

## La Quebrada de Humahuaca: ruta de “viajes imposibles” y su transformación en destino turístico

Quebrada de Humahuaca: “impossible trips” road and its transformation into a touristic destiny

Perla Bruno

### Abstract

The Quebrada de Humahuaca that we visit and admire today, starts forming since the beginning of the twentieth century, as the result of a multiplicity of transformations. In fact, not only were significant material changes produced, which facilitated its accessibility, but it is also raised in those decades an image of the Quebrada as a touristic attraction.

The purpose of this piece of work is to contribute to the understanding of the process of material, as well as symbolic, construction that makes the Quebrada a touristic destiny in the first half of the twentieth century, within the general setting of tourism diffusion in the country. We start from the assumption that, unlike what happened in other regions, the touristic advertisement as a privileged space in the Argentinean Northwest appealed from the beginning, not only to the beauty of its panoramas, but also to its historical-cultural peculiarities as a reserve of the national identity and the expression of pre-modern cultures. In the analysis, fostering and cultural promotion programs are articulated, together with advertisement in graphic media and touristic guides; to finally conclude with the consideration made to Jujuy in the construction of hotels and tourism hostelries law number 12.669/40- understood as a first “plan” for touristic territory at a national scale.

touring territory - history of Argentine tourism  
Quebrada de Humahuaca - hotels and  
hostelries of tourism

### Resumen

La Quebrada de Humahuaca que visitamos y admiramos hoy, comienza a tomar forma desde los inicios del siglo XX como resultado de una multiplicidad de transformaciones. De hecho, no sólo se produjeron cambios materiales significativos que facilitaron su accesibilidad, sino también se funda en esas décadas una imagen de la Quebrada como atractivo turístico.

El propósito de este trabajo es aportar a la comprensión del proceso de construcción tanto material como simbólica que hace de la Quebrada un destino turístico en la primera mitad del siglo XX, dentro del marco general de la difusión del turismo en el país. Se parte del supuesto que, a diferencia de lo ocurrido en otras zonas, la promoción turística como espacio privilegiado en el noroeste Argentino apeló desde sus inicios no sólo a las bellezas de sus panoramas, sino también a sus particularidades histórico culturales como reserva de la identidad nacional y expresión de culturas pre-modernas. Se articulan en el análisis programas de fomento y promoción cultural, junto con la publicidad en medios gráficos y guías turísticas, para concluir con la consideración que se hace de Jujuy en la construcción de hoteles y hosterías de turismo ley 12.669/40 entendida como primer “plan” para el territorio del turismo a escala nacional.

territorio turístico - historia del turismo  
argentino - Quebrada de Humahuaca -  
hoteles y hosterías de turismo

Arquitecta (UNLP). Magister Artis en Historia (UNMdP). Profesora del Area Histórico Social de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (UNMdP). Investigadora del Centro de Estudios Históricos, Arquitectónico-urbano de la misma institución.

(2010). Con Lemme, Adrián. “Turismo, territorio y paisaje en la costa bonaerense Argentina, 1920-1940”, Estudios y Perspectivas en Turismo [en línea] (n. 1, 1992-) Vol. 19, n. 1 (enero 2010). Disponible en <http://www.estudiosenturismo.com.ar/PDF/V19/v19n1a%2003.pdf>.

(2009). “Tradición y modernidad en la concepción del paisaje turístico en el litoral bonaerense 1920-1950”, en Revista Iberoamericana de Urbanismo, año 1, n. 2, Barcelona, p.: 4-16

## Introducción

*El viaje imposible es ese viaje que ya nunca haremos más. Ese viaje que habría podido hacernos descubrir nuevos paisajes y nuevos hombres, que habría podido abrirnos el espacio de nuevos encuentros. Eso ocurrió alguna vez...* (Augé, Marc 1997: 15)

Y más adelante el autor continúa diciendo que sí se debe viajar, pero en lo posible no hacer el turismo que proponen esas agencias que cuadrículan la tierra, dividiéndola en recorridos, estadías, clubes y convierten la naturaleza en "producto". Finalmente, su propuesta es volver a aprender a viajar con el fin de aprender nuevamente a ver.

Por tanto, la alusión en el título a la idea de "viaje imposible" que expone Augé, en *El viaje imposible. El turismo y sus imágenes*, obedece en este trabajo a más de una razón. En primer lugar, entonces, y atendiendo a la crítica a las condiciones del turismo actual, constituye un llamado de atención que debería estar presente a la hora de formular las propuestas de desarrollo turístico para el área, que se gestan a partir de la "patrimonialización" del año 2003. En segundo lugar, asimilar la Quebrada con "rutas de viajes imposibles" da cuenta de aquellos viajes anteriores, tanto de aventureros como de científicos que aportaron a la producción de imágenes de territorios casi desconocidos. Por último, introduce el tema del turismo y sus imágenes, materia esencial de este estudio.

Turismo cuya ampliación y generalización en la Argentina se inició con la democratización –en sentido amplio y no restringido a la vida política– inaugurada junto con los gobiernos radicales. Desde los años 1920, los clubes sociales y deportivos como el Automóvil Club o el *Touring Club Argentino*, fueron impulsores de las nuevas prácticas en el país. Paralelamente, dentro de la Administración de los Ferrocarriles del Estado el turismo también pasó a constituir objeto de sus acciones en las zonas abastecidas por el riel estatal. Mediando los años 1930 se procura una organización nacional e integral de la actividad en el país, originándose consecuentemente en ese ámbito

acciones tendientes a resolver lo que por esos años se entendían como cuestiones básicas del turismo nacional: los problemas de comunicación, estrechamente vinculados entonces al desarrollo vial, los sitios o lugares de alojamiento, así como la difusión y propaganda de una práctica poco difundida.

En este sentido, además de las notas en diarios y revistas con profusión de fotografías, la edición de guías y mapas, se suman las organizaciones de conferencias y congresos, la producción de afiches y *films*, sólo por mencionar las más significativas. Como se dijo, la obra pública también comienza a orientarse entonces a facilitar comodidades al turismo nacional: carreteras, parques y museos. Hoteles y hosterías, colonias de vacaciones, paseos, casinos, balnearios... En este marco de difusión de las prácticas turísticas, de la definición de su significado para el vasto territorio Argentino dentro del espíritu nacionalista que dominaba la esfera intelectual y gubernamental, y de las acciones tendientes a su regulación, se procura introducir el norte Argentino –postergado y desconocido– como destino de viajes de placer, excursiones y turismo a nivel nacional: al tiempo que se promocionan sus posibles atractivos se construyen las imágenes del lugar.

Se propone entonces una indagación histórica en busca de evidenciar de qué forma se sedimentan y articulan las acciones y representaciones en la conformación de la Quebrada de Humahuaca como destino turístico. Dicho de otro modo, se podría aquí retomar la pregunta de Marc Boyer: *¿cómo salir de la complejidad del turismo, del análisis de sus efectos, sin buscar sus causas?* Tomando al turismo como adquisición cultural y siguiendo el proceso de las invenciones de distinción que crean prácticas, comportamientos y lugares de turismo, seguidos luego de una difusión por imitación. El autor completa su tesis con las figuras de los guardianes culturales –quienes "inventan" los lugares– seguidos de los *stars*, los que los consagran (Boyer, 2002). Si bien esta secuencia –el autor analiza el turismo europeo desde la edad moderna– no parece aplicable

a la Quebrada, nos induce a indagar en torno a la construcción social de sus atractivos desde que en sus aldeas, fundamentalmente Tilcara y Humahuaca, pasaban el verano familias de la zona atraídas por las bondades de su clima.

La bibliografía reciente contribuye a construir la problemática. Por un lado, cabe mencionar los trabajos que examinan la Quebrada desde la geografía, ponderando el cambio de usos del suelo, el peso del turismo y las lecturas sobre la “patrimonialización” que ponen de manifiesto los diferentes escalas en pugna (Zusman y Castro, 2007; Troncoso 2008 y 2009). En especial debemos mencionar aquí a Bertolcello y Troncoso (2007), quienes analizan la construcción social de los atractivos turísticos de la Quebrada, y afirman que en los años sesenta y setenta del siglo XX la cultura indígena se incorpora a la imagen del noroeste. Por otro lado, deben incluirse los trabajos que estudian el papel de los desplazamientos en la configuración de lugares (Zusman, Lois y Castro, 2007).

Por su parte, la historia territorial y los estudios culturales iluminaron varios de los procesos referidos a la construcción de los territorios turísticos, poniendo de manifiesto los cambios materiales y culturales que de ellos resultan. Entre otros, pueden mencionarse (Ballent, 2003 y 2008; Bruno, 2005; Bruno y Lemme, 2010). Vale incluir aquí también trabajos como los de Farro (2008) que aportan al estudio del territorio a partir de la articulación de saberes científicos con las técnicas del transporte.

Por último, una serie de estudios específicos en torno de la problemática del turismo –que se esta construyendo como campo del saber–examinaron, entre otros aspectos, el rol del Estado, el de las políticas públicas y el de las asociaciones intermediarias, en relación con los nuevos hábitos y programas modernos (Pastoriza, 2002 y 2008; Scarzanella, 2003; Schlüter, 2003 y 2008; Piglia, 2007 y 2008)

A partir de estos referentes conceptuales y metodológicos, el presente trabajo, el que forma parte del proyecto “Paisajes culturales y desarrollo local. Evaluación de planes, proyectos y transformaciones territoriales en La

Quebrada de Humahuaca y en El Camino de las Estancias”, indaga en torno del proceso de construcción de la Quebrada de Humahuaca como destino turístico en el marco de difusión de las nuevas prácticas turísticas en el país, entre los años 1920 y 1950. Se parte del supuesto que, a diferencia de lo ocurrido en otras regiones, la difusión turística como espacio privilegiado en el noroeste Argentino apeló desde sus inicios no sólo a las bellezas de sus panoramas, sino también a sus particularidades histórico culturales como expresión de culturas pre-modernas y reserva de la identidad nacional. Confluyeron en la construcción de esta imagen actores privados –intelectuales, científicos, artistas, viajeros– así como la promoción estatal a través de becas, concursos, construcción de monumentos y preservación de su patrimonio. Finalmente, este esfuerzo puesto en la labor de promoción cultural parece no tener correlato en otras políticas vinculadas al estímulo del turismo en el país, como fue el plan de construcción de hoteles y hosterías de turismo iniciado en los años 40.

Tres secciones principales componen el artículo. En la primera se centra la atención en la difusión de la Quebrada en las revistas, a través fundamentalmente de relatos de viajeros y notas periodísticas. En la segunda se focaliza en otros discursos y promociones, como las guías turísticas o la construcción del monumento a la Independencia. El cierre corresponde a la introducción de la arquitectura hotelera como promotor del desarrollo de zonas turísticas, mediante el análisis de la ley 12.669 de Construcción de Hoteles y Hosterías de turismo de 1940.

### 1. La promoción del norte Argentino en medios gráficos

Los ferrocarriles del Estado: el Central Norte y Riel y Fomento

En 1900 el ferrocarril Central Norte llega a Jujuy desde Buenos Aires, y se prolonga a través de la Quebrada de Humahuaca hasta La Quiaca, en el límite con Bolivia, en 1908.

Pero aun antes de su llegada, y de las primeras excursiones de turismo, familias tradicionales<sup>1</sup> de la zona, fundamentalmente de la capital provincial, pasaban el verano en sus villas –Tilcara y Humahuaca– seducidos por las bondades de su clima, "el que curaba el paludismo y otras enfermedades".

