

Asociaciones civiles y Estado en los años veinte: las intervenciones públicas del Automóvil Club Argentino y del Touring Club Argentino en materia de vialidad y turismo.*

Melina Piglia (UBA- Conicet)

Desde las últimas décadas del siglo XX el debate académico y político sobre la relación entre el Estado y la sociedad civil, y sobre las características de la sociedad civil ha adquirido particular relevancia en el mundo¹, y especialmente en la historiografía latinoamericana de los últimos veinticinco años en parte a causa de las preguntas abiertas por la transiciones democráticas en la región. 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 científicos sociales, alentando nuevas lecturas sobre el pasado².

En el caso de la Argentina, en los últimos años numerosos analistas han coincidido en destacar el fortalecimiento y la creciente articulación de la sociedad civil durante los años veinte, al menos en la Capital Federal³. Acentuando un fenómeno que había comenzado en la segunda mitad del siglo XIX, se multiplicaron las asociaciones voluntarias de inspiración diversa (sociedades de fomento, clubes, etc.) y se desarrollaron las asociaciones económicas y profesionales. La presión directa de los intereses organizados sobre el Estado, predominó por sobre el partido y el Parlamento como forma de canalización y procesamiento de los intereses y los conflictos sociales. Waldo Ansaldi ha leído en este proceso la señal del fortalecimiento de la sociedad argentina de los años veinte en una dirección corporativa causada por la debilidad de los partidos políticos que no estaban organizados sobre una base clasista⁴. Para Tulio Halperín, en cambio, el fenómeno 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 de fractura clasistas) y múltiples organizaciones los expresaron, presionando de manera variada sobre el Estado⁵. 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 participación y ciudadanía, fortaleciendo a la sociedad civil en un sentido democrático⁶. 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 corporaciones⁷.

La democratización y el ascenso del radicalismo modificó las formas de vinculación de las elites nuevas y tradicionales con el Estado. Analizando el caso de los empresarios, 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, y –cabría agregar- con un Parlamento bloqueado por las disputas entre partidos y dentro de ellos⁸, los sectores económicamente dominantes cambiaron a una estrategia de refuerzo y politización de las organizaciones sectoriales, procurando el reconocimiento oficial y la participación en la toma de decisiones sobre la políticas públicas⁹. Otras asociaciones, que representaban intereses sectoriales no corporativos o 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 públicas¹⁰. La actitud gubernamental permeable al diálogo con estas instituciones que se posicionaban desde la sociedad civil y se declaraban “apolíticas” (y de hecho solían albergar cierta variedad de color partidario en su seno), fortaleció aún más esta tendencia. Hemos preferido pensar a la sociedad de

Es el contexto de este debate en torno a la relación entre Estado y sociedad civil en la Argentina de los años veinte que nos interesa analizar las intervenciones públicas de los dos clubes de automovilistas más importantes de la época, el Automóvil Club Argentino (ACA) y el Touring Club Argentino (TCA)¹¹. Específicamente, nos centraremos en el estudio de la forma en que durante los gobiernos radicales (1916-1930), el ACA y el TCA contribuyeron a conformar y a poner en escena a la vialidad y al fomento del automóvil, y luego al turismo, como causas públicas, movilizándose con el fin de informar a la sociedad y a las autoridades e influir sobre la formación de políticas. Consideramos que el análisis comparado de las intervenciones públicas de ambos clubes puede contribuir a echar luz sobre algunos aspectos de la relación entre Estado y sociedad civil en la Argentina en el período estudiado. Creemos que la perspectiva aquí planteada puede aportar también a la cuestión acerca del carácter democrático o no de esta auge asociativo durante los años veinte.

Un segundo eje orienta el presente trabajo: un intento de explicación del éxito que el ACA tuvo durante los años treinta –en cantidad de socios, en recursos, en capacidad de influencia sobre las políticas públicas, en proximidad con el Estado. En ese sentido, nos interesará particularmente delinear, a partir del análisis fundamentalmente de las publicaciones de ambos clubes¹², las concepciones que el ACA y el TCA tenían acerca del papel del Estado y de la acción privada en la definición y solución de ciertos problemas públicos. Creemos que en estas concepciones residen una clave importante para explicar la suerte divergente de ambos clubes; creemos también que esas suertes divergentes se relacionaron con la creciente legitimidad social que fueron adquiriendo algunas de las formas de legitimación y de intervención pública de las asociaciones (las que invocaban la representación de intereses sectoriales, el carácter “apolítico” y la experiencia directa de las materias en cuestión), y que resultarían las más exitosas de cara a la articulación con el Estado en la década siguiente.

Clubmen y sportmen

El ACA y el TCA fueron fundados por miembros de la elite porteña interesados por los deportes y los transportes “modernos”, especialmente los automotores. 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. Como ha señalado Leandro Losada la introducción y difusión de los deportes motorizada por la colectividad británica, formó parte del proceso de “europeización” de la elite porteña y constituyó un canal simbólico de expresión de la diferencia social.¹³ 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 “modernos”, vinculados a la modernización tecnológica e infraestructural y a la importación de hábitos culturales “civilizados” de Europa y EE.UU. El TCA y el ACA tuvieron, en su primera década de existencia, perfiles y objetivos diferentes, si bien convergían en su aprecio del automóvil y su participación en competencias deportivas de autos y motocicletas.

