



Lo esperable del Estado. Políticas públicas y empresarios en los inicios de la actividad turística en el Perú (1930-1950)

FERNANDO ARMAS ASÍN

Universidad del Pacífico, Lima, Perú

armas_fa@up.edu.pe

Resumen. El artículo aborda, en un contexto de desarrollo inicial de la actividad turística en el Perú, cómo se desarrollaron las políticas públicas para su fomento y su relación con el empresariado local. Argumenta que este apoyó dichas iniciativas siempre y cuando no cuestionaran sus intereses de mercado. Cuando ello ocurrió, se produjo una reacción previsible. Este estudio puede contribuir a una mejor comprensión de los inicios del turismo y las características de sus agentes gestores.

Palabras clave: Estado; políticas públicas; política turística; turismo; Perú.

What is expected of the State. Public policy and entrepreneurs in the beginnings of tourist activity in Peru (1930-1950)

Abstract. This article analyzes the evolution of public policies for the promotion of tourism in Peru in its early stages, as well as their relationship with local entrepreneurs. It is argued that business people supported such initiatives as long as they did not conflict with their economic interests. When such conflicts occurred, the reaction was predictable. This study contributes to a better understanding of the beginnings of tourism in Peru and the characteristics of its managing agents.

Keywords: State; public policy; tourism policy; tourism; Peru.

Siglas usadas

| | |
|---------|--|
| Ahora | Asociación Peruana de Hoteles y Restaurantes |
| Apavit | Asociación Peruana de Agencias de Viajes y Turismo |
| Apra | Alianza Popular Revolucionaria Americana |
| Canatur | Cámara Nacional de Turismo |
| IPC | Internacional Petroleum Company |
| OIT | Organización Internacional del Trabajo |
| Panagra | Pan American-Grace Airways Inc. |
| TCP | Touring Club Peruano |

1. Introducción

Los estudios históricos sobre el desarrollo de la actividad turística recién han surgido en el Perú (Armas Asín, en prensa, 2017¹; Rice, 2017). El sector ha adolecido de poco interés por parte de los investigadores, a diferencia de otras actividades económicas y sociales que han merecido diversos trabajos. Esto es particularmente notorio, tomando en cuenta la visible cantidad de obras, que desde diversos enfoques y perspectivas, han desarrollado no solo la historia del turismo en Occidente o en América Latina en particular, sino que además han profundizado en la importancia del Estado, cuando la actividad empezó un consistente desarrollo luego de la Primera Guerra Mundial². Los estudios para Francia, Gran Bretaña, Alemania y España, durante el período de entreguerras, tanto como los trabajos para Argentina y otros países del Cono Sur sudamericano, dan cuenta de cómo la publicidad estatal, la construcción de caminos y de hoteles o un tratamiento fiscal preferente al sector privado fueron esenciales en dicho desarrollo.

De la mano de esta historiografía, también existe un interés por caracterizar, en clave histórica, al empresariado turístico³. El desarrollo de empresas hoteleras, aéreas, agencias de viajes o productos ferrocarrileros ha merecido aportes. Sin embargo, hay que reconocer, esta arista todavía tiene pocos estudios. Igualmente, se ha estudiado la acción de asociaciones vinculadas al sector privado en América Latina que impulsaron ciertas políticas estatales o lograron objetivos particulares, como los Touring Clubs, por ejemplo (Piglia, 2008, 2012, 2014).

Desde este panorama, el objetivo del artículo se centra en delinear, en el contexto del desarrollo de la actividad turística en el Perú de las décadas de 1930 y 1940, la inicial acción del Estado –de promoción y fomento del turismo– y su relación con los intereses del naciente empresariado turístico nacional.

La hipótesis de trabajo es que en aquella época, conforme se vio el potencial que tenía la actividad y se fue desarrollando un empresario turístico, agremiado alrededor de la actividad hotelera, una entidad como el Touring

1 El presente artículo recoge algunas ideas expuestas en el capítulo VII de este trabajo.

2 Ver: Ballent (2005); Baranowski (2007); De Grazia (1981); Giuntini (2002); Gordon (2002); Garay Tamajón & Cánovas Valiente (2009); Khatchikian (2000); Moreno Garrido (2004); Núñez & Vejsbjerg (2010); Ory (1994); Pack (2006); Pellejero Martínez (2002); Piglia (2014, s. f.); Poutet (1995); Troncoso & Lois (2004); Sheail (2002); Valdiviezo Valenzuela & Coll-Hurtado (2010); Walton (2002, 2005); Winter (1999).

3 Ver: Cirer Costa (2009); Moreno Garrido (2005); Pack (2006); Tissot (1990, 2003); Valdiviezo Valenzuela & Coll-Hurtado (2010); Vidal Olivares (2008); Vilar Rodríguez (2011).

Club Peruano⁴ o algunos medios de comunicación, se ejerció presión para la acción estatal promocional y de fomento, provocando la acción consistente y creciente de diversas políticas públicas. Sin embargo, en la visión de este empresariado, el Estado era complemento en el desarrollo de la actividad –abría mercados, ayudaba a su consolidación–, pero no podía sustituir a la inversión privada. Ello marcó los límites de la colaboración entre estos actores y fue uno de los elementos que estuvo en la base del recorte de la acción pública en las postrimerías del período.

2. Los primeros años de colaboración, en medio de la crisis de la década de 1930

Tras la caída del Gobierno de Augusto B. Leguía (1919-1930) hubo una inestabilidad política que se prolongó hasta fines de 1931, cuando asumió la presidencia constitucional Luis M. Sánchez Cerro (1931-1933). Dicha inestabilidad estuvo asociada de manera primordial a la crisis económica mundial, que afectó al turismo interno, de clase media y alta, procedente de Lima u otras ciudades grandes del país, y también a los pequeños flujos de turismo que intermitentes procedían de países vecinos o de Norteamérica (Armas Asín, en prensa, p. 170).

Esta crisis incentivó a las compañías navieras internacionales a desarrollar estrategias para aumentar el transporte de pasajeros y contrarrestar la disminución del comercio de mercancías a escala mundial. Tal fue el caso de la empresa Grace Line, que construyó 19 cruceros –destinando uno a la costa sur del Pacífico occidental–, desarrolló una amplia campaña publicitaria sobre el Perú en Estados Unidos –con reportajes pagados en periódicos y revistas–, envió un representante al país –Agustín Agüero– para persuadir a políticos de Lima y autoridades regionales cuzqueñas de generar apoyo a la labor turística y ayudó al Touring Club Peruano en su campaña publicitaria en Estados Unidos, contactándole con hoteles para que distribuya su folletería promocional del Perú⁵. Por otro lado, a inicios de 1932 llegó al Callao el vapor Reyna del Pacífico con un grupo de turistas que hacían el itinerario Liverpool-Río-Buenos Aires-Chile-Perú. Entre ellos, se encontraba Susana Bence, presidenta de Bence Tourist Company, quien se entrevistó con el ministro de Relaciones Exteriores⁶ y mostraba el interés de los operadores mundiales por remover obstáculos burocráticos a los negocios.

4 En adelante: *TCP* en las referencias; Touring en el texto.

5 *Touring Club Peruano*, *TCP*, 1931, N° VI-72, p. 25.

6 *TCP*, 1932, N° VII-73, p. 14.

En el país, quien se hizo eco de estos intereses fue el Touring –asociación civil existente desde 1924 y encargada de la promoción oficial del turismo en el Perú desde 1930–, que en la pasada década había insistido en la necesidad de promover el turismo interno por carreteras y de atraer turismo receptivo al Perú, parte de una tendencia con la cual diversos Touring Clubs de Sudamérica buscaron comprometer a sus Estados en esos desarrollos (Armas Asín, 2017, pp. 113-137). En 1931, el Touring cuestiona la autorización estatal de permanecer solo 24 horas a los visitantes con la categoría de transeúnte, tiempo que solo les permitía en Lima admirar algunas iglesias y edificios públicos; al mismo tiempo, se pensaba que en Lima había una infraestructura de hospedaje que podía hacer frente a una mayor demanda⁷. Se exigió entonces que el Estado reaccione, pues los funcionarios no estaban colaborando con «un plan oficial de fomento del turismo» y «la ejecución de obras públicas indispensables en algunas ciudades para poder levantarlo como industria nacional». Aunque continuaba la construcción de caminos a pesar de la crisis, faltaba completar tramos de la Carretera Central y otros de penetración a la sierra. El Touring menciona también que le gustaría además que el Gobierno mejore Mollendo, punto de entrada del ferrocarril hacia Puno y Cuzco, con un balneario y casino, y en general que apoye la creación de hoteles modernos en la zona⁸; y reconoce que son los actores privados, como la Grace Line o la Peruvian Corporation –ferrocarriles–, o las agencias marítimas –en Lima existían oficinas o corresponsalías de Wagons-Lits Cook y de Expreso Villalonga– los que estaban promocionando el turismo receptivo hacia el Perú⁹.