Como es sabido, entre otras cosas, la llegada del ferrocarril alienta y posibilita excursiones, viajes de estudio y de placer. Así, en el invierno de 1923 la Administración de los Ferrocarriles del Estado organiza su primer viaje de excursión al norte, con el objeto de implantar en nuestro país *un nuevo concepto de turismo, mejor orientado y más eficaz en el sentido de apreciación y fomento de las riquezas y fuerzas vivas de la República*. La administración se proponía también demostrar la practicabilidad, el confort y el interés de una excursión meditada y programada. Finalmente, buscaba demostrar que era posible que un tren de pasajeros recorriera en doce días 4181 kilómetros, desde el litoral a la montaña.

Al año siguiente la Administración organiza un segundo viaje con un itinerario<sup>2</sup> similar al anterior –el que sería seguido por una serie consecutiva de excursiones análogas– oportunidad en que publica un folleto titulado "Viajes de turismo al Norte Argentino". Allí se narra el recorrido en general, describiendo tanto paisajes como ciudades, así como se caracterizan económicamente algunas regiones. Con mayor precisión, y en el marco de propaganda de la obra de los ferrocarriles del estado, se detallan los últimos adelantos de la empresa, como los talleres de Tafí Viejo. Pero la jornada más significativa del programa era la visita a Huaytiquina en el ramal Salta Antofagasta, la que es comparada con la apertura del canal de Panamá.

El texto del folleto es ilustrado con 14 fotografías, pertenecientes a Fausto Burgos, Julio Aramburu y Gregorio López. La narración no destaca dentro de la provincia de Jujuy –además de la obra de Huaytiquina ya mencionada– más que la ciudad capital y la visita al ingenio Ledesma, a pesar de que del

itinerario se desprende que se llegó hasta Humahuaca. Sin embargo, varias de las imágenes corresponden a los pueblos de la Quebrada, y muestran, a la par que sus paisajes, los coyas y sus actividades típicas. Así por ejemplo, la primera se titula "Vendedora de Chicha en Abra Pampa", la segunda corresponde a "Paisaje de Yala", la cuarta es el "Desfiladero de Juella en Tilcara". Otras dos muestran "Vendedoras de bebidas en Tilcara" y "Una coya hilando y con la guagua a las espaldas, en Humahuaca". Entonces, la Quebrada esta ausente en el relato, pero presente con sus imágenes.

Además de los folletos y guías, los ferrocarriles del Estado editan mensualmente desde 1922 y hasta 1934 la revista<sup>3</sup> "Riel y Fomento". Los destinos turísticos más destacados en sus páginas durante los primeros años son Rosario de la Frontera, las Sierras de Córdoba y los lagos del Sur. Pero paralelamente a la multiplicación de artículos referidos al turismo en general, y a la labor que en esa materia realizaban los ferrocarriles del Estado en particular, Jujuy cobra mayor presencia en notas y artículos que reseñan, entre otros aspectos, las costumbres de sus aborígenes o las particularidades de la villa de Humahuaca, o la descripción del carnaval de Huacalera, así como las bellezas del paisaje y bondades de su clima. Un ejemplo es la nota "El Paisaje jujeño", donde Arturo Garzón Roldán advierte en Jujuy aspectos inherentes a la variedad de climas. Así, desde la ventanilla del tren vería quien recorriera desde el valle en que se encuentra la capital hasta las proximidades de la meseta boliviana: el bosque lujuriente, las verdes praderas, el valle arbolado y la Puna desolada. Continúa describiendo los cambios en el paisaje a medida que se avanzaba hacia el norte, para destacar dentro de la Quebrada las villas de Maimará, Tilcara y Humahuaca, como estaciones preferidas por los viajeros que anualmente llegaban desde Tucumán, Córdoba y Buenos Aires. Forasteros que además del paisaje y el clima encontraban como otro aliciente el poder admirar *el tipo de aborígen auténtico, entroncado con la civi-*

lización, con costumbres y leyendas llenas de la sugestión del recuerdo y la inspiración del porvenir (Garzón Roldán, 1928).

En la editorial de febrero de 1929 se exponen los nuevos propósitos de la revista, la que como publicación oficial cambiaba su meta para adecuarse a la orientación política del país a partir de la asunción de Hipólito Irigoyen, y su política ferroviaria orientada no solamente al fomento industrial, comercial, etc. de extensas regiones de la República, sino también al desarrollo cultural de zonas postergadas. En el fomento del norte Argentino, su importancia como región productora y sus fuentes de riquezas, radicaba uno de los capítulos principales de dicha política. En consecuencia, el nuevo plan de acción de la revista buscaría la relación del riel del Estado con el desarrollo económico, político y social de la Nación. Asimismo el turismo motivaría artículos donde difundir las bellezas panorámicas de las distintas regiones. Y más ampliamente, se ocuparía del mejoramiento de la clase agraria, la creación de escuelas de mecánica agrícola, y el latifundio como rémora nacional.

El número siguiente, y consecuentes “con el plan de propaganda nacionalista” que se habían propuesto desarrollar, es dedicado a la provincia de Jujuy, para contribuir al conocimiento de aquel pedazo de suelo Argentino. Comienza la nota –Jujuy, sus tradiciones y sus paisajes– definiendo a la provincia como tierra privilegiada de la naturaleza, la historia y la leyenda. Luego refiere al territorio jujeño como escenario de importantes hechos de la historia desde la época de la conquista: alude entonces a las huestes de los Almagro, Diego de Rojas, y Núñez de Prada; a los humahuqueños como los más obstinados enemigos del invasor; al avance y retroceso por sus valles de las falanges de la revolución; al éxodo jujeño; el traslado del cadáver de Lavalle. Finalmente menciona el proyecto del monumento a la Independencia americana a emplazarse en Humahuaca. Le siguen referencias a la multiplicidad del paisaje rumbo al norte, de forma similar a lo expresado en artículos

anteriores. Las villas, donde perduraba el carácter incaico en sus calles de piedra y en los “tipos” de la región. Cierra la nota un ligero vistazo a las riquezas naturales.

A partir de septiembre de 1930 el sumario se organiza en secciones, y Turismo pasa a ser una de ellas. A finales de ese año Victor Montagne escribe “El panorama jujeño. La Quebrada de Humahuaca”, con características similares a las notas anteriores expone sobre la variedad de climas y paisajes para insertar luego una descripción de la Quebrada:

*La Quebrada de Humahuaca es el camino natural que pone en comunicación el altiplano con las regiones llanas. A ella convergen numerosas quebradas que se pronuncian desde las alturas bolivianas y también de las elevadas regiones de la puna jujeña y del Territorio de los Andes. En ellas, y siguiendo su curso natural que es asimismo el de las aguas corrientes ríos y arroyos trazaron los incas sus admirables vías de comunicación ( ... ) por medio de los cuales supieron luego penetrar como verdaderos conquistadores en lo que es hoy una gran parte de nuestro territorio (Montagne, 1930).*

Además de la definición geográfica, se enfatiza aquí en la cultura incaica, con sus obras camineras y fuertes o “pucarás”. De ahí entonces alude a Salvador Debenedetti como incansable investigador del pasado americano, transcribiendo una descripción del Fuerte de Balastro. Menciona finalmente como “otro mudo testigo de la grandeza de una raza singular” el Pukará de Tilcara, del que incluye algunas fotografías.

Por estos años los artículos sobre la Quebrada siguen ocupando sus páginas, refiriéndose no sólo a los atractivos turísticos, reeditando algunas veces idénticas notas con distinto título, sino también aspectos relevantes de su producción agrícola e industrial y su riqueza arqueológica. Así, en tres números consecutivos –noviembre y diciembre de 1931 y enero de 1932– se publica bajo el título “Excursión Arqueológica a la Quebrada” una síntesis de la conferencia pronunciada por el

Dr. Eduardo Casanova en el Salón del Museo Nacional de Historia Natural, dando cumplimiento al propósito de contribuir a la difusión de conocimientos de la civilización incásica.

Para concluir con estas notas parece oportuno mencionar la inclusión en el número 106 de febrero de 1931 de fragmentos de un trabajo sobre turismo escrito por el Vicario Foráneo de la Provincia de Jujuy, Dr. José de la Iglesia. En un texto que se aproxima al de una guía turística –con datos sobre estado de los caminos, lugares para visitar, descripción de edificios, referencias históricas, etc.– narra los lugares que ofrece Jujuy al "excursionista", comenzando por la ciudad capital, viajes que podían hacerse "en tren, en auto o de otra manera." De Jujuy a la Quiaca por ferrocarril, enumera cada una de las estaciones y los posibles paseos que podían realizarse en cada parada. Primero Reyes, en donde se separaba el camino a las termas. Le seguía Yala y su laguna. Después León tierra rica de duraznos desde donde se podía llegar al cerro de Chañi a lomo de mula. Siguiendo cremallera arriba se llegaba a Volcán, comienzo de la Quebrada. Seguían Purmamarca, con su templo colonial, desde donde se podía llegar al Moreno, Baratas y Salinas, empalmando con el camino de la Quebrada del Toro. Siguiendo el río le sucedía Maimará, y después Tilcara, villa de veraneantes y de inspiración de artistas, sin olvidar el pucará.

Huacalera, poseía un templo dorado a fuego; Uquía, en la Estación gobernador Pérez. Humahuaca, donde la gente conservaba las costumbres de los antiguos habitantes, con sus cantares al son de la quena y sus vestimentas de colores vivos y ponchos rayados. Perpetuarían los recuerdos inmemorables de la histórica Quebrada el Monumento a la Independencia, que condensaría la historia de las distintas épocas y períodos: precolombino, la conquista, emancipación y organización política. Destaca también de Humahuaca el templo –restaurado por el Gobierno Nacional– con sus lienzos pintados en el Cuzco y el cabildo que esperaba ser restaurado. Continuando el ascenso estaba Iturbe, y se

proseguía por una región cada vez más desolada, con los gigantes cardones perdiéndose de vista. Finalmente, cuesta arriba faldeando colinas y una larga cadena de cerros –cortada por el puente del diablo– arribaba el tren a Tres Cruces a 3725 metros sobre el nivel del mar.

Paralelamente, en otros artículos de la misma publicación se advertía que la mayoría de la población desconocía la práctica del turismo en general, fenómeno que asumía proporciones lamentables en las provincias del norte, donde el turismo seguía siendo un lujo –costaba dinero, esfuerzo y coraje– todavía exótico y restringido para propios y extraños. Consecuentemente, para propender a la difusión del turismo hacia esos lugares la Administración de los FF. CC. inicia viajes de conocimiento a las distintas zonas servidas por sus rieles. La primera visitó Catamarca y La Rioja, y la segunda Salta, Tucumán y Jujuy, provincia donde destaca la Quebrada de Humahuaca, con una extensión de 120 kilómetros hasta Tres Cruces, aunque la comitiva sólo llegó hasta Humahuaca. Entre el 8 y el 24 de septiembre de 1933 tiene lugar la Gran Excursión de Primavera al norte Argentino, pero esta vez no se incluye la Quebrada, sino que de Jujuy se visitan las Termas de Reyes y la laguna de Yala, para continuar a Manuela Pedraza.

Para 1934 los Ferrocarriles del Estado mantenían los viajes de turismo al norte, buscando ampliar el público mediante la emisión de los boletos de turismo, y además con una publicidad muy diferente a lo visto hasta el momento: un texto simplificado y una gráfica caricaturesca. (fig. 1) Se publicaron a fines de ese año al menos un afiche y un tríptico. Ambos presentan el mismo mapa esquemático del norte Argentino. En el tramo correspondiente a la Quebrada y que termina en la Quiaca, sólo se indican la ciudad capital –Jujuy– y la localidad de Humahuaca. Y entre ambas localidades, sentados a la vera de la vía se representa la población local –indios y un gaucho– con productos de la región, y ya entre las montañas llamas y cardones.

