 659-660.

generales, un impuesto sobre la venta de nafta que unificaba los gravámenes ya existentes y un impuesto a los lubricantes vendidos en el país⁴². A diferencia del proyecto socialista, la construcción de la red de caminos nacionales quedaba a cargo de la Nación y la ayuda federal se utilizaría para financiar obras viales provinciales que complementarían la red nacional⁴³.

Para el análisis de los proyectos presentados, que llevaron adelante de manera conjunta las comisiones de Transportes y Comunicaciones y de Obras Públicas, algunas entidades fueron convocadas: hemos hallado evidencia de la presencia del ACA y de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos en ellas, aunque no del TCA⁴⁴. El Diputado Pueyrredón concurrió a las reuniones de la Comisión Directiva del ACA, en su carácter de presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, para conocer la opinión del club sobre los proyectos de ley de vialidad en estudio. A su vez, una delegación del ACA, asistió a las reuniones de la comisión⁴⁵. El ACA (y otras entidades como el TCA o los Importadores) presentaron además varias notas a la Cámara solicitando la pronta sanción de la ley y acercando antecedentes para su estudio y debate). Algunos de sus dirigentes estuvieron, además, presentes durante los debates⁴⁶.

⁴² Se establecía una contribución mínima de las rentas generales de 5 millones de pesos, y un impuesto de 5 centavos por litro de nafta vendido en el país, y del 10% del precio de cada kilo de lubricante vendido.

⁴³ El proyecto asignaba el 40% del fondo de caminos a la ayuda federal para las provincias, aunque no establecía ningún sistema de prorrateo entre ellas, dejando eso librado a los presupuestos anuales en función de las evaluaciones hechas por la futura Dirección Nacional de Vialidad. Véase "Mensaje y proyecto de Ley del Poder Ejecutivo sobre Vialidad", *HCDN*, 15 de junio de 1932, pp. 136-140.

⁴⁴ Por la importancia que para el TCA tenía, y por el espacio que en las páginas de la revista solía dársele a las instancias en las que cualquiera de los poderes públicos reconocía la trayectoria del club en materia de vialidad, podemos suponer que la ausencia de noticias al respecto implica que el TCA no fue convocado, aunque no podemos afirmarlo con certeza.

⁴⁵ La delegación la integraban los ingenieros Alfredo Natale, Daniel Iribarne y Carlos A. Gerstron.

⁴⁶ La nota de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos (23 de junio de 1932), que contenía estadísticas nacionales y extranjeras sobre la relación población/automóviles/ kilómetros de camino, fue insertada en el Diario de Sesiones a pedido del diputado Moret. Sus datos fueron mencionados en el debate. Véase *HCDN*, 6 de julio de 1932, pp. 646-650; "Con la ley de vialidad se ha cumplido un viejo anhelo del ACA", *Revista del ACA*, N° 161, septiembre-octubre de 1932, p. 29. Otras asociaciones también presentaron pedidos de pronta sanción de la ley; entre ellas la asociación de propietarios de camiones, la Federación Argentina de Automovilistas, y una "corporación argentina pro-

El proyecto consensuado por las comisiones se basaba en buena parte en el proyecto oficial. Los cambios introducidos procuraban dotar a la futura Dirección de Vialidad de mayores recursos financieros, asegurar la representación de los distintos intereses particulares (provinciales, sectoriales) y establecer un sistema de prorrato de la ayuda federal entre las provincias que las impulsara a conseguir mayores fondos propios para la vialidad⁴⁷. Así, se estableció como requisito que cuatro de los siete directores elegidos por el Poder Ejecutivo debían, por su trayectoria, representar a las diferentes zonas del país (algo que estaba presente en el proyecto de Pueyrredón) y los tres vocales restantes, representar a los intereses particulares (véase diagrama 4, p. 190)⁴⁸. También se fijó un criterio de prorrato de la ayuda federal entre las provincias⁴⁹. De acuerdo con los cálculos aportados por el Diputado Inda, sumando los recursos de la ayuda federal a las inversiones en la red troncal, todos los distritos, salvo la Capital Federal, obtendrían más de lo que aportarían por la tasa nacional a la nafta cobrada en sus territorios⁵⁰. Para acceder a los beneficios de la ayuda federal, las provincias debían acogerse a la ley con una ley-convenio en la que se comprometían a crear un organismo encargado de la vialidad de la provincia y en particular de la administración de todo lo relacionado con el convenio; a crear un fondo provincial de

carreteras". Véase *HCDN*, 22 de junio de 1932, p. 294; 4 de julio de 1932, p. 482. y 6 de julio de 1932, p.576.

⁴⁷ Así, por ejemplo, se elevaba la contribución mínima de rentas generales al presupuesto a 10 millones, y se fijaba el impuesto a los lubricantes en un 15% del precio de venta por kilo. Véase debate de la ley de nacional de vialidad *HCD*, 26 y 27 de septiembre de 1932, pp. 606-615.

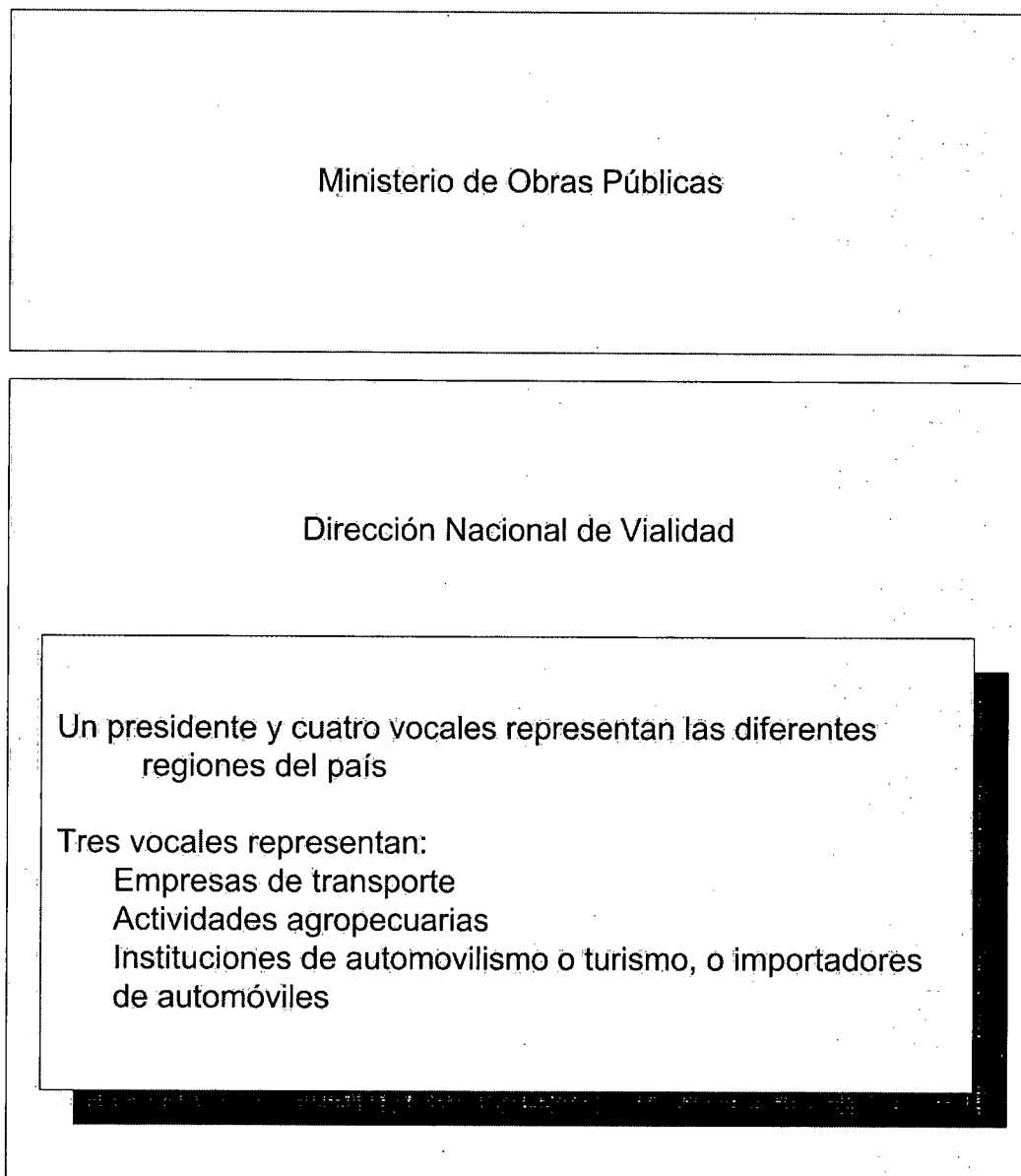
⁴⁸ Se establecía la representación de "agricultores y ganaderos, empresas ferroviarias e instituciones que representen al automovilismo, turismo e importadores de automóviles", la misma tríada presente en el proyecto de Pueyrredón. Esos vocales serían elegidos por el Poder Ejecutivo de entre las personas que formaran parte de esas instituciones o empresas (no había una instancia previa en la que esas entidades propusieran candidatos). Véase proyecto de ley nacional de vialidad, dictamen de comisión, *HCDN*, 26 y 27 de septiembre de 1932, p. 592.

⁴⁹ El 40% del fondo nacional de vialidad se destinaba a la ayuda federal, distribuido entre las provincias según su población, al presupuesto anual que efectivamente invirtieran en caminos y el consumo de nafta en sus territorios. El otro 60%, se dedicaba a la construcción de la red nacional, distribuyendo las inversiones entre las provincias de acuerdo con otro criterio rígido de prorrato según que distribuían de acuerdo con su superficie, población y consumo de combustible.

⁵⁰ Véase "Inserción solicitada por el Sr. Dip. Inda.", *HCDN*, 26 y 27 de septiembre de 1932, p. 678.

vialidad y a imponer una contribución por mejoras sobre las tierras beneficiadas por la construcción de los caminos nacionales.

Diagrama 4: Dirección Nacional de Vialidad, 1932



El dictamen de la comisión fue aprobado con pocos cambios. Los socialistas objetaron la presencia de los ferrocarriles en el futuro directorio y propusieron que ese lugar se dejara reservado para instituciones dedicadas al turismo. Sin embargo, la mayor

parte de los diputados consideraron que debía dársele voz a los ferrocarriles en la Dirección de Vialidad, ya que se trataba de un interés particular que se vería obviamente afectado por la construcción de los caminos e implicaba un enorme capital invertido en el país (y empleaba además a una masa considerable de trabajadores)⁵¹.

La opinión favorable a que los ferrocarriles participaran en la futura Dirección de Vialidad se apoyaba además en una interpretación bastante difundida, acerca de los roles de automotores y ferrocarriles como medios de transporte. La idea predominante, tanto en el debate parlamentario como en las intervenciones públicas de los clubes y en las repercusiones que el tema tenía en la prensa en general, era que el ferrocarril estaba destinado a perder la competencia con el automotor en el largo plazo o al menos a perderla en los tramos más cortos y con las cargas menos pesadas. No se consideraba razonable, por lo tanto, construir una red de caminos supeditando el trazado a las necesidades de ese medio de transporte. Sin embargo, como pasarían todavía muchos años antes de que el camión pudiera reemplazar al ferrocarril por completo, durante ese período de transición, automotores y ferrocarriles serían medios de transporte complementarios. Eso habilitaba a los ferrocarriles a participar de la Dirección Nacional de Vialidad, que entre otras cosas administraría los recursos de la ley Mitre y construiría caminos de acceso a las estaciones, determinaría el trazado de las rutas nacionales y procuraría la coordinación de los transportes⁵².

⁵¹ Otros argumentos se esgrimieron además a favor de la inclusión de los ferrocarriles: por ejemplo se sostuvo que al participar de la Dirección Nacional de Vialidad y tener un espacio para plantear su posición, se lograría que los ferrocarriles no emprendieran otras acciones de presión sobre el gobierno contra la construcción de los caminos. Véase el debate sobre la ley de vialidad, *HCDN*, op.cit., pp. 643-645.

⁵² Nuevamente, García Heras considera se había alcanzado un importante consenso en torno a estas cuestiones hacia 1929, que los esfuerzos de los ferrocarriles (como la presentación ante el Ministerio de Obras Públicas en diciembre de 1931, reclamando la coordinación de los servicios de transporte para que los nuevos caminos no fueran una competencia para el ferrocarril) no pudieron revertir. Véase García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos...*, op cit. Véase además "Caminos" (del diario *La Nación*), en *Revista de Economía Argentina*, N° 119, mayo de 1928, p. 409. Carlos García Mata, "La era de los caminos" (Criterio, 17 de mayo de 1928), en *Revista de Economía Argentina*, N° 120, junio de 1928, pp. 486-488. "La construcción de carreteras modernas y los ferrocarriles", *Revista del TCA*, N° 274, marzo de 1932, p. 489; Mieri, Alfredo, "Consideraciones al margen de la presentación de los FFCC al

Los ferrocarriles conservaron finalmente su sitio en el directorio, sin embargo, una modificación en la redacción de la ley (el reemplazo de “empresas ferroviarias” por “empresas de transporte”) dejó abierta la puerta para una posible futura representación de otros tipos de empresas de transporte terrestre⁵³.

La relativa falta de obstáculos en la sanción de la ley, refleja no sólo la mayoría parlamentaria con la que contaba el gobierno, sino el amplio consenso que la sanción de una ley nacional de vialidad tenía previamente, dentro y fuera del Congreso⁵⁴. Un consenso que, de acuerdo con lo que plantea Ballent, había dejado de ser meramente declamatorio: al calor de la crisis y frente al creciente peso relativo de los fletes en las menguadas ganancias de los productores rurales, la construcción de caminos se convirtió en una prioridad⁵⁵. La obra pública aparecía además como una potencial solución al desempleo que la crisis económica había traído consigo⁵⁶. Una señal de ese consenso, fue la falta de discusión sobre la constitucionalidad de la ley: el proyecto oficial de 1932, daba por sentado que el Estado nacional estaba habilitado para construir caminos; la tasa nacional a la nafta destinada a caminos había encontrado legitimidad constitucional previamente. Las fuertes impugnaciones en torno a estos dos temas, esgrimidos sobre todo por las provincias en defensa de sus autonomías tras la presentación del proyecto de ley nacional vial en 1925, parecía haber desaparecido al calor de las necesidades de la hora, de una lado, pero también por el consenso que había alcanzado la identificación de los caminos como la clave del progreso nacional⁵⁷.

gobierno sobre la construcción de nuevos caminos”, *Revista del ACA*, N° 154, enero de 1932, p. 47; “¿Podrán los automóviles hacer la competencia a los ferrocarriles?”, *La Nación*, 9 de octubre de 1927, p. 17; Intervención del Dip. José María Bustillo en el debate sobre la ley nacional de vialidad, *HCDN*, 26 y 27 de septiembre de 1932, p. 642.

⁵³ Véase debate en particular de la ley de vialidad, *Ibíd.*, pp. 645-646.

⁵⁴ Acerca de la amplitud de las expectativas sociales alrededor del caminos véase Ballent, “Kilómetro Cero...” pp. 107-110.

⁵⁵ Véase *Ibíd.*, p. 113.

⁵⁶ Esto era sostenido entre otros por Federico Pinedo, Ministro de Hacienda de Justo. Véase García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos...*, op.cit., pp. 64-67.

⁵⁷ Véase capítulo 4.

La inclusión de intereses sectoriales dentro del directorio tampoco suscitó conflictos; si había alguna discusión posible en torno a cuales eran los intereses particulares "compatibles" con la ley, había también un claro consenso en torno de la conveniencia de incluir a los intereses particulares en la Dirección Nacional de Vialidad. Para socialistas y conservadores, por diferentes motivos, la representación funcional aparecía como garantía de que el organismo se alejaría de la política criolla y del electoralismo y se atendería a criterios "técnicos" en el diseño de las políticas y se evitaría la ineficiencia estatal: se suponía que aquellos que estaba realmente interesados en los buenos caminos (porque su interés particular se jugaba en ello), vigilarían que se tomaran las mejores decisiones y aportarían además su experiencia directa sobre los asuntos en discusión⁵⁸. No se trataba de la "la cesión de las decisiones estatales al campo de los intereses privados" sino, -como ha señalado Ballent-, de "una concepción de acción estatal de nuevo tipo"; los intereses particulares estaban numéricamente en minoría, lo que aseguraba el control estatal⁵⁹.

La Ley Nacional de Vialidad (11.658), fue promulgada a principios de octubre de 1932 y los clubes la recibieron con alborozo⁶⁰. El 1 de enero de 1933 fue puesto en funciones el primer directorio de la Dirección Nacional de Vialidad. Presidido por Justiniano Allende Posse, un ingeniero del círculo íntimo de Justo, contaba entre los

⁵⁸ Como ha señalado Persello para el caso de las Juntas de producción. Véase Persello, "Representación política y burocracia...", op.cit. La nueva repartición se presentaba como "el modelo de un aparato estatal administrador, moderno y eficiente", profundamente diferente del heredado del yrigoyenismo. Véase Ballent, Anahí, Kilómetro Cero...", op.cit., p. 115.

⁵⁹ Véase *Ibíd.*. Así lo consideraba José María Bustillo al referirse a los ferrocarriles y a su pública oposición a la construcción de una red troncal: "no puede haber ningún inconveniente en que figure un representante de las empresas en el directorio de la repartición de vialidad, tanto más cuanto no va a gravitar con su voto, y en cambio sus razones podrán contribuir a formar el criterio respecto a los caminos". Véase intervención del Dip. J. M. Bustillo en el debate sobre la ley nacional de vialidad, *HCDN*, 26 y 27 de septiembre de 1932, p. 642.

⁶⁰ Varias instituciones ofrecieron en diciembre de 1932 un banquete para magistrados y legisladores en honor de la sanción y promulgación de la ley, al que asistieron el presidente Justo y el futuro presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, el Ing. Justiniano Allende Posse. Entre las instituciones anfitrionas del banquete estaban el ACA, el TCA, la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos y la Sociedad Rural Argentina. Véase "Significativo relieve tuvo el banquete ofrecido a magistrados y legisladores por la sanción y promulgación de la ley nacional de vialidad.", *Revista del TCA*, N° 84, enero de 1933, p. 2.

vocales con un representante de la Sociedad Rural Argentina (el Ing. Carlos Germán Frers), un representante de Ferrocarril Argentino (el Ing. Enrique Chanourdie) y el presidente del ACA, Emilio Saint⁶¹. Otras figuras vinculadas a los clubes ocupaban cargos no directivos en la Dirección Nacional de Vialidad: el mencionado De Muro era el secretario general y algunos ingenieros vinculados al TCA pasaron de la Dirección de Puentes y Caminos de la Nación al cuerpo técnico de la Dirección⁶².

El texto de la ley indicaba que uno de los vocales sería escogido entre miembros de instituciones de turismo y automovilismo, lo que en principio incluía a los dos clubes objeto de nuestro análisis; sin embargo, ese cargo permaneció en manos de representantes del ACA a través de todas las renovaciones⁶³. Como hemos sostenido en el capítulo 1, el ACA era más claramente identificable como un interés sectorial; al elegirlo en lugar del TCA el gobierno acentuaba en la aplicación de la ley, algo que estaba implícito en su texto: el propósito de crear estos organismos mixtos era darles voz en la formación de las políticas a los diferentes intereses sectoriales afectados (fueran o no corporaciones en el sentido económico del término), para que luego el

⁶¹ Cuando Saint murió en 1935, fue reemplazado por Horacio A. Pozzo, un dirigente muy activo del ACA, que permaneció como vocal (y luego vicepresidente) de la Dirección Nacional de Vialidad hasta noviembre de 1938 y fue reemplazado luego por Daniel Iribarne). El ACA tenía otra voz en la Dirección Nacional de Vialidad: Augusto de Muro fue secretario general del organismo por lo menos desde 1935 (el dato no figura en las primeras dos memorias de la DNV) hasta 1943. Los otros representantes de los intereses en la Dirección Nacional de Vialidad fueron también bastante estables: Frers y Chanourdie fueron vocales entre 1933- noviembre de 1938 (fueron reemplazados por David. M. Arias y Alejandro Figueroa); Chanourdie había sido miembro hasta 1929 por lo menos de la Comisión Directiva del TCA y, desde 1933, era vocal del ACA. Es necesario destacar que si bien se representaron los intereses de los ferrocarriles, los ferrocarriles británicos –los más duros objetores de la ley de vialidad- fueron dejados de lado a la hora de elegir un representante para la Dirección Nacional de Vialidad; un elemento más a favor del argumento presentado por García Heras, acerca del nacionalismo y la relativa independencia del gobierno de Justo en materia de política de transportes. Véase García Heras, Raúl, "Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del treinta", en Rapoport, Mario (comp.), *Economía e historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, Tesis-Norma, Buenos Aires, 1990.

⁶² El Ing. Carlos Meaurio, muy vinculado al TCA al menos hasta fines de 1932, llegó a ocupar un puesto técnico importante en la Dirección Nacional de Vialidad (Jefe de la Inspección General). Otro ingeniero muy ligado al TCA en los años veinte y luego a la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, Juan A. Valle (y con experiencia previa en la Dirección de Puentes y Caminos de la Nación) participaba también de la Dirección Nacional de Vialidad, como Jefe de la División Investigaciones Carreteras. Véase *Memoria de la DNV 1937, 1938*, p. 56.

⁶³ Los directores se renovaron en 1938 y 1941.

Estado pudiera decidir privilegiando al interés general. Retomaremos este argumento más adelante.

La ley de vialidad dejó todos los aspectos concretos del planeamiento y construcción de los caminos en manos de la futura Dirección Nacional de Vialidad. Esta optó por construir muchos caminos transitables de bajo costo, antes que unas pocas espectaculares autopistas, carreteras pavimentadas y bellos caminos turísticos⁶⁴. La prioridad era el abaratamiento de los fletes de la producción agropecuaria: “La consigna del actual momento económico –decía Allende Posse- es producir barato y transportar barato, para poder vender barato”⁶⁵. El resultado fue una política vial técnica y económicamente racional, que permitió resolver la integración nacional y el transporte de la producción agraria frente al desafío que planteaban la extensión del territorio, la baja densidad del tránsito y la limitación de los recursos disponibles para la obra vial⁶⁶.

El ACA, desde su posición al interior de la Dirección Nacional de Vialidad apoyó claramente esta orientación. Tras años en los que la representación de los caminos en la revista del club había estado dominada por las imágenes de las rutas de hormigón norteamericanas a partir de su involucramiento en la gestión pública, adquirieron una mirada diferente. A partir de la designación de De Muro en la Dirección General de Vialidad y, luego con la participación de Saint en la Dirección Nacional de Vialidad, se comenzó a defender la más austera posición oficial. La crisis, sostenían, había cambiado el panorama. Lo que antes podía imaginarse como posible (la construcción inmediata de una enorme red de caminos de hormigón), debía ser reemplazado por expectativas más realistas de caminos transitables todo el año,

⁶⁴ Con la excepción de la cuestión fundante: se construiría una red de caminos nacionales troncales (y no una red subsidiaria del ferrocarril), y de la determinación de la reserva de un ancho mínimo de DOM. (a fin de no complicar futuras ampliaciones o arreglos en los caminos). Las otras cuestiones, como la proporción de caminos afirmados de calzada superior/inferior/media/ de tierra a construirse, el ancho mínimo de calzada, etc. quedaron a discreción de la Dirección Nacional de Vialidad. Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., p. 113-115.

⁶⁵ Véase *Memoria de la DNV 1934, 1935*, p. 50.

⁶⁶ Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., p. 113-115.

construidos en función de la intensidad de su tráfico y que serían mejorados progresivamente⁶⁷.

El plan integral diseñado por la Dirección Nacional de Vialidad previa la unión de las capitales de provincia, de los centros de producción, los puertos y las estaciones de ferrocarril⁶⁸. La obra realizada fue espectacular y los 2.000 Km. de caminos permanentes de 1932 se convirtieron en más de 30.000 en 1944⁶⁹. La Dirección se preocupó además por otros aspectos, como la reglamentación del tránsito por los caminos nacionales, la uniformidad de las señales y la provincialización de las patentes de los automóviles⁷⁰.

⁶⁷ Saint ejemplificaba esto con una serie de cálculos: los recursos de la Dirección Nacional de Vialidad eran limitados (unos 50 millones al año) y el costo de cada metro de camino de cemento oscilaba entre sesenta y noventa mil pesos, esto implicaba que se necesitarían 400 millones para construir solamente 5000 kilómetros de caminos de cemento, cuando la Dirección Nacional de Vialidad planeaba construir cerca de 50.000 km. Véase Saint, Emilio, "Labor de la Dirección Nacional de Vialidad", *Revista del ACA*, N° 171, septiembre-octubre de 1933, s/n. Un ex funcionario de la Dirección Nacional de Vialidad admitía unos años después que los resultados (en términos de calidad) no habían sido los mejores; los caminos elegidos no habían sido "los presumiblemente más durables, los de mayor capacidad de soporte"; se había sacrificado un poco la técnica en beneficio de la economía: los caminos construidos se amortizaron en menos de tres años en promedio, por la economía que introducían en el transporte (\$50 por kilómetro de carretera). Véase Klinger, Jorge, "Vialidad Argentina. Momento actual", Universidad Nacional de Tucumán, Instituto de Vías de Comunicación, Serie A, Publicación 7, Tucumán, 1950, p. 16.

⁶⁸ Para 1944 se habían pavimentado las rutas de Buenos Aires a La Plata, a Mar del Plata a Bahía Blanca (el tramo Bahía Blanca-Río Gallegos era de tierra), a Mendoza y a Córdoba (entre Córdoba y La Quiaca el camino era de tierra con mejoras). Se habían construido además caminos de tierra con mejoras entre Buenos Aires y Santa Rosa, entre Santa Fe y Formosa, y entre Buenos Aires y Puerto Aguirre (Cataratas del Iguazú). Véase García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos...*, op.cit., p. 79. A esto se sumaron 300 km. de caminos dentro del Parque Nacional Nahuel Huapi; Ballent, "Kilómetro Cero...", op.cit., p.127.

⁶⁹ Para 1944 se habían construido además unos 17.000 km de caminos transitables en épocas climáticamente propicias y a unos 8000 km de caminos provinciales financiados con la ayuda federal. Véase Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián. "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, 2002, p. 159.

⁷⁰ En 1936 se presentó en el Congreso una ley nacional de tráfico, que no fue tratada y en 1937 se Allende Posse y el Ing. Juan A. Valle participaron de una reunión de técnicos sudamericanos en procura de definir un sistema común de señales camineras. En esa reunión, la delegación argentina se manifestó a favor del sistema norteamericano, pero planteó la dificultad legal de acordar un sistema diferente al de la Convención de París al que la Argentina había adherido por ley 12153 en 1936. La construcción de la carretera panamericana le daba cierta urgencia a la cuestión. Véase *Memoria de la DNV 1937*, 1938, p. 57-58. El gobierno intentó interceder ante el gobierno francés para solicitar la derogación parcial de ese aspecto de la Convención. En el II Congreso Panamericano de Carreteras (Chile, 1938) se aprobó por unanimidad la aplicación del sistema norteamericano, con algunas salvedades para contemplar la especial situación de la Argentina (los países en esa situación podían usar las señales de peligro triangulares del sistema internacional). Véase *Memoria de la DNV 1939*, 1940, pp. 55-57.

3.2. La provincia de Buenos Aires y la primacía de la política en la política vial

La Provincia de Buenos Aires se acogió a la ley pocos días después de su promulgación, mediante la ley provincial 4117, que autorizaba además al gobierno provincial a cobrar hasta dos centavos de sobretasa por cada litro de nafta vendido en la Provincia⁷¹. La ley establecía además un mecanismo de ayuda provincial a los municipios que se acogiesen a los beneficios de la ley, fomentaba la formación de consorcios vecinales para la construcción o reparación de caminos y ordenaba la creación del Consejo Provincial de Vialidad que debería preparar, de acuerdo con la Dirección Nacional de Vialidad (en lo que fuera pertinente), el plan de caminos y obras a emprender anualmente. El Consejo estaría constituido por funcionarios provinciales y representantes de los intereses rurales y de los clubes de automovilistas: el ACA y el TCA debían elegir de común acuerdo un representante (véase diagrama 5, p. 198)⁷².

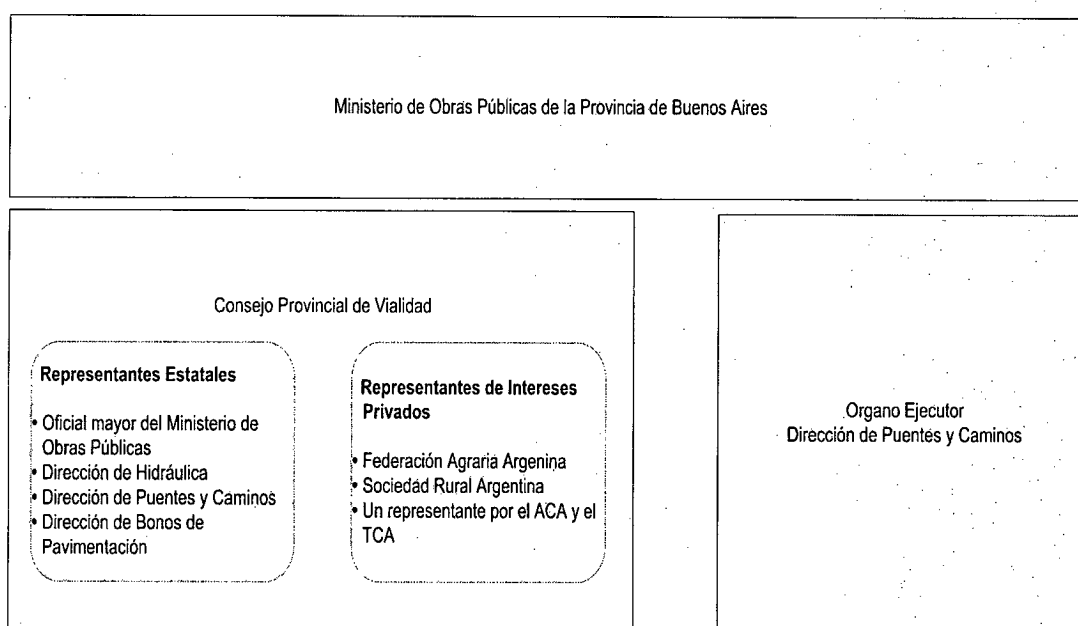
La presencia de los intereses particulares en el Consejo Provincial de Vialidad era significativa, aunque minoritaria, incluso inferior a la registrada en el caso de la Dirección Nacional de Vialidad (la relación era de tres a cinco en el consejo y de tres a cuatro en la Dirección Nacional de Vialidad). Por otro lado, los vocales eran designados directamente por las instituciones y no por el Poder Ejecutivo; en la Dirección Nacional de Vialidad, en cambio, los vocales eran funcionarios estatales, designados entre miembros de instituciones representantes de los intereses del agro, los ferrocarriles y el automovilismo. Los intereses rurales eran los que contaban con mayor representación en el Consejo (los grandes y los pequeños y medianos productores) y ningún otro de los intereses económicos afectados por los caminos (importadores de autos, distribuidores de combustible, empresas de ferrocarril) fueron contemplados. Con respecto a los

⁷¹ Para fines de 1933 se habían acogido a la ley todas las provincias excepto Tucumán y San Juan. Véase Ley 4117, *BOPBA*, 8 de noviembre de 1932. La ley se sancionó el 29 de octubre de 1932.

⁷² El Consejo incluía a los directores de la Dirección de Puentes y Caminos de la Provincia, de bonos de Pavimentación, de Hidráulica y de Agricultura Ganadería e Industria; también a un representante de la Sociedad Rural Argentina y a uno de la Federación Agraria Argentina.

clubes, se reconocía su influencia y trayectoria, pero tenían asignado un solo representante; en primera instancia, designaron a Dimas González Gowland, jurista y ex-camarista. De todos modos, indirectamente, el ACA tenía una presencia mayor: un miembro muy activo de su Comisión Directiva, en Ing. Eduardo L. Edo, formaba también parte del Consejo a través de su cargo como Director de Bonos de Pavimentación.

Diagrama 5: Organismos de vialidad de la provincia de Buenos Aires



El Consejo de Vialidad demostró en la práctica tener mucha menor autonomía que la que esperaban las asociaciones y también quedó claro que la que la ley nacional de vialidad prescribía para los organismos de vialidad de las provincias que se acogieran a ella. Parte del problema residía en la pervivencia de de la estructura de la Dirección de Puentes y Caminos y en la dependencia del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia. Dicha Dirección, una repartición no autónoma del Ministerio de Obras Públicas, era el organismo técnico encargado de la ejecución, vigilancia y

mantenimiento de las obras viales y manejaba una línea diferente de fondos⁷³. En algunos aspectos era un organismo técnico y ejecutor dependiente del Consejo de Vialidad, aunque en realidad ambos dependían de las decisiones del Ministerio de Obras Públicas. Esto podía dar lugar, como efectivamente sucedió, a equipos técnico-burocráticos en competencia dentro del Ministerio. La Dirección Nacional de Vialidad, en cambio, concentraba todas las cuestiones vinculadas a la política vial, tenía autonomía (no requería que sus obras fueran aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación) y sus secciones más puramente técnicas y ejecutivas informaban y dependían directamente del directorio⁷⁴.

Esta característica estructural de la organización de la vialidad provincial (que la hacía más vulnerable a las influencias de la “política”), se cruzó con los conflictos y tensiones que atravesaban al conservadurismo bonaerenses y que enfrentaban entre sí y con sus subordinados a los ministros del gabinete de Federico Martínez de Hoz⁷⁵. El conflicto estallaría a principios de 1935 a propósito a la construcción del camino directo de Buenos Aires a Mar del Plata (ruta nacional 2).

4. Nuevos roles, alianzas y conflictos en torno a los caminos: algunos episodios relevantes en el vínculo entre intereses particulares, política y Estado. 1935-1943

4.1. La ruta 2

⁷³ Manejaba fondos procedentes del impuesto al camino y en parte de los impuestos a la valorización de las propiedades.

⁷⁴ Véase Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit..

⁷⁵ Fundamentalmente entre el ala nacionalista de Alberto Barceló y Sánchez Sorondo y el ala liberal del partido encabezada por Rodolfo Moreno, en competencia por la futura gobernación de la provincia.. Moreno había sido en los años veinte un activo dirigente del TCA, aunque no desempeñó cargos en las Comisiones Directivas del club en los años treinta. Sobre el conflicto en la provincia véase Béjar, María Dolores, *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires. 1930-1943*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2005, pp. 122-130. Sobre Moreno y su relación con el TCA, véase capítulos 2 y 4.

El camino había sido incluido en el plan nacional de obras viales a construirse por la Dirección Nacional de Vialidad dentro de un plazo de quince años. Su construcción adelantada fue el fruto de un convenio especial entre la Dirección y la provincia de Buenos Aires y parte de un cambio en la política del organismo nacional que ampliaba su radio de acción, al incluir caminos no ligados estrictamente al transporte de la producción agropecuaria⁷⁶.

