

EL TURISMO RECEPTIVO EN URUGUAY (1930 - 1986).

Laura Díaz Pellicer

Documento On Line Nº 27/Reedición

Febrero 2012

ISSN: 1688-9037

# documentos de trabajo



Esta serie de reediciones tiene por objeto presentar, en un nuevo formato digital, antiguos documentos de trabajo del Programa de Historia Económica y Social publicados como Documentos de Trabajo de la Unidad Multidisciplinaria de la Facultad de Ciencias Sociales entre los años 1993 y 2011.

© Programa de Historia Económica y Social – Unidad Multidisciplinaria – Facultad de Ciencias Sociales – Universidad de la República

Constituyente 1502, 4º piso.

Teléfono: (+598) 24136400

Fax: (+598) 24102769

Díaz Pellicer, Laura

EL TURISMO RECEPTIVO EN URUGUAY (1930 - 1986).

Documento On Line Nº 27/Reedición

Febrero 2012

DTMH 00027-  
E1

Serie

# Documentos de Trabajo

EL TURISMO RECEPTIVO EN URUGUAY  
( 1930 - 1986 ).-

LAURA DÍAZ PELLICER.-

Unidad Multidisciplinaria.-  
Facultad de Ciencias Sociales.-  
Serie Documentos de Trabajo N° 65- Noviembre 2004.-



*Universidad de la República*  
*Facultad de Ciencias Sociales*  
*Unidad Multidisciplinaria*

Minas 1483 piso 3 - C:P: 11200  
Tel.: 408 85 60 - 61

Montevideo - Uruguay  
Fax (598) 2 - 410 08 71





UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

***EL TURISMO  
RECEPTIVO  
EN URUGUAY  
(1930 - 1986)***

*Síntesis de la tesis de maestría para acceder al título de Magister en Historia Económica otorgado por la Facultad de Ciencias Sociales. La maestría fue coordinada por el Dr. Luis Bértola y la tesis dirigida por el Prof. Raúl Jacob.*

LAURA DIAZ PELLICER  
2004

## INDICE

---

INTRODUCCIÓN .....	1
CAPITULO 1: LA DEMANDA TURÍSTICA .....	4
CAPITULO 2: LA OFERTA TURÍSTICA .....	9
1. Actuación de la Comisión Nacional de Turismo (1930-1967) .....	10
1.1. Antecedentes .....	10
1.2. Creación y organización de la C.N.Tur. ....	11
1.3. Funcionamiento de la C.N.Tur. ....	14
1.4. Funcionamiento de la O.N.Tur. ....	18
1.5. Obra de la C.N.Tur. ....	19
1.6. Conclusiones sobre la actuación de la C.N.Tur. ....	24
2. Actuación de la Dirección Nacional de Turismo (1967-1986) .....	27
2.1. Creación y organización de la D.N.T. ....	27
2.2. Obra de la D.N.T. ....	32
2.3. Conclusiones sobre la actuación de la D.N.T. ....	33
CONCLUSIONES GENERALES .....	35
ANEXOS .....	37
1. Gráficos .....	37
2. Informes .....	41
BIBLIOGRAFÍA .....	52

## INTRODUCCIÓN

---

Según datos aportados por el Ministerio de Turismo (en el 2000) el gasto realizado por los visitantes equivale aproximadamente a U\$S 600.000.000 por año. Ello implica que el turismo receptivo realiza un aporte a la economía equivalente al total de las exportaciones tradicionales; representa aproximadamente el 25 % de las exportaciones totales de bienes; y el 3,5 % del PBI. El principal país emisor es Argentina, con una incidencia del 70%; le siguen en su orden Brasil, Paraguay, Chile y EEUU. Los principales destinos turísticos de los más de 2.000.000 de visitantes al año (aproximadamente las tres cuartas partes de la población del país), se distribuyen a lo largo del Río Uruguay, del Río de la Plata y del Océano Atlántico, y son: la zona termal, Colonia, Montevideo, la Costa de Oro, Piriápolis, Punta del Este y la costa de Rocha. <sup>1</sup> Estos datos son sumamente significativos para considerar que dicha actividad económica está jugando un papel muy importante en la economía uruguaya de hoy, de ahí mi interés por estudiar su evolución en el S.XX..

Entre los conceptos de Turismo<sup>2</sup> que plantea la bibliografía consultada, se seleccionó para este trabajo la que realizó en 1994 la Organización Mundial de Turismo: *“El turismo comprende “las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros motivos”. (...) El “turismo” se refiere a todas las actividades de los visitantes, es decir incluidos los “turistas (visitantes que pernoctan)” y los “visitantes del día (excursionistas)”.*” <sup>3</sup>

Con relación a un país, se pueden distinguir los siguientes tipos o formas de turismo: 1. Turismo interno: el de los residentes del país que viajan únicamente dentro de este mismo país; 2. Turismo receptor: el de los no residentes que viajan dentro del país; 3. Turismo emisor: el de los residentes del país que viajan a otro país. <sup>4</sup>

En esta investigación se analiza el turismo receptivo o receptor en Uruguay, es decir, los visitantes son los extranjeros o uruguayos residentes en el exterior que visitan el país, sea cual sea el motivo de su viaje, siempre y cuando los primeros no vengan en calidad de inmigrantes y los segundos no regresen definitivamente.

Ahora bien, a raíz del desplazamiento de estos visitantes se genera en el país un conjunto de actividades que se agrupan bajo el término “Turismo”, y que es conveniente precisar.

Raimundo Cuervo, en 1967, define al turismo, basándose en la teoría de los sistemas<sup>5</sup>, de la siguiente manera: *“El turismo es un conjunto (un gran conjunto) bien definido de relaciones, servicios e instalaciones que se generan en virtud de ciertos desplazamientos humanos.”* <sup>6</sup> El autor divide a este conjunto en varios subconjuntos: los transportes, el alojamiento, los servicios de alimentación, los centros de amenidades y de diversión, los establecimientos comerciales relacionados, y los servicios complementarios (agencias de viajes, guías de turismo, alquiler de autos, etc.). A su vez, cada uno de estos subconjuntos se subdivide; por ejemplo, el transporte en aéreo, terrestre, marítimo o fluvial. Todos estos subconjuntos interactúan a raíz del desplazamiento del turista, que así convierte al gran conjunto turismo en un sistema.

Por su parte, Neil Leiper, en 1979, precisa el concepto de turismo, desde el punto de vista de la teoría general de los sistemas: *“(...)el turismo es un sistema abierto, de cinco elementos, interactuando en un amplio medio ambiente. Siendo estos elementos: uno dinámico, el turista; tres geográficos: la región generadora, la ruta de tránsito y la región de destino, y un elemento económico, la industria turística.”* <sup>7</sup> La industria turística estaría

---

<sup>1</sup> Ministerio de Turismo del Uruguay. “Anuario 2000.”, Montevideo, Área de Investigación y Estadística, 2001.

<sup>2</sup> Etimológicamente “Turismo” deriva de “Tour”, término de origen inglés, probablemente un galicismo del término francés tour, y que quiere decir viaje circular, de vuelta al punto de partida. ACERENZA, Miguel Ángel. “Administración del Turismo. Conceptualización y organización.”, México, Ed. Trillas, 1991, Vol. 1, p.27.

<sup>3</sup> “Recomendaciones sobre estadísticas del turismo.”, Organización Mundial del Turismo, Naciones Unidas, Departamento de Información Económica y Social y Análisis de Políticas, División de Estadística, Nueva York, 1994, p.5.

<sup>4</sup> “Recomendaciones ...”, Ob. cit., p.5.

<sup>5</sup> La teoría de los sistemas, en el enfoque macroscópico, emplea el conocimiento que se tiene de las partes para estudiar el comportamiento de todo el conjunto de partes, o de subsistemas, que interaccionan entre sí. ACERENZA, M. A. “Administración ...” Ob. cit., p.167.

<sup>6</sup> ACERENZA, M. A. “Administración ...” Ob. cit., p.169.

<sup>7</sup> ACERENZA, M. A. “Administración ...” Ob. cit., p.169.

compuesta por los subconjuntos de los que habla Cuervo.

Aunque el organismo nacional de turismo (comisión, dirección o ministerio de turismo) no forme parte del sistema, por cuanto no es un requisito esencial para que un visitante pueda viajar, su presencia como administrador del mismo puede permitir una mejor coordinación de los elementos que lo integran.

En este sentido De La Torre define como política turística: “(…) *el conjunto de actitudes y estrategias que una colectividad organizada adopta ante el fenómeno turístico.*”<sup>8</sup> El papel del Estado es el de promotor y regulador de la actividad turística. Para ello, debe definir el papel que el recurso turístico va a cumplir en los programas nacionales de desarrollo, y por tanto, debe definir políticas claras, coherentes con lo que la nación ha elegido para su desarrollo integral.

Precisamente, el centro de este trabajo es el papel de dicho organismo nacional de turismo, para observar si realmente cumplió con su función de coordinador de todos los otros elementos. De ahí, el interés por estudiar la evolución y perspectiva del mismo en el siglo XX, en las etapas que De la Torre llama de “turismo incipiente”, de “turismo de transición” y de “turismo masivo”.<sup>9</sup>

En el caso de Uruguay, la etapa de turismo incipiente se desarrolla en las últimas décadas del S.XIX y la primera mitad del S.XX hasta 1959, en que se supera el medio millón de visitantes anuales, dando paso a la etapa de turismo de transición que se extiende hasta 1979, en que se supera el millón de visitantes al año, iniciándose la etapa de turismo masivo hasta nuestros días.

Durante la primera etapa se crea la Comisión Nacional de Turismo (1930), constituyéndose en el primer organismo a nivel nacional para su fomento. La mayor afluencia de visitantes, en la etapa de transición, promueve una serie de cambios institucionales que culminan en 1967 con la creación de la Dirección Nacional de Turismo (dependiente del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo hasta 1974 en que pasa a depender del Ministerio de Industria y Energía). Y finalmente, en la etapa de turismo masivo, nace el Ministerio de Turismo (1986).

En el trabajo se intenta, entonces, realizar un estudio macroeconómico del turismo receptivo en Uruguay, de 1930 a 1986, haciendo especial hincapié en el marco institucional en el que se movió, es decir, analizar la creación y la obra del organismo nacional de turismo. Es por ello, que se trabajó en base a la teoría neoinstitucionalista intentando aplicarla al turismo.

Para los neoinstitucionalistas (especialmente Douglas C. North) la principal fuente de crecimiento económico de una sociedad es su estructura institucional y organizativa.

La sociedad se compone de individuos que tienen una racionalidad limitada. La racionalidad es la forma en que los individuos acceden y procesan la información, con el fin de lograr un objetivo dado. Ésta es limitada porque los individuos no pueden disponer de toda la información necesaria y no cuentan con los instrumentos necesarios para procesarla a cabalidad (lo que genera incertidumbre). Para reducir esa incertidumbre se desarrollan las instituciones y las organizaciones. Por tanto, las instituciones constituyen la estructura interpuesta por los hombres a la interacción humana para disminuir la incertidumbre. Son las reglas del juego, formales (constituciones, estatutos, leyes) e informales (usos y costumbres) por las que se rige una sociedad. Y las organizaciones u organismos son los jugadores, es decir, grupos de individuos enlazados por alguna identidad común hacia ciertos objetivos. Las organizaciones incluyen cuerpos políticos (partidos políticos, el Senado, el Cabildo, etc.), cuerpos económicos (empresas, sindicatos, cooperativas, etc.), cuerpos sociales (iglesias, clubes, asociaciones deportivas, etc.), y órganos educativos (escuelas, universidades, etc.). Su objetivo último es la sobrevivencia, ya que viven en un mundo de escasez y por lo tanto de competencia.

---

<sup>8</sup> DE LA TORRE PADILLA, Oscar. “El turismo: fenómeno social.”, México, F.C.E., 1981, p.74.

<sup>9</sup> O. De La Torre denomina época de “turismo incipiente o elitista” a la que se desarrolla hasta mediados del siglo XIX; época de “turismo de transición” a la que comprende hasta mediados del siglo XX (en la cual se populariza el turismo); y época de “turismo en desarrollo o masivo” a la que comienza a partir de mediados del siglo XX y prosigue hasta nuestros días (en la cual las mayorías tienen acceso al turismo). DE LA TORRE PADILLA, O. “El turismo ...”, Ob. cit., p. 20. M.A. Acerenza señala que el turismo masivo o de masas se caracteriza por el gran número de personas que lo realizan, y que da lugar a grandes concentraciones de turistas en los centros receptores. ACERENZA, M. A. “Administración ...” Ob. cit., p. 46.

La dinámica del cambio está determinada por la interacción entre instituciones y organizaciones; y no por políticas deliberadas. Porque los cambios producidos por decisiones políticas o judiciales (por ejemplo) pueden ser de la noche a la mañana, pero las instituciones informales (usos, costumbres, tradiciones y códigos de conducta) son muy resistentes a dichas transformaciones. Por tanto, los cambios institucionales se producen en forma incremental, por agregación. El agente del cambio es por tanto el individuo que responde a los incentivos encarnados en el marco institucional. Los cambios tecnológicos, demográficos o de dotación de recursos, provocan que los individuos a través de sus organizaciones crean conveniente modificar las reglas de juego. Por tanto, los cambios culturales e ideológicos permitirán realizar transformaciones institucionales profundas, pues si se dieran cambios en las instituciones formales sin haberlos en las informales, no podrían perdurar en el tiempo.

En el análisis que se hace del turismo en Uruguay, los agentes son las autoridades, los empresarios, los trabajadores y los visitantes ingresados al país. Las organizaciones son en el sistema político: los partidos políticos, y en el campo económico: las organizaciones de empresas dedicadas a alojamiento, alimentación, comercios, entretenimientos, transporte, agencias de viaje, etc. Las instituciones formales son las reglas constitucionales dadas por las constituciones que indican los derechos de propiedad y el papel del Estado, las reglas de funcionamiento son las normas que establecen los organismos nacionales de turismo (C.N.Tur., D.N.T., M.T.), y las instituciones informales son las reglas normativas de comportamiento (modo de actuar de las organizaciones y los individuos dedicados al turismo y de los visitantes ingresados al país).

En este trabajo se analizan los cambios institucionales impulsados por las organizaciones políticas. Por ello es importante tener en cuenta lo siguiente: como los cambios producidos por decisiones políticas (cambio en los organismos nacionales de turismo, o en las decisiones que éstos toman) pueden ser de la noche a la mañana, pero las instituciones informales (usos, costumbres, tradiciones y códigos de conducta de las organizaciones y de los individuos dedicados al turismo, y de los visitantes ingresados al país) son muy resistentes a dichos cambios, los primeros serán más eficientes en la medida que las decisiones se tomen por consenso, porque se reducen los costos de transacción. Y así se lograrán instituciones que contribuyan al crecimiento, a la innovación, a reducir costos de transacción; y no que contribuyan al monopolio, a bloquear el cambio tecnológico y a aumentar los costos. Porque las decisiones por consenso hacen más factible la inversión, dado que los individuos y las organizaciones confían en la actuación de dichos organismos nacionales de turismo.

Se busca también, en la medida que se profundizaba sobre el período histórico seleccionado, realizar una periodización del mismo, en relación al ingreso de visitantes y a las políticas públicas puestas en juego para incentivar el turismo receptivo en Uruguay.