Los esfuerzos rinden sus frutos y en el nuevo Congreso, instalado en diciembre de 1931, el representante por el Cuzco, Víctor Guevara –bajo el argumento de que Chile está construyendo un moderno aeropuerto en Valparaíso, pues necesita del turismo tras la caída del comercio internacional y la crisis del puerto, y de que el Perú debe hacer lo mismo– consigue que se aprueben dos leyes: la Ley N° 7660, que crea fondos para construir un aeródromo en Cuzco –que permita «la aeronavegación directa de Lima»–; y la Ley N° 7663, que exhorta al Estado a que «atienda al establecimiento de la corriente turística al Perú y en especial a la ciudad del Cuzco», ordenándose crear la Sección de Turismo dentro del Ministerio de Fomento para tal tarea. Sin embargo, se reitera que el Touring complementariamente continuará

7 *TCP*, 1931, N° VI-72, p. 25; 1932, N° VII-73, p. 14.

8 *TCP*, 1931, N° VI-72, p. 25; 1932, N° VII-73, p. 30, N° VII-74, p. 9, N° VII-75, pp. 8, 16, N° VII-76, p. 21; 1933, N° VIII-78, p. 28.

9 *TCP*, 1932, N° VII-76, p. 10.

haciéndose cargo de la campaña turística¹⁰. Víctor Guevara quería más, pues pensaba en la creación de un Consejo Nacional de Turismo como ente rector, con presencia de diversas instituciones nacionales y regionales; y creía que con el aeródromo se podría establecer vuelos aéreos Lima-Cuzco y Cuzco-Arequipa, lo que, sumado a la conexión ferroviaria, facilitaría la integración turística regional. Guevara incluso sugería un plan nacional y local: «en cuanto a la forma de establecer el movimiento turístico, creo que hay que contemplar dos aspectos: uno el regular y continuo; y otro el provocado por medio de certámenes... en los que se harían grandes evocaciones del pasado»¹¹. Como se ve, la creación, en el sur andino, de certámenes culturales para atraer turistas ya está en la mente de algunos hombres públicos regionales en estos años.

Inaugurado el aeródromo –en verdad una pista de aterrizaje–, el Touring invita a Panagra¹² y a Faucett –compañías aéreas– a organizar un viaje inaugural a Cuzco, disponiendo de un avión cada uno, aunque al final solo Panagra lo haría en 1932, a través de un vuelo secundario Arequipa-Juliacá. La demanda inicial es lenta hacia el Cuzco, y los desarrollos turísticos toman su tiempo.

El Gobierno, por su lado, estaba inmerso en la lucha política con el Apra (Alianza Popular Revolucionaria Americana). En abril de 1933, se produjo el asesinato del presidente Sánchez Cerro, situación frente a la cual cualquier acción pública tuvo una paralización evidente. Solo cuando el Gobierno de Óscar R. Benavides (1933-1939) asumió el poder, se retomaría alguna nueva iniciativa¹³.

3. La confluencia de pareceres por el fomento estatal: hoteles y carreteras

En el Congreso de 1933 –que es el mismo que estaba en funciones dos años antes–, Víctor Guevara logra, en el marco del IV Centenario de fundación española de la ciudad del Cuzco, una ley que autoriza la realización de diversas obras: los trabajos de limpieza del camino a Machu Picchu y un pequeño albergue en el lugar, a un costo de 150 mil soles –ya se había completado, por parte del Estado, la conexión ferroviaria del Cuzco con Machu Picchu a fines de la década anterior–; así como obras de mejora en las construcciones coloniales de la ciudad y una partida para la labor

10 *TCP*, 1932, N° VII-77, p. 5; 1933, N° VIII-78, pp. 10-11, N° VIII-79, p. 19.

11 *TCP*, 1933, N° VIII-78, pp. 10-11, 19-20.

12 Pan American-Grace Airways Inc.

13 *TCP*, 1933, N° VIII-78, p. 21, N° VIII-79, pp. 8-13, N° VIII-80, p. 36.

del Instituto Arqueológico¹⁴. El Touring hizo publicidad al respecto –en mayo de 1934, a través de un artículo que lo resumía: «¡Visítad Cuzco!»–. El programa del IV Centenario fue intenso, e incluyó en Machu Picchu la inauguración del albergue –actualmente el Belmond Sanctuary Lodge–. Además, Panagra, desde el 13 de mayo, ofrecía un vuelo regular entre Lima y Cuzco¹⁵. «Cómo viajar al sur», una crónica de 1934, indicaba las rutas y hoteles a visitar, destacándose en la ciudad del Cuzco el Hotel Ferrocarril, el Alojamiento Imperial, el Colón, el Anexo Colón y la Pensión Royal en San Agustín. A Machu Picchu se podía ir entonces en el ferrocarril a 13,20 soles en primera ida y vuelta. Pero también se podía ir en auto.

Todo ello parecería mostrar un gran dinamismo para el turismo, pero, visto en perspectiva, la problemática era compleja. Cuando el Touring en 1933 estableció oficinas de información turística en el Hotel Bolívar de Lima y en la sede de la Unión Panamericana, en Washington –donde apoyó la promoción de la película *Cuzco, el imperio de los incas*, que empezó su viaje por Estados Unidos y Europa gracias a la Grace Line–, se dio cuenta de ello. El contacto con el público le permitió apreciar que los turistas norteamericanos querían facilidad para el trámite de migraciones y cómodos y mejores alojamientos¹⁶. De alguna manera, allí se fue tomando conciencia pública de las limitaciones de la oferta peruana.

El director argentino de la agencia mayorista internacional Exprinter Travel Service visitó Lima en 1934. Como organizaba paquetes de ferrocarriles entre Argentina y Chile, quería extenderlos y ofrecer el Perú a sus clientes, pero observó las malas condiciones de desembarque en Mollendo, la escasez de alojamientos buenos fuera de Lima y la ausencia de un camino entre Cuzco y Lima. Desde la mirada de los políticos, las celebraciones por el IV Centenario de la ciudad de Lima (1935), en donde se esperaba un flujo de turismo interno, serían una brillante oportunidad para atraer también turistas del exterior. Pero los entendidos se preguntaban qué hacer frente a los 1.200 turistas programados que llegarían en cruceros, pues claramente los buenos hoteles –los cuatro existentes para turistas– estarían saturados por lo menos en los días de sus visitas. Si ello era así en Lima, poco se podía esperar del resto del Perú, particularmente del sur. Si cada crucero manejaba 300 o 400 pasajeros, ¿donde se los alojaría en Mollendo, Arequipa, etc.? Esa era la razón de fuerza por la que, a pesar de los avances infraestructurales en la región surandina y los esfuerzos de las líneas navie-

14 TCP, 1933, N° VIII-81, pp. 8, 11, N° VIII-82, p. 15.

15 TCP, 1934, N° IX-83, pp. 14-16.

16 TCP, 1933, N° VIII-82, p. 5.

ras, no llegaban grandes flujos turísticos externos, sino pequeños grupos, básicamente norteamericanos¹⁷.

El tema de hospedajes era un asunto a enfrentar a través de la búsqueda por mejorarlos y del aumento de infraestructura. Los dueños de alojamientos, animados por el Touring y otras instancias, en 1933 constituyen el Sindicato de Hoteleros del Perú, integrado por 68 hoteles y posadas de Lima y el centro del país. En la directiva estuvieron los representantes de los hoteles Bolívar, Maury, Leon's y Leuro¹⁸. Nació así un órgano gremial que podría ayudar a enfrentar desde el sector privado local las problemáticas que se evidenciaban. Para ellos, no solo se trataba de ofrecer alojamiento, también debían afrontar lo cíclico del negocio: variaciones bruscas en las curvas de ocupabilidad, con la llegada de visitantes en momentos puntuales del año donde se podía rebasar la oferta disponible, para luego estar desocupadas la mayor parte de habitaciones. En Lima, el gerente del Hotel Bolívar –con experiencia internacional– diseñó un plan para contactar a importantes agencias de turismo de Estados Unidos y Europa, buscando romper la estacionalidad (Dargent, s. f., pp. 10-11). Lógicamente, esto no podía ser replicado con facilidad por los pequeños hospedajes del país.