El Automóvil Club Argentino (ACA), fundado en Buenos Aires en 1904, se proponía promover el automovilismo, un “sport” que incluía tanto el uso del automóvil en carreras de resistencia o velocidad como en excursiones y turismo. Si bien se registra alguna retórica del interés general en la redacción de sus estatutos (en los que se establece la voluntad de petitionar la construcción de caminos), hasta la primera guerra mundial las actividades del club se orientaron hacia la promoción de los intereses prácticos y recreativos de sus socios: la

organización de competencias deportivas, la promoción de la sociabilidad entre pares sociales que compartían una cultura “moderna” simbolizada por el automóvil, la facilitación de los viajes de los socios a Europa con sus automóviles mediante los vínculos con las instituciones europeas análogas, y la acumulación y provisión de información técnica sobre los vehículos. Del otro lado, desde sus orígenes en 1907, el TCA tuvo por finalidad principal la presión en favor de ciertas “causas públicas”. De acuerdo con sus estatutos, el Touring Club Argentino, inspirado en las instituciones similares de Europa tenía por objeto fomentar el turismo en la Argentina, a través del estímulo a la construcción y conservación de los caminos, la realización de estudios, la publicación de mapas y guías, la recopilación de información turística, la colocación de señales, etc.¹⁴. Estos fines explícitos, inherentes a la identificación como “Touring Club”, fueron reinterpretados por los dirigentes del club que plantearon en una jerarquía de objetivos diferente. El TCA 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”¹⁵. 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”. Tomaba también distancia de los Touring Clubs europeos: en Europa, sostenían los dirigentes del TCA, era posible concentrar las energías en fomentar el turismo, “porque el trabajo de las generaciones y los siglos ha hermoñado la urbe y la campiña con magníficas rutas naturales o espléndidos monumentos artísticos”; en Argentina, en cambio, por la enorme extensión territorial y la inercia de los gobernantes, el turismo no podía constituirse en fuente de riqueza¹⁶.

Hasta la guerra, la acción del TCA en favor de la vialidad tuvo una marcada dimensión práctica, posibilitada por los donativos de algunos socios prominentes y la colaboración estrecha con el Estado. En algunos casos, el club planificó y llevó a cabo la construcción o reparación de algunos 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 completados con el aporte de los socios Pedro O. Luro, Emilio Mitre y César González Segura¹⁷. En otros casos, el Estado encomendó al club la planificación y dirección de obras financiadas completamente con fondos públicos: así sucedió en 1909 con el camino entre Buenos Aires y La Plata, construido en 1909, y que formaba parte de un plan de obras de la Provincia de Buenos Aires para la celebración del Centenario.

Otra diferencia importante con el ACA, vinculada al perfil institucional, era el tamaño. El TCA aspiraba a lograr una gran cantidad de afiliados que se encolumnaran detrás de la causa vial; desde el comienzo procuró que cada ciudad o pueblo tuviera un delegado del TCA (o una “comisión local” si había más de 30 socios del TCA residentes en la localidad), que debería realizar gestiones ante las autoridades locales y promover la afiliación al club dando a conocer su “misión”¹⁸. Dejaban bien en claro, además, que la afiliación era una cuestión de principios, y no requería la posesión de un automóvil¹⁹. Un año después de su fundación, el TCA ya tenía casi 2.000 socios, y llegó a los 10.000 socios en 1923. Las delegaciones se multiplicaron también con rapidez: 152 en 1909 y 238 para 1920. El ACA, en cambio, continuó siendo hasta 1924 un club fundamentalmente porteño, de dimensiones reducidas y crecimiento muy lento (ver anexo).

Finalmente, el TCA y el ACA tuvieron algunas diferencias importantes en cuanto a sus grupos dirigentes. Durante esta primera etapa ambas dirigencias procedían de los mismos círculos sociales²⁰, mientras en el ACA los miembros de la Comisión Directiva (y las posiciones dentro de ella) se renovaban cada uno o dos años, el TCA se caracterizó por la relativa estabilidad de su grupo dirigente: entre 1907 y 1937 el club fue presidido por Ezequiel P. Paz (el director del diario La Prensa), sucesivamente acompañado por José R. Semprún (1907-1920), Prudencio M. Clariá (1920-1926), Isidoro Ruiz Moreno (1927-1931) y el Ing. Juan A. Briano (1932-1937) como vicepresidentes²¹. La presencia de los Paz en el grupo fundador y dirigente del TCA estimuló una relación muy estrecha con el diario La Prensa.²²

La posguerra. EL TCA como articulador de la acción privada

La primera guerra y el cambio de gobierno en la Argentina, impactaron negativamente sobre la capacidad del TCA para obtener financiamiento para sus actividades públicas: la revista dejó de publicarse entre 1916 y 1918, y los grandes proyectos constructivos se detuvieron. 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 del rol público de la institución muy diferentes. La intervención directa del TCA en la construcción de caminos quedó de lado definitivamente, y se distanció la relación con el Estado, en parte porque las propias agencias estatales habían desarrollado la capacidad técnica necesaria para dirigir las obras viales.

Desde entonces, el TCA operó en general tratando de promover, potenciar y coordinar acciones de organizaciones civiles, vecinos y agencias públicas. Así, por ejemplo, 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 caminos²³. En septiembre de 1920, esa experiencia se generalizó, y se transformó en un programa para el 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”; el TCA se comprometía a colaborar con un porcentaje de lo recaudado²⁴. El Touring Club no veía en estas acciones prácticas de la sociedad civil la realización de un ideal de cooperación Estado-acción privada, sino un último recurso frente al incumplimiento por parte del Estado de su misión: dirigir, planear y realizar la obra vial.²⁵ La importancia del TCA parece haber obtenido cierto reconocimiento por parte del Estado, ya que desde 1921 y hasta 1926 inclusive, le prestó ayuda financiera a través de un subsidio²⁶.

Una de las iniciativas más destacadas del club en el sentido de articular esfuerzos, fue la organización de “Congresos” sobre vialidad y turismo. El TCA organizó en Buenos Aires en mayo de 1922 el Primer Congreso Nacional de Vialidad, convirtiéndose en sede de la Comisión Permanente de los Congresos Nacionales de Vialidad. Unos años más tarde, en febrero de 1928, organizó el Primer Congreso Sudamericano de Turismo, que resultó en la creación de la Federación Sudamericana de Turismo, organismo que debía poner en marcha un plan orgánico de fomento del turismo sudamericano. Además, el club envió delegaciones y presentó trabajos en numerosos congresos sobre turismo, vialidad y transporte automotor.