Las hipótesis manejadas fueron:

1. La demanda turística es estacional (de diciembre a abril) y dependiente mayoritariamente del mercado argentino. Un turismo de todo el año fracasa por la falta de publicidad e infraestructura. La no captación del mercado brasileño se debe a la falta de publicidad en ese país (que desconoce los atractivos uruguayos) y a la competencia que las playas brasileñas hacen a las nuestras.
2. La oferta turística es restringida, pues prácticamente lo único que se vende al exterior (turismo internacional y regional) son las playas (desde el Depto. de Montevideo al Depto. de Rocha). Aunque también se ofrece termas, ríos, atractivos histórico – culturales, etc. no se han desarrollado por la escasa infraestructura y publicidad de los mismos.
3. La calificación de los recursos humanos es escasa. Prácticamente no se prepara al personal turístico ni a la población para un buen recibimiento del turista.
4. Es en los momentos de crisis que los gobiernos han visto al turismo como una actividad que puede aliviar la balanza de pagos, y por tanto, han intentado promoverlo creando algún organismo nacional o modificando el existente.
5. Los esfuerzos por desarrollar el turismo en Uruguay, han venido tanto de agentes públicos como privados. Sin embargo, son esfuerzos descoordinados o que no han tenido una continuidad en el tiempo, lo que no ha permitido mejoras sustanciales a nivel global.

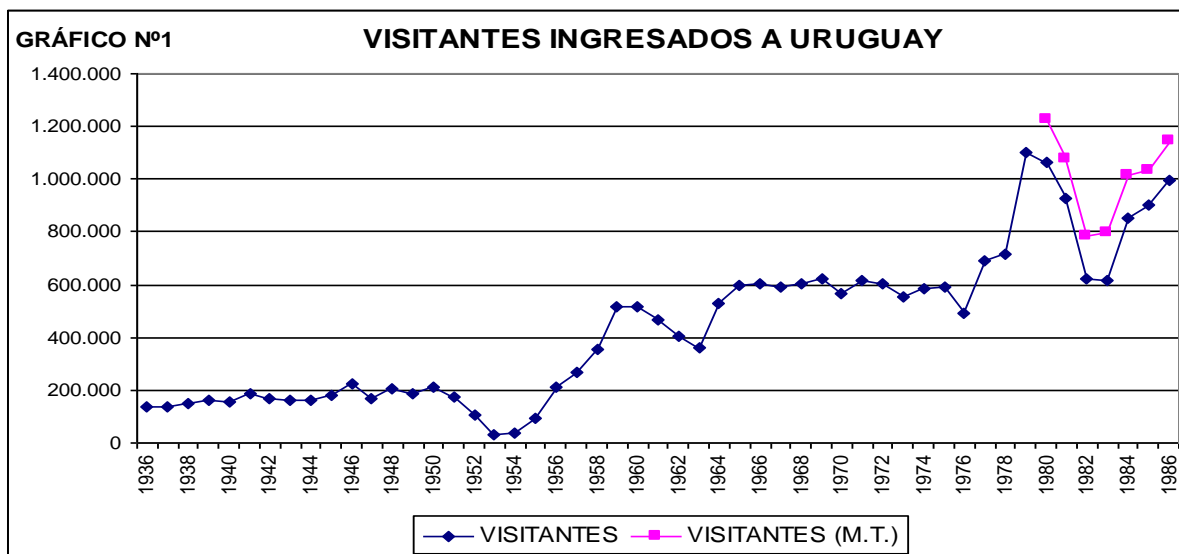


## CAPÍTULO 1: LA DEMANDA TURÍSTICA

La demanda turística uruguaya<sup>10</sup> se caracterizó en el período en estudio (1930-1986) por (ver Gráfico N° 1)<sup>11</sup>:

Un turismo receptivo que se intensificó, en el número de visitantes, en algunas etapas de crecimiento como ser:

1. 1934 – 1941: fase incipiente, en la cual los visitantes varían entre 130.000 y 189.000 al año.
2. 1945 – 1951: se continúa la fase incipiente, en la cual los visitantes varían entre 183.000 y 230.000 al año.
3. 1956 – 1961: fase de crecimiento sin precedentes donde se superan los 500.000 visitantes al año.
4. 1964 – 1971: fase de estabilidad: el ingreso se mantiene en un eje de 600.000 visitantes al año.
5. 1977 – 1981: fase de crecimiento fuerte, llegando a superar el 1.000.000 de visitantes al año.
6. A partir de 1984 nueva fase de crecimiento.



Un turismo receptivo que dependió en primer lugar del mercado argentino, pues en todo el período el mayor ingreso de visitantes provino de Argentina. En el período 1930-1946 entre un 40 y 50 % aproximadamente del ingreso total de visitantes anuales provenía de dicho país. Y si le sumamos los uruguayos nos da un 80% aproximadamente (porcentaje que se asemeja mucho más al que resulta en los años siguientes). Entre 1947-1986 los años de mayores ingresos correspondieron a mayores ingresos de argentinos (en 1947 un 92%, y en 1986 un 81% si miramos los extremos), y en los momentos de caída (en 1953 un 28%, y en 1982 un 70%), ella se debió a la baja en el ingreso de dichos visitantes. En las fuentes consultadas no se especifica los uruguayos que vivían en el exterior y vacacionaban en Uruguay, por ello se sospecha que muchos deben haber venido de Argentina y allí se los incluyó. Por ello, para el período 1930-1946, sumando argentinos y uruguayos, da un porcentaje parecido al de 1947-1986. En segundo lugar, el mayor ingreso se debió a visitantes provenientes de Brasil, cuya incidencia fue importante entre 1965 y 1979 (ver Gráfico N° 2).<sup>12</sup>

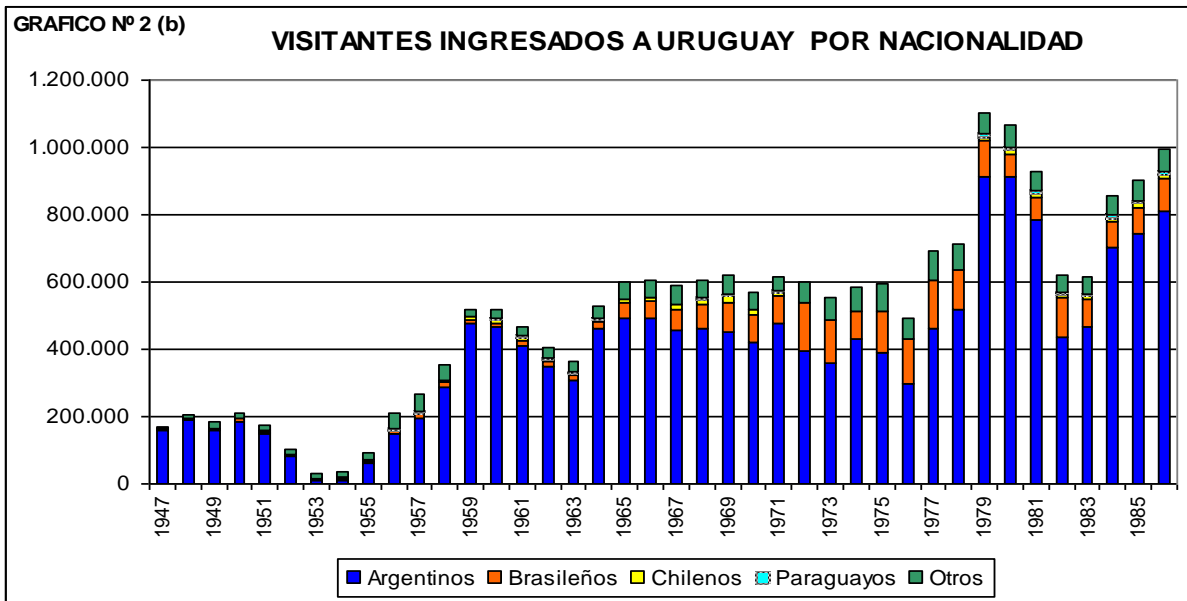
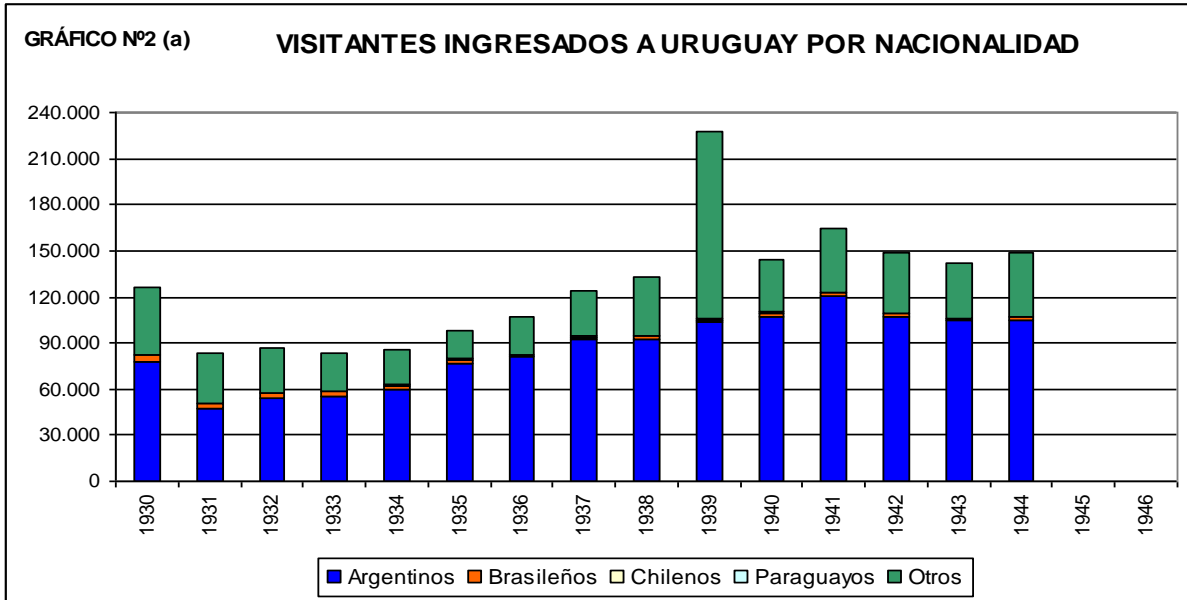
<sup>10</sup> Las fuentes correspondientes a los gráficos que aparecen en este capítulo se encuentran en el anexo.

<sup>11</sup> Al número total de visitantes ingresados al país por año se llegó en base a:

- las cifras de 1930 a 1935 no fue posible encontrarlas elaboradas anualmente por la C.N.Tur.; lo que si realizó la C.N.Tur. y están los documentos es el ingreso de visitantes por temporada (de 1930-31 a 1936-37). Por lo tanto, los números que se exponen se tomaron de Migraciones, contabilizando los extranjeros que emigraron anualmente.
- los datos de 1936 a 1966 los elaboró la C.N.Tur., pero como no se accedió a las fuentes, se tomaron de los informes de la CIDE, de M. Martínez Carril, del Plan Nacional de Desarrollo 1973-77, y del Ministerio de Turismo.
- los de 1967 a 1986 los elaboró la D.N.T., y provienen de la Dirección General de Estadística y Censo, y del Ministerio de Turismo.

<sup>12</sup> El número de visitantes ingresados al país por nacionalidad y por año se estimó de la siguiente manera:

- en relación al período 1930 - 1946 no sabemos si la C.N.Tur. los elaboró. Entonces se tomaron de Migraciones, contabilizando los extranjeros por nacionalidad que emigraron anualmente.
- para 1947 - 1986 se utilizaron las mismas fuentes que para el número total de visitantes, pues tanto la C.N.Tur. como la

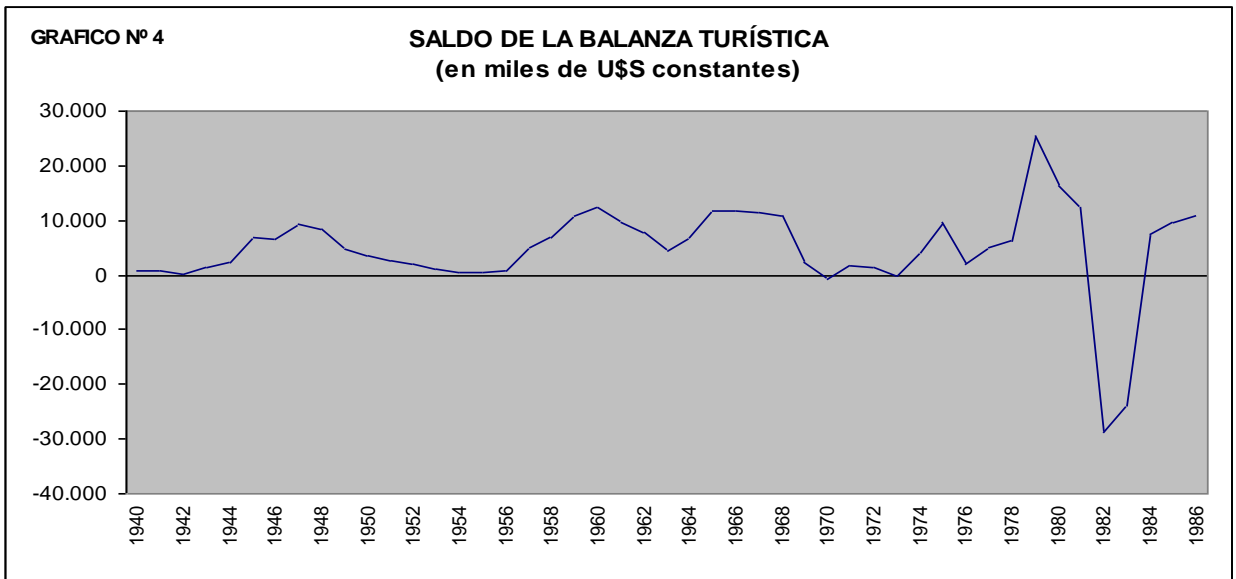
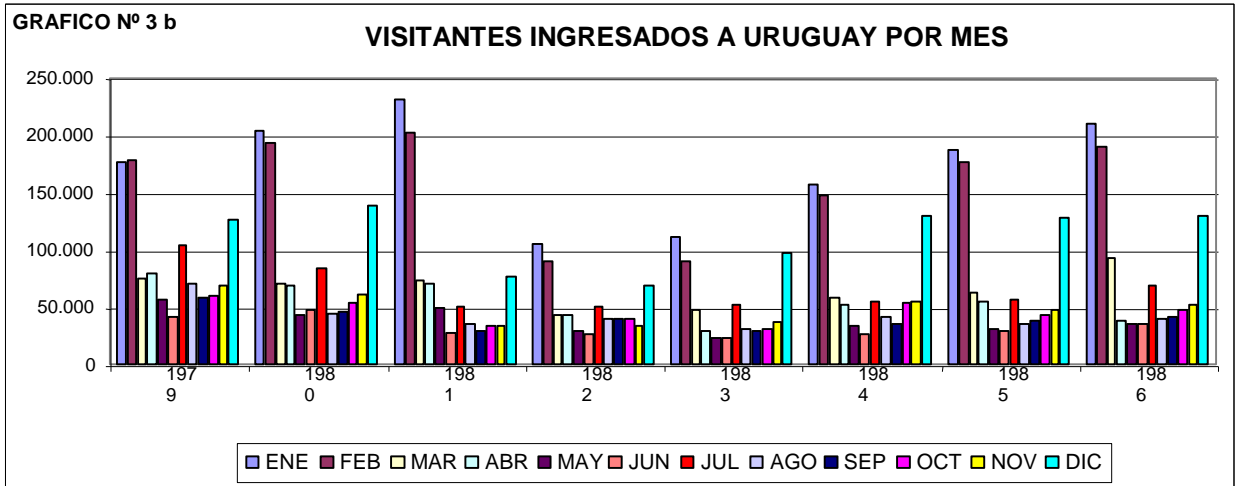
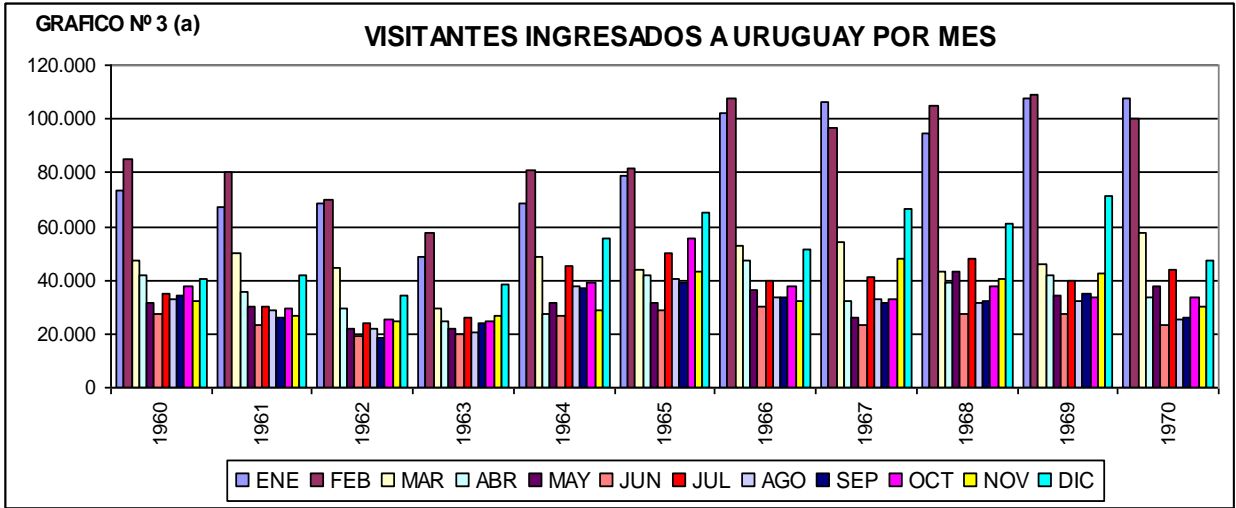