Los problemas con el alojamiento y su carácter cíclico los percibía también el turista nacional. El flujo local estaba en crecimiento: la Empresa de Turismo de Arequipa, de Alfredo Bellido Talavera, que se creó en julio de 1932, organizó un viaje de arequipeños a Cuzco que fue todo un éxito. Luego, en julio de 1933, con ocasión de las Fiestas Patrias organizó y realizó un viaje de 480 personas de Arequipa, Cuzco y Puno, que visitaron la ciudad de Lima. En dichas fiestas hubo también muchos otros desplazamientos, esta vez desde Lima hacia diversos lugares del país, e incluso el Touring organizó una salida a Canta y otra de Cuzco a Arequipa. La sierra central, conectada por tren y en ese momento también por carretera, era el lugar favorito de los desplazamientos desde Lima. Pero había problemas: en Huancayo se tuvo que improvisar, para las Fiestas Patrias de ese mismo año, un cuartel como alojamiento¹⁹.

El Touring igualmente pensaba que había que remover obstáculos al turismo interno y receptivo, y eso pasaba por presiones políticas. En virtud de las conclusiones de la VII Conferencia Panamericana celebrada en Montevideo (1933), se reflató la idea de los años 1920 –de la V Conferencia de Santiago de Chile (1923)– de construir una Carretera Panamericana.

17 TCP, 1934, N° IX-83, p. 13, N° IX-84, p. 7.

18 TCP, 1933, N° VIII-82.

19 TCP, 1933, N° VIII-80, p. 27, N° VIII-82, p. 14.

Se debía realizar esta vía, que en el Perú iba a pasar por el litoral. De los 3.245 kilómetros (km) de la costanera, 413 estaban en buen estado, aunque con ripio machacado; 2.727 km se encontraban en condiciones deficientes; y faltaba completar 105 km, en el sector de Arequipa. En el año 1934, el Touring insistió mucho en el cumplimiento de este compromiso. El otro asunto que interesaba al Touring era el acuerdo de la VII Conferencia de Montevideo, que abogaba por eliminar trabas al turista y crear un pasaporte de turista en la región. Esto era más complejo de realizar, pero necesario para completar el esfuerzo por ayudar a desplazar visitantes de países vecinos²⁰.

Por su lado, Harold Harris, gerente de Panagra, resaltaba el impacto que podía dejar el turismo receptivo para los negocios. La agencia Wagons-Lits Cook, la Grace Line y otras compañías de turismo (combinando con Panagra) ofrecían entonces viajes con todo incluido al Perú, haciendo mucha publicidad en folletos que se repartían en las agencias norteamericanas y atrayendo también a gente de los países del Cono Sur –Argentina, Chile y Uruguay– y a personal norteamericano del Canal de Panamá. Había una lista de lugares, atractivos y hospedajes, donde se demuestra la mala calidad de muchos hoteles o su inexistencia²¹. Se abría entonces la posibilidad de sostener un flujo de turismo externo por vía aérea al Perú –gracias a los vuelos de Panagra, Faucett y Aerovías Peruanas–, con pequeños grupos fáciles de absorber con la infraestructura existente²². En ese sentido, se animaba a crear una entidad del Gobierno rectora de la política, como en otros países, pues se consideraba que el tiempo de confiar en el Touring y en un ente de segundo nivel como la Sección de Turismo había pasado. En 1936, 4.929 extranjeros visitaron el Museo Nacional y, en 1937, más de dos mil turistas norteamericanos llegaron al Perú, según se calculaba. La prensa informó que el intelectual Alberto Giesecke había entregado un proyecto al Touring para la construcción de hoteles con capital privado, aunque con exoneraciones del Gobierno. El intelectual José Sabogal, por su parte, abogaba por continuar solucionando los problemas viales y por

20 *TCP*, 1934, N° IX-83, N° IX-84, p. 23.

21 En Chosica, se mencionaba al Hotel Ferrocarril y la Quinta Morris. En Huancayo, al Hotel Internacional –«dicen es bueno»– y al Hotel Jacobs –es «malo»–. Ica, que ya contaba con un flujo de turistas internos que iban de Lima a la ciudad y a Huacachina, podía ser interesante para el extranjero, pero el Hotel Mossone tenía todavía «servicios y alimentación poco satisfactorios». Para el sur, se mencionaba en Arequipa a la Quinta Bates y el Hotel Sucre, considerado «malo». En Juliaca, se nombra la Quinta Mitchell; en Cuzco, el Hotel Ferrocarril, del cual se dice que podría mejorarse si aumentara el flujo de turistas extranjeros (*Turismo*, 1937, N° 112, p. 7).

22 *Turismo*, 1937, N° 112, pp. 7-8.

una entidad rectora estatal. Desde la nueva revista *Turismo*, se exigía un rol de fomento consistente por parte del Estado²³.

Para animar más el debate, hacia 1937 se puso de ejemplo lo ocurrido con el crucero SS Columbus que llegó a Mollendo con 600 turistas, pero solo 180 de ellos alcanzaron a visitar Arequipa, pues el ferrocarril no se dio abasto, subieron los precios de hoteles en Mollendo y Arequipa y el de la comida, hubo caos y los 400 turistas que se quedaron en el barco se desilusionaron, pues querían bajar a tierra y simplemente no pudieron²⁴.

El Gobierno de Benavides (1933-1939), de carácter autoritario al combatir a los partidos populistas –como el Apra–, pero al que se recuerda por su interés en ampliar el mercado interno y desarrollar una activa política social, buscó enfrentar algunos de estos problemas. En el asunto vial, lanzó un plan trienal (1936) para asfaltar mil kilómetros de carreteras y construir o reconstruir cinco mil de caminos esenciales. Este plan permitió, por ejemplo, finalmente unir Tumbes y Tacna por una vía continua. Nace así la Carretera Panamericana, con un primer tramo asfaltado entregado en 1938²⁵. Las obras, por cierto, respondieron no solamente al interés turístico. El Gobierno un poco antes había dado una ley que desgravó de arbitrios e impuestos a los caminos.

Por otro lado, Benavides dio la Ley N° 8708 que permitía al Estado construir e instalar «hoteles, albergues y otros establecimientos que contribuyan a incrementar el turismo» y le autorizaba a intervenir en la formación del personal para atender a turistas «en hoteles, albergues y restaurantes». Con ello se dieron pasos decisivos al crear una infraestructura turística en lugares donde no la había o complementarlos donde existía –como el pequeño albergue estatal en Machu Picchu–. Es así que se dio una partida de 40 millones de soles para estas infraestructuras de hospedaje. Además, se planteó la creación de una escuela de formación de personal para los servicios de hotelería y restaurantes.

Estas acciones se deben analizar dentro de una tendencia, en el país y en América Latina, hacia un creciente rol del Estado, en las esferas social y económica, que buscaba contrarrestar las tensiones políticas locales y desarrollar el mercado interno (Drinot, 2016; Thorp & Bertram, 1985). En tal

23 *Turismo*, 1937, N° 110, 113, 115; 1938, N° 124.

La revista *Turismo* fue fundada en julio de 1936 por la Empresa Editorial Turismo S. A. Era una revista especializada del sector y en sus inicios estuvo vinculada al Touring. En 1944 presidente de la revista era Jorge Holguín de Lavalle y en los años 1950, Toto Giurato. La publicación traía artículos en inglés –particularmente en su sección «Tourist Guide»– de diversos lugares del país. Panagra y Aerovías Peruanas S. A. se publicitaban ampliamente en ella.

24 *Turismo*, 1937, N° 112, p. 8.

25 *Turismo*, 1938, N° 123; 1943, N° 80.

contexto, al igual que en otros lugares, la presión local de instancias ligadas al turismo tuvo eco. Igualmente, no debemos desmerecer la influencia que ejercía el panamericanismo sobre las autoridades (Scarzanella, 2002, pp. 13-14). En la VII Conferencia Panamericana –realizada en 1933– se había planteado un pasaporte turístico y uno vehicular para los países integrantes de la Unión Panamericana, además de solicitarse a los Estados miembros crear una «oficina o departamento» estatal que promocióne y fomente el turismo. Aunque el Estado peruano había ya efectuado pasos en esa dirección –de hecho, en 1937 se crea una comisión de trabajo para el planeamiento turístico–, la siguiente VIII Conferencia Panamericana, de 1938, se reunió precisamente en Lima y fue otra ocasión para reiterar el pedido de políticas públicas continentales en materia turística. Además, se preparó la Primera Conferencia Interamericana de Turismo, que se celebró en 1939 en San Francisco, donde se planteó la creación de una asociación interamericana de hoteles y una de clubes de automóviles. Animados por esta dinámica, muchos Estados de América invirtieron en obras viales y oficinas de propaganda, crearon departamentos de turismo y algunos, como Uruguay, Chile y Argentina, invirtieron en hoteles (Piglia, 2014, s. f.). En nuestro caso, luego de la Ley N° 8708, los nuevos hoteles de turistas empezaron a construirse en las ciudades de Trujillo, Arequipa, Piura, Huánuco y Cuzco –donde el Hotel Ferrocarril, de la Peruvian, era insuficiente–, entre otras. Por último, el Gobierno en 1939, antes de finalizar, dio la Ley N° 9031, que creaba impuestos a los automóviles y reiteraba al Touring la misión de la propaganda de turismo, asignándole un subsidio de 70 mil soles anuales²⁶.