En ese marco y por iniciativa del Ministerio de Obras Públicas provincial a cargo de Rodolfo Moreno, la Dirección Nacional de Vialidad y la Provincia de Buenos Aires, firmaron un convenio especial para la construcción acelerada de la ruta. A través de este convenio, el organismo nacional se comprometía a pavimentar la mitad norte de la ruta, desde Florencio Varela hasta Dolores y la Provincia asumía la construcción de la sección Dolores-Mar del Plata, que se financiaría con fondos de la ayuda federal y algunos recursos provinciales⁷⁷. El convenio aceptaba además las bases para la construcción enviadas por la Dirección Nacional de Vialidad⁷⁸.

La construcción de la ruta 2, era un proyecto muy importante para el ACA y es posible que el giro en la política de austeros caminos productivos de la Dirección Nacional de Vialidad se debiera en parte a su presión tanto desde el interior del Directorio, como desde fuera⁷⁹. Construido a partir de una serie de caminos y huellas

⁷⁶ Véase Ballent, "Kilómetro Cero...", op.cit., p. 127. También parte de ese cambio fue la construcción, a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad, de una obra de vialidad urbana: la avenida de circunvalación de la Capital Federal, "General Paz", a partir de 1937. Véase Ballent, Anahí, "Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943", *Manguinhos. História Ciências Saúde*, vol 15, Nº 3, Río de Janeiro, julio-septiembre de 2008, p.835. Investigaciones recientes están concentrándose en estudiar la construcción de la avenida, véase Gruschetsky, Valeria, *Las fronteras de la ciudad: la construcción de la avenida General Paz. Proyecto, diseño y debates en Buenos Aires durante la década de 1930*, proyecto de doctorado, Universidad Torcuato Di Tella, Julio de 2008.

⁷⁷ El camino se financiaría con \$8.500.000 m/n de la ayuda federal -ddistribuidos entre los fondos recibidos entre 1933 y 1935 (\$5.500.000), 1936 (\$2.000.000) y 1937 (\$1.000.000- y \$3.000.000 m/n aportados por la Provincia. el pago se haría al contado para acelerar las obras y terminar el camino en dos años. Véase "Se aceptan bases construcción camino Buenos Aires- Mar del Plata", *BOPBA*, Decreto Nº 646, 18 de julio de 1934, p. 74

⁷⁸ Véase *Ibid.*

⁷⁹ El camino era un proyecto importante también para múltiples otros intereses, entre ellos el gobierno de la Provincia de Buenos Aires, los terratenientes afectados, las empresas constructores, las asociaciones de

locales, siguiendo el recorrido del ferrocarril y atravesando estancias, el camino a Mar del Plata adquirió su entidad simbólica y material a partir de las intervenciones prácticas del club que hemos ya analizado y el ACA procuró desde finales de la década del veinte lograr una ley para su pavimentación⁸⁰. El TCA, por su parte, se había opuesto desde los años veinte a la construcción del camino afirmado a Mar del Plata siguiendo ese trazado, porque desde su perspectiva era demasiado plano y anodino para ser considerado un camino de turismo y poco importante como camino para el transporte de la producción agropecuaria.⁸¹

La licitación del tramo sur de la ruta 2, en enero de 1935, suscitó un conflicto entre el Consejo Provincial de Vialidad y el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia que hizo estallar una crisis política largamente gestada y mucho más amplia. El conflicto, que en su origen se vinculaba a un desacuerdo en torno a la cantidad de tramos en que debía licitarse la ruta (y por lo tanto en torno a la posibilidad de que los "trust" ganaran la licitación), acabó con la cesantía de los funcionarios provinciales en el Consejo (entre ellos Edo), la renuncia de los representantes del TCA y el ACA, y de

fomento de Mar del Plata, etc. No afirmamos que el ACA haya sido el responsable de su construcción, pero sí queremos destacar la importancia que para el club tenía ese proyecto; podemos suponer entonces que el ACA usó su presencia en el directorio de la Dirección Nacional de Vialidad para presionar en favor de su construcción.

⁸⁰ Estas son, en síntesis: el "raid" automovilístico a Mar del Plata de 1923, para el cual procedió a la demarcación y relevamiento del camino, la edición de planos-guía del camino (1924), la primera excursión automovilística a Mar del Plata, una caravana de 57 vehículos que realizó la travesía en dos largas jornadas en el verano de 1925, las carreras Standard sobre el camino en 1926 y 1927, la inauguración de la pasarela para el cruce del Río Samborombón en enero de 1927, la institución de un servicio de "coches piloto" que partían una vez a la semana desde Buenos Aires guiando a los automovilistas ese mismo verano, la instalación de una estación de descanso en Maipú (1927) y de casillas camineras en el camino. Véase capítulo I. Nos interesa en este punto enfatizar la importancia que el ACA tuvo en la construcción de ese camino como tal, y por lo tanto lo importante que el camino directo resultaba, como proyecto para el club. Esto no implica, por supuesto, negar la importancia que el camino adquirió para multitud de interesados (propietarios de estancias de la zona, pueblos a lo largo del trazado, y principalmente, asociaciones de fomento de Mar del Plata, que presionaron a favor de su construcción y defendieron o discutieron su trazado.

⁸¹ El modelo de camino turístico al que aspiraba el TCA se basaba en los caminos de la Costa Azul europea. Por el otro lado, el camino recto a Mar del Plata no carecía por completo de importancia como camino productivo, sobre todo para quienes creían que Mar del Plata podía constituirse en un puerto exportador de relevancia.

la Federación Agraria en el mismo organismo, la desintegración del Consejo de Vialidad, y la renuncia de varios ministros provinciales⁸².

La licitación también generó problemas entre la Provincia y la Dirección Nacional de Vialidad, ya que sus términos contradecían el convenio firmado con esa repartición. Allende Posse protestó fundamentalmente por el financiamiento propuesto, completamente con fondos de la ayuda federal, y pagado en plazos, lo que retrasaría la ejecución de la obra⁸³. Su intervención originó una airada respuesta del gobernador de la Provincia, defendiendo la autonomía provincial⁸⁴. La Dirección Nacional de Vialidad se planteó la posibilidad de reasumir el control de la obra completa, pero desistió frente a las dificultades administrativas que eso entrañaba (redistribuir la ayuda federal, cancelar legalmente el convenio con la Provincia, etc.)⁸⁵.

Si bien la licitación de la ruta había sido poco más que una excusa en un conflicto entre los jefes del partido por el control político en la Provincia, el incidente brinda algunas claves para comprender las relaciones entre técnica y política en el ámbito provincial⁸⁶. Los caminos, como otras obras públicas, formaban parte

⁸² Quedaron cesantes el Ing. Hugo L. Palma (Dirección de Puentes y Caminos), el Ing. Edo y Salvador Corminas (secretario del Consejo Provincial de Vialidad); el Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas, Ing. Ferreccio, presentó al renuncia, que le fue aceptada. Rodolfo Moreno, Ministro de Gobierno, aspirante a gobernador, era el jefe político al que respondían los cesanteados —lo había nombrado durante su previa gestión como Ministro de Obras Públicas de la Provincia—, renunció a su cargo; lo siguieron el jefe de policía y el ministro de Hacienda. Véase “Con la cesantía de varios funcionarios y la renuncia de Ferreccio hizo crisis anoche el conflicto”, *El Día*, 2 de febrero, p. 8; “Se planteó una grave crisis en el gabinete con la renuncia de Moreno y Güiraldes”, *El Día*, 3 de febrero de 1935, p. 3. “Ha quedado desintegrado el Consejo de Vialidad”, *El Día*, 4 de febrero de 1935, p. 3.

⁸³ Véase “La Dirección Nacional de Vialidad estima inconveniente la licitación dispuesta para el camino a Mar del Plata”, *El Día*, 6 de febrero de 1935, p. 4. A causa de este conflicto, el Poder Ejecutivo Nacional modificó el decreto reglamentario de la ley 11.658 estableciendo que la ayuda federal solo se haría efectiva a las provincias una vez que se hubiera aprobado el plan anual de obras. Véase “Modifícase el decreto que reglamenta la Ley Nacional de Vialidad”, *El Día*, 21 de febrero de 1935, p. 6.

⁸⁴ Véase Béjar, María Dolores, *El régimen fraudulento...*, op.cit., pp. 122-130.

⁸⁵ Véase *Memoria de la DNV 1935, 1936*, p. 13.

⁸⁶ Como plantea Béjar, lo que estaba en juego era la futura gobernación y el control político en la provincia. Moreno había ido ganando espacios dentro del gabinete, y en enero de 1935 se enfrentó a propósito de este conflicto con el único ministerio provincial que estaba fuera de su órbita: el del Ministro de Obras Públicas, Daniel Amadeo y Videla; poco antes, la ofensiva contra Amadeo y Videla había sido llevada adelante en la Legislatura, cuando se procuró interpelar al ministro respecto de supuestas irregularidades en las concesiones de las empresas de transporte de pasajeros. La amplitud de la crisis desencadenada en el gobierno y en el partido conservador, que llegó a la renuncia del gobernador

inseparable del juego político provincial, y la “razón técnica” tenía un margen de maniobra menor que en el caso nacional, frente a las necesidades políticas de los caudillos locales o de sus aliados⁸⁷. El TCA interpretaba en esos términos el conflicto en torno a licitación de la ruta: pese a que la ley nacional de vialidad había procurado que fueran “los técnicos de reconocida versación en la materia quienes se encarguen de proyectar los trazados ‘técnicos’ de los caminos, con prescindencia de todo interés político”; los gobiernos provinciales no habían hecho sino cambiar denominaciones de antiguas oficinas “manteniendo en manos del Poder Ejecutivo y de las legislaturas la facultad de hacer caminos por donde se les ocurra y convenga”⁸⁸.

La crisis política continuó algunas semanas más, cada vez más amplificadas, y acabó con una intervención de la Provincia, la destitución de Martínez de Hoz, la asunción transitoria del vicegobernador Díaz, y la apertura del camino a la candidatura de Manuel Fresco. Las gestiones provinciales posteriores se mostraron algo más conciliadoras con la Dirección Nacional de Vialidad, aceptando algunas de sus sugerencias, y volviendo al esquema de financiamiento propuesto por el convenio⁸⁹.

Martínez de Hoz, da cuenta de hasta qué punto excedía la cuestión de la licitación de la ruta 2. Véase Béjar, *El régimen fraudulento...*, op.cit., pp.122-130.

⁸⁷ Como señala Sidicaro, “Las acciones provinciales destinadas a implementar el fraude electoral acordaban fuerte protagonismo a los dirigentes conservadores de nivel medio o local que fundaban su poder en la política, remitiendo esa actividad a cadenas de intermediarios que, en términos weberianos, también vivían de la política. Las luchas entre facciones conservadoras estaban estrechamente vinculadas a la disponibilidad de recursos públicos –nacionales, provinciales o municipales– para engrosar sus respectivas clientelas y para hacer obras que les daban apoyos sociales”. Así lo describía también amargamente el conservador Reynaldo Pastor en 1940 “Piden puestos para los amigos y puentes y diques y caminos, porque sin estos no hay puestos ni para los amigos ni para los parientes que, en definitiva, son los únicos que cosechan los frutos de este admirable arte de prometer y pedir”. Véase Sidicaro, *Los tres peronismos*, op.cit., p.53. Pastor, Reynaldo, A., *La democracia argentina. Su entraña, sus errores, sus virtudes. El pasado. El presente. El porvenir*, s/e, Buenos Aires, 1940, p. 23 (citado por Sidicaro, op.cit., p. 53).

⁸⁸ Véase editorial “La indispensable autonomía de las reparticiones públicas encargadas de la atención de la vialidad, *Revista del TCA*, N° 310, marzo de 1935, p. 82. María Dolores Béjar ha señalado la importancia que las obras públicas –entre ellas de modo fundamental los caminos– tenían en la lógica de poder de los intendentes y de los diputados provinciales (que presionaban a favor de sus distritos en la legislatura), y la consiguiente dificultad de construir un criterio de lo público que fuera priorizado por los participantes de la lucha política. Véase exposición de Béjar, María Dolores, en *Jornadas de trabajo “Políticos y Técnicos. El Estado y la burocracia en el siglo XX”*, UNQ y UNSAM, junio de 2005.

⁸⁹ La Provincia aportó finalmente 2,5 millones de pesos de fondos propios. Véase *Memoria de la DNV 1938, 1939*, pp. 63-67.

Mientras la construcción del tramo provincial de la ruta se demoraba por estos conflictos, la Dirección Nacional de Vialidad avanzaba con las obras, que se inauguraron en enero de 1938⁹⁰. Durante su construcción, Horacio A. Pozzo, el representante del ACA en la Dirección, fue el encargado de inspeccionar en varias oportunidades el camino a Mar del Plata y se ocupó especialmente de aconsejar los desvíos más convenientes mientras durase la construcción, “de modo que el turista pudiera cubrir sin tropiezos esa primera mitad del viaje y luego el resto del trayecto, hasta la ciudad atlántica.”⁹¹ Es posible que esta tarea le fuera encomendada en atención al conocimiento que Pozzo tenía del camino, precisamente a través de la experiencia del ACA. Por otro lado, el ACA se encargó además, de señalar el camino que unía la ciudad de Dolores con el Camino de la Costa, que se convirtió la vía alternativa a Mar del Plata mientras se completaban las obras en el tramo sur de la ruta 2⁹². Este último, realizado por la provincia de Buenos Aires enteramente en hormigón, fue inaugurado el 5 de octubre de 1938 (“día del camino”)⁹³.

4.2. El sistema panamericano de carreteras

Así como el ACA era uno de los principales impulsores de la construcción de la ruta 2; también lo era de la construcción de la ruta panamericana.

El panamericanismo había surgido a fines del siglo XIX en paralelo con la política intervencionista norteamericana, como una forma alternativa de promover la influencia y los intereses norteamericanos a partir de la institucionalización de las

⁹⁰ Véase “Fue inaugurado el camino pavimentado entre Buenos Aires y Dolores, en la ruta a Mar del Plata”, *Revista del ACA*, N° 218, febrero de 1938, s/n

⁹¹ “En varias oportunidades [el Dr. Pozzo] inspeccionó, además el camino a Mar del Plata, cuyo tramo pavimentado hasta la ciudad de Dolores mereció su preferente atención (...) Sus observaciones personales permitieron la adopción de resoluciones pertinentes”. Véase *Memoria de la DNV* 1937, 1938, pp. 44-45.

⁹² Véase “Fue inaugurado el camino pavimentado entre Buenos Aires y Dolores, en la ruta a Mar del Plata”, *Revista del ACA*, N° 218, febrero de 1938, s/n.

⁹³ El 5 de octubre se designó día del camino en 1925 a propósito de la reunión en Buenos Aires del Congreso Panamericano de Carreteras. Las obras más significativas se inauguraban ese día.

relaciones con los países del continente. Hasta los años treinta, cuando Franklin D. Roosevelt comenzó a promover la “política del buen vecino”, el Panamericanismo fue un aspecto secundario de la política norteamericana respecto de Latinoamérica, la contracara pacífica de la “política del garrote”⁹⁴. Una de las derivaciones del panamericanismo fue el proyecto de construir una carretera que uniera todo el continente; la “ruta panamericana”, que surgió en 1923 y sucedió a un proyecto previo, el del ferrocarril panamericano.

El proyecto de la ruta panamericana era, en términos de Ricardo Salvatore, una “utopía de transporte”, que proyectaba la superioridad tecnológica y cultural norteamericana (simbolizada en los años veinte por el automóvil) en un terreno virtual, “Pan-América”, creado en el cruce entre “los principios de la política exterior, el expansionismo de los negocios y las empresas de conocimiento.”⁹⁵ A la vez, aunque la unión entre los países americanos era en verdad hegemonía norteamericana, para algunos de los países que la integraban, la Unión Panamericana funcionaba, en el terreno del imaginario, como un espacio de igualdad y armonía entre países que eran en verdad muy desiguales en poderío y riqueza⁹⁶. Como extensión de ese imaginario, la Carretera Panamericana, recostada contra los Andes, funcionaba como la columna vertebral que mantenía unidos a todas las partes del gran organismo americano. Para los dos clubes que analizamos la ruta Panamericana fue un símbolo muy fuerte: el TCA

⁹⁴ La “política del garrote” hacía referencia a las intervenciones militares en el Caribe y América Central, impulsadas por el imperativo de la protección de los intereses económicos norteamericanos (la “Diplomacia del dólar”).

⁹⁵ Venía a reemplazar a una utopía previa, la del ferrocarril panamericano, que no había llegado a materializarse. Véase Salvatore, Ricardo, “Imperial Mechanics: South America’s Hemispheric integration in the Machine Age”, *American Quarterly*, The American Studies Association, vol. 58, N° 3, 2006, p. 664..

⁹⁶ La Argentina, que tenía vocación hegemónica en América del Sur, tenía una postura crítica de las pretensiones norteamericanas de alinear detrás de sí al continente, y con frecuencia bloqueó en las reuniones panamericanas las iniciativas de Estados Unidos al respecto. Véase Romero, Luis Alberto, *Breve historia contemporánea de la Argentina*, FCE, Buenos Aires, 2001, p. 89; Freeman Smith, Robert, “América Latina, los Estados Unidos y las potencias europeas, 1830-1930, en Bethell, Leslie (dir.), *Historia de América Latina*, Cambridge University Press/Crítica, Barcelona, 1991, vol. 7: América Latina: economía y sociedad, 1570-1930.

diseñó las tapas de sus revistas sobre la base de esta imagen durante varios años y el ACA ornamentó uno de los salones principales de su nueva sede central inaugurada en 1942 con un mural que representaba la carretera Panamericana uniendo, como una cinta continua, las capitales de América⁹⁷.

El TCA adhirió a la iniciativa panamericana alentándola desde las páginas de su revista y en sus congresos y exposiciones⁹⁸. El ACA, por su parte, hizo propio el proyecto de la ruta panamericana desde los años treinta, nuevamente desde una mirada “práctica”, a través de la organización de competencias deportivas de Buenos Aires a Chile, a Lima y a Caracas y, por supuesto, también desde su posición en el directorio de la Dirección Nacional de Vialidad. Uno de los principales impulsores era Anesi, que en 1938 publicó un libro sobre el tema en el que lanzaba el proyecto de una carrera de inauguración del sistema de carreteras, que uniría Buenos Aires y Nueva York, coincidiendo con el festejo de los 450 años del descubrimiento de América⁹⁹.

Si bien buena parte de los tramos argentinos de la Ruta Panamericana eran a la vez importantes carreteras troncales que la Dirección Nacional de Vialidad había construido o estaba construyendo (como la ruta 9), restaba la construcción de los segmentos hasta la frontera, que no estaba contemplada en la ley de vialidad¹⁰⁰. La posterior reforma de la ley de vialidad, en 1939, incluyó la construcción y conservación

⁹⁷ Cecilia Belej ha analizado los murales de la sede central del ACA. Véase Belej, Cecilia "Representaciones del territorio argentino y panamericano. Los murales del Automóvil Club Argentino" en *VI Jornadas Nacionales de Historia Moderna y Contemporánea*, Universidad Nacional de Luján, Luján 17, 18, 19 y 20 de septiembre de 2008.

⁹⁸ Por ejemplo a través de su participación en la Primera conferencia Panamericana de Vialidad (1925), en los Congresos Sudamericanos de Turismo 81928, 1929 y 1930) y en el Primer Congreso Panamericano de Turismo (1939). Véase capítulo 4 y capítulo 6.

⁹⁹ Véase Anesi, Carlos P., *La carretera Panamericana. Su inauguración en el 9º cincuentenario del descubrimiento de América. El Gran Premio de las Américas*, Buenos Aires, 1938. Anesi era un dirigente deportivo muy activo, no solo en lo relativo al automovilismo (dirigió la Federación Americana de Automóviles Clubs y el ACA), sino también en el football, ya que dirigió la Asociación Argentina de Football (1932).

¹⁰⁰ Recién en 1938 una nueva ley dispuso la construcción de las rutas internacionales y aseguró algunos fondos para ello: la ley 12562, que había sido presentada en 1936, ordenaba a la Dirección Nacional de Vialidad la construcción de una serie de caminos internacionales y le destinaba más de 9 millones de pesos.

de los caminos internacionales entre los deberes de la Dirección Nacional de Vialidad y le asignó fondos específicos¹⁰¹.

La influencia del ACA al respecto parece haberse acrecentado en 1940. En 1938, III Congreso Panamericano de Carreteras había designado a Buenos Aires a Buenos Aires lugar de reunión de la Conferencia Sudamericana del Sistema Panamericano de Carreteras. En cumplimiento de mandato, la Dirección Nacional de Vialidad convocó a una reunión de delegados de los gobiernos de Bolivia, Chile y Perú para 1941, a fin de convenir los puntos de conexión del sistema en los límites internacionales y proponer a los gobiernos respectivos la solución definitiva de la cuestión. Como "acto preparatorio" de la reunión, en julio de 1940, Daniel Iribarne, hizo, en representación de la Dirección Nacional de Vialidad, el recorrido hasta Lima en automóvil, vía La Paz, tomando simultáneamente una película de la carretera¹⁰². Acompañado por su esposa y por el asesor técnico de la División de Carreteras del ACA (José Garralda), el viaje, que duró cinco semanas, tenía por objetivo principal estudiar sobre el terreno las posibles conexiones del tramo argentino del Sistema Panamericano de Carreteras con las de Perú y Bolivia, así como establecer contactos con los técnicos peruanos y bolivianos¹⁰³. El viaje de Iribarne formó parte también de los preparativos finales del Gran premio Internacional del Norte, que se corrió entre el 27 de agosto y el 12 de octubre de 1940. El viaje de Iribarne muestra el doble carácter de los vocales de la Dirección Nacional de Vialidad: de un lado eran funcionarios rentados del gobierno, del otro eran en el nexo

¹⁰¹ Ese mismo año se designaron oficialmente los caminos integrantes del sistema Panamericano 1) Buenos Aires-Córdoba-La Quiaca (hacia La Paz) 2) Buenos Aires-Rosario-Paraná-Paso de los Libres (hacia Río de Janeiro); 3) Buenos Aires-Mendoza-Las Cuevas (hacia Santiago de Chile); 4) Buenos Aires-Rosario-Formosa-Puerto Pilcomayo (hacia Asunción del Paraguay). Véase *Memoria de la DNV 1939, 1940*, p. 29. Los trabajos avanzaron: para fines de 1942 el camino a Chile estaba casi terminado, estaba en vías de realización el puente argentino-brasileño sobre el río Uruguay y la ruta 9 era completamente transitable, restando el tramo de conexión con Bolivia. Véase "Las carreteras del sistema Panamericano consolidarán nuestros vínculos tradicionales con las naciones vecinas", *Turismo*, N° 397, agosto de 1942, p. 12.

¹⁰² Véase *Memoria de la DNV 1940, 1941*, p. 50.

¹⁰³ Véase "Una valiosa experiencia práctica deja el viaje realizado por el Ing. Daniel Iribarne", *Automovilismo*, N° 248, agosto de 1940, p. 15.

con las instituciones de las que procedían, cuyos proyectos alentaban y facilitaban y cuyos recursos y apoyo público se movilizaban también en beneficio de la empresa estatal.

4.3. Los clubes y la cuestión de los fondos para la obra vial

Sancionada la ley de vialidad, que ambos clubes consideraban producto directo de sus esfuerzos, los clubes se adjudicaron un lugar de vigilancia de su integridad. La cuestión de los fondos viales fue uno de los puntos centrales de esta “vigilancia”.

En primer término, los clubes protestaron frente a los intentos de imponer gravámenes a la nafta que no tuvieran como destino el fondo de vialidad, pues fueron vistos por las asociaciones (y en el caso de gravámenes municipales, también por la Dirección Nacional de Vialidad) como una violación al “espíritu” de la ley de vialidad. Así, denunciaron a municipios que cobraban gravámenes a la nafta y protestaron contra intentos de obtener recursos para el presupuesto nacional con nuevos impuestos al combustible.¹⁰⁴

En segundo término, los clubes enfrentaron los intentos de desviar los fondos creados por la ley de vialidad hacia otros fines. Así, en 1939, el ACA y el TCA protestaron ante el Congreso Nacional contra los propósitos de hacer ingresar el producto del impuesto a la nafta a rentas generales; Edo, prosecretario del ACA, incluso pronunció una conferencia radial al respecto¹⁰⁵.

En tercer término, las excepciones del pago del impuesto a la nafta, como la que beneficiaba a la Corporación de Transportes Urbanos, también fueron vistas como un

¹⁰⁴ Véase *Memoria de la DNV1938*, 1939, p. 40; “Es fuertemente resistido el proyecto del Poder Ejecutivo Nacional de nuevos gravámenes impositivos sobre la nafta”, *Revista del TCA*, N° 284, enero de 1933, p. 24

¹⁰⁵ Véase “Presentación hecha por el TCA al Senado de la Nación”, *Turismo*, N° 365, enero de 1939, p.5. Editorial “La Cámara de Diputados ha cumplido con su deber hacia el pueblo al defender la ley Nacional de Vialidad”, *Turismo*, N° 366, febrero de 1939, p. 1. “La Ley de vialidad es intangible. Triunfó la tesis del ACA”, *Automovilismo*, N° 230, febrero 1939, s/n. La iniciativa prosperó en la Cámara de Senadores, pero fue rechazada en la de Diputados y la Cámara Alta no insistió sobre ella.

ataque al régimen financiero de la ley¹⁰⁶. El TCA, protestó por el “cercenamiento” que esto implicaba para los fondos viales, temiendo además que otras provincias siguieran este ejemplo¹⁰⁷.

Finalmente, los clubes además de defender los recursos destinados a la vialidad, abogaron a favor de la ampliación de esos recursos con el fin de que pudiesen concretarse las obras viales anheladas. La cuestión de los menguados fondos de la Dirección Nacional de Vialidad y la amenaza del déficit y de la paralización de las obras ganó espacio público a partir, sobre todo, de la asunción de Salvador Oría como presidente de la Dirección a principios de 1938¹⁰⁸. En la crisis de las finanzas de la Dirección Nacional de Vialidad gravitaban varios factores: un rendimiento del impuesto a la nafta menor al esperado (en parte por el estancamiento del crecimiento del parque automotor a causa de las circunstancias económicas – véase cuadro 1, p. 55) la difusión de vehículos que funcionaban con otros combustibles no gravados por la ley; la falla del Estado nacional en integrar los 10 millones de pesos anuales que la ley prescribía, la imposibilidad de cobrar el impuesto a los lubricantes, la creciente gravitación en los costos del mantenimiento de los caminos ya construidos (en su mayoría caminos de tierra, que requerían mantenimiento permanente)¹⁰⁹.

La Dirección Nacional de Vialidad buscó solucionar el problema modificando la ley de vialidad para incrementar sus recursos. El proyecto elaborado por la Dirección apuntaba a extender el impuesto a otros combustibles como el gas-oil y el diesel-oil, a

¹⁰⁶ La corporación fue creada por la ley nacional de Coordinación de transportes en la ciudad de Buenos Aires (12.311), discutida en simultáneo con la ley nacional de coordinación de transportes. Al respecto véase García Heras, “Ferrocarriles británicos...”, op.cit.; y *Transportes, negocios y política. La compañía Anglo-Argentina de Tranvías, 1976-1981*, Sudamericana, Buenos Aires, pp. 93-141.

¹⁰⁷ Véase “En defensa del camino se alza la voz del TCA”, *Revista del TCA*, N° 329, octubre de 1936, p. 646.

¹⁰⁸ Oría Permaneció en el cargo hasta septiembre de 1940, cuando fue nombrado Ministro de Obras Públicas. Lo reemplazó entonces el Ing. Alejandro Figueroa (vicepresidente de la Dirección Nacional de Vialidad), que pronto renunció al ser designado Director General de Arquitectura. Lo reemplazó en noviembre de 1940 el Ing. Emilio López Frugoni.

¹⁰⁹ Véase *Memoria de la DNV 1938*, 1939, pp. 9-10 ; Editorial “Vialidad y finanzas”, *Turismo*, N° 348, mayo de 1938, pp. 219-20. El TCA proponía como solución, la emisión de títulos viales y su colocación en el exterior.

buscar la manera de hacer efectivo el cobro del impuesto a los lubricantes y a un obtener un pequeño aumento del impuesto a la nafta.

En ese marco en el que la cuestión de la vialidad volvía a abrirse al debate público, el ACA creó el "Instituto del Camino", un "nombre" (más que un lugar real) desde el que el club podía legitimar su participación en el debate. Su finalidad explícita era "la presentación y consideración (...) de todos aquellos temas vinculados a las carreteras que ofrezcan un interés general y cuya dilucidación contribuya a representar un progreso"¹¹⁰. El Instituto formó parte probablemente, además, de una estrategia del club para fortalecerse en el debate que el propio proyecto de reforma generó dentro de la Dirección Nacional de Vialidad¹¹¹. El Instituto -y por lo tanto, en parte al menos, la dirigencia del ACA- disenta con algunas de las reformas propuestas por Oría para la ley de vialidad, como la de un "fondo móvil" que sustraía algunos recursos de ayuda federal de los criterios de prorrateo por provincias, dejando su distribución a discreción del directorio de la Dirección¹¹². Cuando el mandato de Pozzo (uno de los responsables del Instituto) terminó en noviembre de 1938, Oría no volvió a proponerlo para el cargo, siendo reemplazado como vocal por el ACA por Iribarne¹¹³.

El proyecto oficial fue aprobado casi sin modificaciones en septiembre de 1939. La ley 12.625 creó una serie de nuevos recursos: aumentó el impuesto a la nafta y estableció un impuesto similar para cualquier otro combustible que se usara en vehículos a motor en la vía pública¹¹⁴. Se introdujeron además otras modificaciones en

¹¹⁰ Véase "El ACA creó el instituto del camino", *Automovilismo*, N° 233, mayo de 1939, s/n.

¹¹¹ Pozzo firmó el informe que el Instituto presentó ante la Cámara de Diputados, como presidente de la Sección "Legislación y Administración" del Instituto del Camino. Véase "La reforma a la ley de vialidad", *Automovilismo*, N° 238, octubre de 1939, s/n.

¹¹² Véase *ibíd.*

¹¹³ Pozzo perdió protagonismo en el ACA a partir de entonces, frente a personajes como Anesi o el propio Iribarne. Es posible también que la efímera creación del Instituto reflejara conflictos y tensiones en la dirigencia del ACA, que se resolvieron finalmente en un sentido que apuntaba a la armonía con la Dirección de Vialidad.

¹¹⁴ El impuesto a la nafta y a los otros combustibles se fijó en 6 centavos por litro, y se gravó con \$0,10 el litro de los lubricantes que tuvieran una viscosidad similar a la usada en vehículos automotores. El

el texto original de la ley de vialidad que flexibilizaban algunos aspectos: en primer lugar, se aprobó la creación del “fondo móvil”; en segundo lugar, se incluyó en la red nacional a los caminos internacionales y a los caminos de los parques nacionales y reservas¹¹⁵.

Ambos clubes apoyaron finalmente la ley. El ACA, que había estado de acuerdo únicamente con el aumento de los recursos y considerado prematuro cualquier cambio en su asignación, no la objetó una vez aprobada¹¹⁶. EL TCA, que había defendido el recurso al crédito para obtener los recursos necesarios para completar aceleradamente toda la red nacional, consideró adecuado el aumento de la imposición como solución, en un contexto internacional en el que resultaría imposible colocar títulos de vialidad; por otro lado, se manifestó plenamente de acuerdo con las modificaciones al régimen de reparto de los fondos¹¹⁷.

4.4. El ACA e YPF: la red nacional de estaciones de servicio

La articulación del ACA con el Estado no se agotó en la Dirección Nacional de Vialidad; El capítulo más fructífero de este vínculo con el Estado, fue la relación entre el club e YPF. En agosto de 1936 el ACA firmó con YPF un provechosos convenio de exclusividad para la venta de los productos fiscales, gracias al cual, como veremos, el ACA pudo construir una red nacional de estaciones de servicio, sin precedentes¹¹⁸.

rendimiento de los nuevos gravámenes se estimaba en un tercio de lo que venía recaudándose hasta entonces. Véase Ley 11.658 y modificaciones introducidas por la ley 12.625, *Memoria de la DNV 1939*, 1940, p. 14.

¹¹⁵ Véase *ibid.*, p. XI.; *ibid.*, p. 14. Al mismo objetivo de flexibilización y estímulo a las provincias más pobres y/o despobladas apuntaba una “cuota de fomento” (10% del porcentaje del fondo destinado a la red nacional -60%), que se distribuía en partes iguales, 2/3 entre las provincias y 1/3 entre los territorios.

¹¹⁶ Véase “La reforma a la ley de vialidad”, *Automovilismo*, op.cit.; “La labor caminera recibirá en 1940 considerable impulso”, *Automovilismo*, N° 242, febrero de 1940, p. 8.

¹¹⁷ Véase “Comentarios que sugieren las modificaciones introducidas a la ley 11.658”, *Turismo*, N° 365, octubre de 1939, pp. 14-15. “El TCA y la vialidad”, *Turismo*, N° 365, octubre de 1939, pp. 19-20.

¹¹⁸ Dada la imposibilidad de acceder a otras fuentes documentales, hemos reconstruido los aspectos centrales del convenio a través de los boletines de YPF (en los que se reproduce en parte la causa judicial contra YPF), la revista del ACA, y las interpelaciones parlamentarias al respecto a las que se sometió al Ministro de Agricultura.

La firma del convenio se debió en buena parte a la acción de Horacio Morixe, director de YPF desde 1936 y dirigente del ACA desde mediados de los años treinta. Morixe era abogado y se había vuelto un personaje muy influyente en materia de política petrolera¹¹⁹. Junto a Eduardo J. Bullrich y Luis Rojas Silveyra, formaba parte de lo que el diputado socialista Julio V. González llamó irónicamente “la Santísima Trinidad del petróleo”¹²⁰.

La política petrolera de Justo se alejaba de los proyectos de nacionalización del último gobierno de Yrigoyen, pero también del libre mercado en materia petrolera: planteaba el control nacional sobre las reservas de petróleo, el autoabastecimiento como objetivo a largo plazo y la regulación de la explotación y la comercialización. YPF era un instrumento central en esta arquitectura; pensado como algo más que una simple empresa petrolera estatal, debía regular el mercado de combustibles. En 1935, en el marco de una guerra de precios contra YPF encabezada por las compañías petroleras extranjeras Standard Oil y Royal Dutch (Shell), el gobierno decretó la prohibición de las exportaciones de petróleo y derivados y el control de las importaciones¹²¹. El decreto

¹¹⁹ Morixe, había escrito un libro sobre el problema del petróleo (*Régimen legal del petróleo*, La Facultad, Buenos Aires, 1934) y daba clases sobre legislación de minas y derecho rural en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires; paralelamente era un empresario molinero.. Véase Gadano, Nicolás, *Historia del Petróleo en la Argentina. 1907-1955: Desde los inicios hasta la caída de Perón*, Edhasa, Buenos Aires, 2007, p. 398. Paralelamente era un empresario molinero.

¹²⁰ La expresión pertenece al Diputado Julio V. González, y fue pronunciada en 1940 durante el pedido de interpelación a los Ministros de Agricultura, Guerra y Marina respecto de YPF.. González se refería a la participación de esos tres personajes en todas las entidades o comisiones que daban forma a la política petrolera argentina desde 1932. Véase *HCDN*, 30 de mayo de 1940, p. 232. Morixe fue nombrado director en YPF en septiembre de 1936 y permaneció en su cargo hasta que renunció junto con Silveyra en 1943 por un conflicto con el presidente Castillo.