El afiche, encabezado por la leyenda “El turismo argentino es un privilegio de las líneas del Estado”, ofrece boletos especiales de turismo para alumnos y profesores: 60 días de viaje a voluntad por 11 provincias y 3 territorios.

*La ventanilla del tren es el libro abierto de la naturaleza: montañas, nieves, valles, selvas, lagos, ríos y cascadas. Ciudades; villas coloniales. Costumbres típicas. Naturaleza y vida. Mil y una impresiones de belleza y emoción.*

Con esta frase puede resumirse lo que para los ferrocarriles del estado significaba el turismo: forma de conocimiento de las bellezas naturales, de las costumbres, de la historia, y que provocaba asimismo impresiones de belleza y emoción.

Como se expresó, en las excursiones de turismo organizadas por la Administración de los Ferrocarriles del Estado en los años 20 y principios de los 30, la Quebrada de Humahuaca no es destacada como destino, pero sí se difunden sus imágenes, las que también ilustran los textos publicados en Riel y Fomento sobre el paisaje jujeño, dentro del cual era sin duda protagonista. Así, a través de las diversas notas se completa el panorama de sus atractivos, los que pueden resumirse en la variedad de climas y paisajes, el “aborigen auténtico”, con sus costumbres y tradiciones. Escenario de la historia, guardaba los restos incas en sus caminos y pucarás, mientras las villas conservaban en sus callecitas la arquitectura colonial.

Relatos de viajeros y promoción turística: la Quebrada en las revistas

De forma análoga, desde inicios de los años 30 algunas publicaciones buscan promocionar el norte Argentino como destino turístico, y subrayan especialmente el periplo en tren por la Quebrada de Humahuaca con detalladas descripciones –no exentas de poesía– e ilustradas con reproducciones de cuadros y profusión de fotografías, muchas de las cuales

habían sido tomadas por los mismos viajeros durante sus travesías.

Así por ejemplo, en el número especial dedicado al turismo que la revista *El Hogar*<sup>4</sup> publica en octubre de 1931, los destinos nacionales de turismo son: Mar del Plata –el primer balneario– junto con Necochea y Miramar; las sierras de Córdoba; Nahuel Huapí y los lagos; Jujuy y el norte; las Cataratas del Iguazú; Salta; Tucumán y el Puente del Inca en los Andes Mendocinos. Y dentro de la provincia de Jujuy, la zona de la Quebrada de Humahuaca ruta –de tambos indios primero y del desborde conquistador después– atravesada por el Ferrocarril Central Norte constituiría para el visitante una “fiesta de la visión y del espíritu”. El autor va describiendo las estaciones que atraviesa el tren y aportando datos que caracterizan las distintas poblaciones. La primera es León a 24 km de la capital. Ascendiendo rumbo al norte se llegaba a Volcán, y el autor explica que el nombre deviene del derrumbamiento de los cerros producido por las lluvias del verano, arrasando todo lo que encuentran en su camino, hasta las mismas vías férreas. Luego los pueblos indios de Tumbaya, Purmamarca y Maimará:

*(...) que en realidad no son más que caseríos típicos del altiplano. Más de una vez, en trance de evocación algún turista habrá sorprendido en las actitudes de los indios sombríos que aguardan la llegada del tren, en contraste con los colores vivos de su vestimenta, a algún tipo como huido de las telas de Jorge Bermúdez, uno de sus más sinceros intérpretes pictóricos (Domínguez, 1931).*

Y adelante Tilcara, villa de cielos limpios y callecitas apretadas por la vegetación, constituía uno de los sitios más visitados del norte por su clima y su belleza. Finaliza el relato sin más detalles: desde Humahuaca, pasando por Abra Pampa y Pamahuasi se llega a la Quiaca.

Con características y objetivos muy diferentes a la publicación que se mencionó anteriormente, en 1933 José Anesi crea la *Revista Geográfica Americana*, imponiéndose como

uno de sus principales misiones poner de relieve las bellezas naturales de la patria. De tal modo, en el primer número y como inicio de esa "grata y patriótica" tarea, aunque lenta, imperfecta y hasta cautelosa, dado que no se contaba en el país con la bibliografía y la fotografías necesarias para su cumplimiento, se "pasa revista" a las bellezas del norte Argentino, el que generalmente era considerado "pobre en paisajes". La quebrada de Humahuaca es considerada allí el principal elemento de belleza e interés de la provincia de Jujuy, cuna de avanzada civilización, recorrida por el ferrocarril, tenía a sus costados panoramas matizados con valles cultivados, cataratas, vertientes y pueblecitos que el arte había ya popularizado. En suma, el colorido que la Quebrada ofrecía al arte era comprendido y utilizado por pintores, literatos y músicos; región incorporada a la tradición estética nacional, siendo eso sólo una justificación del viaje. Ilustran la nota una foto de León y un cuadro (fig. 2) de Francisco Ramoneda: "Cabildo de Purmamarca" (Rev. Geográfica Americana, 1933).

En 1934 se reproducen las impresiones de viajeros que narran sus travesías en tren por la Quebrada. En mayo, Guillermo Nagel escribe un artículo titulado "Un viaje por la Quebrada de Huamahuca", incluyendo entonces "toda la cuenca de la famosa Quebrada" –famosa entre los arqueólogos y etnólogos de todo el mundo– entre los viajes de interés que debían ofrecerse tanto al turismo nacional como extranjero por la multitud y grandiosidad de sus panoramas así como en puntos de interés humano, tal como lo estaban expresando, con nobilísimo entusiasmo, literatos y pintores.

El punto de partida del viaje, el que duró una semana, era la ciudad de Jujuy –moderna sin haber perdido su sabor provinciano– la que contaba con relativo confort para los turistas. Allí se tomaba la línea de los Ferrocarriles del Estado que iba hasta la Quiaca, viajando en cómodos, elegantes y hasta lujosos trenes. El autor va narrando tanto los accidentes geográficos como las variaciones del paisaje, la vegetación y clima en el ascenso del ferrocarril, así como las características de la

población. El artículo concluye con la explicación del valor científico de la Quebrada, mediante la reproducción de algunos párrafos de la disertación de Eduardo Casanova dada en el Instituto Popular de Conferencias.

De Jujuy a León se destaca una zona de cultivos y los cerros que cambian de colores gradualmente durante el trayecto. El tramo de los 15 km entre León y Volcán –situadas con una diferencia de altura de 450 metros– el ferrocarril los realizaba en cremallera, con una máquina puesta a la cola del convoy para empujarlo en la subida. Se desataca Volcán<sup>4</sup> no sólo por la laguna próxima a la estación, de aguas rojas y "paisaje alpino", sino además porque a partir de allí el paisaje cambia:

(...) la sierra muestra una sucesión de colores cambiantes, en que las piedras se muestran tan pronto de un verde oscuro, como de un rojo intenso o azules, o viloláceas, y han inspirado con justicia a muchos artistas cuyos cuadros parecen exageraciones y frutos de la fantasía a quienes no conocen estos parajes, y que sin embargo son el fiel reflejo de la realidad (Nagel, 1934).

Después de Tumbaya y Purmamarca, destaca la presencia de los primeros cardones, y luego Maimará –en quechua campo de la estrella– donde se encontraba una iglesita y comodidades para los turistas. A los 2500 metros de altura subraya la importancia de Tilcara: en primer lugar por lo pintoresco y típico de sus calles y edificación. En segundo lugar por la calidad de estación climatérica de temperatura constante de 18°, inclusive en verano. En tercer lugar por los vestigios de civilización incaica, y finalmente, por que constituía el centro de cultura y progreso de toda la Quebrada, sobresaliendo entre sus obras la usina eléctrica que proveería de energía y agua corriente a toda la región, a partir de la utilización del manantial próximo a la Garganta del Diablo, sitio que asimismo constituía un destino de excursión, al que se llegaba en medio día de marcha a caballo.

El autor señala asimismo como otro punto de interés en los alrededores de Tilcara el "pucará", lamentando su estado de abandono

y destacando la trascendencia del sitio, el que sólo había sido explorado por Salvador Debenedetti en una tercera parte de su extensión. Luego retoma la narración del viaje en tren, el que después de pasar por Huacalera y Senador Pérez arribaba a Humahuaca a 3000 metros de altura, población importante –centro de residencias de pintores– y de excelente clima. A partir de allí el paisaje de la Quebrada cambiaba mientras el tren ascendía hacia el altiplano; poco después Tres Cruces a 3725 metros, ya en la Puna a 100 k. de la frontera.

Prosigue explicando que la región estaba habitada por los coyas –mezcla de la civilización incaica y la cristiana– y cuya pobreza no excluye aspectos simpáticos e interesantes. Destaca tres características de la población que llamarían la atención del viajero: la extrema mansedumbre de hombres y mujeres afables, simpáticos y hospitalarios; la resistencia física heredada de los corredores incas, y finalmente, su cultura artística, evidente tanto en sus vasijas y tejidos, su música y bailes, así como en la edificación de sus comarcas.<sup>6</sup> (fig. 3 a, b, c y d)

De la transcripción de la conferencia del Dr. Casanova que cierra el artículo, interesa aquí destacar la alusión a estudios arqueológicos previos. Comienza por Boman, quien no pudo reunir más que algunas descripciones aisladas, justificando así el poco conocimiento de la prehistoria de la Quebrada, para concluir con Ambrosetti y su discípulo Debenedetti, los que en 1908 dieron comienzo a la exploración del pucará de Tilcara. En último lugar refiere una descripción geográfica de la Quebrada, y como los relatores de viajes, destaca el ascenso, el cambio de formas, colores y paisajes:

*En el largo trayecto recorrido, no se sabe qué admirar más, si la profusión de galas tropicales de los alrededores de Jujuy, la severa majestad del reino de los cardones o la adusta e inhospitalaria desnudez de la Puna. Los cerros, de una tonalidad verde al principio, a medida que van perdiendo vegetación se tornan grises, azules, rojos, amarillos.*

*A la variedad de colorido se une la de las formas, llegando a tomarlas tan extrañas y caprichosas que algunas semejan castillos destruidos. Tales son algunos de los paisajes que semejan la Quebrada (Casanova, 1934).*

El otro artículo que da a conocer la “Histórica Quebrada”, aunque referido más ampliamente a la provincia de Jujuy, se publica en el mes de octubre, y fue escrito por el poeta y musicólogo Carlos Vega:<sup>7</sup>

*Las montañas se acercan constriñendo la expansión del río que baja y la perspectiva del riel que sube. Una máquina poderosa y chata resopla prendiéndose de las vías con fragor. En la empinada cuesta arriba parece, a ratos que se le acaba el aliento (...) Subimos.*

*Dos mil metros sobre el nivel del mar. Clima saludable y seco; frío tolerable en verano y en invierno.*

*La tierra se repliega y levanta torvo lomo de montañas. (...); montañas de ilustraciones en color para cuentos de niños. El riel parte la estribación de una montaña celeste (...). Los cerros desprenden polvo de varios colores y las lluvias lo arrastran hasta el lecho de las corrientes que concita el gran cauce del San Francisco. Y bajan arroyuelos colarados, verdes, violáceos, azules, lacre... Han agrietado los flancos de la sierra y aquí resbalando vertiginosamente, y allá precipitándose en cascadas mínimas se abren al llegar al río central en un cono fértil de verde espeso y alegre. Luego sigue narrando el ascenso, y expresa más adelante:*

*Empieza a notarse la presencia de los raros cardones, especie de enormes gusanos vegetales, erectos inmóviles, peludos de espinas en que chista el viento. Tumbaya, Tilcara, Humahuaca. Detrás de una hilera de burritos las cholos lucen su indumentaria de varios colores.*

*Luego la Puna. Sin prisa en la transición, la fisonomía del paisaje cambia de nuevo. (...) Tres mil metros. Frío. Amanece la desolación. (Vega, 1934). El texto es ilustrado con fotografías que completan aquello que no se ha mencionado en el relato, como una*

callecita de Tilcara, La procesión de la Candelaria, la partida de la Procesión y Cholas en Tilcara.