Vista en perspectiva, la obra de Benavides permitió enrumbar las políticas públicas en torno al turismo, que se iban cristalizando. El sector privado entendía su importancia, por ello saludó la ley de creación de hoteles, pues permitía que el turista extranjero se quedara y recorriera el país y no hiciera como hasta ese momento, que llegaba en cruceros y permanecía en la capital y lugares cercanos. Ante la dación de la ley que impuso la «vía libre» en las carreteras, también se tuvieron palabras de apoyo²⁷.

Las visitas al Museo de Arqueología en 1938 fueron 9.219, entre ellos 3.473 correspondientes a visitantes extranjeros. En conjunto, los cuatro museos de Lima (Arqueología, Nacional, Bolivariano [Magdalena] e Italiano) fueron visitados por 12.025 personas: 4.256 extranjeros y 7.769 nacionales. La VIII Conferencia Panamericana, con numerosas delegaciones que incluso salieron de Lima a Huaral, permitió numerosas inversiones, como

26 *Turismo*, 1940, N° 147.

27 *Turismo*, 1938, N° 130, 131.

las mejoras en el Museo Larco Herrera²⁸ y en el hotel Bolívar, que amplió sus instalaciones y adicionó a los cuatro pisos iniciales dos más. Su inversión no solo fue para el turismo del exterior, sino también del interior, para el cual tenía tarifas especiales (Dargent, s. f., pp. 10-11)²⁹. Aparte de lo anterior, la agencia Wagons-Lits Cook finalmente tuvo oficinas propias en Lima, en el Jirón de la Unión; Faucett aumentó sus vuelos interiores al norte y sur del Perú; y los hoteles Royal de Chiclayo y Jacobs de Trujillo ofrecieron sus nuevos servicios al turismo.

En julio de 1939, la I Gran Feria Nacional en Lima, para Fiestas Patrias, fue vista como otra oportunidad, esta vez para atraer visitantes desde el interior del país a la capital. Por su lado, el Touring, bajo los auspicios del Gobierno, organizó tres excursiones a Tingo María para 200 empleados de empresas privadas de Lima. El Banco Popular del Perú, de la familia Prado, se unió a esta dinámica y a través de una guía promovía distintos destinos turísticos del Perú a sus clientes –hay que recordar que era el banco con la red de agencias más extendida por todo el país– (Banco Popular del Perú, 1937³⁰). En un mundo marcado por una Segunda Guerra Mundial que ya se veía venir, periodistas como Alfonso Tealdo pensaban ilusionados que el turista norteamericano se refugiaría en nuestro continente y que, por tanto, estábamos ante un futuro promisorio³¹.

El empresariado nacional con la colaboración del extranjero y las publicaciones como *Turismo* eran evidencias de la aparición de grupos de intereses locales que disminuían el rol de intermediario que ante el Estado había tenido el Touring. En diciembre de 1939, este club adoptó la denominación de Touring y Automóvil Club del Perú por votación de sus miembros, concentrándose en la promoción del automóvil y los caminos en el Perú. Bajo esa lógica, y con apoyo gubernamental, en ese mismo año organizó la primera de las tres carreras automovilísticas denominadas Presidente de la República de esa época, se dedicó a la confección de guías «camineras» y puso empeño en la promoción del automóvil para conocer y hacer conocer el Perú, como planteaba su *slogan*³².

28 *Turismo*, 1938, N° 129, 134.

29 Ver también: *El Universal*, Lima, 15 de marzo de 1938; *Turismo*, 1938, N° 133.

30 Con reediciones en 1938 y 1944.

31 *Turismo*, 1937, N° 119; 1938, N° 126, 131; 1939, N° 139, 144, 145.

32 *Turismo*, 1937, N° 121; 1938, N° 123.

4. Nacimiento de un ente estatal: la Corporación Nacional de Turismo

Cuando termina el Gobierno de Benavides, le sucede el de Manuel Prado Ugarteche (1939-1945), quien mantuvo el legado de un creciente rol del Estado, control social y apoyo al desarrollo turístico. En 1940, se crea la Escuela de Cicerones, en 1943 la Escuela de Hotelería y, más importante, en 1942, la Compañía Hotelera del Perú, para administrar los hospedajes de turistas que existían o se estaban construyendo: los hoteles de Arequipa (1940), Huancayo (1943) y Trujillo (1943); los hostales de Machu Picchu Ruinas (1940) –el anterior albergue, remozado–, Yura (1940), Tingo María (1940), Piura (1943), Huánuco (1943), Nazca (1943) y Cuzco (1944); y el albergue de Chala (1942). A ellos se añadiría el hostel de Abancay (1945)³³. Se continuó promoviendo el turismo interno y «el amor por el país», para lo cual se creó la Oficina de Informaciones del Perú, que propagaba dentro y fuera del país los logros gubernamentales, para lo cual declaró zonas turísticas entre 1940 y 1942 a Huaylas, Condesuyos, Cajamarca, la laguna de Paca, La Libertad, Chavín, Puno, Ayaviri y Lampa; además, se impulsó las Grandes Ferias Nacionales de Productos, tras la primera de 1939³⁴.

Por aquella época, las críticas al Touring eran intensas: encargado de proporcionar estadística fiable, esta era inexistente, pues aparte de mostrar las cifras de la sección de migraciones del Estado, de entradas y salidas del país, poco se había hecho. También se le criticaba por no haber confeccionado una guía nacional de turismo. Mejor suerte tuvo el Touring en la difusión turística al abrir una oficina en Cuzco en esos años –«con un empleado bilingüe», gracias a la gestión de su delegado, José Gabriel Cosío–. Pero los subsidios directos del Gobierno no lograban sus objetivos (Valdivia Dávila, 1943, p. 11)³⁵ y existía entonces el interés de generar nuevos espacios desde el Estado.

Desde fines de 1943, a iniciativa de Benjamín Roca Muelle (exministro de Hacienda), la Cámara de Diputados acordó apoyar la realización de un Congreso Nacional de Turismo. Pero, hacia 1944, se dice que «nada se ha hecho», aunque existían modelos para su realización, como el Congreso Argentino de Turismo. En las conferencias interamericanas de comercio llevadas a cabo en Estados Unidos se había discutido sobre el futuro de las relaciones turísticas con Sudamérica, y tras casi finalizar la Segunda

33 *Turismo*, 1941, N° 159, 164, 66 (2ª época).

34 *La Crónica*, 3 de julio de 1940; *Turismo*, 1940, N° 151.

35 Ver también: *Turismo*, 1940, N° 157; 1941, N° 159; 1943, N° 83.

Guerra Mundial, se veía el panorama con mucha expectación por parte de los actores económicos, pues Sudamérica tenía potencialidades y se podía invertir en infraestructura y en el «confort» del turista, «pues hasta ahora hemos confiado únicamente en los atractivos intrínsecos del país, creyendo que por sí solos van a traernos al viajero»³⁶.

Así, con el cambio de Gobierno y con el nuevo presidente, José Luis Bustamante y Rivero (1945-1948), que empezó funciones en el segundo semestre de 1945, se tomó la iniciativa de resolver este delicado asunto. Bustamante había llegado al poder con la ilusión de democratizar el país tras años de persecuciones políticas y gozaba inicialmente del apoyo de vastos sectores de la sociedad. Su Gobierno visualizó la importancia económica del turismo, pues, en el contexto de la posguerra y con la escasez inicial de divisas –debido a la estrechez de la balanza comercial y las medidas para favorecer la industrialización nacional–, esta actividad podía ayudar a proporcionarlas a través del turismo receptivo y aportar a los planes de armonía social, ampliando los horizontes de descanso de las clases medias y trabajadoras, desde el punto de vista del turismo interno. Fue así que, en noviembre de 1945, por resolución suprema se conformó una comisión para estudiar un plan de fomento y atención al turismo. De allí saldría la Corporación Nacional de Turismo. La comisión estuvo integrada por Eduardo Dibós, Benjamín Roca Muelle y Carlos Velarde³⁷.