¹²¹ Gadano sostiene que YPF se encontraba en una situación incómoda porque necesitaba un acuerdo de precios con las empresas privadas para evitar que siguiera deteriorándose su situación financiera y se comprometieran sus posibilidades de crecimiento de la producción, refinamiento y venta de derivados del petróleo, pero las empresas se resistían y además encontraban cierta receptividad en el Ministerio de Agricultura. Finalmente Silveyra apeló a la relación directa con Justo. Justo nombró entonces una Comisión Especial que estudió el tema, y que estaba integrada por Morixe, Rojas y Bullrich. Bullrich había sido parte del gobierno de Uriburu y era secretario privado de Justo, y Rojas, primo de Silveyra y director de YPF, había sido sugerido por este como representante de la repartición en la Comisión. El decreto propuesto por la Comisión Especial establecía que las importaciones de petróleo y derivados solo podrían hacerse a través de YPF, en las cantidades necesarias para suplementar la producción nacional. Para acceder al petróleo importado, las empresas deberían acordar con el Estado normas sobre las formas

abrió al puerta a una serie de convenios con los grandes consorcios petroleros, firmados en diciembre de 1936 y junio de 1937, en los que se establecían cuotas de distribución del mercado interno y se definían prácticas comerciales, entre ellas, la de limitar las bonificaciones que se pagaban a los revendedores¹²². Los acuerdos también creaban un Tribunal Arbitral para resolver las cuestiones entre las partes firmantes, en el que participaban, nuevamente, Bullrich, Rojas y Morixe¹²³. Junto a los convenios y la regulación del mercado petrolero, YPF procuró ampliar su participación en el mercado y desde 1934 “se lanzó a propagandizar su tarea con un fuerte contenido ideológico”, difundiendo al idea de que YPF era una empresa modernizadora, pujante y patriótica¹²⁴.

Esta política de YPF formaba parte de un tipo de nacionalismo moderado que – como han señalado Ballent y Gorelik- impregnaba los círculos cercanos a Justo y que apuntaba a “promover una industrialización parcial para aumentar el mercado interno y el desarrollo de la producción nacional de petróleo, de la infraestructura vial y del transporte automotor”¹²⁵. Desde la perspectiva de los funcionarios de YPF (que era

de comercialización y distribución de los productos petrolíferos. Prohibición de la exportación de petróleo y fiscalización de la importación. Véase Decreto del PE 86.639 (20 de julio de 1936), *BIP*, N° 143, julio de 1936, p. 12; Gadano, *Historia del petróleo...*, op.cit., p. 370-371 y 398.

¹²² “En ambos convenios se determina, en primer lugar, que las empresas venderán las cantidades de nafta que colocaron cada una de ellas en 1935 (menos una disminución proporcional que se estableció para dar cabida a toda la producción de YPF) y en los lugares en que lo hicieron ese año (salvo YPF que vende en todo el territorio). YPF tiene prioridad para absorber todos los aumentos del consumo”. Respuesta del Poder Ejecutivo Nacional a la Honorable Cámara de Diputados, *BIP*, N° 168, septiembre de 1938, p. 19. Gadano sostiene que Morixe jugó un papel clave en la cuotificación del mercado de las naftas. Véase Gadano, *Historia del Petróleo en Argentina...*, op.cit., p. 371.

¹²³ Véase Puiggrós, Rodolfo, *Historia Crítica de los partidos argentinos, IV. La democracia fraudulenta*, Galerna, Buenos Aires, 2006, Capítulo VIII.

¹²⁴ Véase ibíd. p. 162.

¹²⁵ Ballent y Gorelik se han referido a la fuerte influencia, en el círculo íntimo de Justo, de personas provenientes de la ingeniería, una corporación profesional fuertemente identificada con el Estado y con un “nacionalismo técnico” u “objetivo” de gran arraigo en las nuevas burocracias. Véase Ballent y Gorelik, *País urbano...*, op.cit., p. 164. Esta mirada, como la de García Heras respecto de la coordinación de transportes, enfatiza la relativa independencia respecto de los intereses británicos, y el nacionalismo del gobierno de Justo al menos en el terreno de las políticas viales y de transporte. A la imagen de un gobierno obediente de los intereses británicos, interpretación propuesta por ejemplo por Rodolfo Puyaros, se opone la de estos y otros trabajos recientes que enfatizan el carácter ambiguo y en apariencia contradictorio de la administración de Justo: conservadurismo y modernización, liberalismo y aumento de la intervención estatal en la economía y la sociedad, privilegio de los intereses británicos y nacionalismo. Véase por ejemplo, Puiggrós, Rodolfo, *Historia Crítica de los partidos argentinos...*, op.cit., Capítulo VIII. Como Ballent y Gorelik, “País urbano...”, op.cit.; Pastoriza Elisa, *Sociedad y política en la gestación de una ciudad turística de masas. Mar del Plata en los años treinta*, Tesis de

también la del ACA), los convenios con las empresas petroleras particulares implicaban un avance en términos de control estatal del mercado de combustibles; permitían fortalecer y expandir la producción fiscal de petróleo, asegurando el abastecimiento del mercado interno mientras el autoabastecimiento no fuera posible.

En el marco de la guerra de precios y en función de esta política, YPF y ACA negociaron el convenio de comercialización. La relación entre ambos tenía, por otro lado, una historia larga. El nacionalismo “cosmopolita” del ACA veía con simpatía a la empresa; ésta, por su parte había contribuido a financiar algunas de las actividades del ACA a través de la publicidad, contribuyendo a las campañas de señalización y a los Grandes Premios. Por otro lado, recordemos que, desde mediados de los años veinte, el club expendía nafta fiscal con descuento a sus socios y había demostrado un interés mucho más amplio que el TCA por atender a las necesidades de los automovilistas en los caminos, en función también de su propia estrategia de expansión del club basada en la ampliación de la oferta de servicios¹²⁶.

El convenio acordaba al club un crédito en productos para la construcción de una red de estaciones de servicio, garantizado con los terrenos y edificios de las estaciones, además de una importante bonificación sobre el precio de la nafta¹²⁷. A cambio, el ACA

Maestría, Universidad Nacional de Mar del Plata, 1999 (mimeo); García Heras, “Ferrocarriles británicos...”, op.cit.; De Privitello, Luciano, “La política bajo el signo de la crisis”, en Cataruzza, Alejandro (dir.). *Nueva Historia Argentina*, tomo VII, *Los años treinta*, Sudamericana, Buenos Aires, 2002; Romero, *La crisis de la Argentina. Una mirada al siglo XX*, siglo XXI Argentina, Buenos Aires, 2003; y *Breve historia de la Argentina contemporánea*, op.cit..

¹²⁶ En los surtidores de los garajes que el club tenía en Mar del Plata, Buenos Aires, Córdoba y Rosario (1926), en las casillas camineras sobre el camino a Mar del Plata, sobre el camino a Luján y el Camino de la Costa y, desde 1935, en estaciones de servicio propiedad del Club, dos en la ciudad de Buenos Aires, una en Olivos y una en La Plata. Las casillas camineras del Camino de la Costa, inauguradas antes de la firma del convenio, habían sido construidas con apoyo de YPF, aunque no hemos podido obtener datos precisos sobre la naturaleza de este apoyo, más allá de una alusión en la revista del ACA a la colaboración de YPF en su instalación. Véase Epígrafe de una fotografía de la casilla en construcción, *Automovilismo*, N° 195, enero de 1936, p. 6.

¹²⁷ El ACA solo disponía del los fondos del crédito una vez vendida la cantidad de nafta correspondiente al crédito otorgado, cuyo importe se depositaba a orden conjunta de YPF y ACA en una cuenta especial del Banco Nación, que solo podía utilizarse para efectuar pagos de obras efectivamente realizadas. YPF continuaba bonificando al ACA los dos centavos por litro sobre el precio de la nafta de los que el club venía gozando, y se sumaba una bonificación extraordinaria de dos centavos en Capital Federal y un centavo y medio por litro de nafta en el interior del país, que era retenida por YPF para el pago de las

se comprometía a vender exclusivamente productos de YPF. Inicialmente el convenio autorizaba la venta exclusivamente a los socios del club; a partir de 1940 el club pudo venderle al público en general (aunque solo los socios obtenían el precio rebajado).

El convenio, inicialmente por diez años, fue prorrogado en 1940 por 25 años más. Preveía un plan en etapas y una serie de créditos anuales asociados con cada una de ellas. La primera etapa comprendía las ciudades cabecera de las grandes rutas pavimentadas en las que se construirían edificios monumentales, que funcionarían a la vez como sedes sociales, garajes y estaciones de servicio y estaciones camineras a lo largo de esas rutas¹²⁸. Para financiar estas operaciones (para hacer efectivo el crédito en productos otorgado por YPF), el ACA lanzó una especie de empréstito, por el que los socios realizaban compras anticipadas de productos YPF y recibían a cambio una compensación¹²⁹.

Las estaciones, construidas según el proyecto del arquitecto Antonio U. Vilar¹³⁰, comenzaron a inaugurarse a fines de 1938. El ritmo de construcción fue vertiginoso: en 1940 se habían inaugurado todas las obras de la primera etapa y más de la mitad de la segunda etapa que comprendía 29 obras, entre ellas sedes-estación en las ciudades importantes del Interior y en los caminos a Mendoza y Bahía Blanca y sus ramales; mientras las obras de la tercera etapa estaban ya en estudio¹³¹. En 1942 se lanzó además

amortizaciones. Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación sobre YPF, *HCDN*, 19 de junio de 1940, p. 669.

¹²⁸ Para la primera etapa se acordó un crédito de dos millones de pesos; solamente los terrenos (adquiridos a lo largo de 1937) totalizaban más de medio millón de pesos.

¹²⁹ La compensación era del 7,5%. Véase "El club necesita la colaboración de todos sus socios", *Automovilismo*, N° 209, abril de 1937, s/n.

¹³⁰ Vilar ganó el concurso de anteproyectos a mediados de 1937. Véase "Automovilismo", *BIP*, N° 156, agosto de 1937, p.140; "El Plan ACA-YPF para la construcción de estaciones de servicio", *Automovilismo*, N° 213, agosto de 1937, s/n. Véase también al respecto, "La arquitectura de YPF 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años treinta", *Anales del Instituto de Arte Americano*, N° 25, FADU-UBA, Buenos Aires, 1987.

¹³¹ Los primeros edificios en ser inaugurados fueron las monumentales sedes de Mar del Plata y Córdoba, las estaciones de servicio sobre el camino a Córdoba y sobre el camino a Mar del Plata y una estación en el sur de la ciudad de Buenos Aires, en la salida hacia la ruta a Mar del Plata. En la segunda etapa se construyeron estaciones en Mendoza, La Plata, Rosario, San Luis, Bahía Blanca. En 1941 se inauguraron

el tramo final del plan: las estaciones de servicio en la Patagonia, la mayoría de ellas en el Parque Nahuel Huapi (véase mapa 1, p. 217)¹³². Las estaciones, como plantean Ballent y Gorelik en general respecto de las de YPF¹³³, tenían una función didáctica: “funcionaban como una suerte de de comandos de vanguardia tecnológica, sinónimos de progreso y modernización”, de la urbanización del país rural, aunque hacia finales del período las construcciones evolucionaron a un estilo rústico, más o menos modernista, fruto del “descubrimiento del interior”¹³⁴.

También en 1942 comenzó la construcción de la sede central del ACA, sobre la actual avenida del Libertador en la ciudad de Buenos Aires, un edificio monumental de 12 pisos que se inauguró en enero de 1943. En él, habían desaparecido los rastros del antiguo club social: no había salones para conversación, ni peluquería, sino una estación de servicio y oficinas para la atención al público¹³⁵.

Las ventas de nafta a los socios se multiplicaron por ocho en tres años¹³⁶. El manejo de este complejo de estaciones, que movilizaba crecientes cantidades de dinero, estaba en manos de unos pocos miembros de la Comisión Directiva, entre ellos Anesi, Idoate y Pozzo, que dirigían el “Departamento Comercial” y formaban parte de “Comisión Comercial”¹³⁷.

estaciones en Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Paraná y Santa Fe. En el verano de 1942, Rosario de la Frontera, Humahuaca, Necochea, Tandil y Bariloche. Para fines de 1942 se habían inaugurado un total de 77 estaciones.

¹³² El plan comprendía la instalación de estaciones en Neuquén, Lago Mascaradi, Catan-Lil, Villa La Angostura, San Martín de los Andes, entre otras localidades. Véase “Se dotara a la Patagonia de una amplia red de estaciones de servicio.”, *Automovilismo*, N° 267, marzo de 1942, s/n..

¹³³ Puesto que se fijaban las condiciones estéticas, técnicas y estructurales que el concesionario debía respetar.

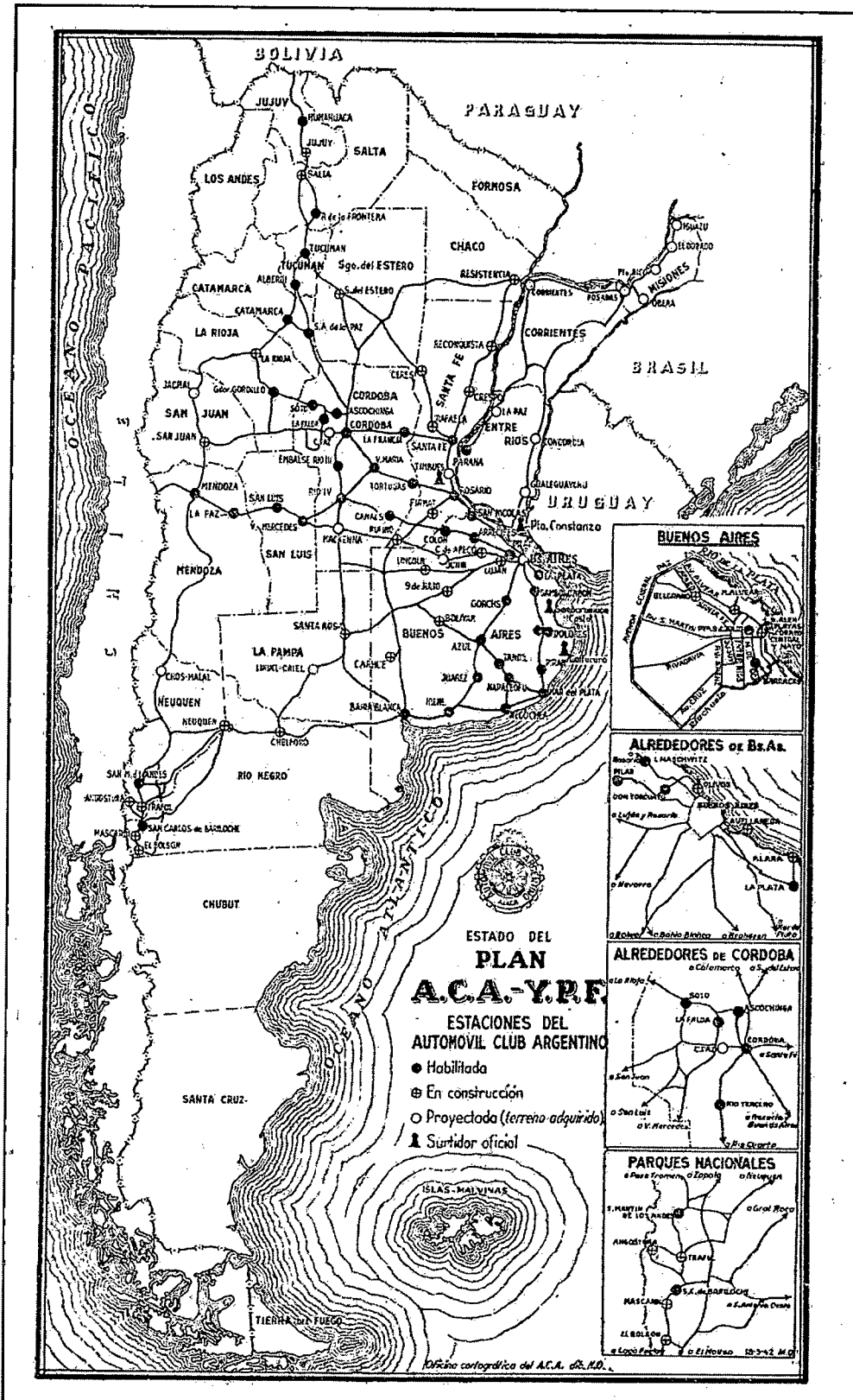
¹³⁴ Véase Ballent y Gorelik, “País urbano...”, op.cit., pp. 161, 191-192.

¹³⁵ Tal vez el único resabio de club social fuera la biblioteca, y el restaurante que funcionó esporádicamente en el último piso.

¹³⁶ Durante 1936 y 1937 el ACA vendió a sus socios casi 4 millones de litros de nafta fiscal; en 1938, la cifra había trepado a los 11 millones, en 1939 a los 20 millones de litros, y en 1940 a 31 millones. Las ventas de aceites YPF a los socios pasaron de \$50.000 m/n en 1936 a \$250.000 m/n en 1940. Véase “Memoria y Balance de 1940”, *Automovilismo*, N° 255, marzo de 1941, s/n.

¹³⁷ Véase *Automovilismo*, N° 218, Febrero de 1938, s/n.

Mapa 1: Plan ACA-YPF, 1942.



Fuente: ACA, *Guía de Viaje. Zona Centro*, Buenos Aires, 1943.

Mientras tanto, las petroleras particulares se resistieron al acuerdo ACA-YPF y procuraron desconocerlo, ya que contradecía el convenio entre ellas y la empresa estatal por el cual se restringían las bonificaciones a los revendedores, pero el Tribunal Arbitral —el que recordemos, integraba Morixe— consideró que el acuerdo ACA-YPF era preexistente¹³⁸. Por su parte los revendedores de nafta, a los que esos convenios ya habían reducido su margen de ganancia, también protestaron amargamente por el acuerdo con el ACA. Fruto de sus protestas fue la interpelación al Ministro de Agricultura sobre los convenios de YPF, promovida por el diputado Julio V. González, entre cuyos puntos figuraba el acuerdo con el ACA. Sostenía el diputado González que el descuento a los socios “ha creado, o por lo menos va en camino, un instrumento de competencia desleal con respecto a los revendedores de nafta, quienes pierden 35.000 compradores, a que creo alcanzan los socios que tiene el ACA. Y hasta, según me dicen, estaría este perdiendo su índole y espíritu societario, para dejar predominar el puramente lucrativo, porque habría en los últimos tiempos gran cantidad de socios que ingresan solamente para beneficiarse con la compra de nafta.”¹³⁹ El Ministro defendió el convenio que, dijo, respondía, como los convenios con las empresas petroleras privadas, al propósito de YPF de aumentar sus ventas y comprimir las de la competencia. En medio de la guerra de precios con las petroleras extranjeras, YPF había hallado en el ACA a un aliado valioso “con clientela propia y perspectivas de aumentarla en todo el país”.¹⁴⁰

Por otro lado el Ministro señalaba algo en lo que tanto los dirigentes de la empresa estatal como los del ACA insistían: el club llevaría el expendio de combustible a todos los caminos y regiones, a lugares a los que la iniciativa comercial privada no

¹³⁸ Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación sobre YPF, *HCDN*, 19 de junio de 1940, p. 668.

¹³⁹ Véase *Ibid.*, p. 235.

¹⁴⁰ Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación..., *op.cit.*, p. 668.

llegaba porque no eran rentables, aumentando el consumo de combustible y haciendo efectivamente practicables los nuevos caminos que la Dirección Nacional de Vialidad estaba construyendo. Si bien esto era en principio así, no fue una realidad concreta para las “las más apartadas regiones de las provincias y los territorios más apartados” durante algunos años¹⁴¹. Hasta 1940 el plan se concentró más bien en construir estaciones en lugares rentables, las ciudades y las rutas en las que vivía y por las que circulaba la mayor parte de los socios del club.

Los revendedores tenían, sin embargo, motivos fundados para sentirse perjudicados por la competencia del ACA. Si bien el convenio entre el ACA e YPF seguía el modelo de decenas de acuerdos de exclusividad firmados por la petrolera estatal con dueños de estaciones de servicio, tanto en cuanto a los créditos como a la bonificación (aunque los montos de esta variaban), suponía algunas diferencias significativas¹⁴². En primer lugar, la escala. De un lado, los créditos y la bonificación concedida eran mayores que las acordadas hasta entonces a cualquier revendedor¹⁴³. Del otro, si bien el club absorbía una pequeña proporción de la nafta fiscal, en términos individuales se convirtió en el principal revendedor de YPF, con cerca de ochenta bocas de expendio en todo el país¹⁴⁴. En segundo lugar, ACA vendía a sus socios con un descuento, lo que implicaba asegurarse una clientela potencial amplia y en expansión, que para 1942 equivalía, aproximadamente, a uno de cada ocho automovilistas (ver cuadro 1, p. 55). Finalmente, si bien el club debía enfrentar los costos crecientes de su estructura en expansión, podía manejarse con márgenes de rentabilidad menores que los

¹⁴¹ Véase *Ibíd.*

¹⁴² Véase “Funciones del ACA”, *BIP*, N° 221, enero de 1943, p. 13; “Dictamen del Sr. Agente Fiscal Dr. Laureano Landaburu (h). YPF y los convenios con el ACA y las empresas petroleras privadas.”, *BIP*, N° 223, marzo de 1943, p. 25.

¹⁴³ YPF concedió al ACA créditos por 20 millones de pesos entre 1937 y 1942; para establecer un punto de referencia, ese importe equivalía al costo total de la construcción de la ruta nacional 2, a unos 850.000 litros de nafta, y a las cuotas sociales del ACA de casi diez años.

¹⁴⁴ En 1943 el ACA tenía 77 estaciones de servicio y absorbía entre un 6 y 7% de la nafta que YPF vendía; “Dictamen del Sr. Agente Fiscal...”, *op.cit.*, p. 25. Para fines de los años cuarenta las estaciones ACA-YPF eran ya más de 90.

demás revendedores; como señaló Benjamín Villafañe (otro de los directores de YPF) en la inauguración de una estación en noviembre de 1942: "Los beneficios logrados no se reparten en dividendos entre los socios, acrecen la riqueza nacional, porque se invierten en levantar edificios como este, en todos los centros poblados y despoblados, adonde jamás irían las empresas particulares, como a valles y pasos desiertos de las cordilleras y zonas desoladas de la Patagonia, que aseguran la comodidad del viajero, porque dan pérdidas al ACA, a las que puede hacer frente, porque como he dicho, no reparte dividendos, porque no es una empresa de lucro, sino una institución nacida al calor de ideales esencialmente nacionalistas."¹⁴⁵

Los revendedores avanzaron en su protesta: en 1942 Alberto Voena, director del periódico "Basta" y ligado al gremio, presentó una denuncia penal contra directivos del club y de la empresa estatal por competencia desleal y monopolio, indicando que "al parecer existiría entre ellos [los directores de YPF y los directivos del ACA] el propósito de transformar al ACA en el futuro en una gran sociedad anónima para explotar negocios en cadena, para beneficio particular de los que estuvieren en la combinación. Con la ayuda dada por los directores de YPF complotados, el ACA iría desplazando de los lugares más destacados a los comerciantes particulares establecidos que pudieran competirle más adelante quedándose así dueños del más importante negocio al por menor, del que dependerían miles y miles de automovilistas para su aprovisionamiento"¹⁴⁶. La maniobra, continuaba la denuncia, ponía en peligro además la estabilidad comercial de la petrolera estatal al destruir a sus tradicionales clientes. El ACA e YPF fueron sobreesidos, mientras el denunciante fue procesado por injurias¹⁴⁷.

¹⁴⁵ Véase Villafañe, Benjamín, "Las relaciones entre YPF y el Automóvil Club Argentino. Un convenio al servicio del país. En plena lucha por la emancipación nacional", discurso pronunciado por el director de YPF Benjamín Villafañe en el acto inaugural de la Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Santiago del Estero, 5 de noviembre de 1942, Buenos Aires, 1942., p. 11.

¹⁴⁶ Véase *Ibíd.*

¹⁴⁷ Véase *ibíd.* p. 31

Defendiéndose de las denuncias judiciales, el ACA había sostenido que el club no se beneficiaba con la explotación de sus estaciones de servicio, sino que éstas producían un déficit que debía ser cubierto con las cuotas de los socios. Lo que los socios obtenían gracias al descuento en el precio de la nafta –argumentaban– solo compensaba una mínima parte de lo que pagaban como cuota anual; el resto era un aporte de los socios, en definitiva, “al mantenimiento e incremento de la obra argentina que realiza la institución. ¿Podrá alguien de buena fe, después de cuenta tan clara, afirmar que el ACA practica dumping?”¹⁴⁸.

Si bien el bajo rendimiento de las estaciones puede haber sido sobredimensionado por el club, para defenderse de las acusaciones de competencia desleal, un indicio posterior puede ayudar a confirmarlo: en 1958 la deuda impaga con YPF llegó a un punto crítico; Anesi y Edo fueron desplazados de la Comisión Directiva y sancionados con la expulsión, entre otras cuestiones, por su responsabilidad en los problemas financieros del club y se apeló a YPF solicitándole que diera por cancelada la deuda impaga (argumentando que la empresa era un socio en el plan, más que un mero agente de financiación)¹⁴⁹.

Más allá de la rentabilidad de las estaciones, el acuerdo resultó muy beneficioso para el ACA desde el punto de vista del fortalecimiento institucional. En primer lugar, aumentó enormemente su capital, al dotarlo de decenas de edificios propios entre sedes, campings y estaciones de servicio. Estos edificios, que seguían todos un mismo diseño, se volvieron icónicos en los lugares donde se emplazaron y fortalecieron de ese modo la presencia simbólica del ACA, su popularidad y prestigio consagrándolo como una de las “fuerzas vivas” de ciudades y pueblos y el agente de la “argentinización” de los

¹⁴⁸ “Para los diez primeros meses del año en curso [1942], el promedio total mensual restituido a los socios asciende a \$46.733; equivalente, por asociado a \$0,95 mensuales, \$11,40 anuales. Luego, como la cuota de los socios plenarios es de \$60 anuales (...) resulta, que cada socios contribuye con \$48,60”. Véase “Funciones del ACA”, *op.cit.*., p. 14.

¹⁴⁹ Véase “Memoria sobre la deuda ACA-YPF”, *Automovilismo*, N° 409, julio-agosto de 1958, p. 4.

caminos. Todo esto, junto a las posibilidades materiales de prestación de servicios a los socios que semejante red nacional ofrecía, le atrajo aún más socios¹⁵⁰.

Esa fuerte presencia “nacional”, material y simbólica del club, también favoreció la intimidad con el Estado. Así, por ejemplo, cuando a principios de 1942 el agravamiento de la Segunda Guerra Mundial impuso en la Argentina el racionamiento del caucho, el Estado dispuso que para poder adquirir nuevos neumáticos los interesados debían probar su absoluta necesidad presentando un certificado expedido por el ACA; y sólo en el caso en el que no hubiera delegaciones del club en la zona de residencia del interesado, este podía reemplazar ese certificado por uno firmado por dos instituciones estatales: la policía e YPF¹⁵¹. La popularidad y el prestigio social del club lo volvían además un aliado muy útil a la hora de apoyar, legitimar y generar consenso en torno a las políticas de un gobierno, por otro lado, sumamente desprestigiado. Era un aliado particularmente beneficioso cuando se trataba emprender la propaganda de políticas muy impopulares, como la del racionamiento de los neumáticos o del combustible. Así lo reconocía Silveyra al afirmar: “quiero remarcar cuán útil nos ha sido su aporte [el del ACA] en esta época anormal en la que vivimos, en que las medidas de gobierno exigen, para su efectividad, una armónica comprensión por parte de la colectividad”¹⁵².

Como vimos, la intimidad entre el ACA e YPF le trajo también algunos problemas a ambas instituciones. Casi en simultáneo con la denuncia de los revendedores, el ACA enfrentó a las críticas ocasionadas por su política frente a la

¹⁵⁰ El número de asociados continuó creciendo incesantemente: a fin de 1958 eran ya 97.000. Véase “Socios”, *Automovilismo*, N° 412, marzo-abril de 1959, p. 6.

¹⁵¹ Véase “Racionamiento del caucho”, *Automovilismo*, N° 268, abril de 1942, s/n. La escasez de caucho, y por lo tanto de neumáticos, fue la primera de las consecuencias del desabastecimiento ocasionado por la guerra en impactar sobre los automovilistas. Una proporción baja de asfaltos firmes (y muy alta de caminos de tierra o grava) aumentaba enormemente el consumo de neumáticos, por otra parte normalmente altos dadas las características de vehículos y neumáticos imperantes. Los neumáticos eran por lo tanto un insumo clave para los automovilistas, insumo sobre el cual el ACA obtuvo un inusitado control.

¹⁵² Véase “El ACA inaugura su edificio”, *BIP*, N° 221, enero de 1943, p. 7.

escasez de nafta. En el invierno de 1942, cuando comenzaron a agravarse las dificultades de abastecimiento de nafta, el club resolvió vender sus existencias exclusivamente a sus asociados, lo que –según Gadano– generó críticas, que se extendieron a YPF y que impulsaron a su dirección a estudiar un programa de limitaciones al consumo de nafta¹⁵³.

Antes de la crisis política que implicó el golpe de Estado de 1943 en las relaciones entre el ACA y el Estado, el agravamiento de la crisis energética complicó las relaciones entre el club e YPF. En primer lugar, el Estado se vio obligado a racionar la venta de combustible y por lo tanto se detuvieron los créditos en productos. El racionamiento se llevó adelante a través de un sistema de cupones controlado por el Ministerio de Agricultura; siguiendo un modelo ya aplicado en el racionamiento del diesel y el fuel oil, se constituyeron comisiones asesoras en las que la mayor parte de los intereses particulares afectados estaban representados: una Comisión de Distribución (integrada por distribuidores de nafta y miembros de varios ministerios) y una Comisión de Consumo, de la que participaban entre otros, el ACA y el TCA¹⁵⁴. En segundo lugar, el racionamiento agravó las ya tensas relaciones entre el gobierno de Castillo y la administración de YPF, que resentía una política que la privaba del control del mercado

¹⁵³ La imposibilidad de importar carbón, y la restricción de la importación de petróleo (y de equipos e insumos necesarios para el refinamiento), motivó una profunda crisis energética en la Argentina. Sus efectos se hicieron sentir en primer lugar, en el mercado de los combustibles pesados (fuel-oil y diesel-oil), mientras por un tiempo se mantuvo un normal abastecimiento de nafta. La negativa de Argentina a alinearse con Estados Unidos, tras su ingreso a la guerra, complicó aún más el abastecimiento de petróleo. Hasta el invierno de 1942 YPF continuaba negando la existencia de una crisis en el abastecimiento de combustibles líquidos y se negaba al racionamiento, esperando que la restricción de las cubiertas derivara en una natural disminución del consumo de nafta, pero el combustible comenzó a escasear. Gadano, *Historia del Petróleo...*, op.cit., pp. 471-472. Parte de las críticas por el privilegio de los socios del ACA provinieron del TCA. “Una vez más el TCA hizo escuchar su palabra en defensa de los Intereses Generales de la Nación”, *Turismo*, N° 395, junio de 1942, s/n

¹⁵⁴ También estaban representadas diversas entidades de las empresas de transporte, los propietarios de garajes, la Sociedad Rural Argentina, los propietarios de taxis, y la Dirección Nacional de Turismo. Véase “Fueron creadas dos comisiones asesoras para el racionamiento y consumo de la nafta”, *Turismo*, N° 398, septiembre de 1942, s/n.

de combustibles, lo que finalmente derivó en la renuncia de Morixe al directorio de la empresa¹⁵⁵.

5. La institución práctica y la institución experta: resultados contrastantes de las estrategias del ACA y del TCA

Buena parte de las ideas puestas en marcha por los gobiernos de los años treinta debían mucho a la forma en que el TCA había configurado la cuestión vial a lo largo de los años veinte. Sin embargo, el ACA fue el que obtuvo los mayores frutos, logrando en los años treinta la mayor articulación con el Estado: estaba presente formalmente en el directorio de la Dirección Nacional de Vialidad y participó de los diversos ensayos de organismo estatal de turismo entre 1938 y 1942; sin representar formalmente al club, miembros de su comisión directiva formaban parte del Directorio de YPF y como veremos en el capítulo siguiente, desde 1940, también de la Dirección de Parques Nacionales. ¿Cómo explicar estas suertes divergentes entre las dos instituciones?

En primer lugar, hay una cuestión clara de contactos personales directos entre la dirigencia del ACA y los nuevos elencos gobernantes. Ciertamente ese debe haber sido un elemento fundamental a la hora de explicar la elección del ACA como representante en la Dirección Nacional de Vialidad del “automovilismo, el turismo y los importadores de automóviles”. Además de ocupar un puesto en la Dirección Nacional de Vialidad, otros dirigentes del club eran simultáneamente políticos o funcionarios públicos: Horacio Morixe en YPF, Augusto De Muro en la Dirección General de Vialidad y luego en la Dirección Nacional de Vialidad, Eduardo Edo en el gobierno de la Provincia y luego en la Dirección de Parques Nacionales, Carlos A. Pueyrredón que para 1940 había

¹⁵⁵ Silveyra y Morixe renunciaron a sus puestos en YPF en febrero de 1943, tras una reprimenda pública de Castillo por haber difundido datos sobre la gravedad de la crisis. Silveyra volvió a la administración pública tras el golpe de 1943; Morixe, tras el de 1955. El sucesor de Silveyra, Enrique Butty, emprendió una profunda reorganización de YPF, que le ganó muchos enemigos en la repartición, aunque la gestión fue, obviamente, muy breve. Véase Gadano, *Historia del petróleo...*, op.cit., pp.474-475.

sido nombrado intendente de la Capital Federal. A veces, como en los casos de Pueyrredón o de Muro, se trataba de viejos miembros del ACA; otras veces, como en el caso de Morixe, se trataba de dirigentes más nuevos del club, que comenzaron a formar parte de las dirigencias del ACA casi simultáneamente con su acceso a la función pública. Aunque no representaran oficialmente al ACA, aumentaban su influencia pública.

Es difícil explicar cabalmente esta cercanía del club con los nuevos elencos gobernantes, pero de lo analizado hasta ahora pueden establecerse algunas inferencias. Por un lado, parece posible afirmar que la dirigencia del ACA, que se renovó después de la crisis institucional en 1930 y la administración judicial de Manuel M. de Iriondo, tendió a hacerlo en un sentido que la acercó a sectores ligados a Justo (con el ingreso de dirigentes como Pueyrredón o Morixe). Por el otro, parece haber habido una clara afinidad ideológica entre el club, con su tradición de cooperación práctica con el Estado y el nacionalismo de ciertos grupos cercanos a Justo¹⁵⁶. Así, por ejemplo el convenio con YPF se sustenta tanto en la cercanía ideológica del ACA y de YPF, como en la acción concreta de Morixe.