Se caracterizó por la estacionalidad, pues se trató de un turismo de verano, de diciembre a abril. Aunque también se apreció un ingreso de visitantes en el mes de julio por las vacaciones de invierno (ver Gráfico N° 3). A pesar de que los datos para el período anterior a 1960 no se plantean en este trabajo, es de suponer que también se trataba de un turismo de verano, porque mayoritariamente era lo que se publicitaba, y los pocos datos elaborados por la C.N.Tur. son por temporada.

El ingreso de divisas por concepto de turismo fue en aumento. Si lo relacionamos con la incidencia en la balanza de pagos, el saldo de la balanza turística ayudó, en general, a lograr o aumentar el saldo positivo o a disminuir el negativo (ver Gráficos N° 4).<sup>13</sup>

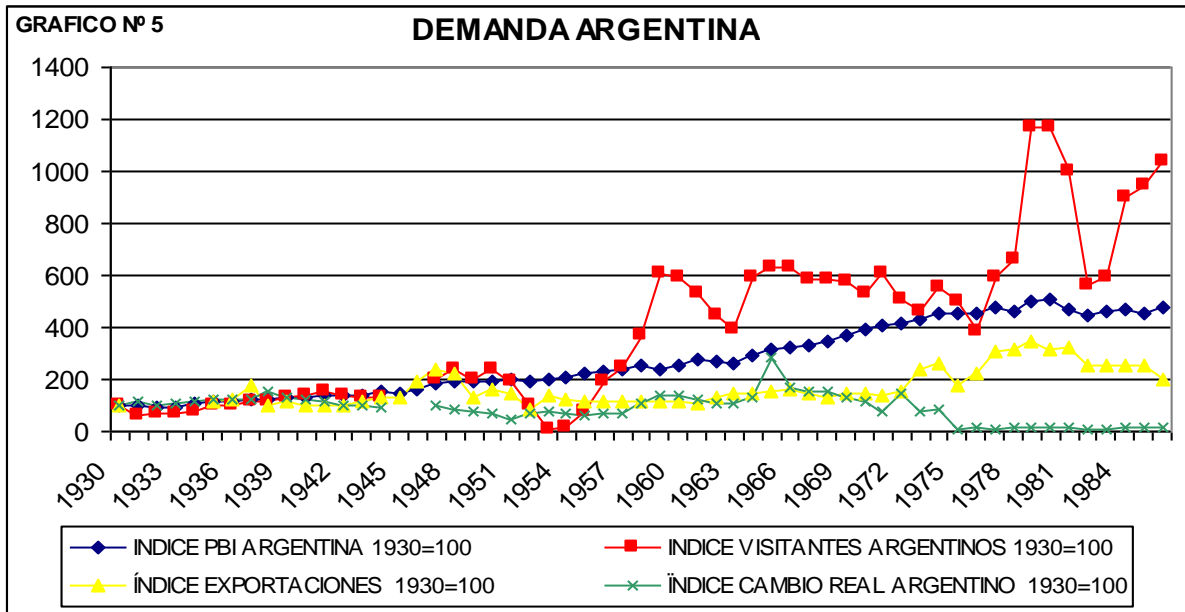
D.N.T. los censó por nacionalidad.

<sup>13</sup> Los datos de balanza de pagos, de balanza turística y de exportaciones e importaciones totales de bienes y servicios, se tomaron de los elaborados por el Banco de la República de 1940 a 1963, y por el Banco Central de 1964 a 1986. Al estar en dólares corrientes se pasaron a constantes deflactándolos por el índice de precios al consumo de EEUU con base 1940=100.



En cuanto a la demanda argentina (que es la primordial) se puede señalar que entre 1930-1986 el número de visitantes argentinos creció más de 900%, promediando una tasa de crecimiento de 4.3% anual. Analizando la correlación de visitantes argentinos con otras variables se puede observar:

1. Se encuentra una alta correlación entre PBI y número de visitantes en el largo plazo (0.87). Sin embargo, entre 1930 y 1951 esa correlación positiva llega a 0.96 mientras que desde 1957 al final de la serie (0.56) deja de ser estadísticamente significativa.
2. El desempeño de las exportaciones parece corresponderse bastante bien con la evolución del número de visitantes en el primer período y luego en los años setenta.
3. En el largo plazo el tipo de cambio real parece tener relación con el flujo turístico (ver Gráfico N° 5).



1. 1930-51: período de crecimiento sostenido con pequeñas fluctuaciones (caída entre 1931-33 y 1942-44):

En este período se encuentra una alta correlación entre el PBI argentino y número de visitantes argentinos que llega al 0.96. El desempeño de las exportaciones parece corresponderse bastante bien con la evolución del número de visitantes en este período. El tipo de cambio real parece ser favorable a los argentinos hasta 1940, con pequeñas fluctuaciones desfavorables como 1932-33 y 1936-37; y desfavorable en el resto del período.

Las pequeñas fluctuaciones se podrían explicar por:

- 1931-33: Argentina vivió los efectos económicos de la crisis del 29 (cae el PBI, cae volumen de las exportaciones, se deterioran los términos de intercambio) y el tipo de cambio real no les era favorable. Además, el golpe militar de José Félix Uriburu en 1930, gobierno con el cual el Uruguay tuvo tensas y difíciles relaciones, llevó a la ruptura temporal en 1932. Los grupos dirigentes (terratenientes, comerciantes y financieros) que parecerían ser el grueso de los veraneantes que venían a Uruguay se vieron afectados.
- 1934-41: aumentó el PBI y las exportaciones, mejoraron los términos de intercambio, el tipo de cambio real les fue favorable, todos factores que podrían explicar por qué vuelven a veranear en Uruguay. En 1932 una coalición de conservadores y radicales llevó al poder a Agustín Pedro Justo, que con su política fiscal y monetaria expansiva a partir de 1935, terminó beneficiando a los grandes terratenientes y a los intereses extranjeros.
- 1942-44: Argentina aumentó el PBI y las exportaciones, sin embargo el número de visitantes a nuestro país disminuyó. Se podría explicar porque no les era favorable el tipo de cambio real, y por factores políticos (inestabilidad en el gobierno de Castillo, nuevo golpe de Estado que llevó al poder a Pedro P. Ramírez y luego a Edelmiro J. Farrell, y diferencias entre los gobiernos argentino y uruguayo con respecto a política internacional en momentos difíciles como fue la Segunda Guerra Mundial).
- 1945-51: el aumento del ingreso de visitantes argentinos se podría explicar por el importante crecimiento del

PBI y de las exportaciones argentinas, a pesar de que el tipo de cambio real no les era favorable. Además, en los primeros años del gobierno de Perón se logró cierta estabilidad y se aplicó una política monetaria, fiscal y salarial expansiva. Estabilidad que se pierde a partir de 1949 con la caída de las exportaciones, inflación, mayor represión, que va a repercutir en el período siguiente.

## 2. 1951-56: período de shock durante el segundo gobierno de Perón:

En este período los factores económicos poco explican la caída del ingreso de visitantes argentinos a Uruguay, pues el PBI aumenta, las exportaciones solamente caen en 1952 (podría explicar ese año porque la caída es prácticamente a la mitad, pero no el resto en que se recuperan). Lo que sí podría explicarlo es el tipo de cambio real, que no les convenía. Sin embargo, se debe esencialmente a factores de índole política: un intento fallido de golpe contra Perón en 1953 deterioró las relaciones entre Buenos Aires y Montevideo, uno de los centros de propaganda antiperonista y refugio para sus militantes. Además, en el período de 1951 a 1955 la política del gobierno peronista impulsó una legislación social avanzada, nacionalizó los servicios públicos, desarrolló la industrialización por sustitución de importaciones que ya se venía dando, y una redistribución del ingreso a favor de los sectores menos pudientes, lo que en cierta medida afectó a los sectores dirigentes hasta ese momento. Y a todo ello se sumó el estímulo al turismo interno con el desarrollo de dicha política social.

## 3. 1956-61: período de crecimiento sin precedente:

Se observa un salto de nivel muy importante que no tendría explicación por el PBI, pues si bien crece, no se trata de un crecimiento espectacular; ni por las exportaciones que más o menos se mantienen en el mismo nivel. Sí podría explicarse por el tipo de cambio real que es favorable. Además, el salto de nivel se explicaría por lo que podría llamarse “efecto contención de la demanda”, pues a partir de 1956 el golpe militar de Pedro E. Aramburu y luego el gobierno de Arturo Frondizi terminaron con las tensiones políticas del período anterior, y ello puede haber favorecido la reactivación del turismo hacia nuestro país, no solamente de los sectores de altos ingresos sino también de la clase media en expansión en Argentina.

## 4. 1961-77: período de estabilidad a un nuevo nivel con oscilaciones (caída entre 1961-63 y 1972-76):

Entre 1961 - 1963 se aprecia una importante caída en el número de visitantes, que no se explicaría por el PBI y las exportaciones pues se mantienen en los niveles anteriores, pero sí por el tipo de cambio real que les es desfavorable. Puede corresponder también a la crisis política que se produce en el gobierno de José María Guido. A partir de 1964 y hasta 1971 se observa una fase de estabilidad. El PBI y las exportaciones continúan en crecimiento, siendo favorable el tipo de cambio real. Con el gobierno del radical Arturo Illía se estimuló una nueva expansión del sector agropecuario. Sin embargo, el endeudamiento y el descontento social terminaron en 1966 en el golpe de militar de J.C. Onganía que respaldaba a los sectores oligárquicos. Estos sectores y la clase media volvieron a veranear en nuestro país.

Entre 1972 - 1976 parecería implantarse una tendencia decreciente de visitantes, que podría explicarse por una tendencia desfavorable del tipo de cambio real, no así por el PBI y las exportaciones que crecen. A ello se suma la inestabilidad política argentina (agotamiento del régimen militar, elección de Cámpora, regreso de Perón, deterioro del gobierno de Isabel Martínez de Perón).

## 5. 1977– 1981: fase de crecimiento fuerte:

Puede estar asociado al crecimiento del PBI y de las exportaciones, no así al tipo de cambio real que es desfavorable. El golpe militar de 1976 (gobierno de J.R. Videla) volvió a beneficiar a los sectores oligárquicos y a algunos de clase media repercutiendo positivamente en nuestro turismo receptivo.

## 6. 1981-86: crisis y recuperación:

En este período el número de visitantes cae fuertemente en 1982 y 1983 para recuperarse posteriormente aunque sin alcanzar en el año final de este trabajo la máxima apuntada. Ello puede explicarse porque el PBI y las exportaciones caen, continuando desfavorable el tipo de cambio real. Hacia 1980 comenzó el descenso de los precios de los bienes primarios, las tasas de interés internacionales se incrementaron considerablemente y el dólar comenzó a revaluarse. Ello provocó las crisis financieras de 1982 en México y Brasil (dos de los mayores deudores), repercutiendo en Latinoamérica. En Argentina esa situación se hizo sentir fuertemente, perjudicando el turismo en nuestro país.

## CAPITULO 2: LA OFERTA TURÍSTICA

La oferta turística uruguaya consistió durante el período en estudio en:

a) propuesta primordial: atractivos naturales, históricos, artísticos y culturales en las zonas de Punta del Este, Costa de Oro y Piriápolis, Playas Océanicas, Colonia, Montevideo, Litoral termal y otras zonas.

b) oferta complementaria:

- obras de infraestructura: puertos, vías férreas, rutas, puentes, etc.<sup>14</sup>
- estructura turística: empresas de transporte, hospedaje, alimentación, organizadoras y promotoras de viajes.
- superestructura turística: primero fue la C.N.Tur., luego la D.N.T. y finalmente el M.T. (rebaja de tarifas, exoneración de impuestos, facilidades para el ingreso de visitantes y automóviles, centros de información, etc.).

Antes de 1930, el turismo en Uruguay se estimuló a través de emprendimientos privados y estatales (fundamentalmente municipales), pero sin la existencia de un organismo nacional de turismo. Por tanto, esta etapa se plantea sintéticamente como antecedente del período en estudio.

Para abordar la evolución de 1930 a 1986 se utilizó la periodización que surge de los cambios en las instituciones formales, la del organismo nacional de turismo, que en el caso de Uruguay recibió diferentes nombres, desde la Comisión Nacional de Turismo, pasando por la Dirección Nacional de Turismo, hasta el Ministerio de Turismo. Por tanto, las etapas desarrolladas son las siguientes:

1. 1930 – 1967: Comisión Nacional de Turismo, dependiente en los primeros dos años de su existencia del Ministerio de Industrias y luego del Ministerio de Relaciones Exteriores.
2. 1967 – 1986: Dirección Nacional de Turismo, dependiente del Ministerio de Transporte, Comunicación y Turismo entre 1967–74, y del Ministerio de Industria y Energía entre 1974–86.