El nuevo clima además era fruto de la actitud de los medios de comunicación, las empresas, las asociaciones de fomento del turismo, la propia burocracia estatal y el panamericanismo, pero por sobre todo del clima internacional «favorable a este tipo de intervención, con ejemplos exitosos de fomento estatal del turismo, que mostraban que esa actividad podía ser una interesante fuente de ingresos y también de consenso político» (Piglia, s. f., p. 16)³⁸.

La Ley N° 10556 creó la Corporación Nacional de Turismo como organización autónoma y como centro de control y de supervisión oficial ante el empresariado turístico privado, encargándose de la promoción general y de coordinar con otras entidades estatales acciones comunes a favor del turismo, para así convertirlo en «una palanca de desarrollo económico y social». Pasaron a depender de la Corporación la Compañía Hotelera del Perú –que anteriormente dependía del Ministerio de Fomento–, así como las fuentes de aguas termales y la Escuela de Guías. Se le encomendaba planificar

36 *Turismo*, 1944, N° 91, 94.

37 *Turismo*, 1944, N° 91, 94; 1945, N° 113; 1946, N° 116.

38 Ver también: *Automovilismo y Turismo*, 1946, N° 42, pp. 27-30, N° 43, pp. 18-19, N° 48, pp. 16-18.

la actividad, inspeccionar a los hoteles, ferrocarriles y carreteras, organizar la propaganda turística nacional y fomentar el turismo interno, entre otros aspectos (Valle, 1947)³⁹. Pedro Bentín Mujica fue su primer presidente y Benjamín Roca Muelle, el gerente. Este último estaba muy vinculado a las instituciones de turismo; había sido gerente de la revista *Turismo*, gestionó las leyes que dio el Gobierno de Benavides para crear rentas a favor del turismo y las giras vacacionales a la sierra organizadas por el Touring, así como también fomentó las ferias nacionales durante el Gobierno de Prado y las carreras de autos de 1939, 1940 y 1941; además, trató de impulsar el Congreso Nacional de Turismo.

La Corporación desarrolló un Plan de Fomento Turístico y el 17 de marzo de 1947 se autorizó su plan de ejecución de obras, que implicó la construcción y ampliación de los hospedajes de turistas. Así comienza la construcción de los hoteles de Tacna, Tumbes, Chimbote e Iquitos; los hostales de Huaraz (Monterrey) y Tarma; y el albergue de Desaguadero, hospedajes todos ellos que irían entrando en funcionamiento sucesivamente hasta 1954. También se ampliaron los hoteles de Arequipa, Huancayo y Piura y el hostel de Yura⁴⁰.

La Corporación asimismo actuó en su ámbito de rectora del sector. Por ejemplo, en coordinación con las autoridades competentes, se estableció por resolución suprema que las agencias de turismo se inscribieran en un registro especial⁴¹; y empezó a intervenir en ciertos sitios de interés histórico, público o privado, para asegurar su conservación o restauración. También retomó la vieja idea de una catalogación de obras artísticas y ayudó para declarar –por el Congreso– al Cuzco como monumento nacional. Ayudando al turismo interno, la Corporación organizó en 1946 una estadía vacacional en La Hostería de Chosica para empleados de turismo y previó organizar dos más, en Huancayo y en Trujillo, en 1947 (Armas Asín, 2006, p. 149)⁴². Por último, intervino, con el Ministerio de Relaciones Exteriores, para conseguir una mejora en los servicios de migraciones para el turista. Gracias a ello, a través de varios decretos de 1946, se estableció que las visas serían por 90 días, prorrogables por otros 60, y que podían ser tramitadas por terceros;

39 El Touring, por lo tanto, fue eximido de sus anteriores responsabilidades (otorgadas por la Ley N° 9031). Apoyó –con algunas reticencias– la creación de la nueva entidad, pero continuó desarrollando su interés por el turismo en general. Por ejemplo, firmó acuerdos internacionales con asociaciones de turismo –como la Alliance Internationale de Tourisme– (*Automovilismo y Turismo*, 1946, N° IV, 44).

40 *Eficacia* (1994, p. 30); *Turismo*, 1946, pp. 121-122; Valle (1947, pp. 10-15).

41 La regulación a las agencias de viajes fue una tendencia en esa década. Por ejemplo, en España la regulación de su actividad mercantil se produjo en 1942.

42 Ver también: *Turismo*, 1946, N° 118, 120, 123, 124; 1948, N° 137.

se anuló la declaración jurada a la salida del país; y se liberó de revisión aduanera a los visitantes en viajes internos, estableciendo una ficha única de visado y, finalmente, exonerando de visa de tránsito a quienes visitaran de paso nuestro país⁴³.

En 1947, la Corporación lanzó el calendario turístico oficial peruano y organizó el Primer Congreso Nacional de Turismo (Alayza Paz Soldán, 1947, pp. 41-73)⁴⁴. Todo ello ayudó a mejorar el optimismo de los agentes económicos, lo que se graficó en una continua inversión privada: la IPC –International Petroleum Company, empresa petrolera dueña de la refinería de Talara– estableció una sólida red nacional de grifos y un empresario invirtió 25 millones de soles en un hotel para 600 pasajeros en Lima –el Hotel Crillón, en la avenida Nicolás de Piérola–⁴⁵.

5. El enfrentamiento con el sector privado

En verdad, la inversión privada era sostenida desde los años anteriores, dado el desarrollo del mercado turístico. La Peruvian Corporation no solo promocionaba su ferrocarril surandino para visitar Arequipa, Puno o Cuzco, sino su ferrocarril central para visitar la sierra y selva centrales; y además consolidó su valiosa red de hoteles Ferrocarril –en Mollendo, Cuzco, Puno, Sicuani, Chosica, Huancayo, etc.–. Adicionalmente, otros hoteles abrieron sus puertas tanto en las rutas ferroviarias como en distintos puntos del país, como el exclusivo Hotel Los Ángeles de Chosica (1941), que favorecía el descanso de los fines de semana entre las élites limeñas, o La Hostería en (1944), de Enrique Deacon Mujica, igualmente destinada al descanso y confort en Moyopampa (Chosica). Ese mismo año, en Huacachina, el Hotel Mossone, pequeño y sencillo, fue remozado gracias al arquitecto Héctor Velarde, dándole su actual diseño. En Ica se abrió un nuevo destino, con la inauguración en 1946 del Hotel Paracas para 118 personas, con *bungalows* para cuatro u ocho visitantes, con el que se buscaba aprovechar el interés por los recursos naturales y biológicos, tema que ya movilizaba a algunos visitantes al lugar. La línea aérea TACA estableció una conexión con Lima y se anunciaba la posibilidad de creación de una sucursal del Waldorf Astoria de Nueva York en la capital⁴⁶.

43 *Turismo*, 1946, N° 120, 126.

44 Ver también: *Automovilismo y Turismo*, 1947, N° V, p. 51; *La Crónica*, 6 de junio de 1947; *Turismo*, 1947, N° 132.

45 *Turismo*, 1946, N° 120.

46 *La Crónica*, 12 de marzo de 1940, 24 de julio de 1940; *Turismo*, 1941, N° 77; 1943, N° 86; 1944, N° 94, 100.

En ese contexto de dinamismo empresarial, en 1943 se creó la Asociación Peruana de Hoteles y Restaurantes (actual Ahora), reconocida oficialmente, que tuvo por objetivos desde sus inicios la representatividad, información y asistencia a sus miembros en el desarrollo de sus actividades, «principalmente en la hotelería». El anterior gremio de hotelería había desaparecido. El primer directorio de la Ahora estuvo formado por Antonio Bergna, Juan Bertolotto, Vicente Drago, Armando Garivotto y León Mozart, entre otros (Cámara Nacional de Turismo, Canatur, 1990)⁴⁷.

Esta asociación realizó diversas actividades, como, en 1947, la Primera Convención Nacional de Hoteles y Restaurantes, con el objetivo de ayudar a valorar la importancia de la hotelería y el turismo en el país. Ese año se inauguró el Hotel Crillón, a cargo de la Compañía de Inversiones Montealegre Perú S. A. y construido por Vargas Prada Ingenieros, así como el Hotel 28 de Julio, de Nunzio Zuccarello y José Carella, hotel de primera categoría, de 100 habitaciones con baño propio y teléfono, para 170 pasajeros, que se integró al gremio⁴⁸. Ese año igualmente los operadores de turismo locales crean la actual Asociación Peruana de Agencias de Viajes y Turismo (Apavit)⁴⁹.