Para explicar la presencia del ACA en los directorios de los nuevos organismos hay que hacer jugar también otro elemento, especialmente en referencia a la elección del ACA para integrar la Dirección Nacional de Vialidad. Consideramos que el TCA tenía un muy dilatado conocimiento en materia vial (fruto de estudios sistemáticos y generales de las cuestiones), pero que resultaba más difícil de integrar en los nuevos organismos estatales por varias cuestiones. Por un lado, la estrategia del TCA de presentar notas y dossier indicando qué era lo que de acuerdo con la ciencia y los antecedentes internacionales debía hacerse, chocaba con las burocracias técnicas estatales que ahora integraban el Estado y reclamaban para sí la experticia técnica en la

¹⁵⁶ Véase *supra* nota 125.

materia¹⁵⁷. La integración del ACA, resultaba más sencilla: como dijimos, representaba un claro interés sectorial (era la voz de los automovilistas, de los usuarios de los caminos) y reivindicaba un conocimiento práctico producto de esa experiencia de consumidores y de las acciones prácticas de cooperación con el Estado. El TCA, que en un tono ya un poco anacrónico hablaba en nombre del bien común, los ciudadanos preocupados y la razón, resultaba difícil de identificar como interés en este marco¹⁵⁸.

Por otro lado, si el ACA y el TCA tenían a principios de los años treinta un número similar de socios (cuadro 2, p.79), la visibilidad social y la popularidad del ACA superaban a la del TCA. Esto obedecía a su papel cada vez más central en la organización del deporte automovilístico, pero también, nuevamente, a la estrategia de colaboración práctica con el Estado.

La colaboración estrecha con el Estado significó para el ACA una serie de ventajas directas e indirectas. De un lado, la participación en la Dirección Nacional de Vialidad le dio la capacidad para impulsar en su seno ciertos proyectos muy caros al club, como la ruta 2 y la carretera Panamericana y de obtener como ya vimos, autorizaciones y apoyos concretos para la realización de las ambiciosas competencias

¹⁵⁷ El ACA exploró ese camino muy brevemente y sin éxito, en ocasión de la reforma de la ley de vialidad en 1939.

¹⁵⁸ Sabato ha sostenido que, en el período 1870-1890 “En conjunto la actividad asociativa se presentaba como la voz del público en búsqueda del bien común” y que en la etapa siguiente (1890-1920) “el lenguaje de los intereses se fue imponiendo y la confrontación ganó un lugar en el espacio público”. Véase Sabato, Hilda, “Estado y sociedad civil. 1860-1920”, en AAVV., *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil. Historia de la iniciativa asociativa en la Argentina, 1776-1990*, Grupo de análisis y desarrollo institucional y social, Edilab Editora, Buenos Aires, 2002, pp. 131 y 165. El TCA resultaba en parte anacrónico en ese sentido: se presentaba como una asociación inspirada por el bien común, de ciudadanos preocupados y no se identifica con ningún interés particular (si bien en buena parte responde a los intereses de los automovilistas). Por otra parte, el club parece haber representado a sectores de la elite que estaban perdiendo vigencia e influencia en los años treinta, mientras el ACA representaba a sectores más dinámicos y adaptados en sus visiones y estrategias a los nuevos tiempos. Un interesante paralelo puede establecerse en este punto con el caso de Mar del Plata, donde la elitista “Comisión Pro Mar del Plata”, una asociación que representaba a la elite porteña que veraneaba en Mar del Plata, fue completamente eclipsada por la moderna Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata constituida por dinámicos sectores medios locales. De hecho, muchos de los miembros de la Comisión pro Mar del Plata (como Paz, por ejemplo) eran activos dirigentes del TCA, mientras dirigentes de la Asociación de Propaganda y Fomento (como Rufino Inda) lo eran del ACA. Véase Pastoriza, Elisa, *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, 1999 (mimeo), capítulo III.

deportivas del club¹⁵⁹. Finalmente, el acuerdo con YPF implicó para el club la posibilidad de adquirir una arrolladora presencia material a nivel nacional y una estructura (de instalaciones y personal) sobre la cual articular mejores y mayores servicios a los socios actuales y potenciales. Le otorgó además ventajas suplementarias, que se tradujeron en beneficios a los socios, como el trato diferencial recibido por ellos en los primeros tiempos de restricción de las ventas de nafta. Por otro lado, la participación en el Estado fortaleció la percepción del ACA como representante “natural” de los automovilistas y favoreció nuevas y posteriores inclusiones (formales e informales) del ACA en agencias estatales vinculadas al turismo y la vialidad, a nivel nacional y provincial, algunas de las cuales serán exploradas en el capítulo siguiente.

La escala de recursos a las que el ACA tuvo acceso a partir del convenio, dejó sin posibilidades de competencia al TCA, golpe que este acusó con algunos años de retraso: como vimos, tímidamente a partir de 1937 y, con más claridad desde 1941, el TCA intentó recuperar popularidad y potencia asociativa, reformulando su perfil y estrategia de alguna manera en emulación del ACA. Crecientemente marginado del Estado, sin capacidad para adquirir una infraestructura turística comparable a la del ACA, o posibilidades de aumentar su influencia en el mundo del deporte más que marginalmente, el TCA, acabaría encontrando en la venta de seguros y en la provisión de algunos otros servicios, el nuevo eje de su actividad¹⁶⁰.

6. Palabras finales

¹⁵⁹ Véase capítulo 3.

¹⁶⁰ Recordemos la adquisición del Pabellón de turismo en Quilmes y la residencia turística de Alta Gracia, así como la organización de pruebas de regularidad en automóvil. Véase capítulos 2 y 3. El TCA no perdió todavía toda su capacidad de influencia pública, sobre todo, como veremos, en materia turística, pero pasó a un claro y definitivo segundo plano respecto del ACA, lo que se agudizaría al extremo durante los años peronistas.

Hemos procurado a lo largo del capítulo argumentar en favor de algunas hipótesis. En primer término, sostuvimos que el "Gobierno Provisional" desempeñó un papel importante como período de ensayo de políticas viales y enfatizamos la continuidad con el gobierno de Justo. En general los estudios sobre la construcción de la red vial nacional se han centrado en el período que arranca con el debate y sanción de la ley nacional de vialidad y han prestado poca atención a la política vial del gobierno de Urriburu, considerada, en todo caso, solamente en tanto que antecedente. Si bien esa elección tiene motivos fundados, si se intenta analizar el proceso completo que parte de la labor en el Ministerio de Obras Públicas de Octavio Pico y llega hasta la puesta en marcha de la Dirección Nacional de Vialidad, resulta posible llamar la atención sobre otras cuestiones.

En primer lugar, se pone de relieve el carácter exploratorio y de ensayo que tuvo, en un contexto de crisis económica mundial, esta primera puesta en práctica del consenso alcanzado a fines de los años veinte en materia vial. Se experimentaron entonces las primeras dificultades (legales y materiales) y se exploraron alternativas de financiamiento y modos de vinculación con los intereses particulares, que resultaron capitales para la posterior redacción de la ley de vialidad y puesta en marcha de la Dirección Nacional de Vialidad. Así, por ejemplo, se ensayó sin éxito el peaje y con éxito el sobreprecio a la nafta: la implementación de este "acuerdo" con los distribuidores, que fue ampliamente aceptado por el público, generó un *statu quo* del que se serviría la Ley de Vialidad de 1932. También se ensayó la relación con los intereses particulares, que encontraron amplia representación en un gobierno que no podía invocar otra legitimidad que la de ser el resultado del deseo de las "fuerzas vivas". Estas experiencias estimularon la reflexión sobre quiénes de los afectados por la política vial debían ser representados en los organismos que la elaboraban y cuál debía ser el

peso del Estado y por otro lado mostró la necesidad de reducirlos para hacerlos más operativos, algo que se planteó explícitamente en el debate de la ley de vialidad en 1932.

En segundo lugar, el análisis de ese período nos muestra que la decisión y la premura con la que el gobierno de Uriburu encaró la cuestión de los caminos, no se debió solamente a un diagnóstico de la crisis y sus posibles salidas, sino a un cierto proyecto de desarrollo nacional de un sector insatisfecho con las posibilidades que ese desarrollo había tenido durante el los gobiernos radicales a causa del “electoralismo” y la “política”. Ese proyecto se basaba, como ya dijimos en un consenso en torno al problema vial, que había sido en buena parte producto de la militancia vial del TCA en los años veinte. Las políticas viales emprendidas tanto por el gobierno de Uriburu como por el de Justo reflejan la fuerte influencia de las ideas del TCA, influencia que fue explícitamente admitida por el Ministro de Obras Públicas de Justo.

Refiriéndonos en particular al gobierno de Justo, hemos sostenido que esta fuerte influencia del TCA en el plano de las ideas, no se tradujo en réditos para la institución y que en cambio, el ACA, logró una más provechosa articulación con el Estado. Hemos explicado este mayor éxito del ACA en relación con sus contactos políticos, pero también, con su perfil institucional y su identidad, haciendo hincapié en su larga experiencia de colaboración práctica con el gobierno y su fuerte identificación con el automóvil y el automovilismo. Lo hemos explicado también en función de cierto anacronismo de la propuesta del TCA que persistió en su reclamo de ser la institución experta en temas viales, la asesora privilegiada del Estado, incompatible con el desarrollo de burocracias técnicas en el Estado que reclamaban ese lugar. Puede explicarse también por la pérdida de capacidad de convocatoria para la acción civil (y por lo tanto de fuerza institucional) a partir de la sanción de la ley de vialidad: otras

causas públicas enarboladas por el TCA posteriormente, como la defensa de la ley de vialidad o –como veremos luego- el turismo, no llegaron a tener una fuerza equivalente a la de la causa del camino. Al TCA parece haberle costado, además, innovar en sus estrategias (al menos hasta fines de la década del treinta) y su militancia a favor de esas causas nuevas terminó como una deslucida imitación de la militancia vial del club de los años veinte. Hemos sostenido en ese sentido que el TCA parece haber tenido una demora en percibir las consecuencias que la eficaz inserción del ACA en el Estado tenía en términos de los equilibrios de fuerzas entre las organizaciones y por lo tanto demoró en buscar respuestas a este desafío.

¿Qué significado tuvo esta presencia del ACA en el Estado? En primer lugar, como ya vimos, tuvo una serie de ventajas, financieras e institucionales para el ACA, que potenció el crecimiento del capital, de la capacidad de prestar servicios, de la popularidad y de la visibilidad del club y, por lo tanto, de su capacidad de captar nuevos socios. En segundo lugar, su presencia en los ámbitos de formación de políticas le permitió incidir en las políticas. Así sucedió, por ejemplo, con el proyecto de la ruta 2 o de la construcción panamericana. Ciertamente existieron otros actores fuertemente interesados en ambos proyectos y la decisión estatal no estuvo en función del ACA exclusivamente, pero creemos que su participación en estas cuestiones en la Dirección Nacional de Vialidad parece haber sido importante. En ambos casos se trató de proyectos que inicialmente no eran prioritarios para la Dirección y que fueron defendidos desde fuera por el ACA y podemos presumir, también en los debates al interior del Directorio; en ambos casos también los representantes del ACA en la Dirección Nacional de Vialidad fueron designados para llevar adelante tareas de supervisión o estudio de los proyectos.

A la vez el Estado utilizó los recursos y la experiencia de estas asociaciones para llevar adelante sus políticas. Así, la construcción de la ruta 2 contó con el auxilio del ACA que señaló el camino alternativo, el viaje oficial de Iribarne a Bolivia y Perú, con la asistencia del asesor técnico de la División de Vialidad del club, e YPF se valió del ACA y sus más de treinta mil socios para hacerse de una enorme cadena de distribución en todos los rincones del país. Finalmente, gobiernos desprestigiados por su apelación al fraude electoral y que se justificaban a través de la obra pública “progresista”, obtenían legitimación al ligarse a asociaciones prestigiosas como el ACA, cuya imagen pública, al menos hasta 1942, era de “probado patriotismo” y que tenía una enorme popularidad.

Finalmente hemos procurado mostrar las diferencias entre la inserción de los intereses particulares a nivel nacional y a nivel provincial. Hemos incorporado así un contrapunto entre la organización nacional de la vialidad y su funcionamiento en la provincia de Buenos Aires. Creemos que esto nos ha permitido entrever la preeminencia que, en comparación con la Nación, tenían las estructuras políticas provinciales por sobre los organismos viales técnicos de la Provincia. En ese marco, nos pareció posible afirmar que los intereses particulares podían ejercer mayor presión desde sus relaciones informales con las redes políticas (a partir de la fortaleza de su presencia y sus vínculos en las localidades, base de los aparatos y redes políticas), que desde sus posiciones formales en los nuevos organismos del Estado provincial. Creemos que esto no era una característica vinculada a la escasez de desarrollo de los organismos técnico-burocráticos, sino algo intrínseco al funcionamiento de la política a nivel local-provincial en los años treinta, funcionamiento descrito, por ejemplo, por Dolores Béjar¹⁶¹.

¹⁶¹ Véase Béjar, *El régimen fraudulento...*, op.cit..

Capítulo 6. El turismo como política de Estado, 1930-1943

1. Introducción

Como hemos argumentado el TCA y el ACA (en menor medida) tuvieron un papel importante en la definición de los términos en los que el turismo se configuró como un problema público. Para comienzos de la década de 1930, numerosos indicios parecen dar cuenta del arraigo en la opinión pública de esta 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”¹. 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 modernas de turismo (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!”².

Como ya observamos, la vinculación de paisaje y nación tenía una historia larga; lo novedoso en los años treinta era que esta apelación, que se dirigía a los sectores medios se generalizó en la opinión pública e integró un cierto sentido común sobre el turismo³. 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

¹ Véase Editorial, *El Hogar*, N° 1150, octubre de 1931, p. 3.

² Véase *Ibid.*, p.26.

³ Como planteáramos en el capítulo 4, esta apelación turístico-patriótica a los sectores medios estaba presente en los discursos del ACA y el TCA por lo menos desde los años veinte.

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, a través de las páginas de guías y revistas indicaban al turista qué y cómo mirar e incluso, a veces, cómo sentirse frente a ello (una pedagogía en la que los clubes que estudiamos tuvieron un papel central)⁴.

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 en 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 social”⁵. 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

⁴ La primera guía de viaje publicada por el ACA, indicaba 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.”. Véase ACA, *Guía de viaje, zona centro*, Buenos Aires, 1942, p. 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. Véase Harp, Stephen L., “The Michelin Red Guides: Social Differentiation in Early Twentieth Century French Tourism”, en Rudy Koshar (ed.), *Histories of Leisure*, Berg, Nueva York-Oxford, 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, Ada, *Paisajes cordilleranos: descripción de un viaje por los lagos andinos*, La Prensa, Buenos Aires, 1917; y *Por campos históricos. Impresiones de viaje*, Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso, Buenos Aires, 1926 (publicación póstuma); Bustillo, Ezequiel, *El despertar de Bariloche*, Casa Pardo, Buenos Aires, 1970.

⁵ Véase Intervención del Diputado Castiñeira en el debate de la ley de vialidad, *HCDN*, 26 de septiembre de 1932, p. 611.

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”⁶.

En el mismo sentido, trazando un balance de los aportes de la recién creada División Nacional de Vialidad al desarrollo del turismo interno, el Director de Vialidad Nacional 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 pueblos⁷.

Este cambio de clima que reconocía la importancia del turismo y era favorable a una intervención del Estado en el terreno turístico, constituía en parte una respuesta a la intensa prédica del TCA y del ACA (amplificadas por la prensa) y estaba en sintonía con el desarrollo de oficinas turísticas estatales en el mundo desde el fin de la Primera Guerra Mundial. Se vinculaba además, como plantearemos más adelante, con la crisis económica y con el modo en que ésta actualizaba una interpretación que veía en la falta de integración del territorio y en el desarrollo desigual del Litoral y el interior del país, la clave de los males argentinos. Pero obedecía además a la expansión de la actividad turística, 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)⁸. Este incremento puede plantearse, así lo ha hecho Pastoriza para el caso de Mar del Plata, como una relativa “democratización” del balneario, que supuso el acceso de

⁶ Véase Alvarado, Manuel R., “El Turismo Nacional”, *El Hogar*, N° 1258, noviembre de 1933, p. 5

⁷ Véase “Una encuesta de *El Hogar* ¿Qué hemos adelantado en turismo durante 1933?”, *El Hogar*, N° 1258, noviembre de 1933, p. 27

⁸ Los 40.000 turistas de 1920 llegaron a ser 376.000 en 1941; Pastoriza, Elisa “Mar del Plata, 1886-1970: representación de una sociedad móvil”, en *Cuadernos del Císal*, N° 2 y 3, Rosario, 1° y 2° semestre de 1994, p. 99. Como ya hemos señalado, se carece de estudios sobre la evolución del turismo en Córdoba.

nuevos sectores sociales a las vacaciones: junto al “veraneo” de la elite, irrumpe el turismo de los sectores medios⁹. Este 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 el TCA, el ACA, las asociaciones de fomento de las localidades turísticas, los gobiernos de provincia y los ferrocarriles¹⁰. La crisis económica mundial, además, restringía los viajes a Europa, impulsando efectivamente a las elites locales a “descubrir” el país. Finalmente obedecía a un cambio en los valores, las concepciones y las pautas de consumo y 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 moderna¹¹.

En la misma línea en que se había considerado anteriormente a la coyuntura de la Primera Guerra, la crisis económica fue percibida por los clubes como una

⁹ Véase Pastoriza, “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, 2002, op.cit., p.89.

¹⁰ 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. Véase Pastoriza, *Elisa 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, 1999 (mimeo)*; Pastoriza, Elisa y Zuppa, Graciela, “La conquista de las riberas: política, cultura, turismo y democratización social. Mar del Plata (1886-1970)”, en *Revista Trace*, Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, N° 45, junio de 2004.

¹¹ Así por ejemplo, en 1940 *El Hogar* proclamaba las ventajas de unas vacaciones activas, al aire libre, a pleno sol. “Retornar a la naturaleza, aunque solo sea durante quince o veinte días, es retornar a nuestra fuente de vida (...) Cualquier parte, pero siempre al aire libre. (...) exponga la piel a la intemperie, lo que ella trabaja lo descansa el riñón (...) vuelva de sus vacaciones con el sol bajo la piel (...) DESCANSAR no es, precisamente, echarse en una mecedora en la terraza del hotel (...) Para aprovechar bien sus vacaciones tiene usted que practicar algún deporte”. Véase “El mar, las sierras, las montañas... A dónde?”, *El Hogar*, N° 1622, 15 de noviembre de 1940, pp. 4-10. Este cambio cultural ha sido abordado por diversos autores. Véase por ejemplo Romero, José Luis, “La conciencia de una postguerra” y “La encrucijada y las salidas”, en Romero, José Luis, *El ciclo de la revolución contemporánea*, Buenos Aires, FCE, 1998; Armus, “La idea del verde en la ciudad moderna...”, op.cit.; Bontempo, María Paula, *Para Ti: El Cuerpo de la Mujer Moderna (1922-1928)*, Universidad de San Andrés, Tesis de Maestría en Investigación Histórica, Buenos Aires, 2006 (mimeo); Rocchi, Fernando “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, 1999.

oportunidad única para desarrollar el turismo¹². “El turismo nacional –afirmaba el TCA– ha triunfado plenamente en 1933 y lo que es más grato a esta institución, ha triunfado como modalidad democrática popular, lo que significa que está desapareciendo el prejuicio según el cual, viajar por descanso, salud y placer era en nuestro país una prerrogativa de personas adineradas”¹³. Si bien la apreciación era exagerada, a pesar de la crisis económica los dirigentes del club parecían creer que estaban dadas las condiciones para el desarrollo del turismo masivo de las personas “no adineradas”; así, en 1932 crearon “Turis S.A. Cooperadora de Turismo”, una entidad comercial destinada a propiciar el turismo en el país por medio de créditos para viajes, que debía convertirse en “la financiadora y ejecutora de las finalidades institucionales del TCA y de la Federación Sudamericana de Turismo”¹⁴. La iniciativa no prosperó, pero al igual que las poco exitosas excursiones organizadas por los ferrocarriles a la Patagonia (1931) y al Norte del país (1932), da cuenta de esta percepción optimista, frustrada temporalmente en los años más duros de la crisis.

En este marco, cuando el problema vial parecía estar encontrando solución definitiva, los clubes desplegaron sus estrategias de acción pública a favor del turismo, que siguieron centralmente, los modelos de la militancia vial: mientras el TCA procuró influir en lo que tenía que ver con la organización y el fomento del turismo a nivel nacional, promoviendo la sanción de una ley de turismo y la creación de un organismo específico, el ACA continuó con su abordaje práctico, que colaboraba con el desarrollo del turismo y con la acción estatal a través de iniciativas concretas como la extensión de la red de estaciones de servicio.

¹² Véase *El Hogar*, noviembre de 1933, p. 27; editorial “Es preciso orientar y organizar el turismo”, *Revista del TCA*, N° 284, enero de 1933, p. 14.

¹³ Véase “El turismo ante la crisis”, *Revista del TCA*, N° 286, marzo de 1933, p. 76.

¹⁴ El interesado elegía un itinerario; “Turis” realizaba un presupuesto que incluía alojamiento, comida y transporte y, tras la presentación de un fiador, le otorgaba el importe del viaje en “cupones Turis” que debía entregar a los prestadores de los servicios. El valor del viaje debía ser devuelto en seis mensualidades. Véase “Memoria y Balance 1932-33”, *Revista del TCA*, N° 284, enero de 1933, p. 29.

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

El estímulo estatal al turismo, 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 distintas regiones turísticas (o que se quería construir como tales).

Por detrás había una confianza en que casi cualquier espacio podía convertirse en un lugar turístico si contaba con los accesos (por viales o ferroviarios), 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)¹⁵. El ACA tuvo un papel importante en este proceso, en tanto participaba de los organismos nacionales y provinciales que lo llevaron adelante y desarrollaba una infraestructura de recreación y de atención a los automovilistas a escala nacional.

2.1. Los caminos turísticos

La tan esperada construcción de la red troncal de caminos, cuya parte sustancial se construyó 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 Córdoba y Mendoza, aunque no se trataba de vías ni exclusiva ni fundamentalmente turísticas, impulsó el turismo en automóvil desde las zonas más pobladas hacia el centro, oeste y norte del país¹⁶. Otros caminos nacionales construidos algo más tarde, como la ruta pavimentada a Mar del Plata y los caminos internos en los Parques Nahuel Huapi e

¹⁵ 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. Lois y Claudia Troncoso han analizado un importante folleto de propaganda turística del peronismo, 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 (puertos, actividades agropecuarias, etc.). Véase Lois, Carla y Troncoso, Claudia, "Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión de la Argentina (1950)", *Revista Pasos*, vol. 2, N° 2, 2004.

¹⁶ Desde Córdoba, la ruta seguía, de tierra mejorada, rumbo a Tucumán y Salta.

Iguazú, respondían básicamente a esa finalidad¹⁷. Por otro lado, la puesta en marcha del plan ACA-YPF, al multiplicar las estaciones de servicio sobre los caminos de la red troncal, volvió viable el turismo en automóvil, sobre todo desde los primeros años de la década del cuarenta¹⁸.

Como vimos, la Dirección Nacional de Vialidad había orientado su política vial claramente hacia los caminos productivos y de bajo costo. Como señala Ballent esta propuesta inicial del Estado contrastaba 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”¹⁹. 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.

La posibilidad de contemplar los caminos turísticos dentro de las obras emprendidas por la Dirección Nacional de Vialidad, estaba incluida en la ley de vialidad; pero, como sostiene Ballent, la construcción de ambos tipos de caminos implicaba cometidos y cálculos diferentes y el cambio de objetivos generó oposición en algunos círculos técnicos, a la par que satisfacía las expectativas sobre todo de los sectores medios que accedían o querían acceder a la práctica del turismo en automóvil²⁰.

¹⁷ Si bien existían rutas viables y desde los años cuarenta, estaciones de servicio, el turismo hacia el sur (bastante minoritario en relación al turismo serrano, termal o de mar y playas) se canalizaba principalmente (y por mucho) a través del ferrocarril, cuyo tramo hasta Bariloche se inauguró en 1934.

¹⁸ Los automóviles tenían una autonomía limitada y necesitaban reabastecerse con frecuencia de nafta, pero también de lubricantes, agua para el radiador, y repuestos para desperfectos menores o roturas de neumáticos (que eran todavía muy frecuentes). Respecto del Plan ACA-YPF, véase capítulo 5.

¹⁹ Expectativas que reflejaba la prensa, por ejemplo. Véase Ballent, Anahí, “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, 1er semestre 2005, p. 119.

²⁰ La ley no distinguía entre caminos productivos y caminos “suntuarios” (de turismo). Durante el debate de la ley el Dip. Castiñeiras había considerado a los caminos de turismo como caminos económicos, y sostenido que debían ser tenidos en cuenta, aunque no fueran prioritarios: “no es posible declarar una guerra tan abierta a los caminos de turismo, que en nuestro país son los que han dado mayores beneficios

Este giro en la política vial, señala García Heras, fue posible en buena parte gracias al aumento de los recursos disponibles a causa sobre todo del crecimiento de la propia red vial²¹. Pero esos recursos eran aún insuficientes para satisfacer las nuevas demandas de caminos y el Poder Ejecutivo tuvo que aprobar nuevos planes de obras²².

Como ya señaláramos, el camino a Mar del Plata había sido incluido en el plan nacional de obras viales y su ejecución adelantada obedeció a un convenio especial firmado con la Provincia.²³ En una nota a la Dirección Nacional de Vialidad, Rodolfo Moreno, recordaba que tanto el gobernador Martínez de Hoz como el presidente Justo habían manifestado su intención de propender a la construcción del camino Mar del Plata-Buenos Aires. “Nuestro turismo – sostenía la nota- carece por lo demás de lugares de expansión, siendo necesario darlos hasta para evitar que los argentinos gasten su dinero en el extranjero, donde se les suele presentar más halagos y facilidades”²⁴.

La ruta 2 era, “en ciertos aspectos un camino local, pues no sale de los límites de la provincia”; sin embargo la Dirección Nacional de Vialidad consideraba justificada su construcción con recursos nacionales, porque se trataba de un camino que unía “a dos centros de singular actividad dentro de sus respectivas funciones, como eje de la vida de la Nación el primero y como meta de la más considerable corriente de turismo del país el segundo, que añade a esa circunstancia el ser uno de los puertos del Atlántico de más

(...) por ejemplo en la provincia de Córdoba constituyen una enorme entrada para el gobierno provincial”. Véase Intervención del diputado Castiñeiras en el debate de la ley nacional de vialidad, *HCDN*, 26 y 27 de septiembre de 1932, p. 611; Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., p. 127.

²¹ El incremento de los caminos implicaba mayor tráfico y por ende mayor consumo de nafta; por otro lado, los propietarios de las tierras servidas por los nuevos caminos empezaban luego de un par de años a pagar el impuesto provincial a las mejoras, que aumentaba el fondo provincial de vialidad que se complementaba con la ayuda federal. Véase García Heras, Raúl, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires, 1985, p. 73.

²² En 1936 se aprobó un plan de obras por \$300.000.000 m/n, que ampliaba los planes de obras previos aprobados por decreto en 1934 y 1935. El decreto contemplaba la posibilidad de la emisión de títulos a fin de adelantar los recursos necesarios para acelerar las obras. Véase *Memoria de la DNV 1935*, 1936. pp. 19-32.

²³ Véase capítulo 5.

²⁴ Véase *Memoria de la DNV 1934*, 1935, p. 82.

acentuada evolución progresista y una de nuestras bases navales”²⁵. La ruta 2, sostenía la Dirección, 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”.²⁶

El camino directo a Mar del Plata, parecía responder más fielmente a las expectativas del “imaginario del camino” que se había construido desde fines de los años veinte; 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 descanso²⁷. Conciente de su carácter de símbolo, la Dirección Nacional de Vialidad hizo imprimir miles de folletos sobre el camino, repartiendo los primeros de ellos entre los asistentes a la ceremonia de comienzo de las obras en 1935²⁸. 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 1941²⁹.

Como ya vimos, mientras el ACA había presionado a favor de la pavimentación del camino directo a Mar del Plata, el TCA, se había opuesto a ella; había abogado, en cambio, en favor de la construcción del camino a Bahía Blanca con un ramal de Azul a Mar del Plata, opción que combinaba la centralidad como camino productivo con un paisaje interesante y canalizaría turismo de mar y sierras manteniendo tráfico durante

²⁵ Véase *Memoria de la DNV 1935, 1936*, p. 110.

²⁶ Véase *Memoria de la DNV 1937, 1938*, p. 11.

²⁷ Discursos sobre este tópico, no solo circulaban en la revista del TCA, o en los periódicos socialistas. También formaban parte de la retórica oficial de gobiernos como el de Manuel Fresco en la provincia de Buenos Aires. Véase Pastoriza, *Sociedad y política...*, op.cit..

²⁸ Véase *Memoria de la DNV 1934, 1935*, p. 106.

²⁹ En la temporada 1935-36, 18,8% de los turistas llegaron en automóvil, y un 10,6% en micros (que desde 1934 partían desde la Plata y Buenos Aires); para 1940-41, 52% de los viajeros arribaron en automóviles y 15,6% en micros. Véase Pastoriza, “Mar del Plata, 1886-1970: representación de una sociedad móvil”, op.cit., p. 99.

todo el año³⁰. Finalmente, también ese camino se pavimentó: los primeros tramos se inauguraron en 1938; el gobierno de la provincia de Buenos Aires construyó, por su parte, el ramal a Mar del Plata. El ACA inauguró estaciones de servicio ACA-YPF sobre la ruta y los ramales a principios de los años cuarenta³¹.

La Provincia de Buenos Aires construyó también, varios caminos turísticos que impulsaron el desarrollo del turismo de sol y playa en las costas bonaerenses³². Nos detendremos en el más temprano de ellos, el camino costanero de La Plata a Mar del Plata o “Camino de la Costa” (véase plano 1, p. 242)³³.

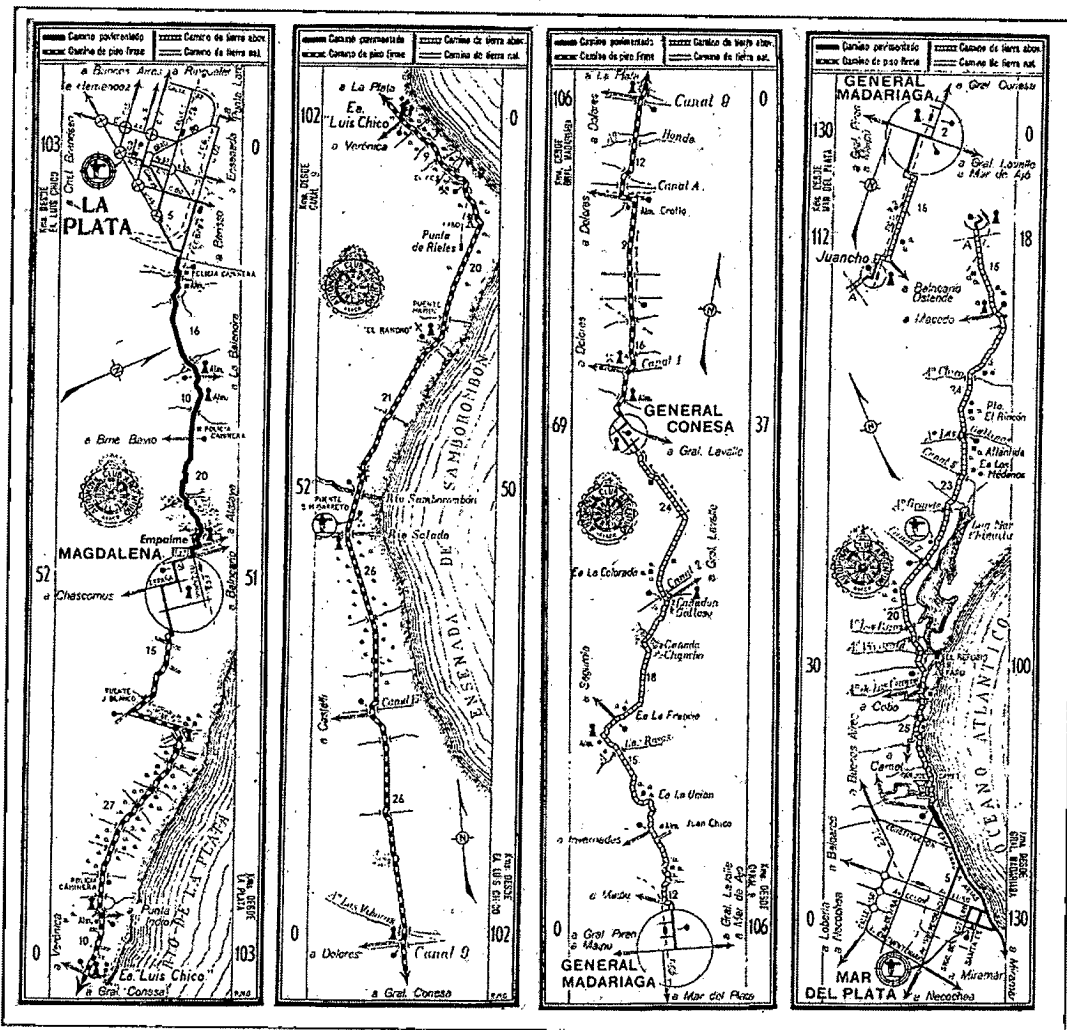
³⁰ Véase “Memoria y Balance, 1929-1930”, *Revista del TCA*, N° 259, octubre de 1930, pp.448-449 y, Ed. “El gran camino del Sur”, *Revista del TCA*, N° 289, junio de 1933, p. 170.

³¹ Estaciones en Gorchs, Azul, Juárez, Irene, Chapaleofú, Necochea y Bahía Blanca

³² La mayor inversión en obras públicas se llevó adelante durante el gobierno de Manuel Fresco, cuando se construyeron multitud de caminos, entre ellos los que llegaban a las localidades turísticas de Tandil, Mar del Plata, Miramar, Necochea y Tornquist en la Sierra de la Ventana, y que conectaban esas localidades con las rutas nacionales 2 y 3. Véase Béjar, María Dolores, “El gobierno de Manuel Fresco, entre la justicia social y el fraude patriótico”, en Cuadernos del CISH 2/3, 1997; y *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires. 1930-1943, Siglo XXI, Buenos Aires, 2005*; Bruno, Perla, “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, 2002; Bustillo, José María (Ministro de Obras Públicas), “Evocación de costumbres nacionales”, *La Nación*, suplemento especial sobre turismo, 1 de enero de 1938, s/n.

³³ El camino comenzó a construirse en 1933. Para fin de 1934 permitía llegar hasta el río Salado (sin problemas) y con mayor dificultad hasta las playas de San Clemente del Tuyú y de Mar de Ajó, por entonces en el Partido de Gral. Lavalle. Las obras se completaron en 1936. Véase plano 1, p. 242.

Plano 1: Camino de la Costa



Fuente: ACA, *Guía de Viaje. Zona Centro*, Buenos Aires, 1943.