La nota publicada en 1935, "La Quebrada de Humahuaca", narra como las anteriores, el ascenso en tren y los diversos paisajes, el cambio de vegetación, etc. para concluir con extractos del capítulo del Profesor Serrano sobre los aborígenes de la Quebrada; ilustran el artículo dos cuadros de Ramoneda: "La Quena" y "Chango Arriero". Para 1936 dos artículos se centran ahora en el viaje en automóvil. El primero, "El norte Argentino en automóvil", es el relato de la travesía realizada por el matrimonio Saint,<sup>8</sup> y que incluye una rápida excursión por la quebrada de Humahuaca, desde Jujuy hasta Tilcara. Paseo que podía hacerse en un día cómodamente, ya que el camino que unía ambas localidades era muy bueno:

*(...) bien enripiado y alomado, con las cunetas de desagüe perfectamente establecidas de manera que sería hasta posible hacer velocidad, pero no es aconsejable porque, todo lo que se va viendo es tan hermoso que merece ser admirado con detenimiento (Saint, 1936).*

El otro artículo es escrito por Augusto Villafañe. El tema son las rutas de turismo en Jujuy, y se organiza en tres partes. En la primera expone y explica una clasificación con fines turísticos del territorio provincial en dos regiones principales: una apropiada para la atracción y permanencia de viajeros en verano, que corresponde a la quebrada de Humahuaca, la que debía visitarse desde diciembre hasta mayo. La otra es la que favorece el encanto y arraigo en el invierno, o sea la región de los valles calientes. En la parte central aborda la labor realizada en las carreteras para automóviles por la Nación y la Provincia, y considera que los caminos para turismo estaban aún en sus comienzos, dejando extensas zonas substraidas a la observación de los viajeros. En referencia al camino Jujuy-Humahuaca, Abra Pampa-La Quiaca, advertía que no era útil en la época de lluvias por falta de puentes, alcantarillas y muraciones de

protección, interrumpiéndose el paso después de las tormentas. Finalmente, y a favor de la expansión del turismo, propone la apertura de varios caminos que facilitarían el acceso a regiones interesantes y menos conocidas, ya que las carreteras existentes representaban sólo el 5 % del recorrido que la provincia necesitaba para expansión y densidad al turismo en su territorio. Y concluye:

*Jujuy necesita de viajeros artistas, cultos, observadores y veraces, pues son éstos los que hacen conocer las comarcas y los pueblos, refiriéndolos a las entidades de alta responsabilidad cultural, y estos son los que atraen valores de arraigo, renovación y progreso. El capitalismo indiferente y sórdido, que solo ve el negocio en las puertas de Buenos Aires, no aprecia esto: como el oro y los diamantes no afloran a la vista, Jujuy no interesa... (Villafañe, 1936).*

Otras publicaciones, como la revista Automovilismo, cuya labor a favor de la difusión del turismo en el país es ampliamente conocida –no se incluye porque se excederían los límites propuestos para el artículo– publica en distintas ocasiones notas referidas al norte en general y a la Quebrada en particular, si bien la región no fue el destino más promocionado por la institución. En el número 346 de julio de 1948, Augusto Villafañe atribuye el poco conocimiento de las bellezas y riquezas naturales, así como la ignorancia de la realidad jujeña a artistas y fotógrafos, los que en sus imágenes plasmaron únicamente el lado "típico", en un territorio lejano, aislado de la civilización, de una pobreza áspera y rigurosa, con medios inadecuados para atraer elementos emprendedores, en suma, se persiste en la idea de que en este rincón del norte argentino se perpetúa lo primitivo del hombre dentro de lo virgen de la naturaleza (Villafañe, 1948).

Al igual que los anteriores, estos relatos aportan a la construcción de la imagen turística resaltando idénticos valores: su variedad de climas, de paisajes, formas y colores. El recorrido en tren por el territorio de la historia, la tradición y la leyenda, reconocido y avalado

por la ciencia y el arte. Recién mediando los 30 se introducen las excursiones en automóvil, y alguna voz discordante que atribuye precisamente a esa idea de naturaleza virgen habitada por un hombre primitivo plasmada por artistas y fotógrafos el poco conocimiento que se tenía de la provincia en el resto del país.

## 2. Otras promociones, otros discursos: trabajos, conferencias, guías

Aunque sólo sea brevemente, no pueden dejar de mencionarse aquí otras publicaciones –algunas ya citadas en las notas precedentes como voces autorizadas en los discursos sobre la Quebrada– así como la realización del Monumento a la Independencia aprobado en el Congreso Nacional en 1926 a implantarse en Humahuaca sobre el cerro de Santa Bárbara: (...) *un acto de justicia, fijar en esos parajes, en que vibran recuerdos tan caros para el alma argentina, testimonios de la gratitud que los reconozcan* (Padilla, s/f en Sanchez de Bustamente, 1937).

El monumento a la Independencia en Humahuaca

Como ganador del concurso nacional,<sup>9</sup> el escultor Soto Avendaño fue el autor de la obra. Sobre la implantación y la idea rectora del monumento explicaba el artista que el cerro de Santa Bárbara donde se erigiría –el punto más elevado de una especie de pampa de piedra– dominaba el caserío de adobes de la villa, divisándose inclito desde los distintos puntos de la misma. La idea central del monumento se inspira en las siguientes dos estrofas:

*Se conmueven del inca las tumbas / y en sus huesos revive el ardor*

*De los nuevos campeones los rostros / Marte mismo parece animar / la grandeza se anida en sus pechos / a su marcha todo hace temblar*

De la primera surgen las figuras y el concepto que componen el grupo central dedicado a enaltecer el recuerdo del primitivo hijo de la tierra, raza fuerte, tribu belicosa de los indios

humahuacas sepultados en los cerros. En los altorrelieves, los poderosos cuerpos están enterrados en la ladera y asoman a medias entre el polvo. Los grupos laterales están dedicados al gaucho norteño –desgreñados, hirsutos, trabajados por el hambre y la intemperie, maravillosos por su carácter y la fuerza plástica de sus líneas– y sus caballos vivos y nerviosos. El conjunto de caballos y jinetes los figura enterrados en el monte, descubiertos por los vientos y las lluvias (Soto Avendaño, 1942).

La segunda estrofa inspira la figura central, erguida y desnuda como un Dios pagano, simboliza la potencialidad del pueblo argentino: con pasos firmes y viriles el símbolo marcha seguro de sí mismo y del porvenir, sobre la tierra viva y poblada de formas del pasado. Finalmente, con rostro tenso y cabal ímpetu da el grito de independencia que resuena por toda la Quebrada.

Quebrada cuyo paisaje así sintetizaba el escultor en la conferencia realizada en noviembre de 1941 en el Instituto Libre de Segunda Enseñanza:

*La quebrada. Altas montañas que se han acostado a esperar. El gusano del tiempo roe incesante, incansable en su eternidad, los contornos de la piedra, lima sus aristas y un leve polvillo se va depositando en las grietas, en los intersticios y una línea sinuosa y tranquila va dibujando los montes en la lejanía* (Soto Avendaño, 1942).

Siguiendo con las ponencias, podemos citar también aquí, sin detenimiento ya que ha sido frecuentemente tratado en estudios recientes, el trabajo presentado al Tercer Congreso Nacional de Vialidad por el Ingeniero Teodoro Sánchez de Bustamante. Organizada en 5 capítulos, desarrolla descripciones geográficas y antecedentes históricos, basándose en autores como Debenedetti, Casanova, J. Alfonso Carrizo y su cancionero popular, entre otros. Después de los datos de actualidad, presenta su propuesta.

Pero quizás el autor más citado es el Dr. Eduardo Casonava. A las notas transcritas en

las diversas revistas, podemos agregar, el capítulo I—"La Quebrada de Humahuaca"—de la Historia de la Nación Argentina, editada por la Junta de Historia y Numismática Americana en 1936. Allí desarrolla características del territorio y sus habitantes, el ambiente geográfico, la raza, y fuentes. Finalmente, hace una división para el estudio del patrimonio en vida material y vida espiritual. Como vimos, tanto su definición como la descripción de la Quebrada circuló ampliamente por distintos medios gráficos, así como fue expuesta en sus conferencias. E introduciéndonos en la sección siguiente, Casanova colabora también con sus textos en la realización de guías turísticas.

Finalmente, y en el orden de textos de difusión del acervo cultural de la Argentina, no puede dejar de mencionarse el Cuaderno Número 1 editado por la Secretaría de Cultura de la Nación en 1949, haciendo evidente además esa idea de continuidad cultural que, como dijimos, puede apreciarse hasta las décadas peronistas. Así explicaba sus propósitos el subsecretario de Cultura de la Nación:

*Hoy hemos queridos comenzar con una reseña objetiva de un lugar geográficamente definido: la Quebrada de Humahuaca, en el norte argentino, que muestra de una de aquellas fuentes inspiradoras del arte y de las letras autóctonos. Pintores, músicos, escritores, han encontrado en esos maravillosos panoramas y en las razas primitivas que poblaron esos lugares (y cuyos descendientes comparten la vida con los argentinos de estirpe hispana) el motivo de sus producciones artísticas (Castro, 1949).*

La breve explicación de los propósitos traducidos al portugués, al inglés y al italiano así como una definición del término Humahuaca<sup>10</sup> que a modo de noticia se incluye al final del documento, constituyen el único texto escrito del cuaderno compuesto por una serie de 19 fotografías de H. Mann y A. Pozzi.

## Guía de la Argentina tradicional y pintoresca

Como es sabido, un lugar destacado en el fomento, difusión y organización del turismo en el país le cupo a las instituciones de turismo.<sup>11</sup> De las muchas actividades realizadas por el Automóvil Club Argentino desde su creación en 1904, podemos mencionar la organización de las primeras excursiones en automóvil, y la disposición de oficinas de turismo y lugares para *camping* en las cercanías de la Capital Federal primero, y en la costa Atlántica después. A partir de 1922 con la creación de la Oficina Técnica Topográfica se agregan tareas de relevamiento caminero y confección de planos, hojas de ruta y descripciones de viajes, y posteriormente la edición de guías. Así, durante 1944 edita en tres tomos —Zona Centro, Zona Sur y Zona Norte— las Guías de Viaje abarcando la totalidad de la República Argentina. Y continuando con la serie de publicaciones, edita en 1958 la Guía de la Argentina Tradicional y Pintoresca, donde se procura un mayor acercamiento del pueblo a los valores históricos y relevancias geográficas de la Nación, incluyendo entonces monumentos y lugares históricos, museos, restos arqueológicos, monumentos naturales, parques nacionales y provinciales, fiestas típicas tradicionales regionales y religiosas. Para cubrir estos diversos aspectos, colaboraron especialistas y estudiosos, además de numerosas personas de distintos lugares.

El Dr. Eduardo Casanova es el encargado de la explicación del significado de los monumentos arqueológicos, definidos como: *productos o vestigios de la actividad material del hombre que sirven para la reconstrucción del pasado de la Humanidad*. Termina la reseña haciendo referencia al único caso de restauración de un pueblo indígena prehispánico, el pucará de Tilcara en Jujuy, aludiendo a las obras iniciadas en 1950, las que para 1955 habían ya reconstruido varios sectores del pueblo.