La contraparte a la hotelería privada eran los hoteles de turistas, de propiedad estatal. El 17 de julio de 1942, por decreto, se creó la Compañía Hotelera del Perú S. A., cuyos accionistas eran la IPC, la Panamerican Grace Airways Inc., el Gran Hotel Bolívar S. A., la Compañía de Aviación Faucett S. A., el Banco Popular del Perú y diversos inversionistas particulares vinculados al turismo. Esta Compañía administró inicialmente los hoteles de turistas de Tingo María, Arequipa, Chala y el pequeño albergue de Machu Picchu, y sucesivamente el resto de instalaciones del Estado. Su modelo de gestión consistió en administrarlos directamente o entregarlos a administraciones particulares, como fue el caso del hostel de Yura⁵⁰. Como

47 La Ahora agrupaba a 38 restaurantes –como El Cordano–, 10 cafés –como el Palermo, La Tien-decita Blanca y D’Onofrio, entre otros cafés limeños, y solo uno de Chiclayo: Cinzano– y 19 hoteles –Astoria y Europa de Chiclayo, Villa del Sol de Chosica, Royal de Talara, Paracas de Pisco, Mossone de Huacachina, Termas Monterrey de Huaraz, Iris de Chincha, Chimú de Chimbote y, de Lima, los hoteles Colmena, Crillón, Gran Hotel, Leuro, Los Ángeles, Maurry, Plaza, Residencial, Richmond y 28 de Julio. Nótese la ausencia de la Peruvian Corporation y sobre todo de la hotelería del sur andino.

48 La «Guide of Lima» de la revista *Turismo*, en 1947 traía información de hoteles en Lima, destacando al Bolívar, Maury, Country, Leuro, Bertolotto, Richmond y 28 de Julio; en Chosica, al Estación, Villa del Sol y Los Ángeles; y en Chancay al Gran Hotel y Baños de Boza (*Turismo*, 1947, N° 129).

49 *Automovilismo y Turismo*, 1946, N° IV-46, N° V-49, pp. 24-28; *El Comercio*, Lima, 11 de junio de 1947, 23 de noviembre de 1948; *La Crónica*, 14 de junio de 1947, 17 de agosto de 1947; *La Prensa*, 17 de junio de 1947; *Turismo*, 1947, N° 134, 147.

50 *Turismo*, 1942, N° 70.

se ve, la política estatal era no intervenir directamente en la hotelería. Pero en 1947 la Compañía Hotelera del Perú S. A. pasó a ser una empresa pública bajo el control de la Corporación Nacional de Turismo, con 14 establecimientos de hospedaje. La Corporación invierte en la construcción de nuevos hoteles o en la ampliación de algunos de los existentes, según hemos visto (Valle, 1947, pp. 91-106; Touring y Automóvil Club del Perú, 1951b: 15)⁵¹.

Hubo mucho interés en la ciudadanía por estos hoteles, pues eran vistos como inversiones que ayudaban al desarrollo local y al posicionamiento en la dinámica del turismo nacional. Así, en diversos lugares del país se pedía de las autoridades que se construyera un hotel de turistas. Incluso en el Callao desde 1944 hubo demandas para un hotel en La Punta, pues era una playa que se consideraba que debía convertirse en «balneario». Se quería así competir con la creciente importancia de la playa de La Herradura y, por cierto, con Ancón. También en la ciudad de Lima hubo solicitudes para que se construyera un hotel⁵². Fruto de ese interés capitalino, la Corporación Nacional de Turismo intentó construir en 1947 un hotel de turistas en un terreno que el Poder Ejecutivo había autorizado ceder con tal fin, en virtud de la Ley N° 10843 del 25 de febrero de ese año (Valle, 1947, p. 46).

Pero no todos estaban de acuerdo con la corporación. Por ejemplo, en este entusiasmo por la construcción de un hotel limeño, bajo la idea de ofrecer más hospedajes a los visitantes que pasaran por la ciudad, hubo una reacción en contra expresada en las voces de Antonio Bergna y Juan Bertolotto –presidente y secretario de la Ahora, respectivamente–, junto a las de los representantes de los hoteles Colmena, Crillón, Residencial y Encarnación, en un comunicado divulgado en los periódicos el 26 de abril de 1947 y dirigida al presidente de la República. Ellos plantearon «que es conveniente mantener el negocio hotelero como actividad propia de la iniciativa privada y estímulo en su desarrollo con acertadas medidas, para el mejor servicio de los intereses del país en fomento del turismo» (Touring y Automóvil Club del Perú, 1951a; Valle, 1947, p. 46). La visión era que en Lima no se necesitaba un hotel público, como sí en el interior del país, en un planteamiento que indicaba el rol subsidiario de la actividad estatal. Lima era un mercado ya desarrollado para una actividad privada que no deseaba competencia. Este fue un primer problema que soportó la Corporación.

51 Ver también: *Eficacia* (1994, p. 30); *Turismo*, 1946, N° 121-122; 1947, N° 129, 131; 1949, N° 144.

52 *Turismo*, 1944, N° 100.

6. La caída del esfuerzo estatal: el triunfo del liberalismo empresarial

1948, el año siguiente, fue el inicio de la agonía de la Corporación y del entusiasmo estatal por el turismo. A pesar de que el año empezó con algunos indicios de continuidad, como la inauguración de una pista de aterrizajes en Pisco y la del moderno terminal aéreo de Limatambo y la creación o mejoramiento de la infraestructura hotelera privada –como el hotel Colón de Ica o el de Nazca–⁵³, la situación política del régimen de Bustamante y Rivero, que se había deteriorado a lo largo de los tres años de su mandato, desembocó en un desenlace terrible: un golpe de Estado que lo derriba el 27 de octubre y coloca en su lugar al general Manuel A. Odría.

La llegada al poder de Odría cambia el panorama para la Corporación. En lo inmediato, se produce la remoción de su plana directiva, haciéndose cargo de la gerencia de la institución el arequipeño Ernesto Cánepa Sardón, quien desde el inicio anunció que quería darle «eficiencia» a la Corporación. Arguyó que se habían despilfarrado los dineros favoreciendo «a determinadas personas» y tergiversando la misión de turismo y anunció que quería mejorar el servicio de los hoteles públicos y ampliar la red. Sin embargo, estaba más interesado por organizar la Feria de Octubre de 1949 en Lima, que a la Presidencia le interesaba promover. Esta feria no fue exitosa y consistió básicamente en la visita que los limeños hicieron en el Campo de Marte a algunos parques temáticos⁵⁴.

El desprestigio de la Corporación tras la feria, explotado por la prensa crítica, produjo la distancia gubernamental con ella. Pero había motivos más importantes. En primer término, el régimen, rodeado de tecnócratas liberales –como Pedro Beltrán, director del Banco Central de Reserva y del diario *La Prensa*–, miraba con desconfianza el modelo de desarrollo que significaba la Corporación –se acababa de liberalizar la economía, bajando aranceles externos y devaluando la moneda (Portocarrero, 1983)– y la idea de desarrollo planificado del sector les parecía absurda. En segundo término, los objetivos de la entidad chocaban con ciertos intereses creados rápidamente alrededor del nuevo régimen autoritario. En ese mismo año 1949, se levantó una polvareda en los medios de comunicación debido a que la Corporación regresó a la idea de construir el hotel en Lima, aunque ya no público sino con inversión privada. Se estuvo tras la posibilidad de autorizar la construcción de uno de 12 pisos a una compañía extranjera, en el Parque de la Exposición.

53 *Turismo*, 1948, N° 139, 142.

54 *Rumbos*, 1949, N° XIV, 200, p. 13; *Turismo*, 1949, N° 144, 145, 146, 147, 148.

Diversos medios reaccionaron, entre ellos la acomodaticia revista *Turismo*, pues se consideraba una idea peregrina de las autoridades encargadas, cuyo deber era «velar por la integridad de nuestras áreas verdes»; y les parecía inconcebible «siquiera poner en el terreno de las posibilidades» esta idea, pues se desdibujaba el paisaje urbano y verde con semejante mole, que era además de «uso y esparcimiento público», algo a lo que «no puede renunciar la ciudadanía», habiendo tanto lugares donde construir⁵⁵. Ante la presión del gremio de hoteleros y la prensa, se retrocedió de nuevo en la propuesta.

Debilitada, la Corporación fue dejada de lado, incluso cuando se produjeron por ejemplo hechos trascendentes como el terremoto del Cuzco del 21 de mayo de 1950, que afectó seriamente el patrimonio en dicha ciudad, momento en que el Estado debía intervenir. Aislada, se dedicó a dar simples estadísticas del movimiento de llegada de visitantes extranjeros a Lima⁵⁶.