<sup>14</sup> En el mapa se indican con flechas blancas los puntos de ingreso al país. Los números corresponden a la fecha de inauguración del puente.



## 1. Actuación de la Comisión Nacional de Turismo (1930 – 1967)

### 1.1. Antecedentes

A partir de 1860 Uruguay comenzó a vivir un proceso que se ha dado en llamar de “modernización”. En él se sentaron las bases del Uruguay moderno, dejando atrás las características del llamado “Uruguay pastoril, comercial y caudillesco”, heredero del período colonial y de las luchas por la independencia.

Dicha modernización consistió en la transformación de las formas de producción y de la organización política, social y cultural, para que el país se adaptara a las exigencias del mercado internacional. Los países europeos (esencialmente Inglaterra) estaban necesitados, por su desarrollo industrial, de materias primas, de mercados donde colocar sus productos elaborados, y de lugares donde invertir sus capitales excedentes y enviar su exceso de población. Uruguay, al adaptarse a esas necesidades, se fue insertando en el mundo capitalista en forma dependiente, abasteciendo de alimentos y materias primas a Europa, convirtiéndose en consumidor de los productos industrializados europeos y absorbiendo inversiones europeas en distintos rubros (fundamentalmente en el área financiera y de servicios). Además, de recibir fuertes aluviones de inmigrantes europeos que fueron transformando las costumbres y los hábitos locales. Fue instrumentándose así un modelo de desarrollo, que se ha dado en llamar modelo de crecimiento hacia afuera o modelo agroexportador o crecimiento inducido por las exportaciones.

La paz lograda después de la Guerra Grande (décadas de 1850-1860), y recuperada por el orden dictatorial impuesto por Latorre y Santos (Militarismo, 1876-1886), sentaron las bases de la modernización del campo: explotación del ganado ovino, mestización, alambramiento de los campos, etc. El fortalecimiento del Estado se reflejó también en la ampliación de sus funciones (mayor atención a la educación pública, crecimiento de los servicios, elaboración de códigos, etc.) La reforma educativa propuesta por José Pedro Varela y los nuevos hábitos de trabajo y de vida impulsados por la inmigración europea, fueron cambiando el estilo de vida y las pautas de consumo. La inversión en servicios (fundamentalmente en medios de comunicación y de transporte) acercaron el interior del país a la zona portuaria montevideana, lugar de salida de los productos nacionales y de entrada de los productos del mercado internacional. Lentamente se fueron desarrollando algunas industrias de bienes de consumo, esencialmente para el mercado interno.

Estos cambios continuaron con la vuelta de los civiles al poder (Civilismo, 1890-1903), y especialmente durante el Batllismo (“primer impulso batllista” 1903-1916). Pero tomando un rumbo de mayor participación del Estado en la vida económica (nacionalizaciones, estatizaciones, industrialización, reforma rural y fiscal) y en la vida socio – cultural (legislación social y laboral, educación, etc.), que permitieron un crecimiento de la clase media.

En este mundo en transformación es que se inscribió el desarrollo de una nueva actividad: el turismo. *“Las inversiones en hoteles y balnearios sentaron las bases del futuro turismo masivo y estimularon la conciencia turística, la percepción de las ventajas que se podrían obtener con el desarrollo de una nueva actividad, alimentada por la necesidad de huir de la vida urbana.”*<sup>15</sup> Pues la clase alta montevideana (fruto del ascenso de los comerciantes e industriales que a través del matrimonio habían absorbido al antiguo patriciado), aspiró a comodidades que sus antepasados habían desconocido. Y la clase media, poco a poco fue accediendo a algunas de esas comodidades (paseos, playas, diversiones, etc.). Igual proceso se desarrolló en la clase alta argentina que observó a Uruguay como posible destino para sus vacaciones.

A las iniciativas privadas (acción del Touring Club Uruguayo y del Automóvil Club del Uruguay, desarrollo costero de Montevideo con hoteles, tranvías, parques, etc.) se unieron las estatales (del gobierno central y del municipal) a partir de la primera presidencia de José Batlle y Ordóñez (proyección de una rambla que uniera el puerto con los balnearios de Montevideo, desarrollo de la infraestructura hotelera, acondicionamiento de la costa y la posterior regulación municipal, construcción de extensos parques y de edificios públicos de relieve, etc.). Así, hacia 1930 Montevideo se había transformado. Para ello, jugó un papel importante a partir de 1868 la expansión de los tranvías (primero de caballitos y luego eléctricos) por la ciudad de Montevideo, que conectaron con los parques y las playas de moda. Así, la “Sociedad Comercial de Montevideo”, compañía inglesa, fue la impulsora de la playa Pocitos; y la “Transatlántica”, compañía alemana, de la playa Capurro. Y a partir de 1925 se desarrolló el transporte de pasajeros en ómnibus.

---

<sup>15</sup> JACOB, Raúl. “Modelo Batllista. Variación sobre un viejo tema.”, Montevideo, Editorial Proyección, 1988, p.92.

En el resto del país, desde fines del siglo XIX, *“Del sueño de la “ciudad – balneario” se pasó sin mayores dificultades al del “país – balneario”, aunque en los hechos sólo abarcó la línea costera desde Colonia al Chuy (...)”*.<sup>16</sup> Se fueron desarrollando los balnearios de Piriápolis, Punta del Este, Real de San Carlos (Colonia), Atlántida, La Floresta, La Paloma, Solís, etc. También aquí jugaron un papel importante las iniciativas privadas y estatales (a través del gobierno central y de los municipios).

En este sentido, la expansión del ferrocarril jugó un papel muy importante. Así, un grupo de empresarios del país fundaron en 1866 el “Ferrocarril Central del Uruguay”, que puso en funcionamiento la línea Montevideo (Bella Vista) – Las Piedras el 1 de enero de 1869, luego ampliada a Progreso y finalmente, hacia 1872 llegó hasta las márgenes del Santa Lucía (en 1872 había nacido el primer hotel del país, el Hotel Biltmore, en Santa Lucía). Pero la empresa no era redituable y fue vendida en 1876 a un consorcio inglés “The Central Uruguay Railway Ltd.”, que va a continuar dicha obra por el resto del país. Una serie de leyes fueron regulando el trazado, y el Estado adquirió algunas líneas creándose en 1915 la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado. A su vez, en los años 1920 el Estado se abocó a la construcción de una red paralela de puentes y caminos dando paso a la difusión del transporte automotor. Y a partir de los años 1930 se utilizaron los ómnibus interdepartamentales.

Paralelamente, el turismo se fue institucionalizando. En 1890 nació el Touring Club Uruguayo con el objetivo de propagar y difundir el turismo en general en todos sus aspectos (organizar excursiones, publicar guías, mejorar caminos, fomentar parques, brindar información al viajero, etc.). En 1913 el 1er. Congreso de Vialidad, reunido en el Ministerio de Obras Públicas (Ministro Juan Carlos Blanco), lo estimuló a través de las chapas indicadoras de caminos, la forestación de las zonas por las que pasaban carreteras, la construcción de puentes y mejoramiento de la red vial, etc. Ese mismo año nació la Asociación Nacional Atracción de Forasteros que publicaba una guía para el viajero. El 1er. Congreso Nacional de Turismo se reunió en Montevideo en 1927 (del 8 al 15 de diciembre), por iniciativa del Director de la Revista Social del Touring Club Uruguayo, Perfecto López Campaña, con el fin de estudiar las formas de estimular el turismo. En él se argumenta la necesidad de crear un organismo nacional de turismo.<sup>17</sup> Finalmente, en 1930 se creó la Comisión Nacional de Turismo.

## 1. 2. Creación y organización de la Comisión Nacional de Turismo

A partir de 1930 Uruguay comenzó a vivir una de las crisis más graves del sistema capitalista, la crisis del 29, dada su condición de país exportador y dependiente de las fluctuaciones del mercado mundial. La caída de los precios de los productos primarios, el deterioro del intercambio comercial y la falta de crédito internacional afectaron fuertemente al país, provocando una crisis económico - social que culminó en un quiebre institucional: el golpe de Estado de Gabriel Terra en 1933.

En las elecciones de noviembre de 1930 se presentó por el Partido Colorado Gabriel Terra, apoyado por el batllismo que continuaba siendo la mayoría del partido, y triunfó. Terra se alejó enseguida del batllismo y formó un grupo propio. Pero en el Consejo Nacional de Administración (órgano encargado de la conducción económica y social) había mayoría batllista (cuatro en seis colorados más tres blancos); en el Senado, fuerte mayoría nacionalista (de los nacionalistas independientes, opuestos a los herreristas); y en Diputados la representación proporcional no daba mayoría a ningún sector. Tales divisiones eran paralizantes, y atemorizaron a los que pretendieron del gobierno medidas urgentes para superar la crisis. Sin embargo, el acuerdo entre batllistas y nacionalistas independientes en el Consejo Nacional de Administración promovió lo que se ha dado en llamar el “segundo impulso batllista”: desvalorización monetaria para fomentar al sector exportador (que recibía más pesos uruguayos por sus ventas) y aumentar el precio de las manufacturas importadas (con lo que se protegería a la industria nacional); apoyo al agro; ampliación de la intervención del Estado (ANCAP, UTE); etc.

En materia de turismo, el 21 de marzo de 1930 el Consejo Nacional de Administración decretó la creación de la

---

<sup>16</sup> JACOB, R. “Modelo Batllista ...”, Ob. cit., p. 97.

<sup>17</sup> “El desarrollo del turismo nacional en forma racional y científica a fin de que constituya una industria próspera y floreciente, será posible cuando se cree, con carácter oficial, recursos y atribuciones propias y bien definidas dentro de nuestro engranaje administrativo, la Oficina Nacional de Turismo, como un instituto de orden nacional, a cuyo cargo estuviera la solución de todos los problemas que tengan relación con el turismo en todos sus múltiples aspectos.” En “Primer Congreso Nacional de Turismo. Trabajos presentados y comunicaciones recibidas.”, Montevideo, Talleres Gráficos J. Florensa, 1927, p.103.

Comisión Nacional de Turismo (C.N.Tur.), dependiente del Ministerio de Industrias. Ya se pensaba en promover el turismo receptivo, pues dicha comisión se creaba “con el cometido de proyectar las medidas conducentes a una mayor atracción de forasteros al país.”<sup>18</sup> Frase que también aparece en las Actas del Consejo Nacional de Administración el día en que se trató el tema.<sup>19</sup>

Según el decreto la Comisión sería presidida por el Ministro de Industrias, que en ese momento era Edmundo Castillo (batllista radical); y quedaría integrada por senadores, diputados, delegados de los Consejos de Administraciones Departamentales, ministros dependientes del Consejo Nacional de Administración, y representantes de instituciones que directa o indirectamente pudieran estar involucradas en el turismo. Es decir, que ya se tenía claro que el turismo es un fenómeno que implica muchas actividades y que es necesaria una coordinación entre ellas para que las medidas sean efectivas.

Antes de la crisis el interés por el turismo ya estaba presente en el país. Lo demuestra la existencia de una política municipal en Montevideo así como publicaciones al respecto. Por ejemplo, algunos artículos aparecidos en el diario “El Día” en 1927, o el informe preparado por Enrique A. Schröder, a raíz del viaje realizado a Norteamérica y Europa en 1927 por recomendación del Consejo Nacional de Administración, el Consejo de Administración Departamental de Montevideo y el Touring Club Uruguayo. Creada la comisión, algunos de sus miembros se dedicaron a la elaboración de nuevos informes, como el de Horacio Arredondo en 1930 para fundamentar la necesidad de un organismo especializado en turismo, y el de Alfredo Arocena (vinculado a la creación del Balneario Carrasco) y Roberto Barreira (vinculado a la creación del Balneario Solís) en noviembre de 1931 (ver Informe N° 1).

La agudización de la crisis<sup>20</sup> fue la que motivó la necesidad de acelerar los trámites, pues en esos momentos críticos, el turismo<sup>21</sup> es una actividad que proporciona divisas y puede aliviar la balanza de pagos<sup>22</sup>. Los informes analizados deben haber servido a las autoridades para hacer efectivas algunas de esas ideas. Es así, que a fines del año 1931 el Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Juan Carlos Blanco (colorado), convocó a la C.N.Tur., con el propósito de dotar al Estado de un órgano eficiente que dirigiera los intereses nacionales del turismo. Y a partir de ese momento comenzó a funcionar sesionando cada quince días.

Siendo confirmada por el decreto del 24 de noviembre de 1932, pasó a estar presidida por el Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Juan Carlos Blanco, y quedó integrada por representantes públicos y privados. En dicho decreto se planteó la necesidad de desarrollar el turismo y de vincular la gestión privada con la oficial. Es decir, que se mantuvo la concepción de que el turismo es una actividad que integra múltiples actividades y que es necesario una coordinación entre ellas.

Todas estas medidas económicas fueron apoyadas por los batllistas y los nacionalistas independientes, pero no pudieron resolver los problemas que la crisis traía aparejados. Terra, que no podía actuar en materia económica porque así lo establecía la Constitución, realizó una campaña en contra del Consejo Nacional de Administración argumentando que era necesario un Poder Ejecutivo unipersonal. A los terristas se le unieron los herreristas para

---

<sup>18</sup> Registro Nacional de Leyes, decretos y otros documentos de la República Oriental del Uruguay, Año 1930, Montevideo, Imprenta Nacional, 1930, p.172.

<sup>19</sup> En cuarto lugar trataron el tema y aparece sentado: “Decreto creando una Comisión para proyectar las medidas conducentes a una mayor atracción de forasteros al país.” No hubo ninguna discusión al respecto. En: Poder Ejecutivo, Consejo Nacional de Administración, JN.079184, Acta N.45, 21 marzo 1930, p.476.

<sup>20</sup> La balanza comercial de 1930 dejaba un saldo positivo de \$10.043.738, pero en 1931 pasaba a ser negativo (-\$33.438.165) y en 1932 también (-\$8.485.865), siendo en 1933 nuevamente favorable (\$8.362.051). El año más crítico fue 1932 donde las exportaciones cayeron en un 58% de la cifra de 1930. Año justamente que el M.RR.EE. toma a su cargo impulsar la C.N.T. Datos tomados de ACEVEDO ALVAREZ, Eduardo. “La Gran Obra de los poderes constitucionales frente a la crisis.”, Montevideo, Comité Ejecutivo Nacional del Partido Colorado, 1934, p. 76, y pp. 176-177.

<sup>21</sup> La balanza turística presentaba saldos negativos de \$ 431 para 1930, y de \$1.242.000 para 1931. Datos tomados de “Balance de Pagos de la R.O.U. 1930 y 1931.”, Montevideo, setiembre 1932, p.32 y 33. Mientras que para 1933 se observa un saldo positivo de \$1.788.000. Dato tomado de ACEVEDO ALVAREZ, Eduardo. “La Gran Obra ...”, Ob. cit., pp. 180-181.

<sup>22</sup> La balanza de pagos de 1931 dejaba un saldo negativo de \$47.000.000, y la de 1933 también, pero en menor proporción (-\$12.717.523). Si bien la balanza comercial era positiva en 1933, no pasaba lo mismo con la balanza de pagos, por ello se continuaron con las medidas de impulsar con firmeza la C.N.T. bajo el gobierno dictatorial de Terra. Datos tomados de ACEVEDO ALVAREZ, Eduardo. “La Gran Obra ...”, Ob. cit., pp. 180-181.

promover el golpe de Estado el 31 de marzo de 1933, que cambiaría la Constitución. Así, ese día una serie de decretos sustituyeron al Consejo Nacional de Administración y al Parlamento por una Junta de Gobierno que asesoraría al Poder Ejecutivo y cumpliría las funciones propias del Poder Legislativo.