La exposición sobre Museos Históricos le corresponde al Dr. Ricardo Levene, redactor de la Ley 12.665/40, que con "espíritu eminente"

temente argentino”, contemplaba los problemas de monumentos y museos, la acción conjunta de Nación y provincias, y la declaración de utilidad pública de diversos lugares, la mayoría de los cuales se registraban en el norte argentino, cuna de la civilización hispano-indígena:

*Esos monumentos y lugares históricos, que condensan eternidades, conservados y restaurados con veneración, son recuerdos imperecederos de profundas y renovadas influencias espirituales del pasado en el presente (Levene, 1958).*

No se profundizará en los alcances de la ley, así como en su aplicación, en parte abordado en otros estudios (Ballent, 2003). Baste agregar que la sección Monumentos Históricos creados en la Dirección General de Arquitectura de la Nación, además de la labor de investigación y restauración se propuso la promoción del patrimonio histórico. Así, en el IV Salón Nacional de Arquitectura se exponen diversos planos, de los que interesa destacar aquel que señala la ubicación de los monumentos históricos en el norte argentino.

Finalmente, la relación patrimonio histórico y promoción turística, queda plasmada en esta guía, donde en un mapa de la provincia de Jujuy se señalan los monumentos históricos nacionales, los museos, las fiestas tradicionales y religiosas. Los textos explicativos de las obras arquitectónicas, además de las fechas de construcción, los materiales y los lenguajes arquitectónicos mencionan las fechas de la declaratoria. Las iglesias y capillas históricas de la Quebrada –Huacalera, Humahuaca, Purmamarca, Tumbaya, Yavi, Uquía– fueron declaradas por decreto 95687 del 14 de julio de 1941, al año siguiente de aprobada la ley. La Quebrada presenta un plano particular donde se vuelcan los monumentos arqueológicos. Estos planos hacen evidente la densidad histórica de la región, cuya valoración y preservación fue central para el ideal nacionalista del momento. (fig. 5)

### 3. Turismo y arquitectura. Jujuy en el plan de construcción estatal de hoteles y hosterías

Así como los monumentos arqueológicos más “llamativos” eran los arquitectónicos, arquitecturas declaradas patrimonio histórico a partir de 1940, debemos asimismo destacar otra relación fundamental entre turismo y arquitectura, no ya como testigos del pasado, sino como constructor del presente, de los nuevos atractivos, y haciendo posible asimismo el alojamiento o estadías aun en las zonas menos habitadas del país. En ese sentido, la arquitectura hotelera ocupa un lugar primordial, contribuyendo a la construcción de imágenes particulares o ambientes distintos, constituyéndose en más de un caso en gérmenes de emprendimientos turísticos y urbanos. Valgan como ejemplo los grandes hoteles del siglo XIX, con arquitecturas que devienen representativas del veraneo decimonónico, ya sea en los balnearios de río primero y de mar después, las cierras y las montañas. Pero en el marco de este trabajo interesa centrarse en el nuevo tipo, el hotel de turismo, y su construcción estatal como estímulo y promotor de las nuevas prácticas desde fines de los años 30.

La arquitectura hotelera se introduce en al órbita estatal a través de la política de Parques Nacionales. El tema de los Parques Nacionales y su vinculación con el progreso turístico del país ha sido tratado en los últimos años por la bibliografía. Sólo baste recordar que la creación de Parques y Reservas Nacionales –ley 12.103 de 1934– además de las razones técnicas relacionadas con la conservación de la flora y la fauna autóctona, persigue un fin eminentemente turístico. Para 1938 la política de esta repartición se hacía evidente por la realización de una amplia labor, que puede resumirse en la construcción de edificios para las Intendencias –en el Nahuel Huapi e Iguazú– obras viales y de transporte en los parques, al igual que espacios relacionados con deportes –golf y sky– refugios en la montaña y el cable carril. A esto se suma la atención del problema hotelero, que para dicha Dirección tanto por la capacidad como por el confort se extendía a todo el país y se agravaba en los parques dado que los mismos eran

centros turísticos internacionales. Así, el primer paso para preparar una zona de turismo estaba señalado por la necesidad de brindar alojamientos cómodos y abundantes, de donde surge la realización del Gran hotel Llao Llao, la ampliación del Hotel Cataratas en el Iguazú<sup>12</sup> y la ley de préstamos para construcción de Hoteles en Nahuel Huapi.

Pero sobre el final de la década, además de la labor dentro de la órbita de Parques Nacionales, tienen lugar varias iniciativas estatales en favor del turismo, las que cristalizaron en los primeros años 40. Y en ese marco debe comprenderse el progreso de la ley de construcción de hoteles. Aunque muy brevemente, recordemos que en 1941 el Poder Ejecutivo de la Nación crea la Comisión Nacional de Turismo,<sup>13</sup> con carácter honorario y en dependencia directa del Ministerio de Agricultura de la Nación, siendo el ministro el que ejercería la presidencia. Constituye asimismo un Comité Consultivo Honorario integrado por representantes de entidades públicas y privadas vinculadas a la actividad en el país. Sus funciones eran promover, orientar, controlar y coordinar el turismo dentro de la República, adoptando las medidas necesarias para estimularlo; organizar y realizar la propaganda adecuada dentro y fuera del país, así como preparar un proyecto de ley nacional de turismo.

También es de destacar la realización del Primer Congreso Argentino de Turismo, en cuyo discurso de apertura expresaba el Dr. Amadeo y Videla: *Corresponde al actual Poder Ejecutivo la satisfacción de haber acordado al turismo, por primera vez en el país, la jerarquía de un problema de gobierno de carácter nacional.*

Como ya se expuso, la creación de la Comisión Nacional de Museos y lugares históricos, y la labor realizada en el norte argentino. Y finalmente, interesa destacar las realizaciones de la Dirección de Arquitectura de la Nación a partir de la sanción de la ley 12.669 de Construcción de Hoteles y Hosterías de 1940. Se considera que su aplicación implicó un primer plan de desarrollo turístico a escala

nacional, y que asimismo sentó las bases de la arquitectura hotelera que desarrolló el peronismo. Finalmente, se advierte que mediante la construcción de estos primeros hoteles se jalonan algunos espacios postergados de la Argentina turística, mientras que la realización de sus edificios aporta a la transformación de la disciplina arquitectónica, viabilizando nuevas búsquedas de una arquitectura nacional como reflejo de "lo nuestro".

La ley se origina en una iniciativa del Senador riojano González Iramaín, con el apoyo de varios senadores,<sup>14</sup> quienes elevan un proyecto de ley por el cual el Poder Ejecutivo debía entregar a la Dirección de Parques Nacionales 2.000.000 pesos m/n para la construcción de cuatro hoteles en las provincias de La Rioja y Catamarca, fundamentado en el "achicamiento" que producían en el país los nuevos medios de comunicación, facilitando los desplazamientos de cosas y personas, pero creando como una nueva necesidad el alojamiento higiénico, cómodo, barato y confortable. Durante el transcurso de los debates los senadores de San Luis primero, y Santiago del Estero después, solicitan asimismo se incorporen partidas de 600.000 pesos m/n para la construcción de hoteles en sus provincias, justificando las solicitudes por las bondades del clima, las bellezas de los paisajes, la falta total de alojamiento y la imposibilidad de los gobiernos provinciales de afrontar el problema, además de entender que el beneficio redundaría en la nación entera y no sólo en los territorio provinciales.

La idea original era que los hoteles fueran construidos y administrados por ferrocarriles del Estado, pero ya el primer proyecto propone la Dirección de Parques, y finalmente se aprueba que sería la Dirección General de Arquitectura de la Nación la depositaria de la suma de 2.045.000 pesos m/n para la construcción y mueblaje de siete (7) hoteles en las ciudades de La Rioja, Catamarca, San Luis, Chilecito (La Rioja), Andalgalá (Catamarca), El Trapiche (San Luis) y Río Hondo (Santiago del Estero), en terrenos que al efecto serían transferidos a la Nación a título gratuito,

debiendo iniciarse la construcción dentro de los 6 meses de promulgada la ley. Para dar cumplimiento a la misma el Ejecutivo queda autorizado a emitir 4.300.000 pesos en títulos de deuda pública (art. 11).

El Art. 2º establece dos categorías de hoteles de acuerdo a la inversión que se hiciera del total de la suma de dinero.<sup>15</sup> Los proyectos debían tener en cuenta las posibles ampliaciones, las que se costearían con los recursos obtenidos de la explotación (art. 3), y el artículo 4 autoriza al Ejecutivo a entregar a la Dirección General de Arquitectura de la Nación la suma de 2.000.000 m/n para que dentro del mismo régimen de la ley construyera hosterías (invirtiendo en cada una para construcción y mueblaje un máximo de 80.000 \$ m/n) por licitación pública en lugares apropiados y de preferencia en las rutas nacionales de acceso a lugares de turismo de la República.

Destaquemos finalmente que los tipos arquitectónicos de los edificios debían adaptarse a las características de las zonas donde se construyeran tanto en su estilo como en los materiales a emplearse (art. 5). Mientras no se constituyera por ley la Dirección Nacional de Turismo, los hoteles serían administrados por Parques Nacionales, la que también intervendría en el establecimiento de los precios de alojamiento, con tarifas acordes a la finalidad de la ley.

Si el proyecto va creciendo –aumento de inversión, de cantidad de hoteles, la inclusión de hosterías y más destinos– en su transcurso por las cámaras, su aplicación en el ámbito del Ministerio de Obras Públicas se convierte en una herramienta primordial de fomento del turismo en el país. Así veremos dentro del marco de la ley, la creación de una Oficina Técnica dentro del Ministerio, la concepción de un “Plan de Hosterías” y la solicitud de ampliación de crédito como expresiones de esta nueva dimensión.

Para proceder lo antes posible a la ejecución de los trabajos, la Dirección General de Arquitectura formó una Oficina Técnica destinada tanto a la realización de los

proyectos, como a la dirección de las obras. En el III Salón Nacional de Arquitectura se exhiben diversos trabajos realizados por dicha oficina, por los arquitectos Enrique Blaquier, Oscar Ruiz, Mario Gascón y Alberto Cuenca, bajo la dirección del arquitecto Ernesto de Estrada (Revista de Arquitectura, enero de 1942). Se exponen en esa oportunidad además dos gráficos: uno que muestra la distribución en el territorio del norte argentino el plan de hoteles aprobado por la ley. Esquemáticamente se ubican en las distintas provincias, así como se indican las rutas que los vinculan, en primer lugar, con la capital federal, y además con otras ciudades importantes, o capitales provinciales como Córdoba, Santa Fe o Tucumán, como otra prueba más de esa estrecha vinculación entre destinos turísticos y red carretera. El otro gráfico expuesto sintetiza el estudio del uso específico de los edificios: el alojamiento para el ocio o esparcimiento, que se traduce en un organigrama funcional para representar las vinculaciones más importantes entre los distintos sectores del edificio. Se grafican también los programas de mínima y máxima de las cuatro categorías de hoteles que determina la oficina. En suma, el gráfico evidencia un estudio racional y sistemático de una nueva función: el hotel de turismo. (fig. 4)

Asimismo, para dar cumplimiento a la ley la Dirección General de Arquitectura estudia un plan de construcción de 25 hosterías distribuidas en distintos lugares del país. Plan que fue estudiado en conjunto con una comisión encargada de asesorar al Ejecutivo sobre las posibles ubicaciones,<sup>16</sup> e integrada por el Presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Emilio López Frugoni, el Presidente de la Dirección de Parques Nacionales, Dr. Ezequiel Bustillo, y el Presidente del Automóvil Club Argentino, Sr. Carlos Anesi, además del ingeniero Eduardo Edo, miembro de Parques Nacionales, el Director General de Arquitectura, Ingeniero Alejandro Figueroa y el arquitecto mayor de esa repartición, arq. Enrique Cuomo.