Los congresos cumplieron varias funciones para el club. En primer lugar, permitieron el intercambio de información técnica y la toma de posiciones unificadas con otras instituciones nacionales y/ latinoamericanas respecto de asuntos técnicos y políticos de la vialidad y del turismo; en segundo lugar, legitimaron el reclamo de “experticia” del club en materia de políticas viales y turísticas frente al Estado y la opinión pública; y, finalmente, dieron lugar al surgimiento de organismos permanentes que interpellaron al Estado y organizaron acciones conjuntas. Los Congresos fueron además ellos mismos eventos de propaganda vial y turística: las sesiones inaugurales contaron con la asistencia de autoridades nacionales, provinciales y municipales, y el desarrollo de las reuniones y las visitas de los delegados extranjeros fueron seguidas por la prensa nacional.²⁷ Por otro lado estas reuniones reforzaron en el TCA una mirada más amplia que pensaba estos problemas desde una perspectiva americana (panamericana en algunas ocasiones, sudamericana en otras)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; a la vez le permitieron

presentarse frente al Estado y a la opinión pública invocando una representatividad más amplia (y por lo tanto mayor legitimidad). En septiembre de 1924 el TCA, en cumplimiento de las resoluciones de la Conferencia Preliminar de Vialidad en Washington, impulsó la creación de la rama argentina, la Federación Nacional de Educación Vial. El TCA invitó a participar de ella 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 del Comercio, la Industria y la Producción (Luis Zuberbühler, simultáneamente vocal del TCA), el presidente de la UIA (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.

El otro ejemplo significativo es la ya mencionada Federación Sudamericana de Turismo (FST). Funcionaba con sede permanente en el TCA y estaba formada por instituciones, empresas y personas de varios países de Sudamérica²⁹. 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 miembros. Sostenida por las contribuciones anuales de los socios activos, y de unos pocos “socios honorarios” entre los que se contaba el gobierno argentino; 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).³⁰ Funcionó, con cada vez menos vitalidad, hasta fines de la década del treinta, siendo el período 1928-1932, el de mayor actividad.

Los estatutos de la FST preveían que la “acción interior y nacional de organización y fomento turísticos y de propensión al mejor conocimiento de cada país por los mismos naturales” debía ser organizada en cada país miembro por una comisión especial. En la Argentina, el TCA creó la “Comisión Nacional de Turismo”, anexa al club y sobre la base de la ya existente subcomisión de turismo del TCA, a la que en 1927 se había intentado dotar de una serie de juntas asesoras sobre variedad de cuestiones, compuestas por representantes de todas las instituciones interesadas en el turismo (juntas de caminos, de monumentos, de hoteles, climatológicas, de andinismo, etc.)³¹. La Comisión Nacional, presidida por el diputado nacional Julio C. Borda³², tenía la misma amplitud de intereses, y también aspiraba a funcionar sobre la base de una comisión directiva (dirigida por el TCA) y juntas asesoras. Sus objetivos apuntaban a la organización directa de algunas actividades turísticas (por ejemplo,

excursiones a los Lagos del Sur), a la recopilación, difusión y provisión a los turistas de información turística (prepararon “calendarios turísticos” que recomendaban las mejores zonas del país para visitar en cada época del año, por ejemplo), 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 turísticos³³. Se invitó a formar parte de las juntas asesoras a los gobiernos provinciales, municipales y nacional, a las juntas de fomento y vecinales, a las empresas de transporte terrestre, marítimo y fluvial, a los representantes de la prensa, a las empresas turísticas radicadas en el país. La Comisión desarrolló 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. De acuerdo al proyecto, la Oficina debía funcionar dentro del Ministerio de Agricultura (en tanto el turismo era entendido como una industria), y estaría asesorada por un Consejo Nacional de Turismo integrado por aquella Oficina, el Departamento Nacional de Higiene, la Secretaría de Obras Públicas de Capital Federal y las instituciones nacionales de fomento turístico. Alejandro Capanegra, rastreando los orígenes del turismo como objeto de las políticas públicas en la Argentina, ha considerado a estos desarrollos del TCA en los años veinte como la fuente intelectual decisiva de la política turística estatal de las décadas siguientes³⁴.

En síntesis, en los años veinte los dirigentes del TCA consideraban que la vialidad y el turismo eran problemas públicos, vinculados a la prosperidad del país y creían además que el Estado debía planificar y coordinar la solución de esos problemas. Sostenían que la ausencia o insuficiencia de acción estatal imponía el deber patriótico de reemplazarla por formas de intervención pública realizadas desde la sociedad civil, que serían más eficaces cuanto mayores fueran las fuerzas unidas en pos del mismo objetivo. Así, el club procuró sumar fuerzas involucrando a todos los posibles interesados y a la vez buscó conservar el control de las iniciativas. Paralelamente, el TCA (y las organizaciones creadas por él) presionaron para que el Estado asumiera su papel regulador, presentando proyectos de ley y estudios técnicos y antecedentes de legislación vial, realizando mítines, exposiciones y desfiles³⁵. Los proyectos y recomendaciones presentados por el club suponían que el Estado le daría cierto espacio institucional a quienes se habían interesado en esta materias durante décadas, acumulando experiencia y conocimientos, y que debían convertirse en asesores permanentes de la política estatal vial y turística. Así lo preveían el proyecto de ley nacional de caminos presentado en 1925 por el Ministro de Obras Públicas que el TCA apoyó abiertamente³⁶, y el ya mencionado proyecto de ley de creación de la Oficina Nacional de Turismo.

El ACA: patriotismo práctico

Los cambios en el ACA en la primera posguerra fueron mucho más drásticos, alterando por completo su perfil institucional. El pequeño club porteño de sportmen, se transformó en la segunda mitad de los años veinte en un club “nacional” de grandes dimensiones, cuya legitimidad se fundaba en su predicado rol público en favor de la vialidad nacional y el automóvil, en la prestación de servicios gratuitos a los socios (auxilio mecánico, campings, etc) y en la organización (y gradualmente el control) del deporte automovilista. En el transcurso de esos cambios el ACA desarrolló una particular concepción de la relación entre la acción estatal y la acción privada, que sus dirigentes condensaron en la fórmula “patriotismo práctico”. Por otro lado, personajes ligadas al comercio y a la industria automotriz y a las compañías de seguros ganaron espacio en las comisiones directivas del club³⁷, proceso relacionado, con los cambios en la economía y la consiguiente renovación las elites.