Finalmente, el Gobierno optaría por su liquidación. Primero le sustrajo el control sobre la Compañía Hotelera del Perú S. A., que regresó a la esfera del Ministerio de Fomento. Sin embargo, algunas personas del régimen y otros grupos de interés creyeron que se debía seguir construyendo o terminar los hoteles fuera de Lima, pero con el modo de gestión previo a 1946 y el concepto de que la inversión pública debía abrir mercado a la inversión privada⁵⁷. Aunque prevalecería este punto de vista en los siguientes años, incluso no todos estuvieron de acuerdo con este enfoque subsidiario del Estado. Habría ataques dirigidos a la Compañía Hotelera del Perú, que en 1950 administraba 18 establecimientos.

En 1951, su presidente, Luis T. Larco, publicó una nota en un periódico limeño donde aseveró que, aunque cinco de los hoteles habían arrojado utilidades, el resto no lo había hecho y se necesitaban subsidios del Estado. Desde su nacimiento en 1942, se habían necesitado, solo que con su regreso al Ministerio de Fomento no se le habían asignado, por lo que sugería que podían solventarse con los medios que se habían puesto a disposición del Touring y Automóvil Club del Perú⁵⁸. Por supuesto, el Touring reaccionó defendiendo sus ingresos y aprovechó para atacar directamente a la Compañía Hotelera del Perú, cuestionando que pretendiera recibir subsidios después de haberse sostenido la posibilidad de su desarrollo autónomo. La acusaba de tener tarifas altas por sus servicios y de gastar en lo innecesario. «Nada habría que objetar si el mejoramiento de los servicios en los hoteles para

55 *Turismo*, 1949, N° 149.

56 *El Comercio*, Lima, 2 de febrero de 1950.

57 *Turismo*, 1950, N° 158.

58 *La Prensa*, 6 de junio de 1951.

turistas se lograra por el propio esfuerzo». El Touring aprovecha y recuerda diversos reclamos que existían por deficiencias en el servicio⁵⁹. No solo la acusa de ineficiente, sino que cuestiona la razón de ser de la Corporación, pues, cuando «estuvieron al alcance de todos los peruanos y brindaban eficientes servicios», compitieron con los hoteles privados en el interior del país, teniendo como consecuencia que «solo se han edificado fuera de la capital de la República dos hoteles de primera categoría de propiedad particular: el Hotel Monterrey en Huaraz, y el Hotel Paracas en Pisco» (Touring y Automóvil Club del Perú, 1951a, 1951b). Es decir, contra todo el sustento de casi 20 años de favorecer la instalación de hoteles para abrir destinos turísticos, el Touring acusa a la Corporación de impedirlo.

Así, el Touring abrazó el liberalismo a inicios de 1950, cuando había propuesto durante años el fomento como herramienta. Planteó entonces que el Estado se retirara del negocio hotelero y se dieran estímulos para la hotelería privada; o que se dejara subsistir a la Compañía Hotelera, pero sin subsidios, dándoselos a la hotelería privada (Touring y Automóvil Club del Perú, 1951a, 1951b).

De esta manera, la actividad pública se vio reducida y finalmente, el 27 de octubre de 1950, se firmó el decreto de liquidación de la Corporación Nacional de Turismo en el segundo aniversario del golpe de Estado contra Bustamante y Rivero. Se argumentó que se le liquidaba por su situación económica y financiera y porque no podía atender las funciones que le señalaba la Ley N° 10556 y sus propios estatutos. El Estado asumió sus pasivos y se encargó al Touring y Automóvil Club del Perú las funciones de la Corporación, exceptuando la construcción, ampliación y reparación de los hoteles para turistas, que estarían a cargo del Ministerio de Fomento. La comisión liquidadora estuvo presidida por el ingeniero Carlos Moreyra y Paz Soldán y formada por Eduardo Dibós –del Touring–, Luis Benoil y Alberto Rodríguez Carpi⁶⁰.

Fue increíble cómo aquellos que apoyaron la creación de la Corporación luego condenaron su existencia. La revista *Turismo*, en un editorial criticó la planificación y la prevención del futuro que hizo la Corporación con sus planes: «no [hubo] criterio sereno y a la luz de la experiencia. Se ha seguido siempre una política optimista en extremo». Lo único real, dijo, son los hoteles, pues tienen público asegurado y no «una hipotética afluencia de turistas». «Crear una entidad costosa y de difícil sostenimiento para el erario

59 *El Comercio*, Cuzco, 20 de febrero de 1951; *La Prensa*, 29 de junio de 1951.

60 *El Comercio*, Lima, 4 de noviembre de 1950; *La Crónica*, 4 de noviembre de 1950, 8 de noviembre de 1950.

público con miras a un eventual incremento turístico, era una aventura». Critica que se haya creado cuando empezaba la posguerra y se abría de nuevo Europa al turismo: «¿Qué podríamos ofrecer nosotros para competir con Europa en cuanto a atractivos turísticos? Poco». La sensación de ser parte del margen del mundo era impresionante. ¿Qué plantearon entonces, eliminada la política de coordinación y fomento? Seguir invirtiendo en hoteles, carreteras, algo de publicidad en los consulados, desarrollar el turismo interno. «Será esta una labor [que] ... no entrañará la aventura propia de las grandes inversiones burocráticas hechas sin sentido de la realidad y con un infantil optimismo derivado de la inexperiencia»⁶¹. El ánimo de los hacedores de políticas públicas, tanto en el Estado como en el sector privado –entidades, personalidades del sector–, era así de un marcado liberalismo, en comunión con lo que ocurría en el conjunto de la política y la economía (Portocarrero, 1983; Thorp & Bertram, 1985). En 1952, la revista *Turismo* insistía en un editorial en que el Perú ya tenía centros turísticos de interés, por lo que «solo resta» remover dificultades al viajero, mejorar transportes, hoteles, guías y una «inteligente propaganda que bien pueden realizar las propias agencias de turismo y las embajadas» y «lo demás vendrá por sí solo»⁶². Se rechazaba cualquier deseo de planificación y coordinación desde el Estado y se buscaba darle solo un carácter complementario a su rol en la actividad.

El Touring, por su lado, en un texto de 1951 criticó a la Corporación Nacional de Turismo, acusándola de que en su organización y el fomento del turismo «careció de planes básicos indispensables porque no contó con el conocimiento científico» (Touring y Automóvil Club del Perú, 1951b). La acusó de que sus proyectos, «inconexos y faltos de organicidad», no dieron los resultados esperables. En concreto, cuestionó la política publicitaria, «fácil, ostentosa e inefectiva en el país y en los Estados Unidos»; el programa de establecimientos hoteleros para turistas «con mínimas realizaciones»; asimismo, el contar con un costoso aparato burocrático; el plan vacacional para los empleados «que perjudicó a su propia economía y a la de entidades privadas y que tuvo insignificante repercusión social». Incluso este turismo social, hecho durante las vacaciones pagadas de empleados públicos, le llevó a cuestionar las vacaciones mismas. Consideró dañino pagar a los trabajadores por sus vacaciones: «nocivo criterio de que es obligatoria la subvención estadual para los que en vacaciones no desean viajar»⁶³. Su aversión al Estado

61 *Turismo*, 1950, N° 158.

62 *Turismo*, 1952, N° 162-163

63 Aunque en 1932 una ley estableció para los trabajadores obreros 15 días de vacaciones al año, el concepto de vacaciones pagadas no existió sino hasta 1939, cuando se aplicó un convenio de la Organización Internacional del Trabajo, OIT (1936), el cual fue ratificado en 1945. Las vacacio-

y su rol coordinador o de fomento directo, lleva al Touring a aseverar: «El Estado no debe intervenir en la industria o en el comercio como industrial o como comerciante. Su presencia en las actividades provoca el retraimiento de la iniciativa privada» (Touring y Automóvil Club del Perú, 1951b). Por lo que en el asunto de los hoteles de turistas volvía a plantear su liquidación o su minimización con fuertes incentivos a la actividad privada.

La visión liberal había triunfado. Los sectores empresariales, no necesariamente ligados a esta perspectiva, tuvieron que confiar de nuevo en las iniciativas aisladas⁶⁴.

7. Conclusión

Así pues, existieron políticas públicas en materia turística en constante precisión en el país durante los años 1930 y hasta 1948, en una coyuntura político-social muy particular, a la par de la realidad de otros países de Sudamérica y en el contexto de auge de políticas de intervención estatal en varios países de Europa –Alemania, Italia, Francia–. El Perú no fue ajeno a una secuencia que empezó con un interés por dar leyes específicas, apoyándose en entidades privadas –como el Touring–, para luego desarrollar políticas de mayor fomento –como carreteras u hoteles–, concluyendo con la creación de una entidad central. Sin embargo, estos esfuerzos chocaron pronto con el ambiente local creado con la postguerra y con la crisis del Gobierno de Bustamante y Rivero, de rechazo a la intervención estatal y reacción de intereses económicos; y el proceso se desencaminó. En ese sentido, el regreso a los años previos fue patente hacia 1950.