El Plan de Hoteles y Hosterías también se señala en un mapa de la República donde se vuelcan: los 7 hoteles aprobados por la ley, las ubicaciones seleccionadas para las 25 hosterías, y una serie de puntos correspondiente a hoteles particulares, concentrados mayoritariamente en las provincias de Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba –donde no se proponen ni hoteles ni hosterías– Neuquén y Mendoza. Algunos menos en la mesopotamia, en los territorios del sur, Chaco, Santiago del Estero y San Juan. A simple vista se observa que la acción estatal se concentraría en las provincias del noroeste, y luego en menor medida en Chubut y Santa Cruz, no interponiéndose con la región central, aquella que concentra la hotelería privada.<sup>17</sup> En un cuadro se numeran las hosterías, indicando asimismo en qué provincia o territorio nacional se localiza y la ruta con la se vincula. (Fig.5)

Con respecto a las características constructivas de las hosterías, se destaca que las mismas debían emplear preferentemente materiales de la región, debiendo los edificios a construirse no sólo satisfacer las necesidades de comodidad e higiene, sino además cumplir una "función estética que actuara muy favorablemente en el desarrollo del turismo dentro del país".

Dos anteproyectos son elaborados para la provincia de Jujuy en el marco de esta ley. Una hostería a construirse en Humahuaca, de la que no se cuenta con mayor información que la publicada en la Revista de Arquitectura (fig. 6). Y en 1943 se proyecta un hotel de turismo para la ciudad capital, el que se implantaría en una manzana rectangular, dejando libre los extremos para jardines. Todos los accesos –vehicular, peatonal y de servicio– se realizarían por la calle posterior –Salta– liberando el frente sobre la avenida Fascio para expansión del sector público sobre una gran terraza elevada orientada al norte, y abierta a las mejores vistas. La planta principal –una tira con frente sobre la avenida, y otra pequeña tira de servicios en uno de los extremos– se organiza sobre dos ejes. El menor atraviesa centralmente espacios públicos y de

acceso. Así, desde el patio de honor, se llega al pórtico de acceso, al hall de pasajeros y el salón de fumar que abría sobre la terraza. El eje longitud, casi en coincidencia con la línea de circulación interna separaba espacios públicos de los de servicio. Sobre el frente, a un lado del salón de fumar se ubicaba el gran comedor y al otro el estar. (fig. 7)

El edificio se desarrolla en tres plantas sobre un basamento de piedra ocupado por servicios. La primera o *piano nobile* albergaba los espacios públicos y de servicio, mientras las otras dos contenían los 62 dormitorios con baño privado. Techo de tejas y carpinterías de madera, contribuían a la imagen general de reminiscencia neocolonial. Como otros proyectos de esta repartición, el armado surge del lugar de implantación y las condiciones particulares del sector urbano. Ahora bien, el denominador común de estos hoteles es el orden y la racionalidad en el armado, sumados a escalas acordes a los destinos y necesidades estipuladas para cada lugar. Ya sea que se apelara a imágenes de modernidad o de tradición nacional, se respetaron los materiales de la región y puede decirse que se reconocen, a pesar de las diferencias en las edificaciones, la pertenencia al plan (Bruno, 2009).

Como cierre de este recorrido resulta muy elocuente el gráfico de distancias a los parques nacionales y a los hoteles y hosterías nacionales de turismo, que elaboran conjuntamente el Automóvil Club Argentino y la Administración de Parques Nacionales en 1950 (fig. 8). Allí se indican las distancias en kilómetros que separan los sitios mencionados de la capital de la República, además de indicarse las rutas que habilitan el recorrido. En el extremo norte, Jujuy al igual que Formosa, Chaco, Salta y Tucumán no han sido alcanzadas por los beneficios de la ley, lo que repercute negativamente en el progreso turístico de la región.

**Notas de cierre**

Como se expuso, entre los años 20 y 50 del siglo XX, y en el marco de difusión del turismo en el país, toma forma la imagen turística de la Quebrada, aunque desde mucho antes sus villas habían sido lugares de veraneo de familias de la región, atraídas por las bondades de su clima. Con la llegada del ferrocarril se amplían las posibilidades de viajes, excursiones y recorridos, y desde los años 20 las excursiones al norte –uniendo el litoral con la montaña– buscan instalar una nueva idea de turismo, orientada a apreciar y fomentar las riquezas y fuerzas vivas de la República. Y precisamente con la difusión y el relato de ese viaje en tren por la Quebrada comienza el proceso por el cual se estimula su conocimiento, sensibilizando al público sobre regiones consideradas “pobres en paisajes”. De esta forma se comienza la construcción social de su atractivo turístico, tanto en forma oficial, representada por la labor de promoción de la Administración de los Ferrocarriles del Estado, así como de aquellos particulares que en procura de estimular el conocimiento de las bellezas de la nación, reprodujeron en artículos los más variados matices.

La Quebrada era ruta, camino, paso, indisolublemente unida a la noción de viaje, como se expuso en el título, “ruta de viajes imposibles”, que durante las primeras décadas del siglo XX devino en viaje turístico. Como vimos, protagonizan la primera difusión turística los relatos del viaje en tren, los que asimismo hacen evidente –y las imágenes lo muestran asiduamente– que la construcción de las vías férreas transforma asimismo el paisaje. Pero también, el medio de locomoción condiciona su percepción, tal como ocurrió luego con la posibilidad de movilizarse en automóvil particular. Desde finales de los años 30 los relatos incluyen las travesías en automóvil, viajes que permiten mayor libertad, con distintas paradas y recorridos alternativos, aunque aún los caminos representaban sólo el 5 % de los necesarios para los viajes turísticos en Jujuy.

Estas narraciones de los viajeros constituyen y propagan los atractivos, por un lado, a la par que contribuyen a la formación de una noción, un significado de la Quebrada dentro del país. Los primeros están representados por las bellezas de sus panoramas –con variedad de formas, de colores, de vegetación– y bondades de sus diversos climas. A lo que se suma el tipo de aborigen auténtico, con sus costumbres típicas, sus cantos al son de las quenenas y sus vestimentas de colores vivos. Finalmente, las villas y sus arquitecturas. Completaban estos atractivos el significado como ruta de la historia, de inigualable valor científico, y finalmente con trascendencia artística. Además, cada viaje remite y evoca otros viajes: de indios, de exploradores, de conquistadores, de libertadores, de científicos y de artistas, sedimentándose y validando la idea e imagen de la Quebrada una reunión de distintos saberes: históricos, geográficos, arqueológicos, artísticos, de suerte que puede concluirse que la imagen turística de la Quebrada es una construcción particularmente erudita.

Colaboraron en el mismo sentido otras promociones, como las publicaciones –el primer tomo de la Historia Argentina o el volumen de fotografías editado por el Ministerio de Cultura de la Nación– o las conferencias y sus reproducciones en las revistas. Finalmente la Guía de la Argentina Tradicional y Pintoresca recurre nuevamente a los especialistas a fin de que explicaran los distintos aspectos –monumentos y lugares históricos, museos, restos arqueológicos, monumentos naturales, parques nacionales y provinciales, fiestas típicas tradicionales regionales y religiosas– necesarios para lograr un mayor acercamiento del pueblo a los valores históricos y relevancias geográficas de la Nación.

Para los años 40, cuando el Estado introduce más ampliamente el turismo en sus políticas públicas, dos leyes condensan este accionar: la de monumentos y lugares históricos, y la de construcción de hoteles y hosterías de turismo. La primera encuentra en el norte en

general, y en la Quebrada en particular, el lugar de aplicación, preservando los restos de la cultura hispano-indígena, potenciando una vez más esa imagen típica y la idea de reserva de la historia, la leyenda y la tradición. Mientras la segunda, cuyo objetivo era estimular e impulsar el desarrollo de zonas turísticas a través de la construcción de hoteles y hosterías, no se aplicó finalmente en Jujuy. En definitiva, la promoción cultural a través de programas y publicaciones, sostenida durante décadas, no encuentra un correlato en el accionar sobre el territorio turístico, con la construcción de hoteles que ampliaran las comodidades de hospedaje, y con edificios cuya función estética pudiera favorecer el desarrollo del nuevo turismo Argentino.

## Notas

<sup>1</sup> Citemos como ejemplo los recuerdos de Teodoro Sánchez de Bustamante: *Para mí y mis hermanos, en nuestra niñez, "la Quebrada" –así la nombrábamos cuando nos referíamos a ella– era una región exótica, de leyenda, lejana y misteriosa, cuyo clima curaba el paludismo y otras enfermedades* (Sánchez de Bustamante, 1965).

*Varias veces, entre los años 1898 y 1910, he veraneado con mi familia en Tilcara (...), población que se encuentra en esta Quebrada a 80 kilómetros de Jujuy. Cuando fuimos por primera vez (...) aun no había sido construido el ferrocarril y no había automóviles. Viajamos en un coche, tirado por caballos, por huellas que se desarrollaban, en su mayor parte, por la playa del río Grande. Nuestro viaje duró tres días* (Sánchez de Bustamante, 1965).

<sup>2</sup> Itinerario del Tren de Excursión al Norte. Salida desde estación Retiro el sábado a las 21.30 horas. El domingo llegada a Rosario y luego a Santa Fe, con visita a la ciudad y excursión fluvial a la ciudad de Paraná. Partiendo luego el día lunes con destino a Tucumán. Al día siguiente visita por la ciudad; el miércoles excursión a Tafi Viejo y Talleres del Estado. Llegada a Salta el miércoles, visita a la ciudad y Viernes Rosario de Lerma, y visita a la obras de Huaytiquina. Regreso a Salta y el sábado partida con destino a Güemes y Jujuy, visita a la ciudad y también a Humahuaca. El domingo Orán, visita a la ciudad; el Tabacal, vista al Ingenio. Martes Rosario de la Frontera con visita al establecimiento de baños. Miércoles Las Cejas, jueves Santa Fe y Rosario (empalme Granero y llegada el viernes a Retiro).

<sup>3</sup> Sólo ha sido posible consultar los números a partir del año 1926. Para un análisis más amplio ver Rodríguez Aguilar, María Inés (2008).

<sup>4</sup> El Hogar es fundada en 1904 por Alberto M. Haynes, inaugurando una nueva modalidad periodística, con una revista que reconoce a la familia como unidad social (la editorial Haynes sería más tarde editora de *Mundo Argentino*, *Selecta* y del diario *El Mundo*). Sin mayor eco, hasta que inició una evolución que apuntaba al gusto femenino de la clase media y halagaba la vanidad de la clase alta, dedicando numerosas páginas a reflejar fiestas, casamientos, viajes, ropas y lugares de veraneo de las familias tradicionales. Luego de algunas transformaciones, fue posible identificarse con vastos sectores de la vida argentina y alcanzó consagración nacional. Era el espejo de los principales acontecimientos sociales y políticos, interesaba al lector femenino, al lector joven, al

lector sentimental, al lector de las ciudades de provincias. Intentaba perpetuar sucesos, establecer modas y costumbres y consagrar escritores. Conceptos tomados de Mendelevich, Pablo (2002). "Las revistas argentinas", en *Contratiempo*, El pensamiento en la Argentina, año II, n. 5

<sup>5</sup> Resaltaba también de esta parte del trayecto el aluvión constante de piedras que cubría las vías, y que obligaba a que se construyeran nuevas, de suerte que en un trecho de no más de medio kilómetro existían varias vías enterradas y superpuestas.