Como ha mostrado María Silvia Ospital³⁸, el ACA fue el virtual portavoz de los importadores en materia de propaganda en favor del automóvil. Desde el final de la guerra, la dirigencia del ACA comenzó a presentar al automóvil como clave para el progreso nacional: la difusión del consumo de automóviles, conectando a provincias lejanas, garantizaría la prosperidad del país; el automóvil debía ser visto como herramienta de trabajo y no como un lujo, ya que facilitaba los traslados de los “hombres de negocios”, disminuía el costo del transporte de mercancías y alimentos y permitía que los empleados se mudaran a las afueras de la ciudad abaratando su vida³⁹.

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. Desde 1918 los dirigentes del ACA consideraron de manera crecientemente 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 del club se definieron cada vez más 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.⁴⁰

La acción de propaganda en favor del automóvil y la vialidad se desplegó por esos años en tres frentes principales: en primer lugar los “Salones del Automóvil”, exposiciones de vehículos, autopartes y accesorios organizadas anualmente desde 1918 y hasta 1928, destinadas a mostrar los progresos de la industria del automóvil y sus múltiples aplicaciones

prácticas y a crear una conciencia pública favorable al automóvil; en segundo lugar las propias competencias deportivas, que comenzaron a ser consideradas eventos de “propaganda vial”, ya que permitían “mostrar” los caminos, llamar la atención sobre la necesidad de su mantenimiento y mejora, y probar la adaptabilidad de los automóviles importados a “nuestros” caminos; y finalmente, la revista mensual del club, que publicaba en número creciente, artículos de opinión y estudios “técnicos” sobre vialidad y automovilismo desde los que se reclamaba a los poderes públicos la centralización y planificación de la política caminera, cambios en la financiación de la construcción de carreteras, y la disminución de los aranceles de importación y de las patentes municipales. Junto a un efecto de propaganda, la revista contribuyó a definir un “colectivo” (que el ACA aspiraba a representar) de personas interesadas en la difusión del automóvil por los beneficios directos que de ello esperaban, pero también por su “patriotismo” y preocupación por el progreso de la nación. Contribuyó a la vez a construir una identidad común para este colectivo, pivotando sobre una serie de valores que integraban una incipiente “cultura del automóvil”.⁴¹

Excediendo esta labor de propaganda, los dirigentes del ACA definieron en 1925 la responsabilidad pública del club y de los automovilistas como “patriotismo práctico”.⁴² Implicaba una cierta idea del reparto de responsabilidades entre el Estado y la acción privada en materia de vialidad: de un lado, la noción de que los particulares directamente interesados en el desarrollo vial y potencialmente beneficiados por él (el comercio automotriz, los automovilistas, los productores rurales) tenían el deber de colaborar activamente, de manera “práctica”, en la conservación, el mejoramiento y aún la construcción de obras viales; del otro lado, la noción de que esos mismo interesados tenían el derecho de ser consultados, y aún más, que eran quienes reunían el conocimiento “práctico”, “técnico”, “directo” en materia de vialidad (legitimado por la experiencia y supuestamente libre de influencias “políticas”). Así, la tarea que el club se proponía llevar suponía la cooperación con parte de las tareas prácticas, asesorando al Estado o interviniendo directamente⁴³.

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 una Oficina Técnica Topográfica desde la que 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 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 previa la Oficina Técnica Topográfica, pero que se ocupaba además directamente del mantenimiento de

algunos caminos con equipos camineros propiedad del club que se enviaban al Interior (tractores, niveladoras, etc.)⁴⁴. La División de Carreteras era la cristalización de una alianza con otros actores colectivos movilizados por el ACA: su comisión directiva estaba integrada por representantes del ACA, pero también de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos (AIAyA) y de las asociaciones de importadores de combustibles y lubricantes, que contribuían además al “fondo de carreteras” con el que se costeaban las operaciones de la División.⁴⁵

La cercanía del ACA con el mundo de los negocios ligados al automóvil se vinculaba con la centralidad que el Automóvil Club daba al automóvil en la configuración de la vialidad como problema. Cabría preguntarse si esta estrecha relación convirtió al ACA en una corporación en el sentido económico del término. Nos inclinamos a pensar en contrario: si bien algunas de las intervenciones públicas del club apuntaban a beneficiar directamente a los importadores (como las gestiones ante el Municipio de la Capital en favor de la rebaja de las “patentes de ensayo” –impuestos que pagaban los autos a la venta), en general las acciones del ACA en los años veinte tenían miras más amplias. Ciertamente los importadores de automóviles y “anexos” estaban interesados en estimular la circulación de automóviles (mejorando los caminos y reduciendo aranceles y patentes), pero en ese punto, su interés iba en el mismo sentido que los intereses recreativos, deportivos y prácticos de los automovilistas socios del club, y en el mismo sentido que lo que estos socios consideraban el interés nacional: 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, simultáneamente, la acción específicamente corporativa del comercio automotor se canalizó a través de la AIAyA.⁴⁶

Como las posibilidades de intervención del club dependían crucialmente del número de socios, fuente fundamental de los recursos del ACA hasta por lo menos 1938 y, en parte, de su legitimidad frente al Estado y la opinión pública, la dirigencia del club apostó desde 1924 a una agresiva y exitosa estrategia de ampliación de la masa societaria y de la escala territorial del club, que llevó el número de socios del ACA de 470 en 1921 (un socio del ACA cada 159 automotores en el país), a 32.652 en 1931 (un socio cada 13 automotores) y nacionalizó el club (el porcentaje de socios “no residentes”, que vivían fuera de la Capital y sus alrededores, pasó de 6,7% en 1921, a 65% en 1931)⁴⁷. Este cambio implicó la transformación del ACA en una asociación capaz de pasar de vínculos “entre próximos” a vínculos entre automovilistas

de todo el país⁴⁸, otorgando legitimidad así a las intervenciones públicas del club en nombre de los automovilistas y del bienestar general.

Claramente, tanto el crecimiento del TCA como el del ACA en los años veinte guardó directa relación con la rápida difusión del automóvil en la Argentina, el país de Latinoamérica con más automóviles (ver anexo).⁴⁹ Esto se vinculó directamente con la movilidad social ascendente característica de esos años, que volvió gradualmente accesible el automóvil a sectores medios de profesionales liberales y comerciantes, con el progresivo abaratamiento de los costos de los vehículos y el surgimiento de modelos “livianos” (más baratos), y con los cambios en los patrones de consumo⁵⁰.