Uno de los artífices de este desenlace fue el empresariado, específicamente el limeño, que estuvo empeñado en apoyar al Estado en sus planes iniciales, pero desde la perspectiva de solo abrirle mercado al capital privado. Cuando el Estado quiso competir con él, entonces la ruptura fue inevitable. Se señalaba, desde esa óptica, cuál era el rol esperable de las políticas públicas. Tendría que pasar más de una década para repensarlo.

nes pagadas eran de al menos seis días luego de un año completo de trabajo.

64 Es remarcable el silencio de los hoteleros del sur andino ante esta secuela de hechos. Todo parece indicar, por hechos posteriores, que la actividad pública era considerada más que importante para los grupos de interés locales en Cuzco, Puno o Arequipa.

Referencias

Fuentes primarias

- Alayza Paz Soldán, L. (1947). *El turismo en el Perú*. Lima: Imprenta Torres Aguirre.
- Automovilismo y Turismo*, Lima, 1946-1947.
- Banco Popular del Perú. (1937). *El Perú: breve divulgación artística, geográfica e histórica ofrecida al turista por el Banco Popular del Perú* [Ed. bilingüe]. Lima: Talleres de Artes Gráficas.
- El Comercio*, Cuzco, 1951.
- El Comercio*, Lima, 1947-1948, 1951.
- El Universal*, Lima, 1938.
- La Crónica*, Lima, 1940, 1947, 1950.
- La Prensa*, Lima, 1947, 1951.
- Rumbos*, Lima, 1949.
- Touring Club Peruano, TCP*, Lima, 1931-1934, 1944, 1946-1949.
- Touring y Automóvil Club del Perú. (1951a). La Compañía Hotelera del Perú y la política hotelera del país. Memorándum. Lima: Touring y Automóvil Club del Perú.
- Touring y Automóvil Club del Perú. (1951b). Planes y realizaciones del Touring Automóvil Club del Perú (T. A. C. P.): referidos a las funciones que le encomendó el decreto supremo del 27 de octubre de 1950. Memorándum. Lima: Touring y Automóvil Club del Perú.
- Turismo*, Lima, 1937-1950, 1952.
- Valdivia Dávila, V. (1943). *El Perú turístico. Lima-Arequipa-Cuzco-Puno*. Lima: Empresa Editora Imprenta Rímac.
- Valle, A. del. (1947). *Digesto de legislación sobre Turismo*. Lima: Corporación Nacional de Turismo.

Fuentes secundarias

- Armas Asín, F. (2006). *La invención del patrimonio católico. Modernidad e identidad en el espacio religioso peruano (1820-1950)*. Lima: Asamblea Nacional de Rectores.
- Armas Asín, F. (2017). Autos, caminos, y clases medias en los años veinte. Entre el ícono cuzqueño y el desarrollo del turismo nacional. *Turismo y Patrimonio*, (11), 113-137.
- Armas Asín, F. (en prensa). *Una historia del turismo en el Perú. El Estado, los visitantes y los empresarios (1800-2000)*. Lima: Universidad San Martín de Porres.
- Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 3ª serie, (27), 107-139.
- Baranowski, S. (2007). *Strength through Joy: Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich*. Nueva York y Cambridge: Cambridge University Press.
- Cámara Nacional de Turismo, Canatur (1990). Turismo: horizonte 2000. *Anales. VI Congreso Nacional de Turismo 1990*. Lima: Canatur.
- Cirer Costa, J. C. (2009). De cuando el paquete turístico constituía un elemento de innovación turística. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 7(3), 407-414.
- Dargent, E. (s. f.). *Los hoteles de los Wiese*. Lima: manuscrito.

- De Grazia, V. (1981). *The Culture of Consent: The Mass Organization of Leisure in Fascist Italy*. Nueva York y Cambridge: Cambridge University Press.
- Drinot, P. (2016). *La seducción de la clase obrera. Trabajadores, raza y la formación del Estado peruano*. Lima: IEP y Ministerio de Cultura.
- Efficacia*. (1994). Privatización de EnturPerú. *Efficacia*, 10(103), 30-31.
- Garay Tamajón, L. A., & Cánovas Valiente, G. (2009). El desarrollo turístico en Cataluña en los dos últimos siglos: una perspectiva transversal. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (53), 29-46.
- Giuntini, A. (2002). Ferrocarriles y turismo en Italia desde los inicios del ochocientos hasta la introducción de los «trenes populares» en la época fascista. *Historia Contemporánea*, 25(2), 101-123.
- Gordon, B. M. (2002). El turismo de masas. Un concepto problemático en la historia del siglo XX. *Historia Contemporánea*, 25(2), 125-156.
- Khatchikian, M. (2000). *Historia del turismo*. Lima: Universidad de San Martín de Porres.
- Moreno Garrido, A. (2004). *Turismo y nación. La definición de la identidad nacional a través de los símbolos turísticos. España 1908-1929* (tesis de doctorado). Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Moreno Garrido, A. (2005). Turismo de élite y administración turística de la época (1911-1936). *Estudios Turísticos*, (163-164), 31-54.
- Núñez, P., & Vejsbjerg, L. (2010). El turismo entre la actividad económica y el derecho social. El parque nacional Nahuel Huapi. Argentina 1934-1955. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 19(6), 930-945.
- Ory, P. (1994). *La belle illusion. Culture et politique sous le signe du front populaire, 1935-1938*. París: Plon.
- Pack, S. D. (2006). *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*. Madrid: Turner.
- Pellejero Martínez, C. (2002). La política turística en la España del siglo XX: una visión general. *Historia Contemporánea*, 25(2), 233-265.
- Piglia, M. (2008). La incidencia del Touring Club y del ACA en la construcción del turismo como cuestión pública (1918-1929). *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 17, 51-70.
- Piglia, M. (2012). En torno a los parques nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950). *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 10(1), 61-73.
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Piglia, M. (s. f.). El despertar del turismo: primeros ensayos de una política turística en la Argentina (1930-1943). Programa Buenos Aires de Historia Política del Siglo XX. HistoriaPolítica.com. Recuperado de <http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/piglia2.pdf>
- Portocarrero, G. (1983). *De Bustamante a Odría. El fracaso del Frente Democrático Nacional, 1945-1950*. Lima: Mosca Azul Editores.
- Poutet, H. (1995). *Images touristiques de l'Espagne. De la propagande politique à la promotion touristique*. París: Éditions L'Harmattan.
- Rice, M. (2017). Generals, Hotels, and Hippies: Velasco-Era Tourism. Development and Conflict in Cuzco. En C. Aguirre, & P. Drinot (Eds.). *The Peculiar Revolution Rethinking the Peruvian Experiment Under Military Rule* (pp. 295-318). Texas: University of Texas Press.

- Scarzanella, E. (octubre, 2002). Las bellezas naturales y la nación: los parques nacionales en Argentina en la primera mitad del siglo XX. *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 75, 5-21.
- Sheaill, P. (2002). *An Environmental History of Twentieth-Century Britain*. Londres: Palgrave.
- Thorp, R., & Bertram, G. (1985). *Perú 1890-1977: crecimiento y políticas en una economía abierta*. Lima: Mosca Azul editores.
- Tissot, L. (1990). La conquête de la Suisse: les agences de voyage et l'industrialisation du tourisme (1840-1900). *Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale*, 8, 267-282.
- Tissot, L. (Dir.). (2003). *Construction d'une industrie touristique aux XIXe et XXe siècles. Perspectives internationales*. Neuchâtel: Alphil.
- Troncoso, C., & Lois, C. (2004). Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en *Visión de Argentina* (1950). *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 2(2), 281-294.
- Valdiviezo Valenzuela, E., & Coll-Hurtado, A. (2010). La construcción y evolución del espacio turístico de Acapulco. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 30(1), 163-190.
- Vidal Olivares, J. (2008). *Las alas de España. Iberia, líneas aéreas. De aerolínea de bandera a transportista mundial (1940-2005)*. Valencia: Universitat de València.
- Vilar Rodríguez, M. (2011). Balnearios, intereses políticos y desarrollo turístico en el noreste de España: el caso de A Toxa y Mondariz (1874-1935). *Cuadernos de Historia Contemporánea*, (33), 163-185.
- Walton, J. K. (2002). Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido, siglos XVIII-XX. *Historia Contemporánea*, 25(2), 65-82.
- Walton, J. K. (Ed.). (2005). *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict*. Clevedon: Channel View Publications.
- Winter, J. (1999). *Secure from Rash Assault*. California: University of California Press.