<sup>6</sup> *La constituyen construcciones hechas de barro mezclado con paja, a la que se añaden adobes de unos treinta centímetros de ancho por cincuenta de largo, soportándose los muros con anchos contrafuertes que añaden doble espacio al ocupado por la vivienda misma. El techo es lo más notable de ellas, formado con trozos de los grandes "cardones" cortados en tajadas, material que es liviano como el corcho y duro como el pino, que cubren con una capa de 40 a 50 centímetros de barro mezclado con paja, formando una techumbre que no deja pasar jamás ninguna gota de agua y que tiene la propiedad de conservar una temperatura ideal en la vivienda.* (Nagel, 1934).

<sup>7</sup> El autor era un musicólogo que viajó al Norte recogiendo canciones y música en el fonógrafo del Museo Argentino de Ciencias Naturales.

<sup>8</sup> Enrique Saint era colaborador de la revista, y estaba estrechamente vinculado a la industria del país, y era asimismo exponente de instituciones filantrópicas y culturales. Junto a su esposa, Andrea Manceaux, realizaron desde los años 20 viajes de estudio y de turismo a través de la Argentina y países limítrofes, dedicándose a mediados de los 30 a conocer el norte Argentino, tan frecuentado por las investigaciones, regiones todavía aureoladas por rastros de misterio. Los viajes terrestres eran realizados en automóvil, por caminos poco o nada conocidos, venciendo dificultades e inconvenientes propios de lugares primitivos y despoblados. (Revista Geográfica Americana, Bs. As., año III, n. 30)

<sup>9</sup> Se formó una Comisión, integrada por personalidades de las artes y de las letras, la que debía además de realizar los estudios necesarios y llamar a concurso nacional de proyectos. Integraron el jurado del mencionado concurso, entre otros, Ricardo Rojas, Enrique Larreta y Martín Noel.

<sup>10</sup> *Humahuaca* (voz quichua que significa cabeza de ídolo) es el nombre de una quebrada (de 284 kms.) que atraviesa la provincia de Jujuy de norte a sur. La

*cruza el ferrocarril que va de Jujuy a la Quiaca, en el límite argentino-boliviano. Está surcado por el río Grande a cuyas orillas está la ciudad de Humahuaca, distante 1.635 kilómetros de Buenos Aires. Otras poblaciones de relativa importancia en la región son Uquía, Aparzo, Purmamarca, Huacalera, Maimará, Tilcara. Esta comarca, minera, produce zinc, plata, cobre, yeso, plomo, etc. Y en sus valles se cultiva trigo, alfalfa, papa y frutales, encontrándose en sus campos ganado vacuno, caprino y lanar.* (Subsecretaría de Cultura de la Nación, 1949).

Índice de la fotografías: 1. Inmensidad de cielo y tierra en el Altiplano; 2. Un solitario pozo de agua sirve de guía al caminante; 3. Los collas abandonan sus escondidas chozas en ocasión de una fiesta religiosa llevando a cuestras sus santos al pueblo; 4. Iglesia de Yavi; 5 Primitiva y conmovedora fe la de esos collas prosternados ante el magnífico altar; 6 y 7. Nicho del retablo iglesia de Yavi; 8. Recua de llamas arriadas al son de la quena; 11. Quebradas y cardones; Oculto entre las serranías duermen pequeños pueblos; 13. Arreglando la carga sobre mansos burritos serranos; 14. Por la Quebrada de Humahuaca baja el Río Grande, dando riego a los cultivos; 15. Pueblo de Maimará; 16. Pueblo de Humahuaca; 17. Patio de una casa de arquitectura sencilla; 18 y 19. Gentes que parecen antiguas, como su aldea, miran el lento pasar del tiempo.

<sup>11</sup> Pueden destacarse de las actividades realizadas por el Automóvil Club Argentino, las exposiciones anuales de automóviles, en cooperación con la Asociación Importadora de automóviles. Concerniente a la vialidad, el señalamiento y mejoramiento caminero, así como bregar por la ley nacional de Vialidad. Una importante función de publicidad a través de la publicación de "Automovilismo"; la organización de concursos fotográficos y de películas documentales sobre el turismo nacional a partir de 1938. La labor deportiva se afianza con la instauración de carreras con carácter definitivo, sólo por mencionar alguna de las tareas destacadas. En 1907 se funda el *Touring Club Argentino*, con el modelo de similares instituciones de Francia, Italia, Suiza, Bélgica, etc., y cuya bandera fue el mejoramiento de la vialidad por medio del turismo. Entre sus primeras iniciativas se encuentran la construcción del camino Mar del Plata a Necochea y la institucionalización de una carrera de automóviles anual entre ambos balnearios. El estudio del gran camino del sur, de unión de la Capital Federal con Bahía Blanca. En otro orden de cosas, la organización de exposiciones nacionales e internacionales de

vialidad y la creación de la Federación Sudamericana de Turismo, entre otras actividades de las que no puede dejar de mencionarse la organización de los Congresos Nacionales de Vialidad y el bregar por la ley nacional de caminos y por una ley de fomento del turismo.

<sup>12</sup> Los dos hoteles presentan marcadas diferencias, impuestas tanto por las desigualdades geográficas y climáticas, como por los momentos en que se construyeron, los destinatarios y los fines que se perseguía con la consecución de las obras, todo lo cual condicionó las decisiones proyectuales. No obstante, tienen en común una organización en planta ceñida a un esquema formal.

<sup>13</sup> Decreto del 22 de febrero de 1941. Esta comisión es anexada en 1943 a la Dirección de Parques Nacionales, y pasará en 1945 a ser la Administración General de Parques Nacionales y Turismo.

<sup>14</sup> Alfredo Palacios (Cap. Fed.), Raúl Ceballos Reyes, Francisco Galíndez (Catamarca), Alberto Figueroa, José H. Martínez (Córdoba) y Juan B. Castro (Santiago del Estero).

<sup>15</sup> Elaboración personal a partir de la ley 12.669 de construcción de hoteles y hosterías de turismo

| Art. 2 Hoteles inversión de 2.045.000 divididos en 2 categorías |                        | Art. 4 Hosterías 2.000.000   |
|---|------------------------|--|
| a - hasta Sm/n 380.000  | b - hasta Sm/n 175.000 | máx. de 80.000 c/u   |
| La Rioja  | Chilecito              | en lugares apropiados y preferentemente en las rutas nacionales de acceso a los lugares de turismo |
| Catamarca   | Andalgala              |  |
| San Luis  | El Trapiche            |  |
| Río Hondo   |                        |  |

<sup>16</sup> Como resultado de la labor de la comisión, se sugieren los siguientes aspectos generales para la ubicación de las 25 hosterías del plan. En primer lugar, que las mismas no se proyectaran sobre las rutas pavimentadas ni en localidades que hubiera hoteles en buenas condiciones de explotación, ya que no había intención de competir con la industria hotelera privada, sino por el contrario promoverla, fomentando el turismo hacia regiones apartadas y carentes de lugares de alojamiento. En otro orden de cosas, la comisión señala que la distancia aconsejable entre hosterías, o entre éstas y localidades con hoteles habilitados debía ser como máximo de una jornada de viaje, fijando la cantidad de kilómetros a recorrer según las condiciones del terreno, en tres categorías. La Primera categoría correspondía a un camino de llanura recorrido durante la jornada, equivalente a 600 km. Segunda categoría, camino ondulado recorrido durante la jornada, 500 km. Y tercera categoría camino de montaña de 400 km.

<sup>17</sup> Baste recordar que diversas instituciones de Mar del Plata se oponían al proyecto de construcción estatal, intuyendo quizás que el impulso en otras zonas turísticas repercutiría en una disminución de las ganancias. Así, por ejemplo, en la 41ª reunión del día 26 de noviembre de 1940 del Senado Nacional se lee en las Peticiones: *Diversas Instituciones de Mar del Plata solicitan la sanción del proyecto de ley que crea la Dirección Nacional de Turismo y rechazan el proyecto de ley sobre construcción de Hoteles para turismo*. (Diario de Sesiones extraordinarias, Cámara de Senadores, Tomo II)

### Fuentes y bibliografía

ACA (1958). *Guía de la Argentina tradicional y pintoresca*, Buenos Aires, Automóvil Club Argentino.

Augé, Marc (1998). *El viaje imposible. El turismo y sus imágenes*, Barcelona, Gedisa.

Ballent, Anahí (2003). "Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el estado, 1935-1945", ponencia presentada en Jornada de trabajo, Perspectivas históricas sobre el estado argentino, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, 26 y 27 de junio.

Ballent, Anahí (2008). "Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943", *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Río de Janeiro, v. 15, n. 3, p.: 827-847.

Beroncello, Rodolfo y Troncoso, Claudia (2007). "El lugar y las redes. Turismo en Quebrada de Humahuaca, Argentina", *Huellas*, n. 8, p.: 11-38.

Boger, Marc (2002). "El turismo en Europa, de la Edad Moderna al Siglo XX", *Historia Contemporánea*, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad del País Vasco, II, n. 25, p.: 13-31.

Bruno, Perla (2005). "Hacia la conformación de la ribera marítima bonaerense como territorio del turismo", *Registros*, revista anual de investigación del centro de estudios históricos, arquitectónico-urbano, FAUD, UNMdP, Mar del Plata, año III, n. 3, p.: 35-52.

Bruno, Perla y Lemme, Adrián (2010). "Turismo, territorio y paisaje en la costa bonaerense Argentina, 1920-1940", *Estudios y Perspectivas en Turismo [en línea]* (n. 1, 1992-) vol. 19, n. 1 (enero 2010). [Http://www.estudiosenturismo.com.ar/PDF/V19/v19n1a%2003.pdf](http://www.estudiosenturismo.com.ar/PDF/V19/v19n1a%2003.pdf). ISSN 1851-1732