¿En qué residía el atractivo del ACA? Para los nuevos socios porteños, residía en parte en el desarrollo de una serie de servicios gratuitos (auxilio mecánico, excursiones y varios predios para camping, asesoría en la planificación de viajes)⁵¹; pero estos servicios no se desarrollaron en el Interior hasta la década siguiente. Creemos que el vertiginoso crecimiento del número de socios “no residentes” del ACA (que supuso la competencia directa con el TCA con más de 15 años de presencia en el interior y una cuota anual más baja), se explica más bien 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 el ACA, a diferencia del TCA, le daba al automóvil y al deporte automovilista, en un contexto, de creciente popularidad del automovilismo (mientras simultáneamente el TCA se distanciaba del deporte automovilista a causa de los continuos accidentes). La identificación sin vacilaciones del club con el automóvil y el deporte automovilístico, que como vimos favoreció su vínculo con la AIAyA, le dio más popularidad y visibilidad al club. Frente al Estado y a la opinión pública, además, el énfasis en el automóvil le permitió al ACA construirse más claramente que el TCA como un “interés” sectorial: el de los consumidores.

Palabras finales

Los “intereses organizados”, los corporativos y los relacionados con las asociaciones voluntarias, se vinculan con el Estado a través de dos tipos principales de mecanismos: los partidos políticos y el Parlamento, de un lado, y las organizaciones de intereses como mediadoras entre ellos y el Estado, del otro⁵². Es este último tipo de mecanismo el que parece fortalecerse en la Argentina posterior a la primera guerra, proceso dentro del cual hemos enmarcado la evolución de las formas de intervención pública (y la configuración de los perfiles públicos) del ACA y del TCA .

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. El ejemplo del TCA en sus

primeros años de vida da cuenta de una relativa indiferenciación entre las esferas del Estado y de la sociedad, al menos en lo que hace a las políticas viales: las iniciativas viales del club se canalizaban de manera directa, a través de una mezcla de relaciones familiares, amistades y vínculos políticos. Creemos posible sugerir que el gobierno radical introdujo a este respecto una mayor diferenciación de los espacios y funciones. Si por un lado, el fortalecimiento del asociacionismo obedeció en buena parte a 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) o incluso miembros del poder ejecutivo (Pedro Bazán, Isidoro Ruiz Moreno); su actividad pública canalizada a través de las asociaciones les otorgaba una legitimidad y una capacidad de presión diferente y complementaria de la que obtenían en las otras facetas de su vida política. Consideramos además que estaba emergiendo una forma nueva de pensar la relación entre el Estado y los intereses (al menos respecto de la vialidad), que legitimaba la consulta a los interesados (afectados o expertos) como parte del proceso de formación de las políticas públicas. El Estado estimulaba el fortalecimiento de las asociaciones al reconocerlas como interlocutores legítimos y al reconocer su derecho a incidir en las políticas, aunque con limitaciones: así, por ejemplo, en 1924 el gobierno nacional rechazó la oferta de los importadores de intervenir voluntariamente en el financiamiento de una obra vial del ministerio (resultado de una gestión del TCA), aduciendo que se trataba de un asunto para el que el Estado debía arbitrar los recursos.

Las formas prácticas 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 y de la función pública⁵³ La ciudad de Buenos Aires en los años veinte aparecía articulada en un tejido crecientemente denso de asociaciones de distinto tipo que se complementaban e interrelacionaban, articulándose en algunos casos en alianzas más o menos duraderas; los actores individuales podían (y solían) pertenecer a más de una asociación a la vez⁵⁴, o combinar la actuación pública desde las asociaciones con su participación en el Parlamento o en el gobierno⁵⁵, lo que les permitía elaborar estrategias más eficientes para promover sus intereses frente al Estado y a la opinión pública.

A pesar de la ampliación de la masa de socios y de la consiguiente diversificación de su extracción social, las dirigencias de ambos clubes continuaron perteneciendo durante los años

veinte casi exclusivamente a la elite económica y social (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 Estado para impulsar ciertas políticas públicas, para apuntalar el fortalecimiento de la institución y para promover los negocios privados de sus miembros (intereses que podían resultar compatibles entre sí)⁵⁶. La evolución de ambos clubes durante los años veinte (y mucho más el éxito del ACA en la década siguiente), 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. Habría que recordar así, por ejemplo, el subsidio estatal que el TCA recibió hasta 1927, el apoyo económico del gobierno nacional a la FST, la presencia de las autoridades en los eventos realizados por ambas entidades; la favorable resolución de las peticiones presentadas por ambos 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 San Borombón construida en 1926 por la División de Carreteras), y 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 DNV.

Como otras asociaciones civiles, el ACA y el TCA 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 y participación en congresos, por ejemplo), y el ACA más bien en su experiencia directa (como consumidores de automóviles) de las cuestiones relacionadas con la vialidad y el turismo (y progresivamente también en los estudios de la Oficina Técnica Topográfica y las División de Carreteras). La apelación a la experticia técnica y al carácter “apolítico” apuntaba a un imaginario en el que al universo de la “política” (ligado a los partidos y al conflicto faccioso) se oponía el de la gestión y la administración, inspirado en las razones “objetivas” de la técnica, imaginario al que contribuyeron las burocracias técnicas estatales en construcción⁵⁷ y que se hacía patente también en las concepciones acerca de la gestión municipal⁵⁸. 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, añadía el ACA, 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, acción “práctica” del club no reemplazaba la inacción estatal, sino que más bien realizaba un ideal de cooperación práctica (y co-dirección) entre acción estatal e intereses privados directamente involucrados: el comercio automotriz, los productores rurales, los consumidores.