El Camino de la Costa había sido fuertemente impulsado por el ACA y por algunos de sus dirigentes, a la vez grandes propietarios de la zona, como Benjamín Muñiz Barreto, la Familia Leloir o Rafael Cobo³⁴. El camino permitió valorizar turísticamente, transformándolas en balnearios, una serie de tierras marginales en la franja costera de las estancias de los entonces partidos de General Lavalle y General Madariaga, accesibles solamente por mar o circulando por la playa durante la bajamar,

³⁴ Uno de los miembros de la familia Leloir, Alejandro Leloir, era además legislador provincial.

ya que estaban muy lejos del ferrocarril³⁵. La construcción del camino formó parte así de la fundación y loteo de San Clemente del Tuyú y de Mar de Ajó en 1934 y 1935, por compañías de tierras encabezadas por terratenientes de la zona muy vinculados al ACA³⁶. La fundación y loteo de estos balnearios fueron el fruto de operaciones marcadas por la especulación inmobiliaria y el descuido urbanístico. Prácticamente nada se hizo en estos balnearios: los fundadores no se ocuparon del trazado efectivo de las calles ni de la forestación³⁷. “Los lotes –como señala Bertoncello– fueron vendidos directamente sobre un plano, en Buenos Aires, casi sin delimitar en el terreno, sobre calles apenas trazadas que desaparecían tras un viento fuerte”³⁸. La publicidad de los loteos era bastante engañosa: en el de Mar de Ajó, por ejemplo, se hacía mención a una (inexistente) ruta pavimentada de acceso y a un servicio de buses desde Buenos Aires (que se inauguró recién en enero de 1943) y se destacaba la excelente calidad agrícola de las tierras³⁹. El trazado en cuadrícula, que no tenía en cuenta la geografía de médanos de la zona y obligó a los propietarios a aplanar el suelo y a fijarlo de algún modo con vegetación o conchilla. El resultado fue una crónica escasez de espacios y servicios públicos, falta de vegetación, deterioro ambiental y permanentes problemas con la arena⁴⁰.

³⁵ En los procesos de valorización turística o *turistificación* de un espacio intervienen e interactúan dimensiones materiales (la producción del espacio), simbólicas (la construcción de representaciones o invención del “lugar”) y territoriales (dimensión del poder). La turistificación subvierte el orden y los sentidos previos de un espacio geográfico y social, incorporando nuevos individuos, reorganizando el espacio y sus funciones, creando nuevas imágenes y sentidos. Véase Cazes, Georges y Knafou, Rémy, “Le tourisme”, en Bailly, Antoine, Ferras, Robert y Pumain, Denise. *Encyclopédie de Géographie*, Económica, París, 1995, p. 831.

³⁶ En el caso de San Clemente, la familia Leloir y en el caso de Mar de Ajó, Rafael Cobo y su yerno Isaías Ramos Mejía. Véase Bertoncello, Rodolfo, “Configuración socio-espacial de los balnearios del Partido de la Costa (Provincia de Buenos Aires)”, En *Territorio*, N° 5, Instituto de Geografía, FFyL, UBA, 1993, pp. 22-24.

³⁷ Las fundaciones de San Bernardo Mar de Ajó Norte y Santa Teresita, a fin de los años treinta y en los años cuarenta fueron algo más cuidadosas.

³⁸ Véase Bertoncello, “Configuración socio-espacial...”, op.cit., p. 29.

³⁹ Véase *Ibíd.* pp. 25-27.

⁴⁰ Estas operaciones replicaron el modelo de negocio inmobiliario de la periferia de Buenos Aires e incluso se trató de los mismos agentes inmobiliarios. Véase *Ibíd.*; y “Turismo, territorio y sociedad. El ‘mapa turístico de Argentina’”, en Geraiges de Lemos, Amalia Inés, Arroyo, Mónica y Silveira, María Laura (comps.), *América Latina: cidade, campo e turismo*, CLACSO, San Pablo, diciembre de 2006.

Como planteáramos en el primer capítulo, el ACA desarrolló rápidamente un gran interés por la zona que se convirtió en parte de su oferta recreativa en expansión: La construcción de sus campings de playa fue un factor fundamental en la valorización turística de estos incipientes balnearios, que se publicitaban en las páginas de la revista del club⁴¹. El club jugó también un papel importante en la construcción simbólica de estos espacios como lugares turísticos, en constante contrapunto con el principal balneario nacional, Mar del Plata⁴². Como ya vimos, esta construcción, hacía hincapié en el costo reducido, la tranquilidad, la moralidad y el carácter familiar (por oposición al bullicio, el énfasis en la etiqueta social y el relajamiento moral que muchos percibían en Mar del Plata). Por otra parte, los nuevos balnearios eran el “nuevo escenario residencial para el ocio moderno”, un tipo de turismo ligado a la idea del descanso, el relajamiento de las constricciones sociales y el contacto con la naturaleza, que el automóvil y el ACA habían contribuido a difundir (véase plano 2)⁴³.

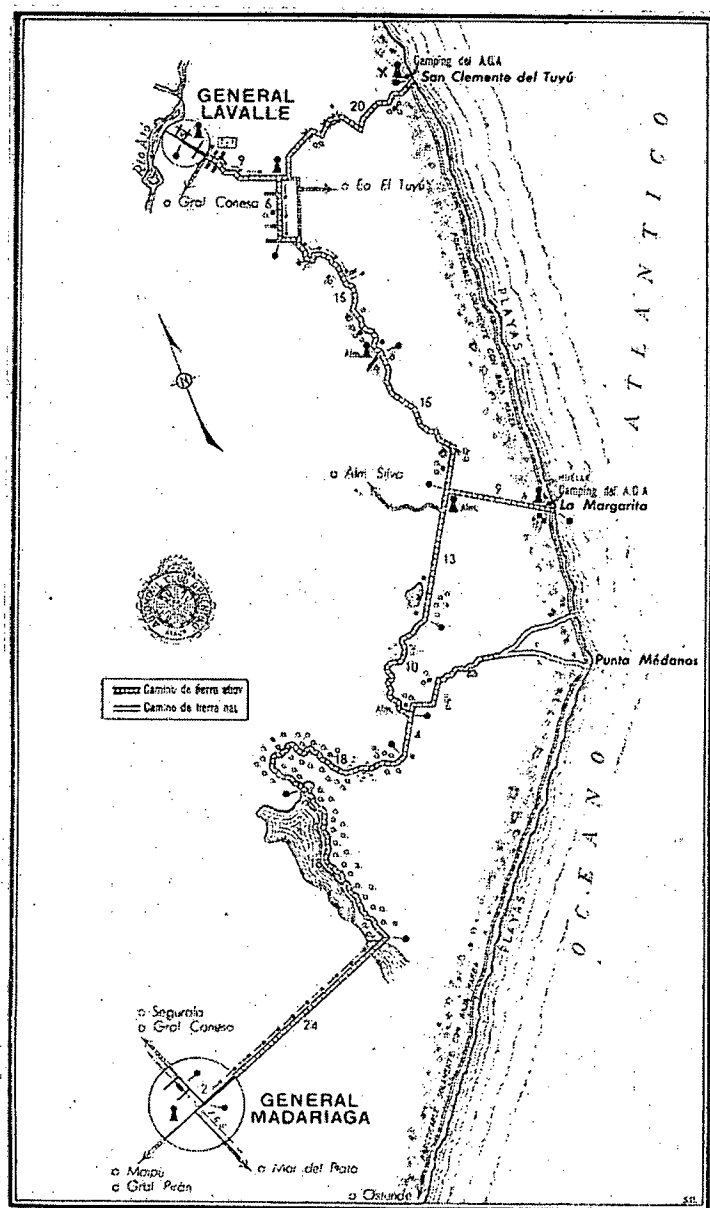
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf> (consultado 10 de enero de 2009); Schlüter, Regina, *El turismo en Argentina. Del balneario al campo*, CIET, Buenos Aires, 2001, pp. 23-26. Santa Teresita y San Bernardo fueron forestados más cuidadosamente con mejores resultados. Mejor aún fue el caso de Villa Gesell, Pinamar y Ostende, donde se fijaron los médanos sin aplanarlos.

⁴¹ La compra de lotes para uso propio o alquiler estival encontró muy buen eco, en parte porque las inversiones inmobiliarias eran vistas como un reaseguro contra la inestabilidad económica, y en parte porque “el veraneo se había convertido ya en una práctica vista como una necesidad y un derecho conquistado, sino por todos, por una proporción muy considerable de la población (lo que al menos aseguraba que esa inversión tuviera un uso efectivo”. Véase Bertoncetto, “Turismo, territorio y sociedad...”, op.cit., p. 325.

⁴² Cazes y Knafoú definen *lugar turístico*, como la narración que inventa un lugar que existe por y para el turismo. Véase Cazes y Knafoú, “Le tourisme”, op.cit., pp. 829 y 831.

⁴³ Véase Bruno, Perla, “La humanización del paisaje”, op.cit., p. 69. Hemos visto también como ese tipo de prácticas y destinos, más baratos que el exigente veraneo marplatense, se acomodaban a las posibilidades económicas y a las necesidades de distinción de los sectores medios. Véase también al respecto, Ballent, “Kilómetro Cero...”, op.cit., pp. 129-131. Hacia 1940 ese parecía ser el ideal: las vacaciones como sinónimo del necesario descanso para compensar el agotamiento físico y mental producto de la vida moderna; y a la vez el descanso como una práctica activa al aire libre. Véase por ejemplo *El Hogar*, N° 1622, 15 de noviembre de 1940, p. 10.

Plano 2: Los campings de playa del ACA



Fuente: ACA, *Guía de Viaje. Zona Centro*, Buenos Aires, 1943.

Simultáneamente a prestar su apoyo para el desarrollo de estos balnearios, el ACA presionó para la construcción y mejora del Camino de la Costa, que fue señalado por el club y sobre el que inauguró varias casillas camineras en febrero de 1936⁴⁴. Al

⁴⁴ Véase "Solicita el ACA se completen las obras en el Camino de la Costa", *Revista del ACA*, N° 190, julio de 1935. Véase capítulo 1. Por su parte, el TCA se opuso al camino, al que consideraba una pésima inversión: demasiado llano para camino "turístico" (nuevamente aquí el modelo del camino turístico era el de la Costa Azul europea), indefendible como camino productivo. Véase editorial "El gran camino del

defender el camino, el club defendía sus propios intereses materiales y a la vez los de los terratenientes involucrados, algunos de ellos, como Muñiz Barreto, también dirigentes del ACA⁴⁵. Como planteáramos en el capítulo anterior a propósito de la ruta 2, el ejemplo del Camino de la Costa sugiere la presencia de un funcionamiento en el que la influencia del club sobre las políticas provinciales se vehiculizaba mayormente a través de los canales no formalizados del aparato político de la Provincia, esto es, a través de los vínculos con grandes terratenientes, personajes influyentes, jefes políticos en las localidades (donde el ACA era una de las principales “fuerzas vivas”) y legisladores⁴⁶.

2.2. Construir lugares turísticos: hoteles y monumentos

Construidos los caminos de acceso a los atractivos turísticos, el alojamiento comenzó a ser una preocupación importante para el Estado y para los clubes de automovilistas a fines de los años treinta; el Estado comenzó a ocuparse de la construcción de hoteles.

El primero de los hoteles levantados por el Estado había sido el Llao-Llao, construido por la Dirección de Parques Nacionales en las cercanías de Bariloche e

Sur”, op.cit.. El diario El Día, lo consideraba directamente una obra suntuaria que sólo beneficiaba a los turistas y a los dueños de los campos que atravesaba, y denunciaba que su excelente estado contrastaba sospechosamente con el pésimo estado del camino a Magdalena, una camino económicamente más vital para la zona. Véase “Se halla en pésimo estado el camino a Magdalena”, *El Día*, 7 de marzo de 1935, p. 2.

⁴⁵ Muñiz Barreto tenía una estancia sobre lo que luego sería el camino de la Costa, cerca de la localidad de Verónica que su esposa había heredado de su padre, Ernesto Tornquist, y que fue en su tiempo un establecimiento rural modelo. Su cuñado, Martín Tornquist fue el fundador de la localidad de Verónica en 1913. A la muerte de Muñiz Barreto, se construyó en el distrito de Magdalena, junto al Camino de la Costa, un monolito en honor a su trabajo en favor del Camino. En su inauguración, en la que estuvieron presentes, entre otros, el gobernador, autoridades del ACA y el senador provincial Alejandro Leloir, Lobos señaló que “cuando a nadie le parecía posible, él [Muñiz Barreto] propuso que el camino pasara por zonas hasta entonces despobladas”. Al enfatizar el carácter pionero de esta figura, Lobos, inadvertidamente apoyaba el argumento central de los críticos del camino, que consideraban que no respondía a ninguna necesidad existente sino a los intereses de los terratenientes de la zona. Véase “Homenaje a Benjamín Muñiz Barreto”, *Revista del ACA*, N° 178, mayo de 1934, s/n. Sobre las críticas al camino véase *supra* nota 44.

⁴⁶ Podemos imaginar que mecanismos de ese tipo funcionaron para que, por ejemplo, el camino de acceso a San Clemente construido por la Provincia, pasara junto al predio del ACA. Véase plano 2, p. 245.

inaugurado en 1938⁴⁷. Poco después, el Ministerio de Obras Públicas habilitó alojamientos turísticos en Río Tercero, como resultado secundario de la construcción del embalse: por iniciativa del ingeniero que dirigió los trabajos, en 1939 el obrador se transformó en una colonia de vacaciones para empleados estatales. 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 emprendió la construcción de hosterías económicas en varias regiones, sobre todo en la Patagonia, Cuyo y el Noroeste⁴⁸. Los hoteles construidos fueron entregados para su administración a la Dirección de Parques Nacionales.

Esta política respondía en parte a la demanda de los de los intereses provinciales y a la firme creencia en que el turismo podría ser la solución para localidades sumidas en el atraso económico⁴⁹. Por otro lado, otros intereses particulares presionaban para una más activa obra pública en materia de turismo. Inclusive los grandes intereses hoteleros demandaban una acción estatal concreta en esta materia. Así, por ejemplo, poco tiempo antes en una conferencia, el portavoz de los intereses hoteleros más concentrados, Jorge Durand, había planteado los problemas de rentabilidad de los

⁴⁷ El Llao-Llao había sido diseñado por Alejandro Bustillo, hermano del presidente de la Dirección de Parques; se incendió en 1939 y fue reconstruido en 1940; véase infra notas 68 y 69. Bustillo recibió también por esa época el encargo del gobierno de la provincia de Buenos 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).

⁴⁸ La Construcción la emprendió el Ministerio de Obras públicas de la Nación, luego de la sanción de la ley 12669/1940, que autorizaba la construcción de 25 edificios. Un decreto de 1942 aprobó el proyecto definitivo, realizado por una comisión técnica. Las localidades beneficiadas serían: Humahuaca, y Cafayate (Salta), Jachal (San Juan), Ancasti, Río Chauschil y Belén (Catamarca), Chilecito (La Rioja), Bardas Blancas (Mendoza), Nueva Lubeka (Neuquén), Casa de Piedra, Cañada León, Lago San Martín y Lago Viedma (Santa Cruz), Lago Fagnano (Tierra del Fuego), Empalme ruta 3 y 268 y La Herrería (Chubut), Choele-Choel (Río Negro), Los Tamariscos (La Pampa), El Palmar (Entre Ríos), Yapeyú (Corrientes), Caraguatay (Misiones) y Monte Quemado (Santiago del Estero). Véase “Ubicación de las hosterías previstas en la ley 12.669”, *Turismo*, N° 395, junio de 1942, p. 2. Poco después el gobierno de Castillo envió al Congreso un proyecto para construir otros 40 edificios, la mayoría modestas hosterías.

⁴⁹ Una creencia, como ya hemos dicho, teñida de ingenuo optimismo: las bellezas y riquezas del territorio nacional eran tantas, que casi lo único necesario para atraer el turismo a una localidad determinada era dotarla de accesibilidad y de alojamientos apropiados. Ballent ha señalado al respecto, la energía con la que algunos representantes del interior del país presionaron para que el beneficio de la construcción de hoteles por el Estado se extendiera a sus provincias. Véase Ballent, Anahí, “Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el estado, 1935-1945”, trabajo inédito.

grandes hoteles y, a la vez, lo beneficiosos que resultaban para las localidades en las que se instalaban, a las que ayudaban a convertirse en lugares turísticos y en las que alentaban el surgimiento de pequeños hoteles. Durand sostenía que el Estado debía construir y concesionar o apoyar a los grandes hoteles y, simultáneamente, complementarlos con redes de hosterías atendidas por sus propios dueños (para que fueran rentables)⁵⁰. La argumentación fue luego recogida por Daniel Iribarne en la revista del ACA, que consideró que debía ser la “pauta a seguir” por la política oficial⁵¹.

Por otro lado, 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)⁵². Esta acción estatal atendió especialmente al norte del país, crecientemente presentado como la “cuna de la patria”⁵³. La atención prestada a estos lugares coincidía con la insistencia con la que, desde los últimos años de la década del treinta, ambos clubes, pero sobre todo el ACA, hacían propaganda del “norte” como

⁵⁰ Véase Durand, Jorge A., “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, 1938 (folleto). Durand representaba a los dueños del Hotel Bristol (de Mar del Plata), del Plaza y del Continental (Buenos Aires), del Termas de Rosario de la Frontera (Salta) y a los concesionarios del Hotel Llao-Llao (Parque Nacional Nahuel Huapi).

⁵¹ Véase Iribarne, Daniel, “Hoteles y Hosterías”, *Automovilismo*, N° 236, agosto de 1939, s/n. La revista del club también publicó una serie de recomendaciones para dueños o futuros dueños de pequeños hoteles u hosterías, en las que se sugería elegir una ubicación próxima a un “lugar histórico o característico de la región”, construir siguiendo el estilo del lugar, y procurando que hubiera espacio para la vida social y para el aislamiento de los huéspedes y la atención por los propios dueños. Véase “Una flor en las mesas y ninguna mosca en el comedor. Turismo y hoteles, algunos consejos”, *Automovilismo*, N° 234, junio de 1939, s/n.

⁵² Véase Ballent, Anahí, “Monumentos, turismo e historia...”, op.cit...

⁵³ El TCA había contemplado la cuestión ya en los años veinte cuando organizó las juntas asesoras de su subcomisión de turismo; el ACA por su parte, venía desde fines de los años treinta difundiendo las regiones turísticas del norte del país en clave histórico-patriótica, y en mayo de 1939 había intentado organizar una suscripción nacional en conjunto con el diario La Nación, para adquirir y restaurar el convento de San Carlos en San Lorenzo y las tierras del combate histórico y declararlas monumento histórico (en 1940 el Estado las expropió y convirtió en monumento). Véase “Una patriótica iniciativa del ACA”, *Automovilismo*, N° 324, junio de 1939, s/n. Véase también 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.

destino turístico de invierno (accesible, por otro lado, gracias a los avances en la construcción de la ruta a Salta)⁵⁴.

2.3. 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 Nacionales tenía una larga historia previa⁵⁵. 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 territorio⁵⁶. De manera similar al proceso que se dio en Estados Unidos –como plantea Nash– también en la Argentina se optó por la Naturaleza como anclaje de la identidad nacional. Como ha mostrado 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

⁵⁴ Véase por ejemplo: “Turismo a las provincias del norte argentino”, *Automovilismo*, Nº 208, marzo de 1937 s/n. “Ecos de la excursión al norte realizada por un núcleo de socios del ACA”, *Automovilismo*, Nº 218, febrero de 1938, s/n. “El invierno invita a seguir la ruta del norte”, *Turismo*, Nº 395, junio de 1942, pp. 12-13. Esta difusión incluyó, por ejemplo, la organización de excursiones e incluso de un Gran Premio del ACA que atravesaba varias provincias de Cuyo y el Noroeste argentino en 1937; véase al respecto capítulo 3.

⁵⁵ Véase Ballent y Gorelik, “País urbano...”, op.cit., p.170. 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); el parque se inauguró en 1922. 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 durante el gobierno de Alvear 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. Véase al respecto, Navarro Floria, Pedro. “Paisajes del progreso. La Norpatagonia en el discurso científico y político argentino de fines del siglo XIX y principios del XX.”, *Revista electrónica Scripta Nova*. España, Universidad de Barcelona, volumen 10, Nº 218 (76), 1 de agosto de 2006; Scarzanella, Eugenia, “Las bellezas naturales y la nación: los parques nacionales en la Argentina en la primera mitad del siglo XX”, *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, Nº 73, Ámsterdam, octubre de 2002.

⁵⁶ Me refiero por ejemplo (sin agotar la lista) a los de Joaquín V. González y Manuel Gálvez.

ese carácter nacional⁵⁷. Esta producción de la metáfora de la patria como biotopo —como plantea Andermann— implicó no solo una mirada estética, sino también un “interrogatorio utilitarista”: el inventario de las potenciales riquezas⁵⁸.

Sin embargo, recién en la década del treinta —como sostienen Ballent y Gorelik— “tuvo lugar una acción decidida por parte del Estado, basada en el objetivo de integrar la industria del ocio y del turismo en la tarea de puesta en régimen y explotación del territorio nacional”, comenzando por los Parques Nacionales⁵⁹. 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. Bustillo era abogado, había sido diputado en la legislatura de la provincia de Buenos Aires y era un amigo personal de Federico Pinedo y de los terratenientes “pionners” de la región de los lagos, Aarón de Anchorena y sus sobrinos Carlos y Luis Ortiz Basualdo⁶⁰. De hecho, una invitación en 1931 a la casa que ellos tenían en la Península Huemul (sobre el lago Nahuel Huapi), le había “revelado” a Bustillo la región y lo había transformado en un propagandista de sus bellezas y riquezas potenciales⁶¹.

⁵⁷ Véase Scarzanella, “Las bellezas naturales y la nación...”, op.cit., p. 5.

⁵⁸ Véase Andermann, Jens, *Mapas de poder. Una arqueología literaria del espacio argentino*, Beatriz Viterbo Editora, Buenos Aires, 2000, p. 123; Véase también: Nouizelles, Gabriela, “Patagonia as Borderland: Nature, Culture and the idea of the State”, *Journal of Latin American Cultural Studies*, vol. 8, N° 1, 1999; Navarro Floria, “Paisajes del progreso...”, op.cit.. Silvestri, Silvestri, Graciela, “Postales argentinas”, en Altamirano, Carlos (ed.), *La Argentina en el siglo XX*, op.cit..

⁵⁹ Véase Ballent y Gorelik, “País urbano...”, op.cit., p.170

⁶⁰ Los tres integrantes de la Comisión pro-Parque del Sud.

⁶¹ “Los sentimientos patrióticos se mezclan así al goce puramente estético al enfrentarse por primera vez con este Nahuel Huapi cuyo embrujo es uno de los fenómenos psíquicos más inesperados y al que pocos logran escapar. Nuestro rumbo era Huemul, la hermosa y señorial residencia levantada por los hermanos Ortiz Basualdo y Aarón de Anchorena (...) Era mi cicerone Carlos Ortiz Basualdo (...) Visitamos los lugares mas sobresalientes y, si mi admiración no tenía límite por todo lo que se me ofrecía ante mi espíritu como belleza y como riqueza en ese pedazo de nuestra tierra que sin duda constituía una de sus mejores reservas para el futuro; sentía al mismo tiempo una penosa impresión ante el abandono en que notoriamente lo tenía el país. (...) ¿en qué había quedado aquel vibrante patriotismo que toda una generación de argentinos desplegara para asegurar la soberanía del último metro de la vasta heredad patagónica?”. Véase Bustillo, Ezequiel, “Parques nacionales”, conferencia pronunciada el 25 de abril de 1946 durante la presentación del libro *Los Parques Nacionales argentinos*, en el Salón Kraft, Buenos Aires, Guillermo Kraft Ltda., 1946, pp. 15-16.

Bajo la influencia de Bustillo se redactó el proyecto de ley de Parques Nacionales, que se sancionó como ley 12.103 en octubre de 1934. La ley creaba la Dirección de Parques Nacionales, dependiente del Ministerio de Agricultura; Bustillo fue su presidente entre 1934 y 1946. Entre las funciones de la Dirección estaba organizar y fomentar el turismo a los Parques y estaba autorizada para otorgar y reglamentar concesiones sobre la construcción de estaciones de servicio, hoteles y otros servicios⁶². Sus recursos se fundaban en una serie de gravámenes que la Dirección podía recaudar directamente en los Parques, en la mitad del impuesto a los pasajes de primera clase al extranjero y en una proporción de los pasajes de turismo que expidieran los Ferrocarriles del Estado en las líneas que sirvieran a los Parques Nacionales⁶³.

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 invernal y de villa turística alpina, que Bustillo procuró reproducir en el Parque Nahuel Huapi⁶⁴.

⁶² Véase Ley de creación de Parques Nacionales, *HCDN*, 29 y 30 de septiembre de 1934, p. 1012.

⁶³ La Dirección de Parques Nacionales podía cobrar derechos de pesca y caza, de venta de madera fiscal, de explotación de los viveros, de entrada a los Parques Nacionales, de edificación, patentes, tasas por servicios públicos prestados, multas; podía vender y arrendar tierras fiscales, y vender guías, revistas, folletos y avisos. El impuesto a los pasajes había sido creado en 1923 (ley 11283); la ley de creación de Parques Nacionales asignó una parte de ese impuesto a la nueva Dirección; algo más tarde la ley 12.244 destinó enteramente el producto del impuesto al financiamiento de Parques Nacionales. La situación financiera de la Dirección comenzó a empeorar con el comienzo de la Segunda Guerra, que disminuyó las salidas al exterior: en 1939 el impuesto percibido había sido de \$1.200.000; en 1941, fue de \$413.673. Planteada esta situación al Congreso Nacional, este reemplazó la asignación del impuesto a los pasajes por una partida de \$900.000; el Poder Ejecutivo reemplazó esto por una asignación que cubriría las partes impagas del presupuesto una vez que se agotaran los recursos propios de la Repartición (unos \$300.000 obtenidos por recaudación directa), lo que dejaba a la Dirección sin los fondos del impuesto a los pasajes, y con un aporte nacional que disminuiría a medida que aumentara la recaudación propia y que solo permitiría cubrir el presupuesto, dejando sin financiación el plan de obras. La situación de la Dirección de Parques Nacionales se hizo tan crítica, que Bustillo llegó, en protesta, a presentar su renuncia en 1942, siendo rechazada por Castillo. Véase *Memoria de la Dirección de Parques Nacionales* (en adelante *Memoria de la DPN*) 1942, 1943, pp. 7-9.

⁶⁴ Este modelo de uso moderado/conservación ha sido analizado por varios autores. Véase por ejemplo Scarzanella, "Las bellezas naturales y la nación...", op.cit.. Sobre la influencia del modelo europeo véase Andermann, *Mapas de poder...*, op.cit.; Nouizelles, "Patagonia as Borderland...", op.cit.; Navarro Floria.

En este marco, el turismo en los Parques Nacionales cumplía, desde la perspectiva estatal, varias funciones: en primer lugar, permitiría el encuentro de la elite cosmopolita con los sublimes paisajes emblemáticos de la nación, argentinizándola⁶⁵. 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 treinta⁶⁶. Ese objetivo se combinaba con otras aspiraciones más prosaicas, como la defensa militar y, en los años treinta, la explotación de la naturaleza como fuente de riqueza material y no solo espiritual de la Nación⁶⁷. Así, el turismo era también una industria y como tal su misión era traer prosperidad y ayudar al desarrollo económico (y por lo tanto al poblamiento) de un área “atrasada”, “vacía” y a la vez estratégica por su localización fronteriza.

La atención de la Dirección 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. En él, la obra pública encarada por la Dirección de Parques Nacionales (con la cooperación de otras reparticiones estatales) fue vastísima e incluyó la construcción de caminos hoteles y un centro de deportes invernales en el Cerro Catedral y la urbanización de una serie de villa turísticas⁶⁸.

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

“Paisajes del progreso...”, op.cit.; Lolich, Liliana, “Bariloche y su centro cívico”, en AAVV, *Ernesto de Estrada. El arquitecto frente al paisaje*, CEODAL; Buenos Aires, 2007.

⁶⁵ Véase Silvestri, “Postales argentinas”, op.cit..

⁶⁶ Véase ibíd.

⁶⁷ Véase Scarzanella, “Las bellezas naturales y la nación...”, op.cit., p. 9.

⁶⁸ Así, por ejemplo, podemos mencionar la construcción más de 300 km de caminos internos, varias villas turísticas, la gestión de créditos para hoteles, la construcción del hotel Llao-Llao, la construcción de un barco para la navegación en el lago Nahuel Huapi, la reforestación, la construcción de instalaciones para deportes de invierno en el cerro Catedral, la introducción de especies exógenas para pesca y caza deportiva y la construcción del centro cívico de Bariloche.

lagos se convirtió, en el discurso y en su arquitectura, en “la Suiza argentina”⁶⁹. Para Ezequiel 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.⁷⁰ 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 los periódicos 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”⁷¹.

Los intereses particulares estaban presentes en la Dirección de Parques Nacionales si bien no tenían una representación formal. Para el primer directorio fueron nombrados representantes de los grandes terratenientes de la zona (Aarón Anchorena y Luis Ortiz Basualdo); el General Alonso Baldrich, por entonces vocal del TCA y Carlos Germán Frers, que desde 1933 era el representante de la Sociedad Rural en el directorio de la Dirección Nacional de Vialidad⁷².

A fines de 1938, cuando Frers fue reemplazado en la Dirección Nacional de Vialidad por Facundo Escalera, Bustillo impulsó el mismo reemplazo en la Dirección de Parques. La puesta en explotación de los Parques requería una amplia dotación de caminos, que como vimos, la Dirección Nacional de Vialidad no estaba obligada a construir; la relación directa con el organismo nacional de vialidad era entonces muy

⁶⁹ Alejandro Bustillo se ocupó de fijar las reglas constructivas y el estilo arquitectónico: piedra, madera y construcciones pintoresquistas.

⁷⁰ Por ejemplo, Bustillo se ocupó personalmente de gestionar 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). Véase Carta de Bustillo a Federico Pinedo, por entonces en París, 17 de febrero de 1938, *Fondo Bustillo*, AGN, (en adelante *FB*), sala 7, expediente 3345. Los negocios inmobiliarios de Bustillo, de sus amigos y parientes en el Parque Nahuel Huapi, fueron motivo de sospechas y acusaciones contra él. Bustillo se defendió argumentando que poseía tierras en la zona con anterioridad a su gestión en Parques.

⁷¹ Véase Carta del embajador en París, 9 septiembre de 1939, *FB*, sala 7, expediente 3343.

⁷² Ortiz Basualdo, Anchorena y Frers eran amigos personales de Bustillo.

importante para impulsar la realización de esas obras, máxime cuando comenzaron a mermar los recursos de ambos organismos⁷³. En las relaciones entre ministerios y, sobre todo, entre reparticiones autónomas, el personal directivo compartido y las relaciones personales eran la clave para acelerar los trabajos que podían sino demorarse por años⁷⁴.

El TCA estuvo representado de forma informal o indirecta en la Dirección de Parques Nacionales, durante sus primeros años, a través del nombramiento de Baldrich, quien tenía méritos propios (entre ellos su conocimiento de la Patagonia), pero aunaba a ellos una larga militancia en el TCA, un elemento que debe haber tenido un peso no despreciable en su elección. Las relaciones con el ACA eran también importantes para la repartición. Lo fueron cada vez más en la medida en que el club expandió sus servicios hacia el sur del país, organizando excursiones a los lagos del sur y, sobre todo, extendiendo su red de estaciones de servicio. Estas resultaban muy importantes para la explotación turística y comercial (y el poblamiento) de los Parques y Bustillo se ocupó de facilitar su instalación⁷⁵. Así, por ejemplo, en 1940, procuró ayudar al ACA a obtener la concesión de un lote en San Martín de los Andes en el que el club pretendía instalar una estación de servicio, indicando al intendente de Lanín que realizara discretos sondeos con el propietario. Las gestiones del lado del ACA las llevaba adelante Iribarne, que visitaba la zona como parte de sus funciones como director de la Dirección

⁷³ Aunque no estaba obligada, la Dirección Nacional de Vialidad cofinanció la construcción y el mantenimiento de algunos caminos en los parques a través de la firma de una serie de convenios entre la Dirección Nacional de Vialidad y Parques Nacionales, por algunas obras puntuales, entre 1935 y 1938. La reforma de la ley de vialidad modificó esa situación y en 1939 ambas reparticiones firmaron, en el marco de las reformas a la ley de vialidad, un convenio para la ejecución de obras camineras por valor de \$500.000 anuales, por ocho años. Véase *Memoria de la DNV 1935, 1936*, pp. 21-22; *Memoria de la Dirección de Parques Nacionales 1939, 1940*, p. 65. *Memoria de la DPN 1939, 1940*, p. 9.

⁷⁴ Así lo expresaba claramente Bustillo en una carta a Frers con motivo de su desplazamiento del cargo en la Dirección Nacional de Vialidad: “la falta de un director común que teníamos antes, nos condena a un gran aislamiento y hace difícil establecer un plan de colaboración, que a todas luces sería conveniente para ambas reparticiones (...) Con un Director de Vialidad –donde entiendo por referencias indirectas que también desearían estar representados en Parques Nacionales- volveríamos a las condiciones de antes y sin duda dispondríamos de facilidades de que ahora carecemos”; Véase copia de la carta de Ezequiel Bustillo a Carlos G. Frers, *FB*, caja 7, expediente 3346, 14 de febrero de 1939.

⁷⁵ Las estaciones de servicio del ACA no solo proveían nafta, lubricantes y repuestos, sino también brindaban información, contaban con teléfono, y en algunos casos, con asistencia mecánica.

Nacional de Vialidad⁷⁶. En 1941, se le concedieron al ACA tres terrenos más para instalación de estaciones de servicio; la primera estación se inauguró a principios de 1942 (Bariloche)⁷⁷.

Las relaciones entre la Dirección de Parques Nacionales y el ACA se estrecharon en ese período. Hemos hallado evidencia de dos reuniones entre el presidente del club y Bustillo (una de ellas, por lo menos, a pedido de Bustillo), en las que se discutió el plan de estaciones de servicio y de caminos para el Parque⁷⁸. En noviembre de 1940 Edo, por entonces secretario del ACA, fue designado director en reemplazo de Baldrich. La designación de Edo adquiere sentido en el marco de confluencia de intereses entre el ACA y la Dirección de Parques y en el contexto de las ideas de Bustillo acerca del mejor modo de impulsar la cooperación con otras reparticiones o instituciones: el ACA, con su capacidad de movilizar asociados y sus servicios a los automovilistas, era un apoyo necesario para el desarrollo de los Parques según el proyecto de Bustillo (esto es, la explotación comercial y turística controlada). La presencia de Edo en la Dirección de Parques era una forma de aceptar la cooperación entre la repartición y el ACA y resultaba altamente conveniente para ambas instituciones.

3. Los esfuerzos del TCA por organizar el turismo nacional y sudamericano

Mientras el ACA continuaba llevando adelante el fomento práctico del turismo en automóvil y participaba de la Dirección Nacional de Vialidad y luego de la Dirección de

⁷⁶ Véase carta del intendente de Lanín a Ezequiel Bustillo, *FB*, caja 7, expediente, 3346, 5 de octubre de 1940. Aparece aquí, en la figura de Iribarne, algo que retomaremos en las conclusiones: la conjunción en un personaje de la gestión de los negocios del club con los negocios oficiales.

⁷⁷ Poco después se inauguró la de San Martín de los Andes, mientras se construían otras en Villa La Angostura, Villa Traful, Villa Mascardi y El Bolsón.

⁷⁸ Véanse notas del presidente del ACA a Ezequiel Bustillo, *FB*, caja 7, expediente 3346, 17 de abril de 1939 y 7 de junio de 1940. El presidente en 1939 era Idoate y en 1940, Anesi.

Parques Nacionales, el TCA transformó al turismo en su nueva "causa pública". Esta tuvo dos vertientes: de un lado, el TCA intentó obtener la adhesión de los gobiernos sudamericanos a la Federación Sudamericana de Turismo (el organismo creado por el TCA en 1928, del que dimos cuenta en el capítulo 4) apelando a la Unión Panamericana; del otro, procuró conseguir la "organización" del turismo nacional a través de una ley nacional de turismo, tratando de aplicar a ella las mismas estrategias y criterios que había puesto en juego en la militancia a favor de la ley de vialidad.