- Bruno, Perla (2009). "La Argentina turística: construcción estatal de hoteles y hosterías de turismo 1940-1955", inédito.
- Casanova, Eduardo (1934). "Disertación sobre la Quebrada de Humahuaca", pronunciada en el Instituto Popular de Conferencias, en Nagel, Guillermo (1934), *op. Cit.*
- Casanova, Eduardo (1936). "La Quebrada de Humahuaca", en *Historia de la Nación Argentina*, Vol. I, Buenos Aires, Junta de Historia y Numismática Americana.
- Castro, Hortensia y Zusman, Perla (2007). "Redes escalares en la construcción de los patrimonios de la humanidad. El caso de la patrimonialización de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)", *Espaço e Tempo*, GEOSUP, San Pablo, n. 21, p.: 173-184.
- de la Iglesia, José (1931). "Excursionismo en Jujuy. Como se puede viajar", Riel y Fomento, Buenos Aires, Ferrocarriles del Estado, Año X, n. 106, p.: 29-33.
- Domínguez, Roberto (1931). "Las grandes regiones nacionales de turismo. Jujuy, y el norte", *El Hogar*, Ilustración semanal argentina, Buenos Aires, año XXVII, n. 1150.
- Farro, Máximo (2008). "Redes y medios de transporte en el desarrollo de expediciones científicas en Argentina (1850-1910)", *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Río de Janeiro, v. 15, n. 3, p.: 679-696.
- Ferrocarriles del Estado (s/f). "Viajes de Turismo al Norte Argentino", publicación editada por los Ferrocarriles del Estado, sin lugar de edición.
- Garzón Roldán, Arturo (1928). "El paisaje jujeño", Riel y Fomento, Buenos Aires, Ferrocarriles del Estado, n. 70, p.: 94.
- Levene, Ricardo (1958). "Museos históricos", en *Guía de la Argentina tradicional y pintoresca*, *op. Cit.*
- Montagne, Victor (1930). "El panorama jujeño. La Quebrada de Humahuaca", Riel y Fomento, Buenos Aires, Ferrocarriles del Estado, Año IX, n. 103, p.: 14-16.
- Nagel, Guillermo (1934). "Un viaje por la Quebrada de Humahuaca", *Revista Geográfica Americana*, Buenos Aires, año I, n. 8, p.: 541-562.
- Pastoriza, Elisa (ed.), (2002). *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Buenos Aires, Biblos.
- Pastoriza, Elisa (2008). "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", *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, [on line] Debates, 2008 <http://nuevomundorevues.org/index36472html>. ISSN 1626-0252.
- Pastoriza, Elisa (2008). "Estado, gremios y hoteles. Mar del Plata y el peronismo", *Estudios Sociales*, n. 34 (primer semestre. 2008). Disponible en: <http://historiapolitica.com>.
- Piglia, Melina. (2007). "Ciudades de lona: el Automóvil Club Argentino y la construcción de los campings como lugares turísticos en la entreguerra (1926-1939)", en Zusman, Perla, Lois, Carla y Castro, Hortensia (comp.) (2007). *Viajes y Geografías*, Buenos Aires, Prometeo.
- Piglia, Melina (2008). "La incidencia del Touring Club Argentino y del Automóvil Club Argentino en la construcción del turismo como cuestión pública: 1918-1929". *Estud. y perspect. tur.* [on line] (n.1, 1992) vol.17, n.1, p.: 51-70 .Disponible en: <http://www.estudiosenturismo.com.ar/search/PDF/v17n1y2a3.pdf>. ISSN 1851-1732.
- Revista de Arquitectura*, febrero de 1943, Año XXVIII, n. 266.
- Revista Geográfica Americana*. Revista mensual ilustrada, Buenos Aires (1933). "Las bellezas del norte argentino", año 1, n. 1, p.: 131-141.
- Revista Geográfica Americana*. Revista mensual ilustrada, Buenos Aires (1935). "La Quebrada de Humahuaca", año II, n. 34, p.: 182-184.
- Riel y Fomento. *Revista Mensual Ilustrada, Organó Oficial de los Ferrocarriles del Estado* (1929). "Jujuy. Sus tradiciones y sus paisajes", Año VII, n. 83.
- Rodríguez Aguilar, María Inés (2008). "Nacionalismo Integral e Ilustración: el caso de Riel y Fomento (1922-1934)", ponencia presentada al congreso *Textos, Autores y Bibliotecas*, Córdoba, Biblioteca Mayor de la Universidad Nacional de Córdoba.
- Saint, Enrique (1936). "El norte Argentino en automóvil", *Revista Geográfica Americana*, Buenos Aires, año III, n. 30, p.: 153-180.
- Sánchez de Bustamante, Teodoro (1937). "El camino a Bolivia por la Quebrada de Humahuaca. Contribución a su estudio", Trabajo presentado al Tercer Congreso Nacional de Vialidad, Buenos Aires.

Sánchez de Bustamante, Teodoro (1965). *Jujuy a fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Recuerdos personales*, Córdoba.

Scarzanella, Eugenia (2003). "Le bellezze naturali e la nazione: i parchi nazionali in Argentina nella prima metà del XX secolo", *Theomai*, Quilmes, UNQ, n. 7.

Schlüter, Regina (2003). *El turismo en la Argentina. Del Balneario al campo*, Buenos Aires, CIET.

Schlüter, Regina (2008). *Turismo. Una visión integradora*, Buenos Aires, CIET.

Soto Avendaño, Ernesto (1942). "El monumento a la Independencia en Humahuaca." Folleto de la Conferencia pronunciada el 8 de noviembre de 1941 en el Instituto Libre de Segunda Enseñanza, Buenos Aires, Liga Argentina de Educación.

Subsecretaría de Cultura de la Nación (1949). *Quebrada de Humahuaca*, Cuadernos I, Buenos Aires, Ministerio de Educación de la Nación.

Troncoso, Claudia (2008). "Turismo, desarrollo y participación local. La experiencia de Quebrada de Humahuaca. Jujuy. Argentina", *Aportes y Transferencias*, Centro de Investigaciones Turísticas, UNMdP, Mar del Plata, n, 12, vol. 2, p.: 110-130.

Troncoso, Claudia (2009). "Patrimonio y redefinición de un lugar turístico. La Quebrada de Humahuaca, Provincia de Jujuy, Argentina", *Estudios y perspectivas en turismo*. [on line] (n.1, 1992- ), vol.18, n.2, p.: 144-160. Disponible en: <http://www.estudiosenturismo.com.ar/PDF/V18/v18n2a3.pdf>. ISSN 1851-1732.

Vega, Carlos (1934). "Jujuy", *Revista Geográfica Americana*, Buenos Aires, año II, n. 13, p.: 303-306.

Villafañe, Augusto (1936). "Rutas de turismo en Jujuy", *Revista Geográfica Americana*, Buenos Aires, año III, n. 33, p.: 387-409.

Villafañe, Augusto (1948). "Jujuy visto fuera de Jujuy", *Automovilismo*, Buenos Aires, Automóvil Club Argentino, n. 346.

Zusman, Perla, Lois, Carla y Castro, Hortensia (comp.) (2007). *Viajes y Geografías*, Buenos Aires, Prometeo.

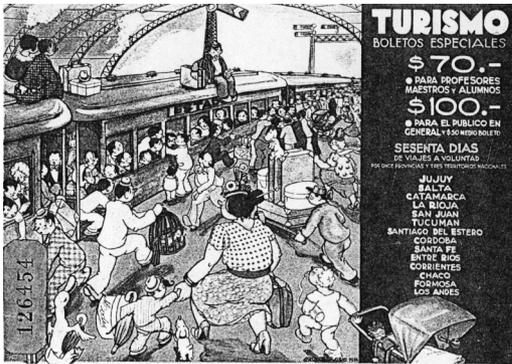


Fig. 1. Ferrocarriles del Estado (1934). Tapa del tríptico "Turismo. Boletos Especiales".



Fig. 2. León en la Quebrada de Humahuaca. Revista Geográfica Americana, (1933), Buenos Aires, año 1, n. 1.

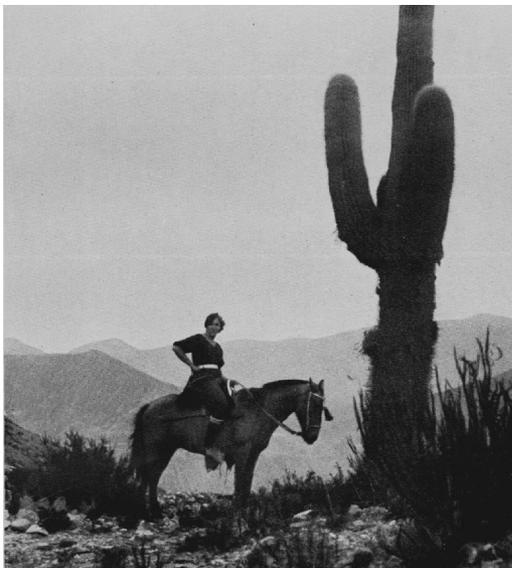


Fig. 3a



Fig. 3b



Fig. 3c



Fig. 3d

Figs. 3 a, b, c y d. Nagel, Guillermo (1934). "Un viaje por la Quebrada de Humahuaca", Revista Geográfica Americana, Buenos Aires, año 1, n. 8, p.: 541-562.



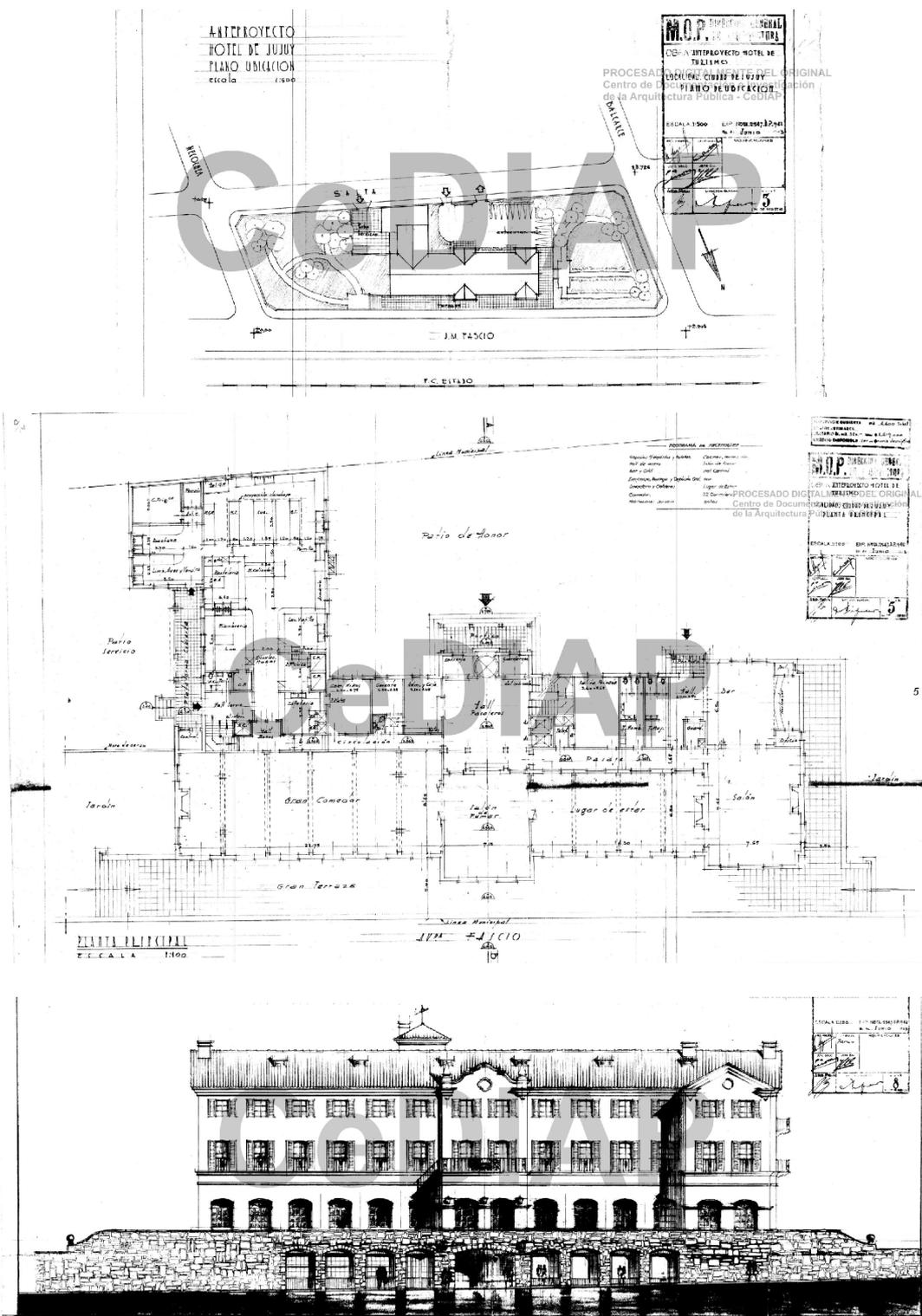


Fig. 7 Anteproyecto del Hotel de Turismo en Jujuy. Documentación perteneciente al Archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública—CeDIAP—del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.



Fig. 8. Gráfico de distancias a los Parques Nacionales y a los hoteles y hosterías nacionales de turismo, Buenos Aires, Automóvil Club Argentino, 1950.