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). El TCA y el ACA en los años veinte eran, en principio, intereses organizados no corporativos en sentido estricto; eran asociaciones voluntarias y relativamente abiertas (buscaban asociar la mayor cantidad posible de personas, aunque con algunas limitaciones), que representaban a ciudadanos individuales que estaban interesados en participar activamente en la discusión y solución de ciertos problemas públicos. Pero mientras el TCA construía su identidad en torno a la adhesión (supuestamente guiada solo por el interés patriótico) 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. Creemos que esto resultaría un factor de peso en la competencia con el TCA, cuando el Estado creó en la década del treinta agencias estatales como la DNV, que apuntaban a incluir institucionalmente a los intereses sectoriales en la discusión de las políticas públicas.

Finalmente, volviendo a una de las preguntas que orientaban este trabajo ¿cuán democráticas eran estas asociaciones? O mejor, ¿cuánto aportaban su fortalecimiento al desarrollo de la sociedad en un sentido democrático (esto es, participativo)? Ciertamente resulta difícil pensarlas como instituciones completamente democráticas, en las que todos los socios eran “iguales” y tenían las mismas oportunidades de participación; pero ofrecían espacios de participación y de discusión de los asuntos públicos (y difundieron el particular sentido de la responsabilidad ciudadana que hemos discutido), aportaron a la construcción de una “opinión pública” e influyeron desde ese espacio sobre las decisiones estatales. En este sentido, creemos que supusieron un desarrollo de la cultura política en un sentido democrático.

* * *

Anexo

año	automotores en Argentina*	socios del ACA	socios del TCA
1907	1.893		514
1908	2.388		1.952
1909	3.219		3.262
1910	4.800	200	4.070
1911	7.500		5.163
1912	9.665		5.641
1913	14.780		6.131
1914	15.965		6.191
1915	18.812		6.238
1916	24.741		6.273
1817	35.772		6.447
1918	41.698		6.994
1919	46.269		7.640
1920	50.468		8.260
1921	75.000	470	8.720
1922	84.737		9.763
1923	100.716	720	10.046
1924	130.740	3.650	
1925	168.653	8.249	
1926	233.351	12.000	
1927	287.783	13.411	
1928		18.792	
1929		24.903	
1930			
1931	420.000	32.652	29.701**

* En promedio, más del 85% de esta cifra corresponde a automóviles, y el resto a camiones.

** Esa cifra corresponde al número de carnet entregado. La cifra real de socios debía ser algo menor.

Datos provenientes de la revista del ACA, la revista del TCA y los registros anuales de importación de automóviles.

* Este trabajo forma parte de mi investigación para tesis doctoral en historia, realizada bajo la dirección de la Dra. Anahí Ballent. Buena parte de la sección sobre el Automóvil Club ha sido presentada en las *IV Jornadas Nacionales Espacio, Memoria e Identidad* (Rosario, 2006). Una versión preliminar ha sido discutida en el Grupo de Estudios sobre la Historia del Estado y las Elites Estatales dirigido por Mariano Plotkin y Anahí Ballent (IDES y UNQ).

¹ Véase por ejemplo Arato, Andrew y Cohen, Jean, *Civil Society and Political Theory*, MIT Press, Massachusetts y Londres, 1994.

² 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.

³ Véase por ejemplo 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; 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. Historia de la iniciativa asociativa en la Argentina., 1776-1990*, Grupo de análisis y desarrollo institucional y social, Edilab Editora, Buenos Aires, 2002.

⁴ 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. Ansaldi, Waldo, “La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático”, en Falcón, Ricardo (dir.) *Nueva Historia Argentina*, tomo VI, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000.

⁵ 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.

⁶ Romero, Luis Alberto, *La crisis de la Argentina*, op.cit., pp. 37- 52 y “El Estado y las corporaciones...”, op.cit..

⁷ Hilda Sabato ha defendido la constitución de una esfera pública en Buenos Aires ya desde el último cuarto del siglo XIX. Véase Abato, Hilda, *La política en las calles. Buenos Aires, entre el voto y la movilización (1862-1880)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1998.

⁸ Véase por ejemplo Persello, Ana Virginia, “Los gobiernos radicales: debate institucional y práctica política”, en Falcón, Ricardo (dir) op. cit, pp.74-76.

⁹ Marchese, Silvia, “Estrategias de las organizaciones empresariales para su participación en política”, en Falcón, Ricardo (dir), op.cit..

¹⁰ Véase McGee Deutsch, Sandra, *Contrarrevolucion en la Argentina. 1900-1932. La Liga Patriótica Argentina.*, Universidad Nacional de Quilmes Editorial, Bernal, 2003.

¹¹ El ACA y el TCA formaban parte de un campo de intereses organizados en torno al automóvil y al camino que emergió en la década del diez, y que se consolidó después de la primera guerra mundial. Este campo de intereses comprendía asociaciones de la industria y el comercio automotriz, asociaciones de propietarios de taxímetros, la Liga de propietarios de autos particulares, sindicatos de chóferes, y clubes de automovilistas -más o menos circunscriptos al fomento del “sport”.

¹² El TCA publicó una revista mensual (escrita en buena parte por periodistas profesionales) desde 1909 y durante todo el período analizado, con la excepción de 1916, 1917 y el primer semestre de 1918. Hemos tenido acceso a los números correspondientes a los años 1909, 1918 a 1925, 1927, 1929 y 1930. Asimismo el club publicaba desde su fundación una guía anual con información general sobre el club (estatutos, servicios, etc.) y sobre el país (legislación, pesos y medidas, etc.); hemos accedido a la edición de 1911-1912. El ACA, fundado en 1904, comenzó la publicación de su revista mensual (que no se ha interrumpido hasta hoy) en septiembre de 1918. Hemos podido relevar todos los números desde 1919.

¹³ Losada, Leandro, op.cit, p.32

¹⁴ “Estatutos”, *Guía general del TCA*, 1911-1912, p. 107.

¹⁵ Editorial: “Nuestra revista”, *Revista del Touring Club Argentino* (en adelante *Revista TCA*), N° 1, enero 1909, p.1. Los caminos transitables todo el año escaseaban crónicamente en la Argentina hasta los años treinta y se careció hasta 1932 de una ley general de caminos y de una agencia que coordinara la acción caminera de privados, provincias y municipios y planificara la red vial. 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 Idas Ciencias Económicas*, Ediciones Suárez, Mar del Plata, 6 y 7 de junio de 2002.