El 19 de abril de 1934, al mismo tiempo que se plebiscitó la constitución se eligió a G. Terra como presidente para el período 1934-1938. Se estableció un Poder Ejecutivo integrado por el Presidente y un Consejo de Ministros; y un Poder Legislativo con dos cámaras: la de senadores (del medio y medio) tendría 15 bancas de la mayoría (terristas) y 15 de la minoría (herreristas), y la de diputados con representación proporcional.

El terrismo otorgó concesiones a los sectores económicos que lo habían apoyado (estancieros, industriales, banqueros y empresas extranjeras), y recibió cierta influencia ideológica de las corrientes europeas en boga en los años 1930, como el corporativismo del fascismo italiano, es decir, la representación política de los sectores económicos. Sin embargo, su política económica no difirió notoriamente de la anterior, más bien fue una continuación de la misma. Pues, agotado el modelo agroexportador, la política económica que se aplicó intentó dinamizar las actividades vinculadas al mercado interno (especialmente la industria), desarrollándose lo que se ha dado en llamar el modelo de crecimiento hacia adentro o de industrialización sustitutiva de importaciones (ISI). Ello implicó que el Estado aumentó sus funciones de empresario con nuevas empresas públicas y ampliación de la operativa de las ya existentes. Pero adquirió una nueva modalidad en relación a las políticas batllistas: organizaciones creadas por iniciativa estatal con participación del sector privado, expandiendo entonces su capacidad regulatoria al mismo tiempo que comprometía a la empresa privada. Y con ello la complejización y expansión de la Administración Central.<sup>23</sup>

En materia turística la C.N.Tur. fue reorganizada por el decreto del 23 junio de 1933, ejerciendo la presidencia el Ministro de Relaciones Exteriores, Alberto Mañé (terrista), la vicepresidencia el Subsecretario de la misma cartera, Mateo Marques Castro, y formando parte de la misma otros representantes políticos y de organizaciones privadas. Por la Ley N. 9.133 del 17 de noviembre de 1933 se estableció la integración de la comisión, su funcionamiento, sus fines y sus recursos.

Según la ley<sup>24</sup> la Comisión quedaba integrada por el Ministro de Relaciones Exteriores (que la presidiría), cuatro miembros del Poder Legislativo, el Subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Intendente Municipal de la capital, el Jefe de Policía de Montevideo, el Presidente y Gerente de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado, el Capitán General de Puertos, el Director General de Comunicaciones, el Presidente de las Usinas Eléctricas y Teléfonos del Estado, un representante del Ministerio de Obras Públicas, uno del Ministerio de Industrias, uno del Directorio del Banco de la República y uno del Consejo de Salud Pública (17 miembros). Además, el Poder Ejecutivo podría designar representantes de instituciones, empresas o asociaciones relacionadas con el turismo, teniendo en cuenta que 2/5 sea para la representación de instituciones públicas y 3/5 para instituciones privadas (art. 1). La ejecución de los cometidos se adjudicaba al Departamento Administrativo integrado por un Administrador General y un Administrador adjunto e Inspector General de Turismo (art.3).

La Comisión podía nombrar Comisiones Departamentales honorarias de turismo presididas por el Intendente e integradas por dos miembros de las Juntas Deliberantes del Gobierno Municipal y por cuatro vecinos de notorio arraigo (art.2). Dichas Juntas Deliberantes nombrarían delegados especiales ante la C.N.Tur. a fin de ser oídos (art.1). Además, tenían la potestad de organizar oficinas para el cumplimiento de sus fines, cuyo personal sería solicitado a las diversas reparticiones del Estado, percibiendo las mismas remuneraciones fijadas por el presupuesto correspondiente; excepto el personal técnico que sería designado por la Comisión y percibiría el salario que ella misma le fijara (art.6). Debía volcar a Rentas Generales el importe de los sueldos de los empleados que pertenecieran a planillas del Presupuesto General de Gastos (art.11). Para nombrar personal o aplicar multas necesitaba un quórum de la mitad más uno del total de sus miembros, y mayoría absoluta de votos (art.1).

La Comisión tenía por fines:

- mejorar e intensificar el turismo en el país.
- estimular el desarrollo de las empresas de hospedaje y de transporte.
- fomentar la instrucción profesional, turística y hotelera.
- unificar los precios de los servicios de la misma categoría en cada localidad.

---

<sup>23</sup> BERTINO, Magdalena y otros. "La economía uruguaya 1900-1955 (III). Del Estatismo a la Regulación: medio siglo de política económica.", Montevideo, Instituto de Economía, Agosto de 2001, p. 22.

<sup>24</sup> Registro Nacional de Leyes ..., Ob. cit., Año 1933, p.952-956.

- acordar con las empresas de transportes, de hospedaje, etc. la fijación de las tarifas.
- controlar la aplicación de dichas tarifas.
- efectuar propaganda dentro y fuera del país.
- organizar anualmente el programa de fiestas y atracciones con la colaboración de los municipios, de entidades culturales, deportivas, etc.
- realizar una estadística de los visitantes en cada punto de interés turístico (art.7- 8).

Las empresas o personas que no cumplieran con lo dispuesto por la ley o la Comisión, debían pagar una multa de hasta quinientos pesos. Y en caso de reincidencia se podía llegar hasta la clausura del establecimiento que estuviera en infracción (art.9). Los recursos para su funcionamiento se obtenían de la siguiente manera: un 8% del producto bruto de las entradas a los casinos municipales de todo el país; contribuciones de las Compañías de Navegación que realizaban el tráfico de Montevideo – Buenos Aires, de ferrocarriles, tranvías, autobuses, empresas de hospedaje, hoteles, y del Jockey Club de la capital; entradas a los espectáculos organizados o patrocinados por la Comisión; y donaciones en general (art.4). Además se planteaba, que en ningún caso la C.N.Tur. podría excederse en su presupuesto de los recursos que se le otorgaban por el artículo anterior (art.5). Y estaba exenta del pago del servicio postal y telegráfico, y de los impuestos aduaneros para la entrada de folletos y publicaciones provenientes de corporaciones oficiales de turismo cuyos países de origen concedieran la misma franquicia al Uruguay (art. 10).

Una serie de decretos o leyes posteriores (ver Cuadro N° 1) reglamentaron o modificaron algunas de estas disposiciones, sobre todo en cuanto a la integración, el funcionamiento y los recursos de la comisión. Pues no se plantearon modificaciones en cuanto a objetivos y sanciones.

### 1. 3. Funcionamiento de la Comisión Nacional de Turismo

Si bien la C.N.Tur. nació en 1930, es durante el período terrista (1933-38) que realmente comienza a funcionar. De acuerdo a la Ley N° 9133 y al decreto reglamentario del 28/11/33, la Comisión quedó instalada el 8 de diciembre de ese año, y a partir de ese momento comenzó a registrar en actas todo lo discutido en las sesiones que realizaban al menos una vez al mes (excepto algunos períodos en que no se reunieron y otros en que lo hicieron todas las semanas)<sup>25</sup>. Las primeras reuniones fueron en el despacho del Ministro de Relaciones Exteriores, hasta el 30 de agosto de 1934 que pasan a realizarse en la sede de la Oficina Nacional de Turismo.

En las primeras sesiones se abocaron a la discusión y aprobación del reglamento interno de funcionamiento, donde se establece que en el mes de octubre de cada año se aprobará el presupuesto para el ejercicio siguiente y se presentará una memoria de lo actuado.<sup>26</sup> Además se crearon subcomisiones anuales y especiales para tratar los distintos temas que iban llegando a la comisión cada vez que había sesión. Las subcomisiones anuales eran: Asuntos Administrativos y Presupuesto, Iniciativas Generales y Atracciones, Hacienda, Fomento de Hospedaje, Propaganda y Publicidad, Comunicaciones Terrestres, y Comunicaciones Marítimas.<sup>27</sup> Y se organizaron Comisiones Departamentales de Turismo, siendo las primeras las del año 1934 en Colonia, Río Negro, Lavalleja y San José, posteriormente se fueron creando en los demás departamentos.

Sin embargo su actuación fue irregular. Del análisis de sus Actas se desprende que en el primer año de funcionamiento (bajo la presidencia de Alberto Mañé y luego de Juan José de Arteaga) la convocatoria a reuniones

---

<sup>25</sup> De acuerdo a las Actas que fue posible consultar resulta que en 1933-1934 se reunieron cada semana o cada quince días. En 1937 cada dos semanas o un vez por mes, siendo la última sesión el 20 de agosto de 1937. En 1938-1940 muy irregularmente, siendo la primera sesión el 8 de noviembre de 1938 (14 meses sin reunirse); no se reúnen más en 1938, solamente se reúnen una vez en 1939 (15/3), y cinco veces en 1940 (a partir del 24/9). En 1943 lo hacen a partir del 4/10, y tres veces más en ese año. En 1944 casi todos los meses, una vez en el mes. En 1946 una vez por mes. En 1947 una vez por mes, excepto en febrero y noviembre que se reunieron dos veces en el mes. En 1951 prácticamente todas las semanas, incluso a partir del mes de setiembre más asiduamente. En 1952 todas las semanas. En 1954 en enero y febrero cada semana, el resto del año una vez por mes. En 1960, 1962 y 1965 una vez por semana. En 1967 semanalmente durante el mes de enero y febrero, siendo la última sesión el 28/2/1967, pues a partir de allí pasaría a actuar el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo con la Dirección Nacional de Turismo.

<sup>26</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N.3, Montevideo, 28 de diciembre de 1933, pp.9-12.

<sup>27</sup> "Turismo en Uruguay". Revista Oficial de la Comisión Nacional de Turismo. Año I, N°2, Montevideo, Impresora Uruguaya, noviembre 1935, s/p.

funcionó bien. Pero parecería que los años siguientes (bajo la presidencia de José Espalter) no se dio la misma situación, especialmente en 1937. En un acta del año 1938 se argumenta que la falta de quórum es la que impidió un normal funcionamiento (por el decreto del 1/02/1937 se establece un menor número de participantes para sesionar). Sin embargo, también se plantea que la no asistencia del Ministro de Relaciones Exteriores José Espalter a sus sesiones y la toma de atribuciones que no le corresponden, desestimuló a los miembros de la C.N.Tur. a concurrir a dichas sesiones, lo que llevó a Espalter a no convocarla más.<sup>28</sup>

Con la renovación del gobierno a raíz de las elecciones del 27 de marzo de 1938 donde triunfó el General Alfredo Baldomir (1938-1943), cuñado de Terra, se produjeron algunos cambios. Por lo pronto, la Segunda Guerra Mundial trajo al país algunos años de bonanza por las ventas de materias primas a los países en guerra. La discusión a nivel nacional era entre los que querían mantener la constitución de 1934 (terristas y herreristas) y los que la querían cambiar (batllistas y nacionalistas independientes). El 21 de febrero de 1942 Baldomir disolvió el parlamento y sin violencia ni arrestos (se le llamó el “Golpe bueno”), designó un Consejo de Estado que redactó una nueva constitución. Se reformó especialmente el Senado del medio y medio por una cámara con representación proporcional y un Vicepresidente de la República que la presidiría. En las elecciones del 27 de noviembre de 1942 la Constitución fue aprobada por plebiscito y ganó el Partido Colorado con la fórmula Juan José Amézaga y Alberto Guani (1943-1947), apoyada por el batllismo y el baldomirismo. El terrismo se fue debilitando. En el Partido Nacional las discrepancias entre herreristas y nacionalistas independientes se agudizaron a tal punto que estos últimos se separaron creando el Partido Nacional Independiente. Es decir, que la alianza terristas – herreristas no pudo mantener el control del aparato del Estado y fue gradualmente desplazada a partir de 1938 en un proceso que culminó en 1942 con la restauración del batllismo.

En un primer momento las sesiones de la C.N.Tur. (bajo la presidencia de Alberto Guani) continuaron siendo irregulares: en 1938 solamente se reunieron el 8 de noviembre, en 1939 el 15 de marzo, y en 1940 cinco veces a partir del 24 de setiembre (día en que se constituyeron de acuerdo al nuevo decreto del 7/08/1940, por el cual se redujo su número de miembros a 22). Por el Decreto – Ley N° 10.262, ésta pasó a estar constituida por cinco miembros, incluido el Ministro de Relaciones Exteriores que continuó presidiéndola. A partir de este momento parecería que la C.N.Tur. (bajo la presidencia de José Serrato, y luego de Eduardo Rodríguez Larreta) finalmente se afianzó, pues no hay más cambios en su integración y en las reglas de funcionamiento, y sus sesiones se regularizaron, por lo pronto a partir del 4 de octubre de 1943 (y hasta 1948) en que se reunieron al menos una vez por mes. No obstante, en 1947 el Administrador General H. Arredondo planteó que el turismo presentaba problemas por la falta de una ley orgánica<sup>29</sup> (la única ley era la de 1933, insuficiente para regular todo lo concerniente a la actividad).

En las elecciones de 1946 triunfó la fórmula colorada Tomás Berreta – Luis Batlle Berres. Berreta ejerció la presidencia desde el 1 de marzo hasta el 3 de agosto de 1947, en que murió. Batlle lo sucedió (1947-1951), afianzándose el poder de los batllistas que dieron origen a la 15 (popular e innovadora) frente a la 14 (ortodoxa y conservadora), dentro del Partido Colorado. El batllismo de la Lista 15 se abocó a una política de rápido crecimiento industrial. Desarrollándose una ampliación del Estado empresario, bajo la doble modalidad estatista (al estilo del primer batllismo) y puramente regulatoria (al estilo del terrismo).<sup>30</sup> Además, creció el funcionariado público a través de la corruptela del clientelismo político (cargo público a cambio del voto). Por otra parte, los relativos años de bonanza se prolongaron por los efectos de la guerra de Corea.

Se supone que la C.N.T. si continuó la trayectoria del año 1947 debe haberse reunido asiduamente, pero no se puede afirmar con certeza pues no fue posible acceder a las Actas de los años 1948, 1949 y 1950. En 1949 los contadores A. Fernández y J. E. Azzini realizaron un estudio sobre el turismo receptivo uruguayo que ilustraba lo que se estaba haciendo y lo que faltaba por hacer (ver Informe N° 2).

En las elecciones nacionales del 26 de noviembre de 1950 los partidos políticos se presentaron divididos: en el Partido Colorado la 15, la 14 y los restos no batllistas (terristas, baldomiristas, blancoacevedistas); en el Partido Nacional la mayoría siguió a Luis Alberto de Herrera, pero surgió un sector montevideano liderado por Daniel Fernández Crespo; en el Partido Nacional Independiente algunos querían volver al Partido Nacional y otros continuar así. Triunfó Andrés Martínez Trueba (1951-1955), candidato de la Lista 15. Inmediatamente promovió la realización de una reforma constitucional para instaurar el colegiado. Por ello obtuvo el apoyo de la Lista 14

---

<sup>28</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N.112, Montevideo, 8 de noviembre de 1938.

<sup>29</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°194, Montevideo, 25 de marzo de 1947.