En ambos casos el TCA obtuvo algunos éxitos formales, pero pocas beneficios reales para la institución. Así, gracias a la acción de dirigentes como Escobar o Ruiz Moreno, que eran también representantes oficiales argentinos ante la Unión Panamericana, el TCA consiguió en 1933 que el Estado argentino reconociera oficialmente a la Federación como la entidad más indicada para organizar y fomentar el turismo entre los países sudamericanos⁷⁹. La delegación argentina llevó la propuesta a varias reuniones panamericanas, en las que se votaron recomendaciones a los gobiernos sudamericanos para que adhirieran a la Federación y contribuyeran a su sostenimiento material, e incluso se firmó un convenio al respecto, aunque tuvo aplicación concreta⁸⁰. La Federación Sudamericana de Turismo, en el contexto radicalmente nuevo planteado por el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, no consiguió el compromiso efectivo de los países sudamericanos y dejó de funcionar poco después.

El segundo de los grandes propósitos del club, la organización nacional del turismo, tuvo más éxito, aunque, como veremos, tampoco trajo grandes réditos para el

⁷⁹ Como señalamos en el capítulo 2, Escobar era un dirigente del TCA desde los años treinta, y Ruiz Moreno, desde principios de los años veinte.

⁸⁰ El pedido se presentó en 1931 y en 1934; en 1936 le fue reiterado en persona al presidente de la Unión Panamericana, Leo Rowe. Finalmente en 1938, en la 8va. Conferencia Panamericana (Lima) el gobierno argentino presentó una propuesta de compromiso de los países sudamericanos para la consagración definitiva de la Federación y su sostenimiento material. La delegación norteamericana se negó a que se firmaran convenios de ninguna clase y la propuesta fue aceptada con carácter de recomendación; su aprobación definitiva se remitió al Primer Congreso Interamericano de Turismo, convocado para el año siguiente en San Francisco (EE.UU.). Este Congreso reconoció finalmente a la Federación y recomendó la creación de una federación centroamericana, una antillana y otra norteamericana.

club. 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 los clubes, de las asociaciones de fomento del turismo de las localidades turísticas y de la propia la burocracia estatal (como vimos a principios del capítulo). Parte de la presión procedía también de la Unión Panamericana, ya que la Argentina había firmado en 1935 un convenio internacional que establecía que “cada uno de los países signatarios establecerá 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”⁸¹.

La presión pública en favor de la “organización del turismo”, ganó mayor peso tras la sanción de la ley nacional de vialidad. Avanzando en el sentido de la organización del turismo y reiterando la experiencia de la Subcomisión de Turismo (1927) y de la Comisión Nacional de Turismo (1929) que ya hemos analizado, en noviembre de 1935 el TCA creó una Junta de Orientación, Fomento y Organización del Turismo Argentino, a la que se invitó a representantes de reparticiones públicas, empresas de transporte y entidades de fomento de turismo⁸². Pocas organizaciones de intereses vinculados al turismo respondieron a la invitación de la institución a integrar la Junta y eso determinó pronto su fracaso; una de sus pocas acciones fue la filmación de una película de propaganda turística del país, sonora y en colores, que se envió a la

⁸¹ Véase “Texto del decreto por el cual se crea la Dirección Nacional de Turismo”, *Revista del TCA*, N° 344, enero de 1938, p.39.

⁸² En principio aceptaron la invitación el Ferrocarril Central Argentino, el Ferrocarril Sud y Oeste, el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, el Ferrocarril del Estado, la Asociación Propaganda y Fomento de Mar del Plata; el Centro Pro-Necochea; las Termas de Rosario de la Frontera; la Asociación de Turismo del Paraná, la Asociación de turismo de Salta, la Asociación Pro-Turismo de Tandil, el Club Villa del Lago (Córdoba). La Junta debía armar un calendario turístico argentino, y lanzar sobre esa base un vasto plan de propaganda. Como en los organismos anteriores del club, la Junta constaba de varias comisiones internas: de andinismo, de monumentos, sitios históricos y pintorescos, de turismo automovilístico, de turismo náutico, de turismo aéreo, de turismo ferroviario, de turismo universitario y escolar, de fomento del camping. Véase “Ha quedado constituida la Junta de Orientación, Fomento y Organización del turismo argentino, del TCA”, *Turismo*, N° 319, diciembre de 1935, p.361.

Unión Panamericana para que contribuyera a su difusión⁸³. La sucesión de organismos creados por el club para “organizar el turismo” (en reemplazo de la acción estatal, hasta cierto punto), da cuenta de la dificultad para mantener el impulso de estas iniciativas en el tiempo. La dificultad principal era lograr que las empresas, asociaciones y organismos de gobierno, cuyas voluntades y esfuerzos se pretendía articular y dirigir, mantuvieran su compromiso, en ausencia de órganos ejecutivos y de recursos económicos con los que financiar los proyectos, por otra parte siempre muy ambiciosos⁸⁴.

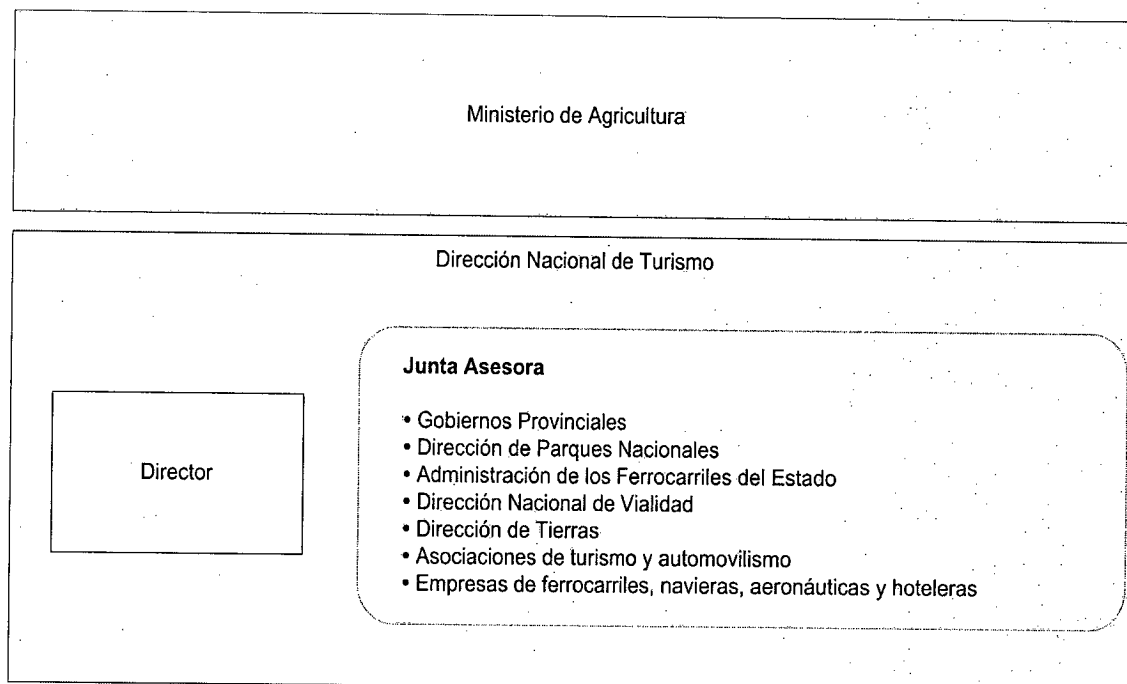
Mientras el TCA no lograba movilizar a los intereses particulares en pos de su nueva iniciativa (la Junta) y en un clima público en el que, como vimos al comienzo del capítulo, se reclamaba la intervención estatal en materia de turismo, el 21 enero de 1938, un decreto del Poder Ejecutivo Nacional creó la Dirección Nacional de Turismo⁸⁵. Poco después el General Camilo Idoate, presidente del ACA, fue nombrado al frente de la nueva repartición (véase diagrama 6).

⁸³ Véase editorial “Una película y su enseñanza”, *Turismo*, N° 325, junio de 1936, p. 1. Para 1937 desaparecen las referencias a la Junta en la revista del club.

⁸⁴ Es interesante en este punto el contraste con el carácter ejecutivo (y el éxito) de la División de Vialidad del ACA.

⁸⁵ 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. Respecto de la política turística del frente popular francés, véase, Ory, P., *La Belle Illusion...*, op.cit., pp. 715-724 y 748-787. Sobre el ejemplo alemán, véase Baranowsky, Shelley, “Strength Through Joy. Tourism and National Integration in the Third Reich”, en Baranowsky, Shelley y Furlough, Ellen (eds.), *Being Elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America*, University of Michigan Press, Michigan, 2001; Baranowski, Shelley, *Strength Through Joy: Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich*, Nueva York y Cambridge, Cambridge University Press, 2007. También la política turística italiana ha sido analizada: De Grazia, Victoria, *The culture of consent: The Mass Organization of Leisure in Fascist Italy*, Nueva York y Cambridge, Cambridge University Press, 1981

Diagrama 6: Dirección Nacional de Turismo, 1938



Idoate hizo algunas intervenciones públicas como Director Nacional de Turismo (conferencias por radio, notas en la revista del ACA), pero en rigor la Dirección Nacional de Turismo nunca se puso en marcha, por dificultades presupuestarias y fue oficialmente “pospuesta” para tiempos mejores por un decreto presidencial en febrero de 1939⁸⁶. Pese a su escasa vigencia, estas iniciativas tienen importancia para nuestro análisis en tanto revelan las coordenadas en las cuales el turismo estaba convirtiéndose en una política estatal.

El decreto de creación de la Dirección Nacional de Turismo definía al turismo como industria y como un asunto público de nivel nacional⁸⁷. Si bien los “ensayos” de esas divisiones estatales, de los municipios, provincias y entidades privadas eran dignos de elogio, sostenía el decreto, resultaban insuficientes y requerían coordinación: el

⁸⁶ Véase “Fue suspendida la organización y funcionamiento de la Dirección Nacional De Turismo”, *Turismo*, N° 357, febrero de 1939, p. 8.

⁸⁷ Véase “Texto del decreto por el cual se crea la Dirección Nacional de Turismo”, *Turismo*, N° 344, enero de 1938, p.39.

desarrollo del turismo constituía un “problema técnico de fomento, transporte y distribución de los turistas”⁸⁸.

El modelo propuesto era semejante al que había funcionado en relación a la cuestión vial y que la crisis de 1930 había fortalecido: el Estado debía hacerse cargo de la recopilación de información, de la planificación y de coordinar los esfuerzos de los agentes privados; las políticas debían ser decididas en conjunto por los técnicos (que orientarían desde una posición supuestamente objetiva) y los interesados capaces de acercar a los técnicos los detalles de los problemas que conocían por experiencia directa. Como en la propuesta del TCA presentada por Borda en 1930, se combina un órgano ejecutivo y una junta asesora. En ambos ejercicios de arquitectura institucional, los intereses privados elegidos para participar eran los que, se creía, iban en el mismo sentido que el interés general (el desarrollo del turismo) y no se percibía conflicto entre ellos, o entre ellos y el bien común. El decreto preveía la sanción de una ley nacional de turismo, que regulara la actividad de la Dirección y le diera su forma definitiva (es decir, nuevamente algo semejante a lo que había sucedido con la Dirección Nacional de Vialidad y con Parques Nacionales, donde el decreto se adelantaba a la constitución definitiva del nuevo organismo estatal).

Si el Estado había tomado la iniciativa con la creación de la Dirección Nacional de Turismo, los intereses particulares y en especial el TCA, la recuperaron pronto. Recurriendo a la fórmula que había probado con éxito en el Congreso de Vialidad de 1922, el TCA organizó en 1938 el Primer Congreso Argentino de Turismo y Comunicaciones, para discutir los criterios y la forma que debía adoptar la intervención oficial en materia de turismo.

En el Congreso se discutieron dos proyectos diferentes de organización de turismo: el primero, de TCA, se inspiraba en el modelo de la Dirección Nacional de

⁸⁸ Véase *Ibíd.*

Vialidad y preveía una dirección autárquica con amplias capacidades sobre todo para fomentar la hotelería; el segundo, presentado por Octavio González Roura, se inspiraba explícitamente en el sistema implementado desde 1935 por el gobierno del frente popular francés, que combinaba participación estatal e iniciativa privada en la organización del turismo⁸⁹. Los dos proyectos oficiales de ley nacional de turismo presentados posteriormente ante el Congreso (por Ortiz en 1938, por Castillo en 1942) y los organismos de turismo creados por decreto entre 1938 y 1942 siguieron una u otra línea⁹⁰.

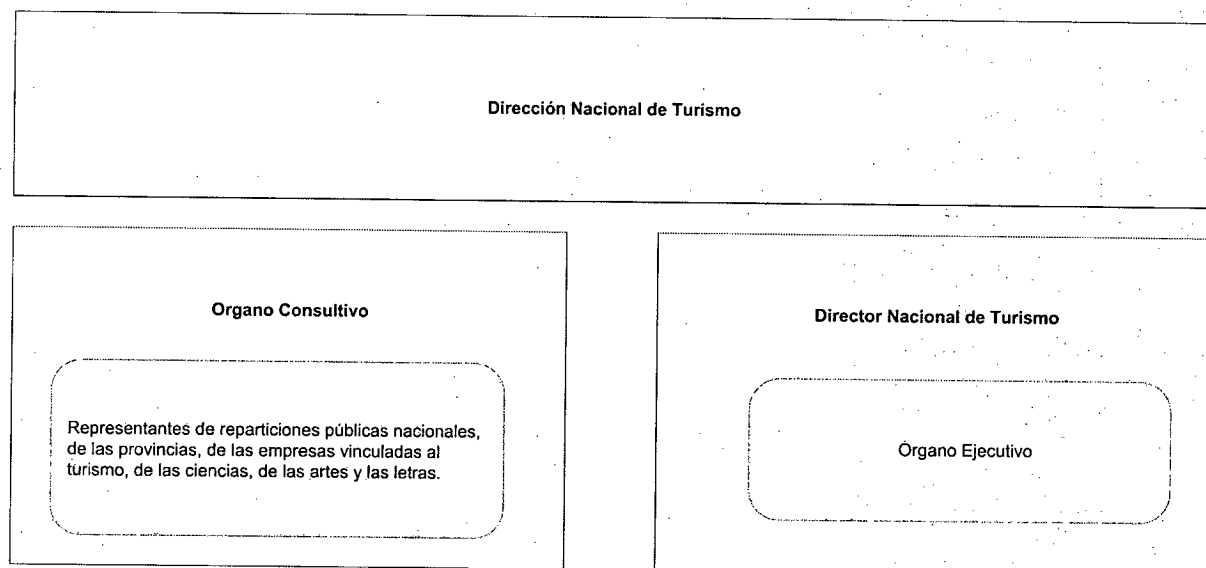
El proyecto de González Roura preveía un esquema triple: un Director Nacional de Turismo, un órgano consultivo muy amplio y un órgano ejecutivo (véase diagrama 7, p. 262)⁹¹. Los fondos destinados al fomento al turismo no debían cobrarse a los turistas, sino proceder de contribuciones de las empresas comerciales e industriales que se beneficiaban del turismo, así como también del público en general a través de impuestos al juego.

⁸⁹ González Roura era un jurista y periodista, y residía en París donde dirigía, desde 1934, "La Revue Argentine". Roura era un nacionalista liberal y antifascista, y ya de regreso en Argentina a principios de 1940 fundó la revista "Argentina Libre". Sobre González Roura y *La Revue Argentine* véase Girbal-Blacha, Noemí y Quatrocchi-Woisson, Diana (directoras) *Cuando opinar es actuar. Revistas argentinas del siglo XX*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1999. Sobre la revista *Argentina Libre* véase: Bisso, Andrés, "La recepción de la tradición liberal por parte del antifascismo argentino", Vol. 12, Nº 2, Revista *Eial*, Universidad de Tel Aviv, julio-diciembre de 2001. El proyecto de González Roura 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. Lagrange creó, para "organizar" el turismo popular, un comité interministerial del tiempo libre, secundado por un comité consultivo mucho más amplio (que osciló entre 45 y 60 miembros), en el que estaban representados los sindicatos, la liga de maestros, la asociación de casas de la cultura, etc. Ory, P., *La Belle Illusion. Culture Et Politique Sous Le Signe Du Front Populaire, 1935-1938*. París, Plon, 1994, pp. 715-724 y 748-787.

⁹⁰ La Dirección de Turismo creada por Ortiz en 1938 seguía los pasos de la creación de la Dirección Nacional de Vialidad.

⁹¹ González Roura, Octavio, "Organización Nacional del turismo argentino", trabajo presentado ante el Primer Congreso Argentino de Turismo y Comunicaciones, 1938, en *FB*, caja 7, expediente 3346, p. 9.

Diagrama 7: Dirección Nacional de Turismo, proyecto de O. González Roura, 1938



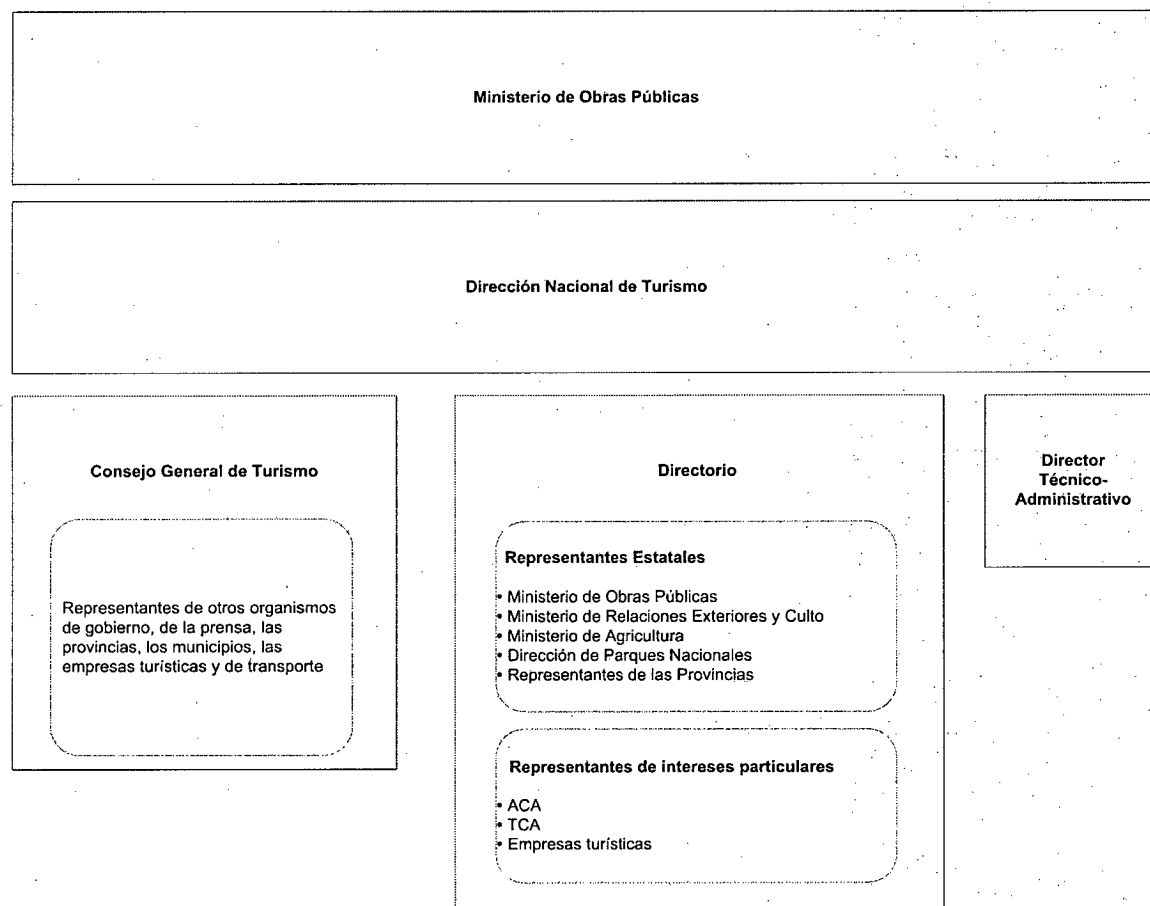
Del otro lado, el proyecto del TCA preveía un directorio mixto con mayoría estatal, en el que el TCA y el ACA estarían representados y el recurso a la ayuda federal (véase diagrama 8, p. 263)⁹². Proponía además el fomento activo de la industria del hospedaje, a través de un sistema de crédito hotelero y de la creación de una escuela profesional hotelera. Finalmente, reservaba para la Federación Sudamericana de Turismo, la coordinación de todos los servicios de propaganda e información turística, con el contralor de la Dirección Nacional de Turismo y financiamiento oficial⁹³. Se establecía también un “Consejo General de Turismo” de muy amplia representación (en el que estaba incluido el TCA), similar a órgano consultivo del proyecto de González

⁹² El anteproyecto establecía un directorio de nueve miembros entre los cuales habría representantes del TCA, del ACA, y dos de las empresas vinculadas al turismo (navegación, hoteles, ferrocarriles). De forma simétrica a lo que sucedía en vialidad, se suponía que a través de esos recursos de la ayuda federal las provincias construirían paradores y servicios de información y auxilio en los caminos provinciales, todos servicios que por entonces prestaba en general el ACA. A cambio, las provincias se comprometerían a crear una dirección encargada de organizar los servicios de propaganda e información y de coordinar estos con la obra que realizaran las reparticiones públicas, las asociaciones y los particulares, y a crear un fondo de turismo con recursos propios. TCA. Véase “Anteproyecto de ley de creación de la Dirección Nacional de Turismo”, *FB*, sala 7, expediente 3346

⁹³ En una nota a Ezequiel Bustillo, González Roura criticó esta pretensión: “Claro está que la idea de encomendar la publicidad del turismo nacional al Touring Club es una ingenuidad que nadie aceptará”. Véase carta de Octavio González Roura a Bustillo desde París, *FB*, sala 7, expediente 3346, 10 de marzo de 1939.

Roura. El financiamiento de la política turística provendría centralmente de la instauración de un seguro obligatorio para los viajeros de los ferrocarriles⁹⁴.

Diagrama 8: Dirección Nacional de Turismo, proyecto del TCA, 1938



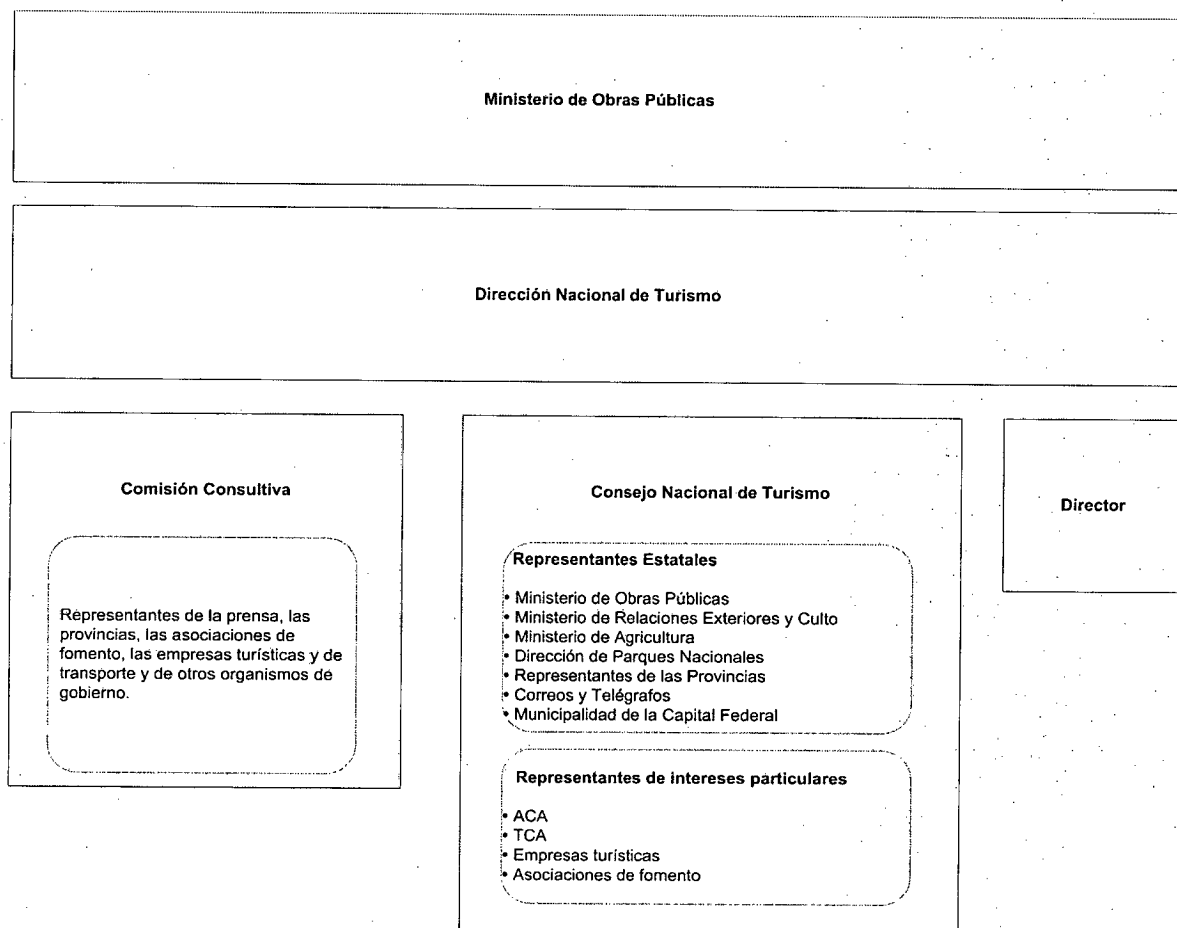
Ambos proyectos fueron discutidos por una Comisión Especial designada por el Congreso Argentino de Turismo y Comunicaciones para que redactara un anteproyecto de ley nacional de turismo que debería ser presentado al Poder Ejecutivo⁹⁵ (véase

⁹⁴ El seguro era una solución frente a la imposibilidad de gravar a los ferrocarriles con nuevos impuestos, dado lo establecido por la Ley Mitre. Una parte del seguro iría a una reserva para indemnizaciones, etc., y la mayor parte al fondo nacional de turismo. TCA. Véase “Anteproyecto de ley de creación de la Dirección Nacional de Turismo”, op.cit., p. 3.

⁹⁵ La constituían Federico Fernández Pita, Eduardo Laurencena y Ernesto Boatti, Numa Tapia, Juan A. Briano, Rómulo Yegros, Marcos Sastre, Octavio González Roura y Rufino Inda. Los primeros siete eran miembros activos de la Comisión Directiva del TCA.

diagrama 9, p. 264). El proyecto final tomó como base el proyecto del TCA, introduciendo un cambio importante: la propaganda y la información turística estarían a cargo de la Dirección Nacional de Turismo y la Federación Sudamericana de Turismo quedaba a la altura de las demás organizaciones de fomento. El financiamiento de la política turística, uno de los costados más débiles de estos proyectos, procedería de impuestos al juego en Capital y en los territorios nacionales, aportes de rentas generales y de las provincias y de un impuesto a los lubricantes⁹⁶. El anteproyecto fue entregado al Poder Ejecutivo en agosto de 1939, quien lo presentó con su auspicio al Senado de la Nación, pero no logró su tratamiento.

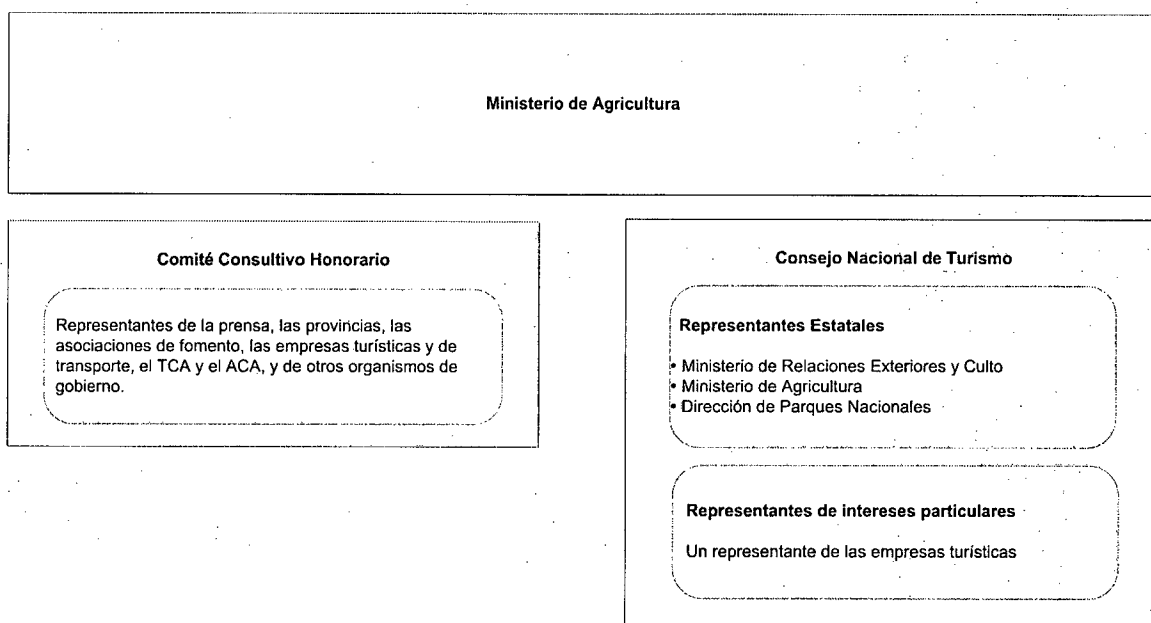
Diagrama 9: Dirección Nacional de Turismo, proyecto de ley 1938



⁹⁶ Véase “Fundamentos para una ley Nacional de Turismo”, N° 363, *Turismo*, agosto de 1939, pp. 30-32.

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 que estaba asesorado por un Comité Consultivo Honorario muy amplio y del que participaban ambos clubes (véase diagrama 10)⁹⁷.

Diagrama 10: Consejo Nacional de Turismo, 1941



El Consejo funcionó durante algunos meses; su iniciativa más notoria fue la organización de un Congreso Nacional de Turismo. La propuesta, lanzada a principios de 1942 hirió la susceptibilidad de los dirigentes del TCA que acababan de convocar a un Segundo Congreso Argentino de Turismo y Comunicaciones y reclamaban, de alguna manera, la potestad sobre ese tipo de eventos. Tras las quejas del club y su negativa a participar del Congreso Nacional, el Ministro de Agricultura les escribió una

⁹⁷ Edo (por entonces ya director de Parques Nacionales) y Julio C. Borda, representaron al ACA y al TCA respectivamente en el Comité Consultivo. Véase "El primer Congreso Argentino de Turismo", *Revista de Derecho y Administración Municipal*, N° 152, octubre de 1942, pp.1008-1009

carta en la que elogiaba la labor previa del TCA y del Congreso de 1938 y les pedía que se sumaran a la organización del Congreso Nacional, que en sí mismo constituía “la realización del anhelo expresado en aquella oportunidad”, recordándoles que la tarea emprendida se vería potenciada por la iniciativa estatal⁹⁸. El TCA aceptó entonces participar de la organización del Congreso Nacional y suspendió el suyo⁹⁹.

Finalmente, sobre la base del anteproyecto redactado por la Comisión Especial del Congreso Argentino de Turismo y Comunicaciones, las leyes provinciales de turismo y la experiencia del Consejo Nacional de Turismo y el Comité Consultivo, en septiembre de 1941 Poder Ejecutivo elaboró un proyecto de ley para la creación de la Dirección Nacional de Turismo que fue presentado al Congreso el 29 de mayo de 1942 y 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 la importancia pública del turismo, de que el Estado interviniera pero combinándose con la iniciativa privada. El proyecto formulaba las funciones o tareas de la Dirección Nacional de Turismo de modo 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”¹⁰⁰. 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, respecto del proyecto de 1939, no había mecanismo alguno de crédito previsto

⁹⁸ Véase “El TCA participará en el Congreso Nacional de Turismo”, *Turismo*, N° 393, abril de 1942, p. 14.

⁹⁹ Federico Fernández Pita participó de la organización representando al TCA. Al Congreso asistieron, entre otros, el senador Nacional Eduardo Laurencena, el diputado Ernesto C. Boatti, Julio C. Borda, Juan A. Briano, Carlos Meaurio e Isidoro Ruiz Moreno, todos dirigentes del TCA.

¹⁰⁰ Véase Presentación del proyecto oficial de creación de la Dirección Nacional de Turismo, *HCDN*, 29 de mayo de 1942, p.94.

para la ampliación de la infraestructura hotelera¹⁰¹. Los fondos de la Dirección Nacional de Turismo eran un punto más difuso aún: se le asignaba una contribución de rentas generales y se mencionaban aportes de las provincias (sin establecer montos, criterios o mecanismos para percibirlos); tampoco se creaban recursos especiales, aunque se preveía su creación en el futuro, por ejemplo con impuestos sobre juegos de azar.

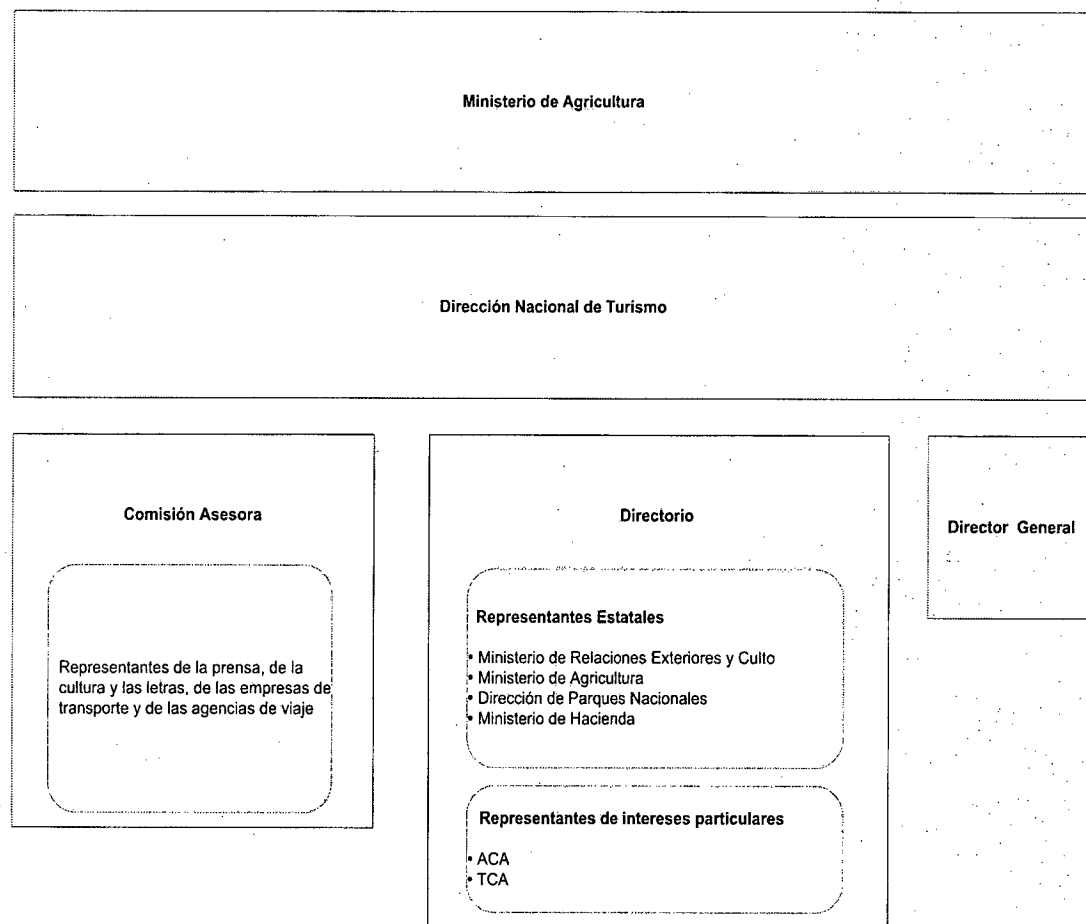
El directorio de la Dirección Nacional de Turismo tendría una composición de representantes de organismos públicos y ministerios similar a la de la Consejo Nacional de Turismo aunque contaría con representantes del ACA y del TCA, representación que el proyecto de ley mencionaba explícitamente y dejaba fuera a los intereses corporativos (hoteleros, ferrocarriles, etc.). Finalmente, de nuevo en consonancia con el modelo francés, se preveía que representantes de todos los demás interesados (senadores, diputados, prensa, asociaciones de escritores, comisiones diversas –de monumentos, de cultura-, la División de Vialidad, YPF, la Dirección de Correos y Telégrafos, la Dirección de Migraciones, las empresas de transporte) formarían parte del comité consultivo, amplísimo, pero que, en contrapartida, podría funcionar con un quórum mínimo.