¹⁶ “El TCA y sus similares europeos”, en *Revista del TCA*, N° 111, julio de 1918, p. 2300.

¹⁷ “La obra del TCA”, op.cit., p.2.

¹⁸ “Administración del TCA”, *Revista del TCA*, N° 1, enero de 1909, p. 57.

¹⁹ “La obra del TCA”, *Revista del TCA*, N° 1, enero de 1909, p. 3.

²⁰ En los primeros años, varios personajes pertenecían simultáneamente a las Comisiones Directivas de ambos clubes; por ejemplo, Ubaldo de Sívori, José Semprún, Carlos A. Tornquist, Pedro O. Luro y Félix Günther.

²¹ Semprún, médico y político conservador fue director de la Comisión General de Caminos de la Provincia de Buenos Aires entre 1910 y 1913. Clariá era abogado y radical antipersonalista y fue Ministro de Gobierno y Obras Públicas de la Provincia de Entre Ríos (1914-1918); Ruiz Moreno era abogado, fue diputado nacional (1908-1912) y Director General de Territorios Nacionales (1914-1919) y se incorporó a la Comisión Directiva del TCA en 1920. Las periódicas y prolongadas ausencias de E. Paz, que pasaba todos los inviernos en el sur de Francia, hacían muy importante el cargo de vicepresidente.

²² Miembros del diario pertenecían a la Comisión Directiva y/o colaboraban con la revista del TCA, y el club utilizaba frecuentemente los salones del periódico para conferencias, reuniones y asambleas.

²³ “Reunión de la CD. Mejoramiento de la vialidad en el sur”, *Revista del TCA*, N° 128, diciembre de 1919, pp.3080-81.

²⁴ “Eco de la prensa nacional. *La Razón*, Capital. Los caminos y la acción privada”, *Revista del TCA*, N° 138, octubre de 1920, p.8373.

²⁵ “La acción del Estado y la acción privada. La obra del TCA”, *Revista del TCA*, N° 153, enero de 1922, p. 4274.

²⁶ De acuerdo con los balances anuales, parece haber tenido gran importancia en las finanzas del club: en 1923, por ejemplo, los \$12.250 del subsidio equivalen prácticamente a los gastos del ejercicio (\$14.496), y a más de la mitad de los ingresos por cuotas sociales (\$18.760).

²⁷ La clausura de las sesiones del Primer Congreso Nacional de Vialidad fue acompañada por un desfile de rodados y 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 Rural, que incluyó un desfile de vehículos.

²⁸ Este énfasis en la especificidad americana, que antes de la guerra aparece discursivamente como una forma de marcar las carencias de la Argentina en comparación con los países Europeos (y por lo tanto los límites de la acción del TCA), después de la guerra se carga de elementos positivos: el nuevo continente, donde no existen odios históricos entre países está destinado a una fraternidad continental que resultará económicamente muy provechosa. Véase por ejemplo “La Unión Panamericana y el turismo”, en *Revista del TCA*, N°170, junio de 1923, p. 5170; “Editorial: Vialidad Internacional”, *Revista del TCA*, N° 180, abril de 1924, pp. 5639-40; “Editorial: reorganización del turismo nacional y sudamericano”, *Revista del TCA*, N° 214, febrero de 1927, pp. 7445-46.

²⁹ Sus miembros procedían 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 de la FST. “En la Bolsa de Comercio se realizará hoy la sesión previa de clausura del Primer Congreso Suramericano de Turismo”, diario *La Prensa*, Buenos Aires, 29 de febrero de 1928, p.18.

³⁰ Planes más ambiciosos, como la propuesta de instalar oficinas de promoción en Nueva York y en París no pudieron llevarse adelante. “La FST y los gobiernos del continente”, *Revista del TCA*, Nro. 256, agosto de 1930, p.330.

³¹ “El fomento intensivo del turismo nacional”, *Revista del TCA*, N°222, octubre de 1927, p. 7855.

³² Borda fue diputado por el radicalismo yrigoyenista entre 1928 y 1930. Perteneció a la Comisión Directiva del TCA desde 1923 hasta por lo menos 1937.

³³ “El turismo como factor de progreso y de riqueza”. Informe presentado por el TCA y la FST al 3er. Congreso Sudamericano de Turismo de Río de Janeiro.”, *Revista del TCA*, N° 256, agosto de 1930, p. 309

³⁴ Capanegra, César Alejandro, “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*, UNMdP, Mar del Plata, mayo 2002.

³⁵ A la Exposición Nacional de Vialidad organizada por el TCA 1925, siguió, entre mayo y junio de 1926, la Gran Exposición Internacional de Vialidad, Transporte y Turismo, en el local de la Sociedad Rural, y el 19 de junio de 1926 un mitin para entregar un petitorio al Congreso en favor de la ley nacional de caminos. Un año más tarde realizaron un nuevo mitin, (del que participaron la Federación Argentina de Educación Vial, el ACA, el Círculo Automovilista, la Sociedad Rural Argentina, la UIA, la Bolsa de Comercio, la Bolsa de Cereales, la Federación Agraria, la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, entre otras entidades.) para entrevistarse con el presidente y solicitarle que incluyera el tratamiento del proyecto de ley de caminos en la agenda de las sesiones parlamentarias extraordinarias. Un dirigente del club, el político conservador Dr. Rodolfo Moreno (h), se entrevistó entonces con M. T. de Alvear que se comprometió a incluir el tema en el mensaje de apertura de las sesiones de 1928.

³⁶ El despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados sobre el proyecto de ley nacional de caminos incluía directamente TCA en el directorio de la futura DNV. “Memoria y Balance. Ejercicio 1926-1927”, *Revista del TCA*, N° 223, noviembre de 1927, p. 7898. La ley que finalmente se aprobó en 1932 solamente estipulaba que debía haber un representante de las “entidades de automovilistas”; a posteriori, al reglamentar la ley, el Poder Ejecutivo eligió al ACA.

³⁷ Carroceros como Julio Fevre, Alberto Fehling y Arturo C. A. Buxton, importadores como Agustín Motto y Carlos P. Sly, representantes y gerentes de compañías automotrices como Santiago O. Motta y Francisco Vignati, ocuparon posiciones en la Comisión Directiva del ACA prácticamente durante toda la década de 1920.