<sup>30</sup> BERTINO, M. y otros, “La economía ...”, Ob. cit., p. 22.



(los hijos de José Batlle y Ordóñez) y de Luis Alberto de Herrera (que siempre había sido anticolegialista, pero ahora el cambio podía significar el acceso al poder). La Constitución de 1952 fue plebiscitada el 16 de diciembre de 1951 y entró en vigencia el 25 de enero de 1952. El Presidente de la República fue sustituido por el Consejo Nacional de Gobierno de nueve miembros (seis de la lista más votada dentro del lema más votado y tres del lema que siguiera en número de votos según reparto proporcional entre sus listas). La Presidencia del C.N.G. se rotaba anualmente entre los cuatro primeros titulares de la lista ganadora.

Los miembros del Primer Colegiado, que actuaron desde el 1 de marzo de 1952 al 1 de marzo de 1955, fueron elegidos por la Asamblea General (por única vez) y el Presidente del Consejo fue Andrés Martínez Trueba por todo el período (también por única vez). También participaron Francisco Forteza y Antonio Rubio (de la quince), Héctor Álvarez Cina y Luis A. Brause (de la catorce), Eduardo Blanco Acevedo (por los colorados no batllistas), y Alvaro Vargas Guillemette, Martín Echegoyen y Roberto Berro (herreristas). La situación económica difícil que se vivió terminada la guerra de Corea (1953) creó grandes problemas económicos y sociales. El Consejo dividido en cuatro sectores no se puso fácilmente de acuerdo. Además se continuó con la corruptela del “clientelismo político”, colmando de funcionarios públicos innecesarios al Estado, lo que lo hizo deficitario e ineficiente.

En materia de turismo, las sesiones de la C.N.Tur. (bajo la presidencia de Alberto Domínguez Cámpora, luego Daniel Castellanos y después Fructuoso Pittaluga) se hicieron semanalmente (al menos en 1951, 1952 y 1954 en enero y febrero, el resto del año una vez por mes). Sin embargo, no se contó prácticamente con la presencia del Ministro de Relaciones Exteriores, especialmente en el período de Alberto Domínguez Cámpora. Incluso él mismo argumentó en un informe que presentó al Consejo de Ministros el 23 julio de 1951 que debía modificarse la integración de la C.N.Tur. porque dicho ministro no disponía de tiempo para presidirla, ni era un especialista en la materia.<sup>31</sup> Y es en este período, en que se hizo ley la atribución del Poder Ejecutivo de nombrar a los miembros de la C.N.Tur. a propuesta de la comisión saliente (Ley N°11.923 del 27/03/53).

Por las elecciones de 1954 se estableció el Segundo Colegiado (1955-1959) integrado por seis miembros de la Lista 15 encabezados por Luis Batlle, dos herreristas (uno de los cuales era Luis Alberto de Herrera), y uno del Movimiento Popular Nacionalista (Daniel Fernández Crespo). Luis Batlle concedió a la Lista 14 ministerios y cargos en los directorios de los entes autónomos para lograr la mayoría parlamentaria que no alcanzaba solo. Sin embargo, las discrepancias entre ambas fracciones del batllismo hicieron difícil la labor. Además, la crítica situación económica fue generando mayor descontento de los herreristas, los ruralistas de Benito Nardone, etc.

En esos años la actuación de la C.N.Tur. no se pudo evaluar a través de sus actas (por la imposibilidad de acceder a ellas), pero según la memoria del período de actuación de agosto de 1957 a mayo de 1959, la situación de la industria turística hasta 1956 era alarmante y a partir de que ellos asumieron comenzó una lenta recuperación. Puede significar que en esos años se reunieron regularmente.<sup>32</sup>

Las elecciones del 30 de noviembre de 1958 dieron el triunfo al Partido Nacional, en la corriente herrero-ruralista sobre la Unión Blanca Democrática (Nacionalismo Independiente, Reconstrucción Blanca, Movimiento Popular Nacionalista). Establecido el Primer Colegiado Blanco (1959-1963), la alianza herrero – ruralista comenzó a dividirse. El herrerismo tenía tres consejeros (Martín Echegoyen, Eduardo V. Haedo y Justo M. Alonso) y fuerte representación parlamentaria, y el ruralismo otros tres consejeros (Benito Nardone, Faustino Harrison y Pedro Zabalza) pero ningún parlamentario, entonces acordó con la UBD que no tenía consejeros pero sí representación parlamentaria. De modo, que el reparto de cargos debió hacerse entre tres grupos constituidos a su vez por subgrupos, lo que hizo muy difícil los acuerdos. En este gobierno se inició una nueva política económica con la Ley de Reforma Monetaria y Cambiaria de 1959, primer intento relevante para revertir el ciclo de creciente regulación abierto por la Ley de Control de Cambios de 1931.<sup>33</sup>

La derrota del Partido Colorado fragmentó mucho más a éste: en el centro la mayoritaria Lista 15 de Luis Batlle; a la derecha la Lista 14 y los restos del baldomirismo, blancoacevedismo y colorados independientes, que conformaron la Unión Colorada y Batllista; y a la izquierda la Lista 99 Por el Gobierno del Pueblo en torno a Zelmar Michelini. La muerte de Luis Alberto de Herrera partió en dos a su sector: uno se alió con la UBD formando la “Ubedoxia”, y el otro constituyó el eje herrero – ruralista dirigido por Echegoyen y Nardone.

---

<sup>31</sup> Comisión Nacional de Turismo. Acta N°308. Montevideo, 25 de setiembre de 1951.

<sup>32</sup> Comisión Nacional de Turismo. “Memoria de su actuación Período 1957-59”. Montevideo, Imprenta Nacional, agosto 1959.

<sup>33</sup> BERTINO, M. y otros, “La economía ...”, Ob. cit., p. 22.

En este período (al menos en 1960 y 1962) la C.N.Tur. (bajo la presidencia de Carlos R. Vallarino) se reunió una vez por semana. En varias oportunidades se registró en actas las discrepancias entre sus miembros, que hacían muy difícil la tarea (incluso en una oportunidad uno de ellos decidió renunciar, aunque finalmente no lo hizo).<sup>34</sup> A pesar de ello, es en esos años que se realizaron los primeros estudios estadísticos sobre turismo receptivo.<sup>35</sup>

Las elecciones del 25 de noviembre de 1962 dieron el triunfo al Partido Nacional, y dentro de él a la Ubedoxia, pero no logró mayoría parlamentaria. Así el Segundo Colegiado Blanco (1963-1967) tuvo consejeros de la UBD, del herrerismo ortodoxo, de la Lista 15 y de la Unión Colorada y Batllista. Ello implicó poca efectividad en las decisiones que demoraban mucho en tomarse cuando se tomaban.

En esos años la Comisión de Inversión y Desarrollo Económico (CIDE), y luego la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP), realizaron estudios sobre el turismo receptivo uruguayo que ilustraban lo que se había hecho y lo que se proyectaba hacer (ver Informes N° 3 y N° 4).

También en este período la C.N.Tur. (bajo la presidencia de Ciro Ciompi) se reunió regularmente (por lo menos en 1965 y en 1967 lo hizo una vez por semana). Al cambiar los miembros de la comisión, parecería que ésta actuó con espíritu de cuerpo, sin banderías políticas, al menos en opinión de los propios directores.<sup>36</sup> Sin embargo, con muchas dificultades por distintos problemas: el Dr. García Capurro “(...) desea dejar expresado su pensamiento en relación con todos los asuntos que considera semana a semana la Comisión Nacional, y de los cuales no dejan ningún rendimiento efectivo en la concreción de programas, realizaciones y organización conceptual por estar limitados exclusivamente a los procedimientos administrativos de rutina. Señala que obra efectiva en relación a los 16 meses de labor de la Comisión Nacional no existe en la fase creadora y de desenvolvimiento, no hay tampoco ningún tipo de obra que abone una tarea eficaz, habiéndose concretado hasta el momento la tarea de la Comisión Nacional a la simple tarea de tratar expedientes y minucias propias de la Dirección General y no de una Comisión que se supone dedicada a la concreción de obra efectiva conceptual. Agrega que aquellas iniciativas de cierta entidad como la reestructuración presupuestal funcional, la Ley Turística, las obras están detenidas y sin posibilidades de concreción.”<sup>37</sup>

También el mismo Director expresa la desconformidad que le provoca la actuación de la Aduana: “ (...) la incongruencia que representa el esfuerzo de la Comisión Nacional y entidades privadas, como el caso de AUDAVI, por un lado, realizando actividades promocionales, y por otro todo lo negativo que representan las medidas que tienden a obstruir y entorpecer lo que las entidades mencionadas propugnan (...).”<sup>38</sup> Y el Arq. Matos que preside el Depto. Técnico señaló las causas por las cuales no se había cumplido con algunas resoluciones: “(...) causas adjudicables exclusivamente, en la mayoría de los casos, al régimen de adquisiciones y pagos, que impiden al Departamento a su cargo obtener cotizaciones y mantenimiento de precios para los suministros y mano de obra necesarios. (...)”<sup>39</sup>

La última sesión fue el 28 de febrero de 1967, pues a partir de allí pasó a actuar el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo con la Dirección Nacional de Turismo. En la sesión anterior el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo Dr. Justino Carrere Sapriza participó para tratar diversos aspectos sobre turismo y las actividades de la Oficina.<sup>40</sup>

Podría señalarse que a partir de los gobiernos colegiados, con la agudización de la crisis, las dificultades para acordar políticas se hicieron más graves. Como señala H. Finch:

*“Dueños de los mecanismos creados por el Estado batllista – especialmente de la capacidad de designar funcionarios en la administración pública y de la potestad de amparar a través de los privilegios del aparato estatal a quienes tuviesen un respaldo político- los dos partidos tradicionales lograron una ampliación masiva de su base clientelística, actuando como intermediarios entre el individuo y el Estado en un clima de creciente inseguridad económica. Se produjo entonces un círculo vicioso entre la crisis económica (estancamiento de la*

<sup>34</sup> Comisión Nacional de Turismo. Actas XXIV. Tomo N°1. Montevideo, 1960.

<sup>35</sup> Comisión Nacional de Turismo. Acta N°802, 17/10/1962, en Actas XXVI. Tomo N°2, Montevideo, 1962.

<sup>36</sup> Comisión Nacional de Turismo. Acta N°933, 7/04/1965, en Actas XXIX, Montevideo, 1965.

<sup>37</sup> Comisión Nacional de Turismo. Acta N°941, 8/06/1965, en Actas XXIX, Montevideo, 1965.

<sup>38</sup> Comisión Nacional de Turismo. Acta N°946, 13/7/1965, en Actas XXIX, Montevideo, 1965.

<sup>39</sup> Comisión Nacional de Turismo. Acta N°953, 1/9/1965, en Actas XXIX, Montevideo, 1965.

<sup>40</sup> Comisión Nacional de Turismo. Acta N°1021, 21/2/1967, en Actas XXXII, Montevideo, 1967.

*producción) que provocaba tensiones sociales (descenso del salario real, desocupación, inflación) que, a su vez, magnificaba el papel de la intermediación política (empleos públicos, tratamiento preferencial en trámites burocráticos, prebendas). (...) En realidad, las consecuencias políticas de esta situación contribuyeron a perpetuar las dificultades económicas del país ya que la enorme expansión de la burocracia estatal redujo la proporción de la renta nacional disponible para inversiones mientras que los partidos – embotados en sus funciones protectoras- perdían cada vez más su capacidad para idear alternativas políticas coherentes. En síntesis: el tradicional esquema batllista creado para reducir los conflictos sociales durante el período de crecimiento de las exportaciones terminó siendo utilizado - y desvirtuado – por la elite política para mantener el status del sistema en medio del deterioro de la situación económica.”<sup>41</sup>*

#### 1. 4. Funcionamiento de la Oficina Nacional de Turismo

Según la ley la ejecución de los cometidos se adjudicaba a un Departamento Administrativo integrado por un Administrador General y un Administrador adjunto e Inspector General de Turismo (art.3). Esa función correspondió a la Oficina Nacional de Turismo. Dicha oficina funcionó en Montevideo en la calle Sarandí 452 (esquina Misiones) hasta el año 1938, en que se trasladó a Sarandí 659 (esquina Bartolomé Mitre), en 1945 a Sarandí 550, y en 1947 a Sarandí 394. Entre 1955 y 1956 <sup>42</sup> pasó a funcionar en Agraciada 1409 y allí lo hizo hasta su desaparición. Además existía la Oficina del puerto de Colonia. En el exterior había una en Argentina en la ciudad de Buenos Aires (25 de mayo 197, luego se trasladó a Corrientes 427), y otras en todos los consulados del Uruguay.

En la década del cuarenta las sucursales se ampliaron dentro del Uruguay (Colonia, Carmelo, Punta del Este, Minas, Fray Bentos, San José), y en otros países como Brasil (Porto Alegre), Chile (Santiago), y EEUU (Nueva York). En la década del cincuenta se establecieron las agencias de San Pablo y Río de Janeiro en Brasil, la de Rosario en Argentina, la de Asunción en Paraguay. Y en la década del sesenta en Montevideo se agregaron la Oficina Municipal de Informes en la planta baja del Palacio Municipal, el Kiosco Diagonal Agraciada y 18 de Julio, y el Aeropuerto de Carrasco. En el interior del país en Atlántida y Piriápolis. En el exterior en París (Francia).

Entre 1933 y 1941 el cargo de Administrador General de Turismo lo ejerció Juan Carlos Mendoza. En 1941 por haber llegado al límite de edad establecido por la ley, el Poder Ejecutivo le otorgó la jubilación, sin embargo siguió trabajando contratado por la C.N.T. Es de destacar que J. C. Mendoza habían trabajado anteriormente en la Intendencia Municipal de Montevideo, lo que muestra que ya tenía cierta experiencia en materia turística (por la obra que en este aspecto ya realizaba dicha intendencia).