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, en la que participaron el ACA y el TCA y cuya dirección estuvo a cargo de González Roura (véase diagrama 11, p. 268)¹⁰².

¹⁰¹ Véase *Ibíd.*, p.96

¹⁰² El organigrama de la Dirección Nacional de Turismo creada por Castillo en 1942, era virtualmente idéntico al presentado en el proyecto de ley Nacional de Turismo de 1941, y por eso no hemos repetido el esquema. Las diferencias estaban más bien en el grado de autonomía acordado a la repartición y en los recursos económicos previstos.

Diagrama 11: Dirección Nacional de Turismo, 1942



Un mes despu3s, en septiembre de 1942, se reunía el Congreso Nacional de Turismo. El Congreso se pronunci3 decidoramente por la democratizaci3n del turismo¹⁰³. Algunas de las recomendaciones votadas recuperaban las iniciativas del TCA que habían quedado fuera del proyecto de ley oficial presentado en mayo de 1942, como la cuesti3n del cr3dito nacional hotelero, la regulaci3n del personal de guías e intérpretes y el entrenamiento profesional hotelero¹⁰⁴. El tono de las conclusiones era

¹⁰³ Esto es, el fomento de la pr3ctica entre sectores medios y populares, a trav3s de iniciativas que abarataran el alojamiento y el transporte.

¹⁰⁴ Véase "Síntesis de diversas conclusiones", *Turismo*, N° 397, agosto de 1942, p. 6.

grandilocuente y la mayoría de las resoluciones resultaban impracticables, al menos en el corto plazo¹⁰⁵.

¿Cuál había sido el objetivo oficial al convocar a este Congreso? Nos parece en principio que su convocatoria pudiera ser interpretada como una señal de la creciente debilidad del gobierno de Castillo y de la concomitante fuerza que adquirió la idea de que los espacios de debate entre privados y funcionarios, técnicos e interesados (los congresos, las comisiones) eran imprescindibles para darle forma a políticas pública (al menos en ciertos asuntos) que fueran luego a ser apoyadas por quienes se verían afectados por ellas¹⁰⁶. De alguna manera era ese y no el Congreso, en un gobierno marcado por el fraude, el desprestigio político y una oposición cada vez más abierta fuera y dentro del conservadurismo, el único camino para legitimar políticas¹⁰⁷.

Estas iniciativas de Castillo 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 nacional (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

¹⁰⁵ En un tono fuertemente crítico e irónico, el periodista de *La Razón*, José Caffaro Rossi, comentaba que el Congreso había estado lleno “resoluciones absurdas y faltas de oportunidad y ambiente”, de “la ridícula elegancia de gestos personales”; había sido un gasto inútil de los fondos del Estado, y el primer sorprendido y desilusionado, afirmaba Caffaro Rossi, debía haber sido el propio Ministro de Agricultura que había impulsado su realización. El texto fue enviado a Ezequiel Bustillo con una tarjeta personal de Caffaro Rossi en la que se lee “Amigo Ezequiel, Ahí va esto”. El sello indica que fue recibido el 8 de agosto de 1942. Véase *FB*, caja 7, expediente 3343.

¹⁰⁶ En este sentido funcionó la comisión asesora de la Dirección Nacional de Turismo y las comisiones de consumo y de distribución del racionamiento de la nafta. Acerca de esto último véase capítulo 5. Esto contradecía una tendencia previa que, de acuerdo con Sidicaro, existía al comienzo del gobierno de Castillo: la afirmación de la autonomización de una burocracia técnica iniciada en “abracadabrantes teorías” —como decía Pinedo en 1940—, respecto de los intereses particulares y la pérdida de contacto de estos últimos con la toma de decisiones estatales, sobre todo en materia de política económica (por ejemplo en torno a la elaboración del Plan Pinedo). Véase Sidicaro, Ricardo, *Los tres Peronismos*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2002, p. 40.

¹⁰⁷ A esto se sumaba la decisión radical de bloquear todas las propuestas oficialistas en la Cámara de Diputados, donde tenían la mayoría, como forma de repudio a la nueva orientación fraudulenta de Castillo. Véase Romero, Luis Alberto, *Breve historia contemporánea de la Argentina*, FCE, Buenos Aires, 2001, p. 89. Sobre la situación crítica del gobierno de Castillo véase también, Sidicaro, *Los tres peronismos*, op.cit., pp. 40-51.

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 Dirección funcionó durante menos de un año; una de las pocas tareas que desempeñó efectivamente fue la provisión de cupones de nafta para viajes de turismo necesarios en el ámbito de la Capital Federal (en el interior estaba a cargo del ACA, del TCA, de la Dirección de Parques Nacionales y de las direcciones provinciales de turismo)¹⁰⁸. Otras iniciativas algo más ambiciosas, como la instalación de campamentos para empleados y obreros y la construcción en la Capital Federal de una "Palacio de Turismo" no pudieron ser puestas en práctica¹⁰⁹.

4. Palabras finales

Como sugerimos en el capítulo 4, los clubes que analizamos (centralmente el TCA) pusieron en circulación una serie de concepciones sobre el turismo que lo concebían no sólo como una práctica privada, sino como un asunto de interés general. 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, este proceso se apoyó 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

¹⁰⁸ *Turismo*, N° 399-400, octubre-noviembre de 1942, s/n.

¹⁰⁹ Véase "El Palacio del Turismo", *Turismo*, N° 397, agosto de 1942, p. 6.

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, en particular el TCA, 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, la transformación del turismo en objeto de políticas públicas 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 (embellecimiento urbano de Tandil, Azul, etc., construcción del complejo Rambla-Casino en Mar del Plata, construcción del Camino de la Costa y de los caminos de acceso a los nuevos balnearios de Mar de Ajó y San Clemente)¹¹⁰.

¹¹⁰ Véase al respecto: Ballent, Anahí, "Mar del Plata, croquis en la arena", en Altamirano, Carlos, *La Argentina en el siglo XX*, Ariel-UNQui, Buenos Aires, 1999; Béjar, María Dolores, "El gobierno de

Por detrás de estas iniciativas y ensayos estatales encontramos una historia de negociaciones directas con los intereses particulares involucrados (entre ellos, las provincias), de políticas públicas que son casi proyectos personales (como la política de Parques Nacionales de Bustillo), pero también el creciente convencimiento, en distintos niveles de la burocracia y de la clase política, por un lado, de que el turismo podía convertirse (parafraseando al Pinedo del Plan de 1940) en una “rueda auxiliar” de la actividad agro-exportadora y por el otro, de que el turismo 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 ACA se articuló muy bien con esta política estatal de promoción del turismo a través de la obra pública ya que iba en el mismo sentido de su abordaje práctico de la cuestión. Las iniciativas del club (instalación de campings y estaciones de servicio, edición de guías, etc.) se retroalimentaron positivamente con las inversiones estatales en materia turística. Los ejemplos de la relación del club con la Dirección de Parques Nacionales a fines de los años treinta y principios de los cuarenta, o con la política vial de la provincia de Buenos Aires, hablan a la clara de esta relación mutuamente beneficiosa, en el que el Estado hacía posibles los objetivos del club en materia turística y a la vez el club colaboraba en la valorización turística de algunos sitios y en la transitabilidad de los caminos turísticos a través de la información, abastecimiento y asistencia a los automovilistas-turistas.

Manuel Fresco, entre la justicia social y el fraude patriótico”, en Cuadernos del CISH 2/3, 1997; y *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires. 1930-1943, Siglo XXI, Buenos Aires, 2005*; Bruno, “La humanización del paisaje”, op.cit.; Bustillo, “Evocación de costumbres nacionales”, *La Nación*, op.cit...; Cacopardo, Fernando, Pastoriza, Elisa y Sáez, Javier, “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, 2001; Pastoriza, Elisa, “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, 6 al 8 de mayo de 1999; Pastoriza, Elisa y Zuppa, Graciela, “La conquista de las riberas: política, cultura, turismo y democratización social. Mar del Plata (1886-1970), en *Revista Trace*, Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, N° 45, junio de 2004.

Por otro lado, el TCA continuó con una estrategia análoga a la seguida en materia vial, demandando del Estado la sistematización, organización y regulación centralizada del turismo, de modo de coordinar y potenciar la acción privada. La política estatal en esta materia no fue en estos años ni remotamente objeto del tipo de planeamiento técnico sistemático que reclamaba el Touring Club, con la excepción quizás, de la Dirección de Parques Nacionales. En los Parques, la actividad turística era planificada y regulada por esa repartición, que se ocupaba de financiar y en algunos casos construir directamente la infraestructura necesaria (caminos, servicios, hoteles) y centralizaba la información y la propaganda; el TCA si bien celebraba la labor de Bustillo y de la Dirección de Parques, no estaba de acuerdo con extrapolar ese modelo como forma de organización del turismo a escala nacional y prefería arreglos que dieran mayor espacio a la iniciativa privada.

Durante el gobierno de Castillo el Estado pareció preferir también, para el turismo, un esquema fuertemente inspirado en el modelo francés, con importante participación de los intereses privados, pero en el que el Estado tuviera un rol positivo e impulsara la democratización del turismo construyendo hospedajes y campings. Llama la atención que esas iniciativas coincidieran con la penuria financiera desatada por la Segunda Guerra, que restringía las actividades de la Dirección de Parques y la escasez de nafta y caucho limitaba las posibilidades del turismo en automóvil. Tal vez, nuevamente la explicación se encuentre en la simultaneidad de esta situación con la crisis política del gobierno conservador y el modo en que el gobierno 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).

Como sucedió antes con la ley de vialidad, los proyectos de ley de turismo se originaron en los intereses sociales y económicos, entre ellos el ACA y el TCA, que los construyeron como problemas, configurando diagnósticos y repertorios de posibles soluciones, los agitaron frente a la opinión pública y presionaron para lograr la intervención estatal. Las soluciones propuestas, planteadas por las mismas asociaciones que habían liderado la campaña por la ley de vialidad, se inspiraban tanto en la experiencia extranjera como en la de la División de Vialidad e imaginaban entonces una Dirección de Turismo autárquica y con capacidad financiera para emprender obras públicas. Esto planteaba algunas dificultades, que los propios interesados percibieron; en primer término, la cuestión de los recursos. En el caso del fondo vial, había acuerdo en que buena parte del costo de los nuevos caminos debían asumirlo sus beneficiarios (los automovilistas), pero no había un similar criterio unificado sobre qué beneficiarios del turismo deberían contribuir, entrando varias de las alternativas en conflicto con Vialidad y con el comercio automotriz.

La Dirección de Turismo tuvo una vida muy breve y unos recursos económicos muy escasos pero sentó un precedente importante que los gobiernos posteriores continuaron. El turismo se constituiría en los años posteriores definitivamente en una política de Estado, bajo el signo de la democratización y con poca participación de los clubes que analizamos y en general de los intereses particulares que habían tenido tanta gravitación en los años treinta.

Conclusiones

1. El ACA y el TCA, perfiles y estrategias de acción pública

Como vimos en la primera parte, el ACA y el TCA fueron fundados como clubes complementarios, destinado a la sociabilidad de los amantes de los automóviles residentes en la ciudad de Buenos Aires uno y a la acción pública el otro. El TCA evolucionó dentro de ese perfil, creciendo en número de socios y en delegaciones y precisando sus estrategias de intervención pública a partir del ascenso del radicalismo. Alejado del acceso directo a las decisiones en materia de política vial (y por lo tanto de la posibilidad de encarar acciones concretas en beneficio de la vialidad), en los años veinte, el TCA centró la mayor parte de su actividad en torno a una acción pública en favor de la sanción de una ley de vialidad y de la construcción de una red nacional de caminos. Su estrategia principal apuntó a reunir a todos los interesados bajo la dirección del propio club, para consensuar el diagnóstico y el repertorio de soluciones posibles y presionar al Estado para que los adoptase, como vimos con los congresos, exposiciones y federaciones organizados por la institución.

La segunda entidad estudiada, el ACA, en cambio, sufrió una profunda modificación en su perfil institucional, en parte ligado a la renovación de su dirigencia, que en los años veinte se pobló de personas vinculadas a los negocios en torno al automóvil. En primer lugar, como vimos, el club abrazó la militancia pública a favor de la vialidad, dentro de las coordenadas en las que el TCA había definido el “problema vial”, pero con un matiz peculiar: el “patriotismo práctico”, esto es, la cooperación concreta con el Estado en materia vial. En segundo lugar, el ACA, desplegó una serie de estrategias que condujeron a una asombrosa ampliación de la masa de socios y de la escala geográfica del club; entre ellas, la ampliación continua de los servicios prestados

a los socios. Estas estrategias del club se apoyaron en la identificación unívoca de la institución con el automóvil, que le permitió constituirse, con bastante éxito, como la asociación representante de los automovilistas, proceso en el que colaboró su creciente dominio del deporte automovilístico, sumamente popular a partir de esos años. El ACA adquirió entonces un perfil novedoso, completamente alejado del modelo de club social y deportivo finisecular a la inglesa y vinculado a la cultura de masas: a la emergencia de un mercado de entretenimiento de masas y a la difusión hacia los sectores medios del consumo de automóviles.

Los perfiles diferentes del ACA y del TCA, se tradujeron, como vimos, en acciones divergentes, en modos distintos de conseguir y de administrar recursos, de atraer nuevos socios y de construir la legitimidad y el prestigio de las entidades. Se tradujeron también en suertes muy diferentes durante la década siguiente, cuando el Estado avanzó en la intervención en la economía y en la sociedad y construyó nuevas formas de incorporación de los intereses particulares al proceso de formación de las políticas públicas.

De los dos clubes que hemos estudiado, el ACA fue el que logró en los años treinta, la mayor articulación con el Estado: estaba presente en los directorios de la Dirección Nacional de Vialidad, de YPF y de Parques Nacionales y participó de los organismos estatales de turismo creados entre 1938 y 1942. Por otro lado, como vimos, la influencia pública del TCA fue eclipsándose a lo largo de la década, aunque conservó, hasta 1943 algún peso en materia de turismo.

Consideramos que el punto de inflexión definitivo en la trayectoria de estos clubes lo constituyó el convenio entre el ACA e YPF; a partir de ese momento tanto la influencia pública como la capacidad financiera del ACA pusieron al club en una escala

diferente, imposible de alcanzar para el TCA¹. Para principios de los años cuarenta el ACA se había transformado a la vez en una gran empresa prestadora de servicios y en una entidad en algunos aspectos casi estatal, en cuyas manos el Estado delegaba funciones públicas, como muestra el caso del racionamiento del caucho en 1942. El TCA procuró tardíamente y, con poco éxito, imitar algunas de las estrategias que habían hecho tan popular al ACA, finalmente encontraría en la prestación de seguros para automovilistas su nuevo perfil.

2. La trama compleja de las relaciones entre asociaciones, partidos y Estado

El análisis de la trayectoria del ACA y del TCA en la entreguerra revela una sociedad civil articulada en un tejido crecientemente denso de asociaciones de distinto tipo, desde las corporaciones económicas en un sentido estricto (como la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos o La Liga de Propietarios de Automóviles Particulares), hasta las asociaciones voluntarias identificadas con la acción civil a favor de una causa considerada de "bien común" (como el TCA), o la identificación con intereses sectoriales no estrictamente corporativos (como es el caso del ACA y su pretensión de representar a los automovilistas).

Las asociaciones articulaban alianzas entre sí, más o menos transitorias, en función de intereses comunes. Así, hemos visto como el ACA y los importadores tuvieron una sólida y mutuamente beneficiosa alianza durante toda la década del veinte. Sin que eso transformara al ACA en una "corporación" o una mera extensión de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, el ejemplo muestra cómo las

¹ Los vínculos del ACA con YPF, que han sobrevivido a la privatización de la empresa, son un gran tema de investigación en sí mismo. Requieren una investigación más profunda y más extensa en el tiempo (que llegue por lo menos a los años sesenta), cuyo alcance excedía los objetivos y el foco de esta tesis. Requieren también de la localización de buena parte de los archivos de la empresa.

asociaciones civiles podían funcionar, en parte, para generalizar intereses sectoriales, esquivar la acusación de intereses egoístas y probar que se hablaba en nombre de un amplio consenso (al ampliar la representatividad de sus demandas). Lo mismo procuraba a fines de la década de 1930 el "Instituto del Camino" del ACA, en una época en la que el ACA, por su participación en el Estado y por el desarrollo de su red de estaciones de servicio y campings, era visto por muchos como organismo con un marcado interés económico y por lo tanto egoísta. Los Congresos de Vialidad y otras creaciones del TCA, como la Federación Sudamericana de Turismo o la Junta de Orientación, Fomento y Organización del Turismo Argentino, también apuntaban a ampliar la representatividad, procurando articular a otras organizaciones de intereses particulares en una alianza duradera.

En esta red de asociaciones, los actores individuales podían (y solían) pertenecer a más de una asociación a la vez y, en algún caso, también eran miembros activos de partidos políticos, lo que les permitía elaborar estrategias más eficientes para promover sus intereses personales y los intereses colectivos frente al Estado y a la opinión pública (y a la vez fortalecía a las asociaciones). La acción pública y la sociabilidad desplegada desde las organizaciones civiles, desempeñaban un papel no menor - como han mostrado los trabajos sobre el Jockey Club o el Círculo de Armas- en la construcción de las carreras políticas y en la promoción de los negocios. De ahí el tiempo que personajes como Ruiz Moreno, Escobar, Borda, Pueyrredón, Chanourdie, Edo o Anesi, dedicaban a la actividad asociativa (a juzgar por las iniciativas concretas de las que participaron).

Como muestra el ejemplo del TCA en sus primeros años, los vínculos personales y políticos resultaron fundamentales en el período previo a 1916, donde las iniciativas viales del club se canalizaban de manera directa, a través de una mezcla de relaciones familiares, amistades y vínculos políticos. La democratización y el ascenso de los

radicales al poder, alteró la forma que ciertos sectores de la elite tenían de relacionarse con el Estado. La pérdida de capacidad de influir directamente sobre las decisiones en materia de política estatal –ha sostenido Marchese- hizo que estos sectores recurrieran a las asociaciones como forma de continuar influyendo sobre la formación de las políticas². Las asociaciones resultaban un recurso posible, además, -como han destacado desde posiciones muy diferentes Ansaldi, Marchese y Halperín Donghi- por las falencias o insuficiencias del sistema de representación partidario en el nuevo contexto de la democratización³. La ausencia de un partido conservador electoralmente poderoso (destacada por Ansaldi y por Marchese), o la incapacidad del sistema de partidos de representar la multiplicidad de intereses de una sociedad y economía complejizadas (Halperín Donghi), habrían fortalecido el recurso a las asociaciones como forma de presión sobre el Estado (llevando a la potenciación y modificación de las asociaciones existentes –como en el caso de los clubes que analizamos- o a la creación de organizaciones de nuevo tipo –La Liga Patriótica por ejemplo).

Consideramos, atendiendo a lo analizado en el transcurso de este trabajo y en una línea parecida a la que sugiere Persello, que más que un reemplazo de un tipo de representación por otra (algo que aparece sugerido en la argumentación de Ansaldi sobre el gobierno radical), o la coexistencia de dos circuitos estancos (como parece desprenderse de lo planteado por Marchese), el fortalecimiento de las asociaciones también implicó una cierta articulación de estas con los partidos y el Congreso

² Véase Marchese, Silvia, “Estrategias de las organizaciones empresariales para su participación en política”, en Falcón, Ricardo (dir.) *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Nueva Historia Argentina, tomo 6, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000.

³ Véase ibíd.; Ansaldi, Waldo, “La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático”, en Falcón, Ricardo (dir.) *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Nueva Historia Argentina, tomo 6, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000; Halperín Donghi, Tulio, *Vida y muerte de la república verdadera (1910-1930)*, Vol. IV de la Biblioteca del Pensamiento Argentino, Ariel Historia, Buenos Aires, 2001.

Nacional⁴. Así varios de los miembros más influyentes del TCA en los años veinte, como los diputados Herminio J. Quirós y Julio C. Borda, eran políticos radicales; su actividad pública canalizada a través de las asociaciones les otorgaba legitimidad y redes de contactos complementarios de los derivados de las otras facetas de su vida pública. A la vez, estos políticos llevaban las inquietudes planteadas en el club a los partidos y a otras esferas estatales y promovían ciertos intereses de los clubes, como muestra por ejemplo, la presentación del proyecto de creación de una Dirección de Turismo presentado por Borda en el Congreso en 1930.

En los años treinta, la inclusión directa de los intereses particulares en los nuevos organismos estatales no eliminó estas articulaciones: así, en 1932 el ACA tuvo presencia en el debate de la ley de vialidad en buena parte gracias al diputado Pueyrredón y también gracias a su intervención obtuvo en 1936 la autorización para emitir los carnets internacionales de conducir y otras documentaciones para la circulación de los automovilistas argentinos en Europa. Tanto la capacidad de incidir sobre el Estado de manera directa, como la de procurar el favor de ciertos intereses particulares a través de los partidos y de la vía parlamentaria, se beneficiaba de la presencia de individuos que- como plantea Halperín Donghi- conjugaban la militancia en la asociación civil con la función pública⁵. En ocasiones tanto el ACA como el TCA se vieron favorecidos con la promoción de alguno de sus dirigentes a posiciones

⁴ Como vimos, Persello ha mostrado como la legislación sobre las juntas fue impulsada en el congreso por legisladores que a la vez eran miembros de los gremios involucrados. Véase Persello, Ana Virginia "Representación política y burocracia: las juntas reguladoras de la producción, 1930-1943", *Boletín del Instituto Ravignani*, en prensa. Otros trabajos recientes, como el de Luciano De Privitellio sobre la campaña electoral de Justo, el de Omar Acha sobre las respuestas a la consulta "al pueblo" previa a la elaboración del Segundo Plan Quinquenal o el de Steven Levitski sobre las unidades básicas peronistas, desdibujan la línea entre sociedad y política, y hacen hincapié en los múltiples vasos comunicantes entre asociaciones civiles y partidos políticos. Véase Acha, Omar, "Sociedad civil y sociedad política durante el primer peronismo", *Desarrollo Económico*, Buenos Aires, vol. 44, N° 144, julio- septiembre, 2004; De Privitellio, Luciano, "Sociedad urbana y actores políticos en Buenos Aires: el partido "independiente" en 1931", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, tercera serie, núm. 9, FFyL, UBA, Buenos Aires, 1er semestre de 1994; Levitski, Steven "Una 'Des-Organización Organizada': organización informal y persistencia de estructuras partidarias locales en el peronismo argentino", en *Revista de Ciencias Sociales*, N° 121, UNQ Ediciones, Quilmes, Octubre de 2001.

⁵ Véase Halperín Donghi, *Vida y muerte...*, op.cit., p.166.

importantes dentro de la burocracia estatal. Algunos de estos dirigentes, como Morixe, Ruiz Moreno, Escobar o Baldrich, tenían méritos propios más importantes que su militancia en los clubes⁶. En otros casos, como en los de Edo, Anesi o Idoate, la carrera como dirigentes de la asociación parece haber sido uno de los atributos fundamentales sobre los que se basó su elección para el desempeño de funciones públicas⁷. El vínculo de los clubes con el Estado no era simple ni directo y las relaciones personales y contactos de los dirigentes de las asociaciones tenían un peso tan importante como los vínculos políticos.

3. Los años treinta ¿Los intereses particulares colonizaron al Estado o el Estado recuperó la iniciativa?

La presencia de los intereses particulares en el Estado puede ser pensada, como han sugerido Ansaldi y Sidicaro para los años treinta, como una “colonización” del Estado por parte de los intereses corporativos⁸. A lo largo de esta tesis hemos matizar esta afirmación.

Durante la década del treinta, en consonancia y en simultáneo con un proceso de expansión de la intervención estatal en la economía y la sociedad, emergió un nuevo tipo de organismos estatales mixtos, que dieron voz y voto a los intereses particulares en la formación de las políticas públicas. En algunos casos, como en la Dirección Nacional de Vialidad, el Consejo Provincial de Vialidad (Buenos Aires), o la Dirección Nacional de Turismo, la representación de los intereses particulares fue explícita y formal. En

⁶ Recordemos que Baldrich, que fue director en Parques Nacionales entre 1935 y 1940 había tenido actuación en YPF junto a Mosconi y tenía un profundo conocimiento de la Patagonia, y que Ruiz Moreno y Escobar hicieron carrera como diplomáticos. Véase capítulos 2 y 6.

⁷ Como vimos, Edo fue elegido director de Parques Nacionales en 1943; Idoate, director de turismo en 1938 y Anesi, delegado oficial argentino a una serie de Congresos Panamericanos (y director de turismo tras durante el gobierno peronista). Véase capítulos 1, 5 y 6.

⁸ Véase Ansaldi, Waldo, “La trunca transición del régimen oligárquico...”, op.cit.; Sidicaro, Ricardo, *Los tres Peronismos*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2002, capítulo 1.

otros casos, los funcionarios elegidos eran miembros destacados de alguna de las organizaciones de intereses, pero no había una representación formal de ellas: esto fue así en la Dirección de Parques Nacionales y en YPF, donde los clubes de automovilismo y turismo estuvieron representados.

En primer lugar consideramos –junto con Ballent- que, al menos en lo que hace a la vialidad, al turismo y, hasta cierto punto, a la política petrolera, no nos encontramos en los años treinta frente a una “colonización” del Estado por parte de los intereses particulares, sino a “una concepción de acción estatal de nuevo tipo”, en consonancia con las experiencias internacionales, en la que el Estado incluía a los intereses pero de modo subordinado, reservándose el rol directriz⁹. Esto no implica negar la existencia de avances significativos de los intereses particulares por sobre la potestad estatal en otras áreas del Estado, pero nos previene contra una caracterización monolítica y sin matices al respecto.

En segundo lugar, coincidiendo con Halperín Donghi, consideramos que en materia de turismo y de vialidad, esta acción estatal de los años treinta se fundó en un diagnóstico de los problemas y en un repertorio de soluciones, que en lo esencial había sido configurado en los años veinte por los intereses particulares y entre ellos, de modo protagónico por los clubes que analizamos.

La inclusión de los intereses particulares en el Estado en los años treinta apuntó, en primer lugar, a generar políticas previamente consensuadas con los representantes de aquellos que se verían más afectados por ellas (y por lo tanto, apoyos para esas políticas una vez implementadas). En segundo lugar, le dio al Estado la posibilidad de capitalizar,

⁹ Véase Ballent, Anahí “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, 1er semestre 2005, p. 115. García Heras también ha señalado esta relativa independencia de la política nacional en materia de transportes, al referirse al trato a los ferrocarriles británicos, menos privilegiado de lo que en general se ha supuesto. Véase García Heras, Raúl, “Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del treinta”, en Rapoport, Mario (comp.), *Economía e historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, Tesis-Norma, Buenos Aires, 1990.

en algunos temas, los conocimientos y la experiencia directa de los interesados. Finalmente, también permitió al Estado beneficiarse de los recursos, estructura y popularidad de las asociaciones¹⁰.

Este tipo de desarrollo institucional y esta forma de construir las políticas públicas resultaba además un elemento de legitimación de esas políticas, en el contexto de gobiernos públicamente sospechados de fraude electoral. No sólo porque –como plantean Ballent y Gorelik- las obras públicas tenían una función legitimadora para los gobiernos conservadores, al construir una imagen de gobierno ejecutivo, eficaz, políticamente neutro (dominado por los técnicos), que se superponía a la del gobierno corrupto y basado en el fraude electoral y la intimidación política¹¹. También porque se había constituido un consenso amplio en los años veinte, que oponía la acción de los intereses organizados a la política (en tanto que política partidaria): así, la presencia de los interesados directos en la formación de las políticas fue percibida como remedio frente al electoralismo y la ineficiencia del gobierno¹². Al contrario de lo que podría pensarse hoy en día, la presencia de los intereses particulares era vista además como prueba de que los recursos no se desviarán de sus fines previstos.

Finalmente, la inclusión de los intereses particulares también implicaba una legitimación para el gobierno porque suponía el reconocimiento oficial y la adhesión a toda la actividad que las asociaciones particulares habían venido desarrollando de forma

¹⁰ Así, por ejemplo, la Dirección Nacional de Vialidad contó con el apoyo concreto del ACA para señalizar y volver viable el viaje en automóvil a Mar del Plata mientras la ruta 2 estuvo en construcción y también para asistir a Iribarne en su viaje oficial a Perú y Bolivia en 1940.

¹¹ Véase Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián. "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, 2002. Una cuestión que también ha sido analizada en el marco del debate sobre los orígenes del peronismo. Véase por ejemplo, Murmis, Miguel y Portantiero, Juan Carlos, "El movimiento obrero en los orígenes del peronismo", en Murmis, Miguel y Portantiero, Juan Carlos, *Estudios sobre los orígenes del Peronismo, siglo XXI*, Buenos Aires, 1972; Torre, Juan Carlos, *La trayectoria de la vieja guardia sindical antes del Peronismo*, Buenos Aires, Abril. 1983.

¹² Esta oposición era simétrica de la que oponía política y técnica. Véase al respecto, por ejemplo, Persello, "Representación política y burocracia...", op.cit.; Ballent, Anahí, "Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943", *Manguinhos. História Ciências Saúde*, vol 15, N° 3, Río de Janeiro, julio-septiembre de 2008.

fragmentaria, cooperando con o reemplazando al Estado, una actividad que, en el caso de los clubes (sobre todo del ACA) era muy visible y prestigiosa. El Estado, que para los años treinta pareció haber ya adquirido la suficiente capacidad burocrático-técnica, podía entonces dirigir y también apoyar económicamente estas acciones particulares, sumando a su propia capacidad ejecutiva el prestigio y los recursos de esas entidades.

Sin embargo, como muestran las acusaciones al ACA a propósito del plan ACA-YPF, esto podía resultar a veces un arma de doble filo: el apoyo oficial a iniciativas de las instituciones particulares podía dar lugar a acusaciones de corrupción y negocios turbios (en algunos casos motorizadas por los intereses particulares dejados de lado), poniendo en cuestión la pretensión del Estado de representar el interés general (y de neutralidad técnica) en estos organismos públicos mixtos.

3.1. La articulación entre el Estado y los intereses particulares a nivel provincial.

El caso de Buenos Aires

Si bien a nivel de la Nación los organismos mixtos funcionaban como espacios privilegiados de mediación entre el Estado y los intereses particulares y a la vez de formación y legitimación de las políticas estatales, esto mismo no puede predicarse de la provincia de Buenos Aires sin introducir matices importantes. A los fines de esta tesis hemos analizado algunos aspectos de la política vial de la Provincia en los años treinta, nuevamente desde la perspectiva de la articulación de los clubes que constituyen nuestro caso de estudio con el Estado. El resultado de ese análisis nos ha conducido a sostener que si bien existió una inclusión formal de los clubes en el organismo de vialidad de la Provincia, la influencia mayor de los clubes –centralmente del ACA- sobre la política

vial, provino de su articulación informal con las redes políticas provinciales, de jefes y caudillos partidarios, a nivel local.

El conflicto alrededor de la construcción de la ruta 2, que analizamos en el capítulo 5, revela la escasa autonomía y capacidad de formación de las políticas públicas que tenían los organismos provinciales de vialidad, en contraposición con lo que sucedía en la Dirección Nacional de Vialidad (es decir, reflejan el peso de la política en el espacio provincial —de las redes, las alianzas, los conflictos entre legisladores, ministros, intendentes y caudillos). La construcción del Camino de la Costa, como hemos señalado en el capítulo 6, da cuenta en cambio de una influencia importante pero informal, del ACA, basada en la trama de terratenientes y caudillos locales vinculados a la dirigencia del club (a través de figuras como Muñiz Barreto, Rafael Cobo y Alejandro Leloir, por ejemplo). Si bien esta influencia informal existía también a nivel nacional, su capacidad de dar forma a la política vial se encontraba mucho más mediatizada por la relativa autonomía de la burocracia técnica nacional.

3.2. El gobierno de Castillo y la hipertrofia de las “comisiones asesoras”

Finalmente, creemos ahora necesario, a la luz de lo que revela el análisis de algunos aspectos del gobierno de Castillo, introducir un último matiz en nuestra caracterización de los vínculos entre intereses particulares y Estado durante los gobiernos conservadores.

Uno de los aspectos de la política turística del gobierno de Castillo, en parte impulsado por la presión de los convenios firmados con la Unión Panamericana, fue, como vimos, la creación de un organismo estatal destinado al fomento y la coordinación del turismo. Las iniciativas de Castillo al respecto marcaron, como hemos analizado en el capítulo 6, un cambio en el tipo de inclusión de los intereses particulares respecto del

gobierno de Justo, al enfatizar la constitución de amplísimas comisiones consultivas, en algunos casos con una veintena de miembros. Este desarrollo hipertrofiado de las comisiones asesoras, cuyo resultado final fue la inacción estatal, se ve aún más claramente en la política de Castillo frente al desabastecimiento de combustibles ocasionado por la guerra. Para paliar los efectos de la crisis energética, Castillo, como señaláramos en el capítulo 5, recurrió a la puesta en marcha de una serie de comisiones asesoras amplias e ineficaces y que funcionaron por fuera de YPF, el organismo burocrático con incumbencia en esos asuntos.

El crecimiento desenfrenado de las comisiones contrasta vivamente con los directorios mixtos de los tiempos de Justo, en los que los intereses particulares eran una voz minoritaria aportando miradas parciales a la construcción de una política que se proclamaba inspirada en el bien general y en la razón técnica. Al trasladar el eje de la decisión al coro polifónico de todos los afectados por un asunto, el Estado pareció perder su rol directriz, su capacidad política de generar políticas en nombre del "interés general", aunque sus burocracias continuaban estando en condiciones técnicas de hacerlo. Más que interpretar la inclusión de la multitud de voces como un momento de preeminencia de los intereses particulares en el Estado, la pérdida de iniciativa por parte del Estado parece constituir el resultado de la aguda debilidad del gobierno de Castillo, asediado por la crisis económica y la descomposición política¹³.