³⁸ 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. 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.

³⁹ 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.

⁴⁰ El ACA se inspiraba para esto en experiencias locales, como la del TCA, e internacionales, como la del Automóvil Club de Francia (ACF), que organizaba anualmente el “Salón del automóvil”, exposiciones de automóviles, accesorios y neumáticos realizadas con el apoyo de la industria automotriz francesa. “El Automóvil Club de Francia”, *Revista del TCA*, N° 7, julio de 1909, pp.413-414.

⁴¹ Como ha planteado Anahí Ballent, para los años treinta 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”. Ballent, Anahí, 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, Nro. 27, Buenos Aires, 1er semestre 2005, p. 111.

⁴² “Interesantes declaraciones del Presidente del Automóvil Club Argentino”, *Revista del ACA*, N° 86, diciembre de 1925.

⁴³ “Interesantes declaraciones...”, op.cit.

⁴⁴ “Memoria y Balance julio 1925- julio 1926”, *Revista del ACA*, N° 94, agosto de 1926. Para 1933 el ACA había relevado 17842,9 Km. de camino, había editado 262 guías de caminos y colocado (en colaboración con YPF) 4500 señales viales.

⁴⁵ La cooperación práctica con el Estado y la preocupación por la vialidad diferenciaba al ACA no solo de los automóvil clubs europeos, concentrados en brindar servicios a los automovilistas y realizar propaganda a favor del automóvil, pero también de los automóvil clubs norteamericanos, aunque estos últimos tenían algunas similitudes con el ACA: la mayoría tenía una relación muy estrecha con la industria y el comercio automotriz (en algunos casos eran fundados a instancias de las automotrices), y además de 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 algunas señales de tránsito.

⁴⁶ La alianza formal con la AIAyA se dio por terminada en febrero de 1929. La presencia de personajes vinculados a los negocios automovilísticos en la Comisión Directiva del club también disminuyó de manera notoria después de una crisis política interna a fines de 1930, que desplazó al que había sido el grupo dirigente durante los años veinte.

⁴⁷ Los estatutos impedían a los socios del Interior participar de la elección de las autoridades centrales del club.

⁴⁸ 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). Citado en Cefaï, 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.

⁴⁹ La relación entre la población y el número total de automóviles en el país, 74 habitantes por automóvil en

1924, resultaba similar a la prevalente en Europa: en 1924 había 71 habitantes por automóvil en Francia, mientras había 400 en México, 470 en Chile, y 700 en Brasil.

⁵⁰ 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.

⁵¹ La oferta de servicios del TCA en los años veinte era menor que la del ACA: algunos viajes, descuentos en comercios (incluidas estaciones de servicio), y desde fines de la década, un “pabellón de turismo” en la playa de Quilmes (provincia de Buenos Aires).

⁵² Ansaldi, op.cit., pp. 26-30.

⁵³ Halperín, *Vida y muerte...*, p.166.

⁵⁴ Así, por ejemplo, un empresario importador de automóviles (como Julio Fevre) podía, simultáneamente, enfrentarse a los problemas laborales desde su participación en la Asociación del Trabajo (una gremial de patronos), presionar en favor de la baja de aranceles a la importación de automóviles desde la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, e impulsar la sanción de una ley nacional de vialidad, o la rebaja de las patentes, desde una asociación de “ciudadanos” y automovilistas como el ACA.

⁵⁵ La actuación en asociaciones civiles, que intervenían públicamente en defensa de determinada causa de manera supuestamente “apolítica”, podían otorgar notoriedad y legitimaban como “expertos” a quienes competían en la esfera política partidaria o participaban del gobierno: eso puede verse en los ya mencionados casos de Julio Borda y Rodolfo Moreno, o en el de Herminio Quirós (diputado radical), reputado por sus conocimientos en vialidad gracias a su militancia en el TCA. Además, como han mostrado los trabajos sobre clubes como el Jockey Club o el Círculo de Armas, las carreras políticas debían mucho a las redes de sociabilidad habilitadas por los clubes. 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). Edsall, Thomas., *Elites, Oligarch, and Aristocrats: the Jockey Club of Buenos Aires and the Argentine Upper Class, 1920-1940*. Phd. Dissertation, Tulane University, 2000 (mimeo). A la vez, la actuación en asociaciones civiles, que intervenían públicamente en defensa de determinada causa de manera supuestamente “apolítica”, podían otorgar notoriedad y legitimaban como “expertos” a quienes competían en la esfera política partidaria o participaban del gobierno.

⁵⁶ No es este el lugar para intentar reconstruir esas redes, pero algunos ejemplos pueden resultar sugerentes. Así, por ejemplo, Emilio Ravignani fue secretario de de Hacienda de la Intendencia de Carlos M. Noel (Capital Federal) entre 1922 y 1927 y vocal de la Comisión Directiva del ACA entre 1926 y 1927 y había sido miembro de la Asociación del Trabajo. Recordemos los casos ya mencionados de Julio C. Borda e Isidoro Ruiz Moreno, este último vinculado a Julio A. Roca (h), o de Rodolfo Moreno (h) dirigente del TCA y prominente dirigente del conservadurismo de Buenos Aires. En general, parece que la inserción social del TCA correspondía a una elite de corte más tradicional (vinculada a clubes como el Jockey Club); el ACA, por su parte, pasó de tener una dirigencia semejante al TCA antes de la guerra, a una marcada, por la presencia de una elite económica vinculada a los seguros y la importación de automóviles, y participante activa de instancias corporativas como la AIAyA y la Asociación del Trabajo.

⁵⁷ Ballent, Anahí, “Arquitectos e ingenieros: conformación de una burocracia técnica en el MOP”, en *Jornadas Políticas y Técnicos: el Estado y la burocracia en el siglo XX*, Bernal-Buenos Aires, 8 y 9 de junio de 2005, UNSAM - IDES - UNQ

⁵⁸ De Privitellio, *Vecinos y Ciudadanos: política y sociedad en la Buenos Aires de entreguerras, siglo XXI*, Buenos Aires, 2003.