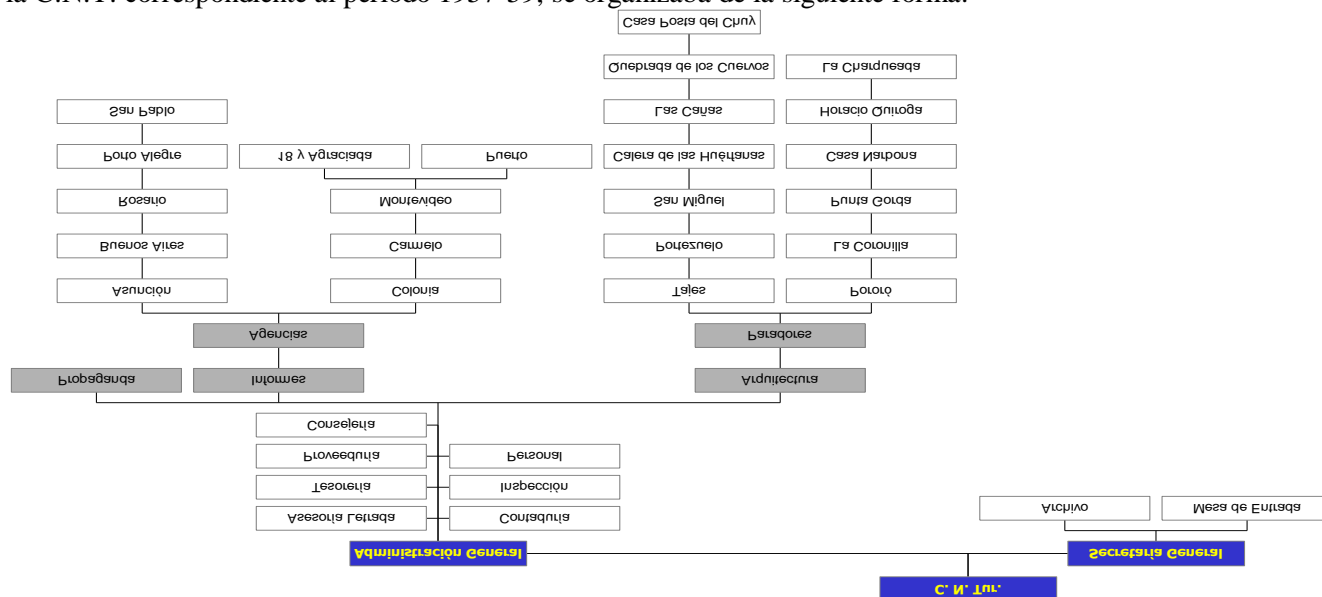
Entre 1941 y 1954 dicho cargo fue ejercido por Horacio Arredondo (ver Informe N° 5). En realidad Arredondo se retiró antes por problemas de enfermedad (y luego se jubiló), sustituyéndolo en varias oportunidades, a partir de 1951 el Administrador Interino Arq. Gualberto Rodríguez Larreta. Cargo que también ocupó como titular entre 1954 y 1962. En 1965 el Director General Interino fue Walter Espiga, pero prácticamente el cargo fue ejercido por el Secretario General Luis Alberto Llavata, siendo confirmado a partir del 31/8/1965.

---

<sup>41</sup> FINCH, Henry. “Historia económica del Uruguay contemporáneo.”, Montevideo, E.B.O., 1980, p.27.

<sup>42</sup> La fecha se aproxima porque los datos encontrados refieren a que en las Actas de la C.N.Tur. del año 1954 aún se reunían en Sarandí 394, y en la memoria de Actuación de 1957-59 aparece Agraciada 1409).

A fines de los años cincuenta, de acuerdo al diagrama<sup>43</sup> que presenta la última hoja de la memoria de actuación de la C.N.T. correspondiente al período 1957-59, se organizaba de la siguiente forma:



### 1.5. Obra de la Comisión Nacional de Turismo

La C.N.Tur. durante el período de su actuación (1930-1967) logró concretar algunos de sus proyectos, que se plantean en el siguiente orden alfabético:

#### A) Alojamiento

La política de estímulo a los hoteles se realizó utilizando varios mecanismos: financiamiento para construcción de hoteles, franquicias fiscales, subsidios, explotación de hoteles, construcción de paradores, mayor coordinación entre los hoteleros y el Estado, etc. Además se estimuló el hospedaje en casas particulares y en camping. Una de las obras más importantes de la C.N.Tur. fue la construcción y promoción de los llamados “Paradores”, término de origen español, que designa a los establecimientos que ofrecen albergue a los viajeros y a sus medios de transporte. El mantenimiento de los mismos a lo largo del período presentó dificultades. A veces demoras en la construcción, otras veces falta de servicios como agua y luz, inexistencia de interesados para arrendar los locales, deterioro de los edificios, dificultades en el acceso a los mismos, etc.

#### B) Ingreso de visitantes

Se otorgaron facilidades al ingreso de argentinos y estadounidenses entre 1945–1955, y brasileños y europeos en general entre 1958–1961.

#### C) Obras públicas

La Comisión junto con el Ministerio de Obras Públicas intentó facilitar el traslado de los visitantes, promoviendo algunas obras públicas como las vías de comunicación y transporte.

En cuanto a las vías fluviales, los puertos uruguayos se modernizaron en general en la década de 1910. El puerto de Montevideo se inauguró el 25 de agosto de 1909, y el 21 de julio de 1916 se creó la Administración Nacional del Puerto de Montevideo. La Ley de Vialidad e Hidrografía del 19 de octubre de 1928 estableció la base esencial de la obra de hidrografía del país: balizamiento, faros, dragado, puertos, servicios de navegación interior y cruce

<sup>43</sup> C.N.Tur. Memoria de su actuación. Período 1957-59. Montevideo, Imprenta Nacional, agosto 1959.

transversal de ríos y arroyos. Y el 25 de abril de 1933 se creó la Administración Nacional de Puertos (A.N.P.), centralizando la dirección y el contralor de los servicios portuarios de todo el país. En relación al turismo los puertos de Colonia y Montevideo fueron los más utilizados, destacándose la inauguración, el 15 de marzo de 1958, del Pabellón de Pasajeros del Puerto de Colonia.

En cuanto a las vías férreas, la expansión de las mismas fue un proceso que venía dándose desde fines de la década de 1860. Cuando la C.N.Tur. comenzó a actuar, fue el Estado el que expandió la red férrea, y se construyeron algunas líneas que contribuyeron al turismo: Maldonado – Punta del Este (1930), Treinta y Tres – Río Branco (1936), entre otras. En 1948 se produjo la nacionalización total de las vías férreas, y por la Ley N°11859 del 19 de setiembre de 1952 se creó AFE (Asociación de Ferrocarriles del Estado). Desde 1954 no se construyeron nuevas vías, e incluso en 1957 se eliminaron las líneas de trocha angosta como la línea Pan de Azúcar – Piriápolis, de interés turístico.

En cuanto a las carreteras se puede señalar que la Ley “Empréstito de Vialidad y Obras Públicas” del 13 de octubre de 1905 fue el primer plan vial carretero nacional. La Ley de Recursos Permanentes para Vialidad e Hidrografía del 19 de octubre de 1928 promovió la construcción progresiva de carreteras y puentes. El Decreto – ley del 13 de febrero de 1943 estableció normas para la clasificación de caminos (nacionales, departamentales, vecinales y sendas de paso). El Plan de Obras Públicas de 1944 estableció una política global nacional de construcción de carreteras, y el de 1965 una regional de carreteras coordinando con Argentina y Brasil.

La construcción de la ruta N°1 de Montevideo a Colonia fue una de las obras consideradas más importantes por los técnicos de la época en relación al turismo. Ella nace de la ley del 9 de octubre de 1928 que dispuso su construcción en hormigón y en una sola vez. Surgió en sustitución de un ferrocarril que se pensaba hacer, pero que fue descartado en el Congreso de Vialidad de 1925, donde se creyó más conveniente la construcción de la ruta. Miguel Becerro de Bengoa (1880-1960) miembro de la C.N.Tur. y presidente del Automóvil Club del Uruguay promovió dicha construcción por considerar que estaba ligada a la Comisión por lo que representaba para el turismo: acercar la ciudad de Buenos Aires (Argentina) a la de Montevideo y al este de nuestro país. Finalmente la resolución de construir la ruta N°1 se tomó en marzo de 1929, y ella se inauguró en junio de 1934. La comunicación entre el departamento de San José y el de Montevideo ya se hacía a través del Puente de la Barra del Santa Lucía que data de 1924.

Otra ruta considerada de importancia para el turismo fue la ruta N° 9, para comunicarse con Brasil. De un viaje de Porto Alegre a Montevideo, realizado en 1942 por los ingenieros de vialidad de Brasil y Uruguay, surgió la necesidad de mejorar las carreteras. Comenzando por la construcción de un puente sobre el Arroyo Chuy, límite entre Brasil y Uruguay, se continuó con la construcción de la carretera desde el Chuy hasta La Coronilla y de ahí se abrieron dos caminos, uno por la Angostura y otro por Los Indios y Estancia Corral de Palma hasta Castillos. De ahí hacia Montevideo ya estaba la carretera pavimentada.<sup>44</sup> En el caso de la comunicación con Brasil, también jugaron un papel importante los puentes construidos:

- el puente Río Branco – Yaguarón, “Puente Mauá”, inaugurado en 1930.
- el puente Barra del Chuy, inaugurado en 1942.

Además, se intentó mejorar la utilización de las carreteras y caminos con el establecimiento de carteles indicadores que orientaran al turista. En 1938 se creó una Comisión Honoraria encargada del estudio de un plan de señales, que finalmente se adoptó. En 1943 la C.N.T. se encargó de colocar carteles indicadores en las rutas de turismo y en los caminos del país, obra que se completó en 1963.

En cuanto a las vías aéreas, la historia en el Uruguay comenzó en las primeras décadas del siglo XX: en 1908 Cattáneo voló de Buenos Aires a Colonia (cruzando por primera vez, vía aérea, el Río de la Plata), y en 1912 Fels lo hizo de Montevideo a Buenos Aires. En 1913 se fundó en Montevideo el Aero Club Uruguayo, entidad pionera de la aviación nacional. El Decreto del 22 de marzo de 1922 reglamentó el uso de las rutas aéreas de nuestro país. Y el 20 de octubre del mismo año se hizo ley el Convenio de Navegación Aérea entre Uruguay y Argentina. La idea de crear un aeropuerto nacional se venía manejando desde 1927, y culminó con el proyecto definitivo de 1941, inaugurándose el Aeropuerto Nacional de Carrasco el 10 de octubre de 1946. Por Decreto del 25 de enero de 1945 se aprobó la clasificación de aeródromos y aeropuertos existentes en cuatro categorías: 1°- Aeropuerto Nacional de Carrasco (Depto. Canelones); 2°- Aeródromo de Melilla (Depto. Montevideo), 3°- Aeródromo Gral.

---

<sup>44</sup> “Rutas. Revista Oficial de la Dirección de Vialidad.”, Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Talleres Gráficos Gaceta Comercial, junio 1942, Año I, N.1, pp. 46-49.

Artigas (Pando, Depto. Canelones), y 4º- entre otros, el Aeródromo Capitán Boizo Lanza (Depto. Montevideo).

#### *D) Patrimonio natural, histórico, artístico, y cultural*

En 1927 se había promovido por ley la primera restauración histórica de la Fortaleza de Santa Teresa en Rocha, en manos de una Comisión Honoraria de Conservación y Restauración en la que participó H. Arredondo. En 1935 dicha comisión se abocaba a la restauración de la Fortaleza del Cerro en Montevideo y del Fuerte de San Miguel en Rocha. Siendo este último declarado, en 1938, Monumento Nacional, y Parque Nacional al área fiscal que lo rodea.

La Comisión adquirió la casa del Gral. Máximo Tajés, la capilla y calera de las Huérfanas (Depto. de Colonia), la casa-posta del Chuy del Tacuarí (en las inmediaciones de Melo, Depto. de Cerro Largo), la capilla y calera de Juan de Narbona (Depto. de Colonia), y el predio con el monumento levantado por D. Ordoñana en Punta Gorda a la memoria de los descubridores de los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay (Depto. de Colonia). Además se preocupó por ser consultada en el momento de la restauración de otras construcciones históricas que no dependían de ella, como ser por ejemplo, la Capilla Farruco adquirida por el Ministerio del Interior.<sup>45</sup> Los cuales el 27 de setiembre de 1966 pasaron a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social.

Una de las reconstrucciones más importantes fue la del Barrio histórico de Colonia. En 1959 se iniciaron las obras de preservación y reconstrucción de la Iglesia Matriz del Santísimo Sacramento. El 10 de octubre de 1968 se creó el Consejo Ejecutivo Honorario de las Obras de Preservación y Reconstrucción de la Antigua Colonia del Sacramento. Al año siguiente comenzaron las obras. En 1970 se terminó la restauración de la Iglesia.<sup>46</sup>

#### *E) Personal turístico*

En cuanto a la formación y especialización del personal dedicado al turismo en el país no hay leyes ni decretos que señalen una preocupación por el tema. No obstante, la C.N.Tur. elaboró reglamentaciones al respecto. Entre ellos el Reglamento sobre los Guías – Intérpretes del 13 de julio de 1936 y el del 25 de mayo de 1954. Ambos fueron derogados y sustituidos por el del 27 de mayo de 1958.<sup>47</sup> En 1944 el Ing. Juan Carlos Shaw señala la escasa capacidad del personal de la Oficina Nacional de Turismo y reclama la posibilidad de acceder a la misma por concurso. En 1962 la C.N.T. organizó cursos de “Guías Intérpretes” en el hall del 5to. Piso de su sede, pues hasta ese momento los guías acreditaban su capacitación mediante certificados que recibían de la comisión, pero ésta no los capacitaba.<sup>48</sup> En 1965 la Escuela de Comercio de la Universidad del Trabajo desarrolló cursos de guías.<sup>49</sup>

En relación a la formación de la población en general para recibir al turista tampoco se observan disposiciones legales, pero sí se aprueba en 1937,<sup>50</sup> por ejemplo, el fomento de la cultura turística desde la infancia, a través de conferencias de educación turística.<sup>50</sup>

#### *F) Promoción turística*

A partir de octubre de 1935 (y hasta 1950)<sup>51</sup> la C.N.Tur. publicó una revista, “Turismo en el Uruguay”, que se distribuía gratuitamente en nuestro país y en el exterior. En el período que fue director J. C. Mendoza, las revistas se ocupaban de dar a conocer lugares históricos y/o naturales del país; de difundir su cultura a través de informes sobre arte (pintura, escultura, literatura, arquitectura, danza, música, etc.), deportes, festividades nacionales, cocina, etc.; de informar sobre los medios de transporte y comunicación para acceder al territorio nacional; de presentar el cronograma de los espectáculos, torneos, etc. para la temporada venidera; y de dar informes y opiniones sobre el estado del turismo en Uruguay. En el período de H. Arredondo, si bien las revistas traían variada información como veíamos anteriormente, en general, cada una se concentraba en promover un lugar

---

<sup>45</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°180, Montevideo, 14 de febrero de 1946.

<sup>46</sup> ODRIOZOLA, Miguel A. y otros. “Colonia. Los departamentos N.14.”, Montevideo, Nuestra Tierra, 1970, pp.45-49.

<sup>47</sup> Comisión Nacional de Turismo. Memoria de su actuación. Período 1957-59. Montevideo, Imprenta Nacional, agosto 1959, p.30.

<sup>48</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°129, Montevideo, 1 de agosto de 1962.

<sup>49</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°926, Montevideo, 2 de febrero de 1965.

<sup>50</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°107, Montevideo, 11 junio 1937, pp.48-51.

<sup>51</sup> H. Arredondo señala en 1952 que “La revista “Turismo en el Uruguay” ha sido suprimida por disposición superior desde el año 1950, (...)”. En Colección Arredondo, “Notas del Administrador General”, Año 1952, N.280/52. HA/AD.



turístico, en general balnearios (ya sea Punta del Este, Piriápolis, Atlántida, etc.) , región serrana o litoral oeste; o en alguna temática, como hoteles, museos, actividades campestres, etc.