¹³ Acerca de ese estado de cosas probablemente ironizara Perón cuando se refería a que la mejor forma de no ocuparse de un asunto era crear una comisión para que lidiara con él. El peronismo encontraría una solución diferente a la de los organismos mixtos, para recuperar la capacidad del Estado de intervenir en la economía y la política. Por otro lado, recordemos que, en otras áreas de la actividad gubernamental, más que avance de los intereses sobre el Estado durante la gestión de Castillo se produjo un alejamiento de estos y un agudo conflicto con el gobierno. Sidicaro ha analizado en esos términos el conflicto con el gobierno en torno a la propuesta de nuevos impuestos en 1942, e incluso el marco del fracaso del Plan Pinedo en 1940. Véase Sidicaro, *Los tres peronismos*, op.cit., pp. 39-54.

4. Cuestiones abiertas

Esta tesis se propuso realizar un trabajo con un foco muy preciso, constituido por los dos clubes de automovilistas más importantes de Argentina. A través de su estudio hemos procurado analizar sobre todo las formas de mediación entre el Estado y los intereses particulares. Nos hemos valido para ello de un corpus de fuentes muy rico, aunque también plagado de lagunas. Del trabajo con estos materiales y desde estas perspectivas emergen una serie de problemas que la tesis plantea pero no resuelve. Quisiéramos ahora, a modo de cierre, presentarlos brevemente.

En primer lugar, el problema de la cultura de masas. Las experiencias de los clubes en la entreguerra, el desarrollo del automovilismo, las prácticas turísticas y la emergencia de nuevos lugares turísticos, todo ello forma parte de la emergente cultura de masas. Es imposible comprender la popularidad del automovilismo o de las nuevas prácticas turísticas y el amplio consenso en la opinión pública en torno al problema caminero y la concepción del automóvil como clave del progreso, por fuera de los medios masivos de comunicación que los difundieron (las radios, periódicos y revistas, sobre todo, pero también el cine). Es difícil también pensarlas por fuera de las transformaciones culturales (en los valores, en los hábitos de consumo y sociabilidad, en las ideas sobre la salud, el aire libre, etc.) que se sucedieron al final de la posguerra. Los propios clubes que hemos analizado —en especial el ACA— fueron fenómenos de esta cultura, democráticos y abiertos en su forma de reclutamiento (aunque no en sus dirigencias), reflejando la novedosa apreciación por el aire libre y la fascinación por los medios modernos de transporte, apelando con familiaridad a la radio, a las revistas y a los espectáculos de masas.

Esta inscripción de los fenómenos que hemos analizado en el proceso de emergencia de una cultura de masas, permite entender la dimensión del arrollador

triunfo de la cultura del automóvil o de la “automovilidad” en la Argentina. Los nuevos valores y representaciones, las nuevas prácticas, no afectaban solamente a quienes tenían automóviles o podían partir de vacaciones; a través de la radio, las revistas, el cine, se volvieron parte de la vida cotidiana y los deseos de buena parte de la sociedad¹⁴.

En segundo lugar, la tesis se conecta con una serie de problemas vinculados a la cuestión de la territorialidad. Las ideas, prácticas y políticas que hemos analizado tuvieron un fuerte impacto territorial, simbólico y material.

La difusión de los automóviles, la construcción de los caminos y de la red nacional de estaciones de servicio ACA-YPF, dieron lugar a una territorialidad diferente de la que había sido estructurada por el ferrocarril, una que incluso entraba en tensión con los territorios de decisión basados en la división política del país, como ilustran los problemas de jurisdicciones en materia de patentes y permisos de conducir o los problemas para establecer un sistema único de señales en las carreteras.

Las nuevas prácticas turísticas y las políticas turísticas como las de Parques Nacionales —o las de construcción de hoteles económicos durante el gobierno de Castillo, por ejemplo— produjeron nuevos lugares turísticos. La propaganda turística, las postales, las radioconferencias, las exposiciones, insertaron a esos lugares y a los sitios más tradicionales en el marco de dos dispositivos de representación, el mapa y el calendario turístico, construyendo nuevas imágenes del territorio nacional y de sus potencialidades económicas.

Por otro lado, como ya vimos, también las carreras en carretera construían territorialidades, a través de la construcción de representaciones sobre el territorio durante la transmisión de las carreras o por los relatos de estas en radios y revistas, pero a través también del armado de un mapa jerárquico de localidades vinculadas al deporte:

¹⁴ Véase por ejemplo 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.

sedes de carreras famosas como Rafaela o cunas de pilotos célebres como Balcarce, Olavarría o Arrecifes. El mapa del automovilismo, era también un calendario cíclico de competencias, a través de los cuales se desplazaban los pilotos y en muchos casos el público aficionado.

Un último elemento en relación con la cuestión territorial: la difusión del panamericanismo y del proyecto de construcción de la carretera panamericana, proyectos en que los dos clubes estuvieron activamente involucrados, pusieron en juego otra escala territorial, sudamericana y panamericana a la vez. Una territorialidad cuya construcción simbólica se apoyó en parte en las carreras internacionales del ACA y en la promoción de la simbología panamericana desde ambas instituciones (en las revistas de ambos clubes, en las exposiciones del TCA, en el propio edificio central del ACA).

Para terminar, algunas cuestiones que se desprenden del recorte cronológico que hemos propuesto. Al haber decidido concluir nuestro análisis en 1943, hemos afirmado un contraste fundamental con el período peronista. Ciertamente la cultura del automóvil no hizo sino consolidarse en los años posteriores, con el pleno apoyo del peronismo; sin embargo, consideramos que los fenómenos que fueron el centro de nuestra reflexión, las mediaciones entre Estado e intereses particulares, sufrieron un cambio radical tras el golpe, con la pérdida de autonomía de organismos mixtos como la Dirección Nacional de Vialidad y Parques Nacionales y el avance del Estado sobre funciones antes desempeñadas por la sociedad civil. Si bien esto excede el marco temporal de nuestra tesis, consideramos que ella dispara preguntas acerca de las formas en que el ascenso del peronismo impactó sobre esa densa trama asociativa de la entreguerra y también acerca de los procesos de mediación y de construcción de políticas y de burocracias estatales en el Estado peronista. Y en definitiva nos lleva una vez más a reflexionar

sobre las continuidades y rupturas de la historia de la Argentina de mediados del siglo

XX.

Bibliografía y Fuentes

1) Lista de fuentes

1.1 Inéditas

- Archivo General de la Nación
- Fondo Ezequiel Bustillo
- Fondo Isidoro Ruiz Moreno
- Fondo Clemente Onelli
- Fondo Julio A. Roca (h)
- Archivo Justo

1.2 Impresas

1.2.a. Prensa y publicaciones periódicas.

- Revista del Automóvil Club Argentino (luego, Automovilismo)
- Revista del Touring Club Argentino (luego, Turismo)
- Diario La Nación.
- Diario La Prensa.
- Diario El Día (La Plata)
- Revista El Gráfico
- Revista Caras y Caretas.
- Revista El Hogar
- Revista La Ingeniería
- Revista Transportes y Comunicaciones
- Revista Ingeniería internacional

1.2.b. Guías, folletos y libros

- Anesi, Carlos P., *La carretera Panamericana. Su inauguración en el 9º cincuentenario del descubrimiento de América. El Gran Premio de las Américas*, Buenos Aires, 1938.
- Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos, División de Vialidad, *Contribución a la sanción de la Ley Federal de Carreteras. Beneficios económicos y sociales de las buenas carreteras*, Imprenta Baiocco, Buenos Aires, 1929.
- Bustillo, Ezequiel, "Parques nacionales", conferencia pronunciada el 25 de abril de 1946 durante la presentación del libro *Los Parques Nacionales argentinos*, en el Salón Kraft, Buenos Aires, Guillermo Kraft Ltda., 1946.
- Comisión de Estética Edilicia, *Programa Orgánico para la Urbanización del Municipio*, Intendencia Municipal, Buenos Aires, 1925
- Durand, Jorge A., *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, 1938.
- *Guía de Viaje, Zona Centro*, Automóvil Club Argentino, Buenos Aires, 1943.
- Guía del Touring Club Argentino, 1911-1912.
- Klinger, Jorge, "Vialidad Argentina. El momento actual", conferencia pronunciada 1 de julio de 1949 en la Universidad Nacional de Tucumán, en Universidad Nacional de Tucumán, Instituto de Vías de Comunicación, *serie A, Publicación N° 7*, Tucumán, 1950.
- *Memorias del I Congreso Nacional de Vialidad*, Touring Club Argentino, 1922.

- *Memorias del II Congreso Nacional de Vialidad*, Touring Club Argentino, 1929.
- *Quién es quién en la Argentina: Biografías contemporáneas*, Guillermo Kraft Ltda., Buenos Aires, 1955.

1.2.c. Fuentes oficiales

- Boletín de Yacimientos Petrolíferos Fiscales
- Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad
- Memorias de la Dirección de Parques Nacionales
- Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires
- Boletín Oficial de la República Argentina
- Diario de sesiones de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.
- Diario de sesiones de la Honorable Cámara del Senado de la Nación.
- Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires
- Villafañe, Benjamín, "Las relaciones entre YPF y el Automóvil Club Argentino. Un convenio al servicio del país. En plena lucha por la emancipación nacional", discurso pronunciado por el director de YPF Benjamín Villafañe en el acto inaugural de la Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Santiago del Estero, 5 de noviembre de 1942, *Boletín de informaciones petroleras*, Buenos Aires, 1942.
- Barbe, Pedro, "El pasado, el presente y el futuro del sistema panamericano de carreteras, conferencia pronunciada el 17 de noviembre de 1939 en el Centro Naval, en Ministerio de Obras Públicas, *Publicaciones Técnicas*, volumen 30, Buenos Aires, diciembre de 1939.
- Unión Panamericana, Informe sobre los trabajos de la Unión Panamericana, 1928-1933, Washington, 1933.

- Unión Panamericana, acta final de la IV Conferencia Comercial Panamericana, octubre de 1931.

2) Bibliografía

- Acha, Omar, “Sociedad civil y sociedad política durante el primer peronismo”, *Desarrollo Económico*, Buenos Aires, vol. 44, N° 144, julio- septiembre, 2004.
- Agulhon, Maurice, “La sociabilidad como categoría histórica”, en AAVV, *Formas de sociabilidad en Chile 1840-1940*, Santiago de Chile, Fundación Mario Góngora, 1992.
- Aitchison, Cara, MacLeod, Nicola y Shaw, Sephen J., *Leisure and Tourism Landscapes. Social and Cultural Geographies*, Routledge, Londres y Nueva York, 2002.
- Aliata, Fernando y Silvestri, Graciela, *El Paisaje en el arte y las ciencias humanas*, CEAL, Buenos Aires, 1994.
- Andermann, Jens, *Mapas de poder. Una arqueología literaria del espacio argentino*, Beatriz Viterbo Editora, Buenos Aires, 2000.
- Ansaldi, Waldo, “La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático”, en Falcón, Ricardo (dir.) *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Nueva Historia Argentina, tomo 6, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000.
- Arato, Andrew y Cohen, Jean, *Civil Society and Political Theory*, MIT Press, Massachusetts y Londres, 1994.

- Archetti, Eduardo, *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*, Fondo de Cultura Económica, Colección Popular, Buenos Aires, 2001.
- Armus, Diego (1996), "La idea del verde en la ciudad moderna", en *Entrepasados*, año V, Nº 6, Buenos Aires
- Ballent, Anahí, "Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943", *Manguinhos. História Ciências Saúde*, vol. 15, Nº 3, Rio de Janeiro, julio-septiembre de 2008.
- Ballent, Anahí, "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, Nº. 27, Buenos Aires, 1er semestre 2005.
- -----, voz "Ministerio de Obras Públicas", en Francisco Liernur y Fernando Alliata (eds.), *Diccionario de Arquitectura en Argentina*, Clarín, Buenos Aires, 2004, tomo I-N.
- ----- "Estado e instituciones en la obra pública de los años treinta: La Dirección Nacional de Vialidad y el Automóvil Club Argentino, 1932-43", en *IX Encuentro de Cátedras de Ciencias Sociales y Humanísticas para las Ciencias Económicas*, Ediciones Suárez, Mar del Plata, 6 y 7 de junio de 2002.
- -----, "Mar del Plata, croquis en la arena", en Altamirano, Carlos, *La Argentina en el siglo XX*, Ariel-UNQui, Buenos Aires, 1999
- -----, "Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el estado, 1935-1945", trabajo inédito.

- Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián. "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, 2002.
- Baranowski, Shelley, *Strength Through Joy: Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich*, Nueva York y Cambridge, Cambridge University Press, 2007.
- Baranowsky, Shelley, "Strength Through Joy. Tourism and National Integration in the Third Reich", en Baranowsky, Shelley y Furlough, Ellen (eds.), *Being Elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America*, University of Michigan Press, Michigan, 2001.
- ----- *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires. 1930-1943*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2005
- Béjar, María Dolores, "El gobierno de Manuel Fresco, entre la justicia social y el fraude patriótico", en *Cuadernos del CISH* 2/3, 1997.
- Belej, Cecilia "Representaciones del territorio argentino y panamericano. Los murales del Automóvil Club Argentino" en *VI Jornadas Nacionales de Historia Moderna y Contemporánea*, Universidad Nacional de Luján, Luján 17, 18, 19 y 20 de septiembre de 2008.
- Bentancur, Arturo Ariel, "La organización de la actividad turística en Uruguay", *Pensando Turismo*, ISSN 1688-4280. <http://pensandoturismo.com/template.php?i=37>, noviembre de 2005. (consultado 4 de julio de 2008)
- Bergel, Martín y Palomino, Pablo, "La revista El Grafico en sus inicios: una pedagogía deportiva para la ciudad moderna.", en Revista digital *EF y Deportes*, <http://www.efdeportes.com/efd17/elgraf3.htm>. (Consultada el 30 de junio de 2008)

- Berman, Marshall , *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, siglo XXI, Madrid, 1998.
- Bertolucci, Mónica y Pastoriza, Elisa, voz "Club", Francisco Liernur y Fernando Alliaia (eds.), *Diccionario de Arquitectura ...*, op.cit., Tomo A-H.
- Bertoncello, Rodolfo, "Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de Argentina'", en Geraiges de Lemos, Amalia Inés, Arroyo , Mónica y Silveira, María Laura (comps.), *América Latina: cidade, campo e turismo*, CLACSO, San Pablo, diciembre de 2006.
- -----, "Configuración socio-espacial de los balnearios del Partido de la Costa (Provincia de Buenos Aires)", En *Territorio*, N° 5, Instituto de Geografía, FFyL, UBA, 1993., <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf> (consultado 10 de enero de 2009);
- Bisso, Andrés, "La recepción de la tradición liberal por parte del antifscismo argentino", Vol. 12, N° 2, Revista *Eial*, Universidad de Tel Aviv, julio-diciembre de 2001.
- Boggie, Alicia, Escudero, Eliana, Jaenisch, Eduardo y Lacoste, Pablo, "Redes humanas y organizacionales en los procesos de integración regional: los Grandes Premios Internacionales en el sur de América y el papel de los actores no estatales (1935-1965)", *Revista Universum*, N° 15, Universidad de Talca, Chile, 2000.
- Bontempo, María Paula, *Para Ti: El Cuerpo de la Mujer Moderna (1922-1928)*, Universidad de San Andrés, Tesis de Maestría en Investigación Histórica, Buenos Aires, 2006 (mimeo).

- Booth, Rodrigo, Cáceres Quiero, Gonzalo y Sabatini, Francisco, “La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio de ferrocarril (1870-1910)”, 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, 2002.
- Booth, Rodrigo, “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 Nuevos Mundos*, 2008. <http://nuevomundo.revues.org/index25052.html> (fecha de consulta 20-05-2008).
- -----, “Del camino plano a la avenida España. Ingeniería y automovilismo en la transformación del paisaje costero de Valparaíso (1912-1922)”, Avance de investigación, Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos (mimeo).
- Bott, E. *Familia y red social*, Madrid, Taurus, 1990
- Bourdieu, Pierre, *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*, Taurus, Madrid, 1988.
- -----, “Capital económico, capital cultural, capital social” en Kreckel ed., *Las desigualdades sociales*,: tomo especial II, Otto Schwartz, Goettingen, 1984.
- Bruno, Perla, “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, 2002.

- Cacopardo, Fernando, Pastoriza, Elisa y Sáez, Javier, "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, 2001.
- Campanella, Thomas J., "'The civilising road': American influence on the development of highways and motoring in China, 1900-1949", *Journal of Transport History*, vol. 26, N°1, marzo de 2005.
- Capanegra, Alejandro César, "El Comportamiento de las Organizaciones en los Procesos Sociales. Estudios de caso: El Touring Club Argentino, orientador intelectual del turismo como cuestión de Estado, 1907-1943", en *V Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo*, Centro de Investigaciones Turísticas, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, mayo 2002
- -----, "Turismo y Política en la Argentina (1880-1943), primera parte", *Revista de la Facultad de ciencias aplicadas al estudio sistemático del turismo y la población*, año 4, N°. 4, Universidad de Morón, Morón, diciembre de 1999.
- Castro, Hortensia, Lois, Carla y Zusman, Perla (coord.), *Viajes y geografías. Turismo, migraciones y exploraciones en la construcción de lugares*, Ed. Prometeo, Buenos Aires, 2008
- Cazes, Georges y Knafou, Rémy (1995), "Le tourisme", en Bailly, Antoine, Ferras, Robert y Pumain, Denise. *Encyclopédie de Géographie*, Economica, París.

- Cefaï, Daniel, "Action associative et citoyenneté ordinaire. La société civile comme matrice de la res publica", en J. Benedicto y M. L. Moran (eds.), *Aprendiendo a ser ciudadano. Experiencias sociales y construcción de la ciudadanía entre los jóvenes*, Madrid, Injuve, 2003.
- -----, "Les cadres de l'action collective : définitions et problèmes", en Cefaï, D. y Trom, D. (dir.), *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans des arènes publiques*, Paris, Éditions de l'Ehess, 2001.
- Chartier, Roger, *Espacio público, crítica y desacralización en el siglo XVIII*, Barcelona, Gedisa, 1995.
- -----, "El mundo como representación", en *El mundo como representación*, Gedisa, Barcelona, 1992.
- Cisedo Castillo, José Joaquín, *El Panamericanismo*, Roque Depalma editor, Buenos Aires, 1961.
- Clayden, Tim, Holden, Len y Thomas, David (eds), *The Motor Car and Popular Culture in the Twentieth Century*, Ashgate Publishing, Aldershot, 1998.
- Corbin, Alain (ed.), *L' Avenement Des Loisir, 1850-1960*, Aubier, París, 1995;
- -----, *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*, Mondadori, Barcelona, 1993.
- Cotta, Maurizio, "Parlamentos y Representación", en Pasquino, Gianfranco et. Al., *Manual de Ciencia Política*, Alianza Universidad, 1986.
- Crawshaw, Carol y Urry, John, "Tourism and the Photographic Eye", en Rojek, Chris y Urry, John (eds.) *Touring Cultures. Transformation of Travel and Theory*, Routledge, Londres y Nueva York, 1997.
- Crouch, David (ed.), *Leisure/Tourism Geographies: Practices and Geographic Knowledge*, Routledge, Londres, 1999.

- Da Cunha, Nelly, "Gestión municipal y tiempo libre en Montevideo (1900-1940)", en Pastoriza, Elisa (ed.), *Las puertas al mar...*, op.cit..
- Da Gama-Rosa Costa, Renato, "Os Automóveis Clubes e Os Congressos da Estrada", *actas del 53° Congreso Internacional de Americanistas*, México, 18 al 26 de julio de 2009 (en prensa).
- De Grazia, Victoria, *The culture of consent: The Mass Organization of Leisure in Fascist Italy*, Nueva York y Cambridge, Cambridge University Press, 1981
- Dell Oro Mainí, Magdalena, *Expansión urbana, obra pública y política en Buenos Aires (1932-1938). La polémica apertura de la Avenida 9 de Julio*, Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad Nacional de Luján, octubre de 2004 (mimeo).
- De Privitellio, Luciano, *Vecinos y ciudadanos. Política y sociedad en la Buenos Aires de entreguerras*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2003.
- -----, "La política bajo el signo de la crisis", en Cataruzza, Alejandro (dir.). *Nueva Historia Argentina, tomo VII, Los años treinta*, Sudamericana, Buenos Aires, 2002.
- -----, *Los nombres del poder. Agustín P. Justo*, FCE, Buenos Aires, 1997.
- -----, "Sociedad urbana y actores políticos en Buenos Aires: el partido 'independiente' en 1931", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, tercera serie, núm. 9, FFyL, UBA, Buenos Aires, 1er semestre de 1994
- Divall, Colin y Revill, George, "Cultures of transport", *Journal of Transport History*, vol. 26, N°1, marzo de 2005.

- Edsall, Thomas, *Elites, Oligarch, and Aristocrats: the Jockey Club of Buenos Aires and the Argentine Upper Class, 1920-1940*, Phd. Dissertation, 2000, (mimeo).
- Elias, Norbert y Dunning, Eric, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, Madrid, FCE, 1992.
- Elias, Norbert, *El proceso de civilización. Investigaciones sociogénéticas y psicogénéticas*, FCE, México, 1993.
- Embry, Jessie y Shook, Ron, "Car Racing and Mobility History. British Automobiles and the Bonneville Salt Flats.", *The Journal of Transport History*, vol. 28, Nº 1, marzo de 2007.
- Featherstone, Mike, Thrift, Nigel y Urry, John, *Automobilities*, SAGE, Londres, 2005.
- Freeman Smith, Robert, "América Latina, los Estados Unidos y las potencias europeas, 1830-1930, en Bethell, Leslie (dir.), *Historia de América Latina*, Cambridge University Press/Crítica, Barcelona, 1991, vol. 7: América Latina: economía y sociedad, 1570-1930
- Funnell, Charles, *By The Beautiful Sea. The Rise And High Times Of That Great American Resort, Atlantic City*, Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey, 1986.
- Furlough, Ellen, "Une leçon des choses: Tourism., Empire and the nation in Interwar France", en *French Historical Studies*, Society for French Historical Studies, Vol. 25, Nº 3, verano 2002.
- Gadano, Nicolás, *Historia del Petróleo en la Argentina. 1907-1955: Desde los inicios hasta la caída de Perón*, Edhasa, Buenos Aires, 2007.

- García Heras, Raúl, Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1981, Sudamericana, Buenos Aires 1994.
- -----, "Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del treinta", en Rapoport, Mario (comp.), *Economía e historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, Tesis-Norma, Buenos Aires, 1990.
- -----, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires, 1985.
- -----, "Los transportes porteños en vísperas de la revolución del 30", Revista *Todo es Historia*, N° 184. Buenos Aires, septiembre de 1982.
- Gatti, Gabriel y Martínez de Albeniz, Iñaki (coords.), *Las astucias de la identidad. Figuras, territorios y estrategias de lo social contemporáneo*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao, 1999.
- Gayol, Sandra, *Sociabilidad en Buenos Aires. Hombres, honor y cafés, 1862-1910*, Ediciones del Signo, Buenos Aires, 2000
- Girbal-Blacha, Noemí y Quatrocchi-Woisson, Diana (directoras) *Cuando opinar es actuar. Revistas argentinas del siglo XX*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1999.
- Giucci, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Universidad nacional de Quilmes Editorial y Prometeo 3010, Bernal, 2007.
- Gluckman, M., *Custom and conflict in Africa*, Oxford, Basil Blackwell, 1956.

- González Bernaldo de Quirós, Pilar, *Ciudad y política en los orígenes de la Nación Argentina. Las sociabilidades en Buenos Aires, 1829-1862*, FCE, Buenos Aires 2000.
- Habermas, Jürgen, *Historia y crítica de la opinión pública*, Gustavo Gili, Barcelona, 1981
- Halperín Donghi, Tulio, *La Argentina y la tormenta del mundo. Ideas e ideologías entre 1930 y 1945*, siglo XXI editores Argentina, Buenos Aires, 2003.
- -----, *Vida y muerte de la república verdadera (1910-1930)*, Vol. IV de la Biblioteca del Pensamiento Argentino, Ariel Historia, Buenos Aires, 2001.
- -----, *La larga agonía de la Argentina peronista*, Ariel, Buenos Aires, 1994.
- Harp, Stephen L., "The Michelin Red Guides: Social Differentiation in Early Twentieth Century French Tourism", en Rudy Koshar (ed.), *Histories of Leisure*, Berg, Nueva York-Oxford, 2002.
- Herf, Jeffrey, *El modernismo reaccionario. Tecnología, cultura y política en Weimar y el Tercer Reich*, Fondo de Cultura Económica, México, 1990
- Iñigo Carrera, Héctor, "Los años '20" *La historia popular*, N° 40, CEAL, Buenos Aires, 1971.
- Kasson, J., *Amusing The Million. Coney Island At The Turn Of The Century*, American Century Series, Hill & Wang, Nueva York, 1988.
- Lando, Fabio, "Dal Viaggio al turismo", *Sentieri Didattici del Veneto*, Módulo 4,
www.scuoleinrete.net/ScuoleInRete/fad/mediatecacorsiscuoleinrete.nsf/d6d599c

- Levitski, Steven “Una ‘Des-Organización Organizada’: organización informal y persistencia de estructuras partidarias locales en el peronismo argentino”, en *Revista de Ciencias Sociales*, N°. 121, UNQ Ediciones, Quilmes, Octubre de 2001.
- Lois, Carla, “Técnica, política y ‘deseo territorial’ en la cartografía oficial de la Argentina (1852-1941), *Scripta Nuova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006
- -----, “De desierto ignoto a territorio representado. Cartografía, Estado y Territorio en el Gran Chaco argentino (1866-1916), *Cuadernos de Territorio*, N° 10, FFyL-UBA, Buenos Aires, 2002.
- Lois, Carla y Troncoso, Claudia, “Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión de la Argentina (1950)”, *Revista Pasos*, vol. 2, N° 2, 2004
- Lolich, Liliana, “Bariloche y su centro cívico”, en AAVV, *Ernesto de Estrada. El arquitecto frente al paisaje*, CÉODAL; Buenos Aires, 2007
- Losada, Leandro, *La alta sociedad de Buenos Aires de la Belle Époque*, Siglo XXI Editora Iberoamericana, Buenos Aires, 2008.
- -----, *Distinción y Legitimidad. Esplendor y ocaso de la elite social en la Buenos Aires de la Belle Époque*, tesis doctoral en Historia, Tandil, noviembre de 2004 (mimeo).
- Marchese, Silvia, “Estrategias de las organizaciones empresariales para su participación en política”, en Falcón, Ricardo (dir), op.cit..

- Mauch, Christof y Zeller, Thomas, (eds.) *The World beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens Ohio University Press, 2007.
- Mayo, E., *The social problems of an industrial civilization*, Cambridge, Harvard University Press, 1946.
- Mc Gee Deutsch, Sandra, *Contrarrevolucion en la Argentina. 1900-1932. La Liga Patriótica Argentina*, Universidad Nacional de Quilmes Editorial, Bernal, 2003.
- McShane, Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994.
- McShane, Clay y Tarr, Joel, "The decline of the urban horse in American cities", *Journal of Transport History*, vol. 24, N° 2, septiembre de 2003
- Merkin, Marta, Panno, Juan José, Tijman, Graciela y Ulanovski, Carlos, *Días de radio (1920-1952)*, Emecé, Buenos Aires, 2004.
- Míguez, Eduardo, "Microhistoria, redes sociales e historia de las migraciones: ideas sugestivas y fuentes parcas", en Bjerg, Maria, Otero, Hernán (comps.) *Inmigración y redes sociales en la Argentina Moderna*, Tandil, CEMLA-IEHS, 1995.
- Mom, Gijs, "What kind of transport history did we get?", *Journal of Transport History*, vol. 24, N° 2, septiembre de 2003
- Möser, Kurt, "The dark side of 'automobilism', 1900-30", *Journal of Transport History*, vol. 24, N° 2, septiembre de 2003.
- Murmis, Miguel y Portantiero, Juan Carlos, "El movimiento obrero en los orígenes del peronismo", en Murmis, Miguel y Portantiero, Juan Carlos, *Estudios sobre los orígenes del Peronismo*, siglo XXI, Buenos Aires, 1972

- Mustapic, Ana María, "Conflictos institucionales durante el primer gobierno radical, 1916-1922, en *Desarrollo Económico*, vol. 24, N° 93, Buenos Aires, abril-junio 1984
- Nash, Roderick, *Wilderness and the American Mind*, Yale University Press, New Heaven y Londres, 1979.
- Navarro Floria, Pedro. "Paisajes del progreso. La Norpatagonia en el discurso científico y político argentino de fines del siglo XIX y principios del XX.", *Revista electrónica Scripta Nova*. España, Universidad de Barcelona, volumen 10, N° 218 (76), 1 de agosto de 2006
- Navas, Teresa "Il riflesso della modernità: le autostrade spagnole, 1920-1960", *Storia Urbana*, N° 100, 2002. Sobre esta relación carreteras-difusión del automóvil- política, véase además en el mismo número, Moraglio, Massimo, "Per una storia delle autostrade italiane: il periodo tra le due guerre mondiali", *Storia Urbana*, N° 100, 2002.
- Nouizelles, Gabriela, "Patagonia as Borderland: Nature, Culture and the idea of the State", *Journal of Latin American Cultural Studies*, vol. 8, N° 1, 1999.
- Ory, P., *La Belle Illusion. Culture Et Politique Sous Le Signe Du Front Populaire, 1935-1938*. Plon, París, 1994.
- Oszlak, Oscar, *La formación del Estado argentino*, Buenos Aires, Planeta, 1997.
- 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.
- -----, "Autos y caminos para la modernización de la Argentina. Comerciantes e importadores de automotores, 1920-1940", en *XVIII Jornadas*

de Historia Económica CRYCIT/CONICET, Facultad de Ciencias Económicas, UNCUYO, Mendoza, 2002.

- Palmowski, Jan, "Travels with the Baedeker: the Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian England", en Koshar, op.cit..
- Pastoriza, Elisa, "El turismo social en la Argentina durante el primer peronismo. Mar del Plata, la conquista de las vacaciones y los nuevos rituales obreros, 1943-1955", revista electrónica *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2008 <http://nuevomundo.revues.org/index36592.html> (fecha de consulta 10-9-2008)
- -----, "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, 2002.
- -----, "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, 6 al 8 de mayo de 1999.
- -----, *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, 1999 (mimeo).
- -----, "Mar del Plata, 1886-1970: representación de una sociedad móvil", en *Cuadernos del Cisal*, N° 2 y 3, Rosario, 1° y 2° semestre de 1994.
- 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.

- Pastoriza, Elisa y Zuppa, Graciela, “La conquista de las riberas: política, cultura, turismo y democratización social. Mar del Plata (1886-1970), en *Revista Trace*, Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, N° 45, junio de 2004.
- Persello, Ana Virginia, *El Partido Radical. Gobierno y oposición, 1916-1943*, siglo XXI editores argentina, Buenos Aires, 2004
- -----, “Los gobiernos radicales: debate institucional y práctica política”, en Falcón, Ricardo (dir) op.cit.
- -----, “Representación política y burocracia: las juntas reguladoras de la producción, 1930-1943”, *Boletín del Instituto Ravignani*, en prensa.
- Pujol, Sergio. *Valentino en Buenos Aires. Los años '20 y el espectáculo*, Emecé, Buenos Aires, 1994.
- Rapalo, María Ester “Los empresarios y la reacción conservadora en la Argentina: las publicaciones de la Asociación del Trabajo, 1919-1922”, en *Anuario del IEHS*, Universidad Nacional del Centro, N° 12, 1997.
- Rocchi, Fernando, “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, 1999.
- -----, “Consumir es un placer: la industria y la expansión de la demanda en Buenos Aires a la vuelta del siglo pasado”, en *Desarrollo Económico*, vol. 37, n° 148, 1998.
- Romero, José Luis, *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*, siglo XXI, Buenos Aires, 2001.

- Romero, Luis Alberto, *La crisis de la Argentina. Una mirada al siglo XX, siglo XXI Argentina*, Buenos Aires, 2003.
- -----, "El Estado y las corporaciones. Madurez de la sociedad civil. 1920-1943", en AAVV., *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil. Historia de la iniciativa asociativa en la Argentina., 1776-1990*, Grupo de análisis y desarrollo institucional y social, Edilab Editora, Buenos Aires, 2002.
- -----, *Breve historia contemporánea de la Argentina*, FCE, Buenos Aires, 2001.
- Rosanvallon, Pierre, *L'Etat en France. De 1789 a nos jours*, Paris, Editions du Seuil, 1989.
- Sabato, Hilda, "Civil Society in Argentina: a Historical Perspective", en Bruhns, Hinnerk y Gosewinkel, Dieter (eds.), *Europe and the Other. Non European Concepts of Civil Society*, Discussion Paper Nr SP IV 2005-406, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlín, 2005.
- -----, "Estado y sociedad civil. 1860-1920", en AAVV., *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil...*, op.cit..
- -----, *La política en las calles. Buenos Aires, entre el voto y la movilización (1862-1880)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1998.
- -----, "Ciudadanía, participación política y formación de una esfera pública en Buenos Aires, 1850-1880", en Revista *Entrepasados*, N° 6, Buenos Aires, 1994.
- Salvatore, Ricardo, "Imperial Mechanics: South America's Hemispheric integration in the Machine Age", *American Quarterly*, The American Studies Association, vol. 58, N° 3, 2006.

- Sarlo, Beatriz, *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*, Nueva Visión, Buenos Aires, 1992.
- Scarzanella, Eugenia, "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, 2002.
- -----, "El ocio peronista: vacaciones y "turismo popular" en Argentina (1943-1955), en *Entre pasados*, N° 14, comienzos de 1998.
- Scharagrodsky, Pablo, "El Scouting en la Educación Física Bonaerense Argentina o Acerca del Buen Encauzamiento Juvenil (1914-1916)", *Revista Mora*, UBA. N° IX, diciembre 2003
- Sidicaro, Ricardo, *Los tres Peronismos*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2002.
- Silvestri, Graciela, "Postales argentinas", en Altamirano, Carlos (ed.), *La Argentina en el siglo XX*, op.cit..
- Sirost, Olivier, "Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air", en AAVV, *Revue Ethnologie Française*, París, N° 2001/4.
- Torre, Juan Carlos, *La trayectoria de la vieja guardia sindical antes del Peronismo*, Buenos Aires, Abril. 1983.
- Troncoso, Oscar, "Buenos Aires se divierte" *La historia popular*, N° 36. Buenos Aires. CEAL 1971.
- Urry, John, *Sociology beyond Societies: Mobility for the Twentieth-first Century*, Routledge, Londres y Nueva York, 2000.
- -----, *O olhar do turista. Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*, Sesc y Estudio Nobel, San Pablo, 1996.
- Veblen, Thorstein, *Teoría de la clase ociosa*, FCE, México-Buenos Aires, 1944.

- Vigarello, Georges, "Le temps du sport", en Alain Corbin, *L' Avenement Des Loisir, 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995.
- Walton, J. y Walvin, J. (Eds.) *Leisure In Britain 1780-1939*, Manchester University Press, Oxford Road, Manchester, 1983.