Además, la Comisión se encargó de la publicación de una serie de planos, cartas – rutas, guías, folletos de información turística, afiches, tarifas hoteleras y de transporte, etc. (en español, portugués e inglés), y la publicación de artículos en diarios y revistas extranjeras. En algunos caso dando a conocer tarifas de hoteles, transporte, y servicios en general, por ejemplo:

- “Visite el Uruguay 1935-1936.” Guía sobre rutas, trámites de ingreso de automóviles, ferrocarril, hoteles, impuestos, lugares de interés turístico, etc.
- “Itinerario de los ferrocarriles del Uruguay a regir desde el 15 de diciembre de 1939 al 14 de marzo de 1940.” Guía de transporte ferroviario.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial.” Guía sobre empresas de transporte, ingreso de automóviles, hoteles, etc.
- “Para viajar en el Uruguay. Indicaciones útiles.” Guía de rutas, hoteles, etc.
- “Para visitar el Uruguay. Indicaciones generales.” Guía de rutas, hoteles, etc.
- “Hoteles del Uruguay. Tarifas.” Lista de hoteles y pensiones con el número de habitaciones, comodidades y precios.
- “Viajes y excursiones en el Uruguay.” Guía de itinerarios indicando medio de transporte que se puede utilizar.
- “Uruguay. Rutas.” Planos de las distintas rutas, sus distancias y servicios.
- “Tarifas de Hoteles del Uruguay 1965-1966.”

Y en otros dando a conocer los lugares de interés turístico a través de comentarios geográficos, históricos, etc. de dichos lugares, fotografías y planos, por ejemplo:

- “Maldonado histórico y turístico.”
- “Montevideo ciudad balnearia.”
- “Montevideo en Estampas.”
- “Piriápolis.”
- “Piriápolis, Balneario Solís, La Floresta, Atlántida.”
- “Punta del Este.”
- “Punta del Este, Portezuelo, San Rafael, La Paloma.”
- “Región Atlántica. Playas, lagos, bosques.”
- “Zona de playas. Atlántida hasta Balneario Solís.”
- “La ribera uruguaya.”
- “El litoral argentino – uruguayo.”
- “Plano – Guía de Punta del Este.”

También se realizó publicidad a través de diarios, revistas y anuncios de radios uruguayas, argentinas y brasileñas. Según surge de las Actas de la C.N.Tur., todos los años se realizaban campañas publicitarias para la temporada de verano en Argentina y en Brasil. En las etapas de dificultades con el turismo argentino, se incentivó el brasileño intensificando la publicidad en dicho país. Por ejemplo, para la temporada 1944/45 se desarrolló un plan de propaganda en base a una gira por Brasil del Administrador General H. Arredondo, surgiendo la idea de instalar agencias allí.<sup>52</sup> En las temporadas 1950-51 y 1951-52 se intensificó la propaganda en Porto Alegre, San Pablo y Río de Janeiro.<sup>53</sup> Además en 1952 se invitó a un grupo de periodistas brasileños procedentes de Río de Janeiro, San Pablo, Porto Alegre, Belo Horizonte y Curitiba a conocer nuestro país para su promoción en Brasil.<sup>54</sup>

En 1934 la Sección de Foto – Cinematografía del Ministerio de Relaciones Exteriores hizo una película de propaganda turística que fue exhibida privadamente.<sup>55</sup> Y la Intendencia Municipal de Montevideo realizó otra que se presentó en el Cine Rex para la C.N.Tur.<sup>56</sup> En 1949, la Comisión junto con CUFU fueron los productores de “Pupila al Viento”, película precursora en este sentido. Sin embargo, la publicidad de la película fue escasa, pues Eugenio Hintz en un artículo en julio de 1950 señala que “Pupila al viento” apareció en unas pocas funciones privadas, y lo cuestiona afirmando que debería ser *“aplicada al uso para la cual fue concebida: la exhibición.”*

<sup>57</sup> También José Carlos Álvarez en un artículo de abril de 1963 señala que *“El drama es que ni Pupila al viento*

---

<sup>52</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°165, Montevideo, 7 de diciembre de 1944.

<sup>53</sup> Comisión Nacional de Turismo, Actas Años 1951-1952, Montevideo, 1951-1952.

<sup>54</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°336, Montevideo, 7 de febrero de 1952.

<sup>55</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°12, Montevideo, 26 de abril de 1934, p.42-49.

<sup>56</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°15, Montevideo, 8 de junio de 1934, pp.61-67.

<sup>57</sup> HINTZ, Eugenio. “Clima”, N.1, julio 1950, en “El Cine en Uruguay. Realizaciones de Enrico Gras.”, I Festival

*(retenida por la propia Comisión de Turismo), ni muchos films de interés hechos por nuestros aficionados, pudieron llegar al gran público. Por otra parte, quienes componían ese gran público desconfiaban entonces de todo lo que fuera nacional, incluidos teatro, novela y cine.*"<sup>58</sup>

En 1952 aparecieron dos películas más "La Ribera del Oeste", y "Montevideo Jardín" filmadas por Adolfo Armellino.<sup>59</sup> En 1954 durante el "I Festival Internacional de Cinema do Brasil" en San Pablo se cedió a la Asociación de Productores de Películas Uruguayas (A.P.P.U.) la película "Festival en Punta del Este" para su exhibición.<sup>60</sup> Unos años después se realizó "Turismo en Piriápolis" (1956), y "El País de las playas" (1958).

En diciembre de 1960 la C.N.Tur. llamó a un grupo de críticos, dirigentes de cine – clubes (Cine Club, Cine Universitario) y otras personas que creyó conocedoras del tema, les informó sobre las ofertas extranjeras para producir cine turístico en Uruguay, y resolvió llamar a concurso con plazo 7 de enero de 1961 para la elaboración de películas turísticas sobre Uruguay hecha por uruguayos. Se aunaban dos objetivos, por un lado promover el turismo dando a conocer al país en el exterior, y por otro impulsar el cine nacional. Se organizó una Comisión Cinematográfica integrada por Homero Alsina Thevenet (presidente), el Arq. Armando Mattos por la C.N.T., el Arq. Alberto Mántaras por Cine Universitario, el Dr. Miguel Castro por Cine Club, y el Arq. Florio Parpagnoli, Eugenio Hintz y E. Arteaga por Críticos Cinematográficos. Se premiaron seis trabajos y así nacieron las siguientes películas: "La ciudad en la playa", "El niño de los lentes verdes", "Punta Ballena", "En el balneario", "Punta del Este ciudad sin horas" y "La raya amarilla" (ver Informe N° 6).

En estos años la difusión de dichas películas funcionó mucho mejor. Pues para darlas a conocer al público uruguayo, la Comisión organizó un ciclo llamado "El Uruguay Maravilloso" en el Cine Central, del 25 de febrero al 3 de marzo de 1963. Y fue un éxito, según lo señala Juan Carlos Alvarez: "*Se necesitó el redescubrimiento de lo uruguayo, el principio del fin del colonialismo intelectual, en una liberación apreciada en todos nuestros dominios culturales, en el curso de estos últimos años, para que nuestro cine pudiera encontrar muchos espectadores como los que han llenado la sala que exhibió en Montevideo, Uruguay maravilloso, espectáculo compuesto por todos los films cortos de Turismo.*"<sup>61</sup> Además, algunas de ellas fueron premiadas en el Festival Internacional de Turismo y folklore de Bruselas, como "El niño de los lentes verdes", que recibió una mención en 1961, y "La raya amarilla" que logró el primer premio en 1962. Lo que debe haber sido una buena oportunidad para promover los puntos de interés turístico del Uruguay. Pero, no todos pues estas películas promocionan fundamentalmente la zona de playas, centrándose en Montevideo, Piriápolis y Punta del Este. Sin embargo, se sintieron algunas críticas como: "*El error de Turismo estuvo en tolerar un método hollywoodense de producción, que para esta tierra resulta un despilfarro. (...) Es justo pagar a quienes hacen las películas; no es razonable, en cambio, componer equipos superpoblados o filmar horas de película para una obra que va a durar unos minutos. El hecho es que con lo que se gastó en las seis películas de Turismo se pudieron haber realizado diez.*"<sup>62</sup>

### G) Sector entretenimiento

Otra de las tareas fue la habilitación de casinos y el control de su funcionamiento. Comenzando por la autorización del 29 de diciembre de 1930 que permitió el establecimiento de un casino en Piriápolis a solicitud de F. Piria, las habilitaciones se continuaron a lo largo de todo el período.

Además, la C.N.Tur. se encargó de todo lo referente a espectáculos y diversión, haciéndose cargo o estimulando a los particulares. Por ejemplo, entre el 15 de febrero y el 5 de marzo de 1951 la Comisión organizó el Primer Festival Cinematográfico de Punta del Este en el Cantegril Country Club, durante el cual se levantó un cine al aire libre y se imprimió una revista. Y entre el 10 y el 31 de enero de 1952 se desarrolló el Segundo Festival Cinematográfico de Punta del Este, pues, dado el éxito del primero se continuó la experiencia.<sup>63</sup> Pero, en 1953 no se continuó, y el III Festival proyectado para enero de 1954 tampoco se realizó, señalando que se realizaría en la

---

Internacional de Cinema do Brasil, São Paulo, febrero 1954, s/p.

<sup>58</sup> Cuadernos de Cine Club, N.9, Montevideo, Cine Club del Uruguay, abril 1963, p.10.

<sup>59</sup> Se hace referencia a ellas en el Acta N°348 de la C.N.T., Montevideo, 4 de junio de 1952, y en Notas del Administrador General, Montevideo, 1952.

<sup>60</sup> Comisión Nacional de Turismo, Acta N°418, Montevideo, 11 de marzo de 1954.

<sup>61</sup> Cuadernos de Cine Club, N.9, Ob. cit., p. 10.

<sup>62</sup> Cuadernos de Cine Club, N.9, Ob. cit., pp. 11-12.

<sup>63</sup> Actas de la C.N.T. Año 1951 y 1952, en todas las sesiones se realizan comentarios al respecto y aparece toda la documentación.

próxima temporada. Según se argumenta en las Actas de la Comisión, no se llevó a cabo para no interferir con la celebración de otros festivales similares en el continente americano (y se hace referencia al I Festival Internacional de Cine en Brasil).<sup>64</sup>

#### *H) Transporte*

Otra de las preocupaciones que se concretó en medidas a lo largo del período fue la de facilitar y estimular el transporte terrestre, fluvial y aéreo, así como las comunicaciones. Medidas que el Ministerio de Relaciones Exteriores venía desarrollando antes de la creación de la C.N.Tur.

En este período, la comunicación con Argentina se promovió a través de la navegación fluvial, dado que nos separan el Río de la Plata y el Río Uruguay; y la aérea. Aún no existían los puentes que unirían ambas repúblicas.

En 1941 se inaugura el servicio de ferry – boat Buenos Aires – Colonia. Pero, de acuerdo a la descripción de Luis Avilés y Tiscar, cónsul general colombiano, en su viaje en 1942, éste no era muy bueno:

*“Hay una espléndida carretera de concreto que une Montevideo a la ciudad uruguaya de Colonia, situada frente de Buenos Aires y a dos horas lentas de navegación por corresponder a la parte estrecha del Río de la Plata.*

*Hay unos barcos de una Compañía muy acreditada que hacen este recorrido diariamente. También hay una especie de “ferry-boat” de una ciudad a la otra; de modo que los medios están pensados, creados y dirijase que dispuestos. Pero (...)*

*Al inquirir informaciones sobre las horas de la travesía, uno se entera de que el “ferry-boat” está suprimido durante nueve meses del año, porque sólo funciona los tres del veraneo Platense, que son: Enero, Febrero y Marzo. Aprende también, que no hay más que un solo “ferry-boat”. Y teniendo necesidad, y sobre el terreno, también logra informarse de que el servicio de la imprescindible grúa utilizable para los barcos de esta línea corta, no se compromete a cargar más que autos ligeros. Finalmente queda el viajero convencido, si no puede esperar al verano, de que para llevar su auto desde Buenos Aires a Montevideo o vice-versa, necesita solicitar su billete de carga con 24 horas de anticipación. Necesita también llevar el auto al muelle seis horas antes de la salida del barco y pasarse toda la noche a bordo en el vapor llamado de la Carrera en un recorrido de diez horas en vez de dos; con un flete cuatro o cinco veces más costoso de lo que debiera ser.”*<sup>65</sup>

En 1936 comenzó a utilizarse el transporte aéreo en Uruguay con la formación de las empresas PLUNA y CAUSA. Y más tarde, Aerolíneas Colonia (ARCO) unían Buenos Aires con Colonia.

Una vez en territorio uruguayo, los visitantes hacían uso de la red de ferrocarriles o de carreteras que ya se había desarrollado y continuaba ampliándose (ver obras públicas). Una de las empresas de ómnibus que ayudó a facilitar el traslado dentro del país fue O.N.D.A. (Organización Nacional de Autobuses). Nació en mayo de 1935 como una cooperativa presidida por Juan Bomio. En 1940 se transformó en una sociedad anónima cuyo directorio estaba presidido por Vicente Coaik. A partir de ese año jugó un papel fundamental en el desarrollo del turismo combinando con los vapores y aviones de la ruta Colonia – Buenos Aires (1940), y trasladando a los pasajeros a Piriápolis, La Paloma, La Coronilla, Santa Teresa, San Miguel. Incluso, en 1944 comenzó con los servicios internacionales a Río Grande del Sur (Brasil).

### 1.6. Conclusiones sobre la actuación de la Comisión Nacional de Turismo

#### 1.6.1. Algunas reflexiones sobre las políticas de Estado en relación al turismo

Analizando la legislación respecto a los cambios institucionales del turismo en el período 1930 –1967, se pueden señalar que hay dos subperíodos donde ésta fue más abundante: entre 1930-1942, y entre 1953-1958. De modo que a partir de esa constatación se puede subdividir el período de la siguiente manera:

La etapa de 1930 a 1942 corresponde a una etapa formativa, donde los distintos intereses en juego pusieron en marcha un organismo de turismo a nivel nacional que recién se consolidó en 1942 triunfando la posición batllista (estatista, pues la comisión pasa a estar formada por cinco miembros elegidos por el Poder Ejecutivo).

<sup>64</sup> Comisión Nacional de Turismo. Acta N°426, Montevideo, 25/10/1954.

<sup>65</sup> “Rutas.”, Ob. cit., Año II, N.8, enero 1943, pp.16-17.

En estos años el país vivía las consecuencias de la crisis del 29. De ahí, que la legislación muestre la preocupación de los gobiernos por organizar el sector turístico y controlar el gasto de la C.N.Tur.

Entre 1930 y 1935 los cambios institucionales parecería que se lograron por consenso: hubo una toma de conciencia por parte de las organizaciones particulares (económicas: de alojamiento, transporte, alimentación y entretenimientos) y del gobierno (políticas: partido de gobierno, presidencia de la República, Poder Legislativo) de la necesidad de instrumentar nuevas instituciones formales. El consenso se refleja en que los citados informes, anteriores a la creación de la Comisión y ya existiendo ésta, concluyen en la necesidad de crear un organismo a nivel nacional que estimule el turismo, y en general proponen cosas muy parecidas (no se contradicen). Lo que significa que en materia de turismo, al igual que en otros aspectos de la política económica, el turismo continuó con el rumbo tomado desde fines de los años 20, a pesar de la oposición del mismo a las medidas económicas del gobierno que antecedió a su dictadura. El estímulo al turismo, iniciado por el Consejo Nacional de Administración, fue continuado por Terra con personas que ya trabajaban en el tema, lo que confirma el acuerdo logrado. Y además se refleja en la amplia participación pública y privada en la comisión (llegó a tener cuarenta y cuatro miembros). Lo que significa que el Estado continuó ampliando sus funciones de empresario, pero aplicando una nueva modalidad: organizaciones creadas por iniciativa estatal con participación del sector privado. En ello pueden haber influido también las nuevas corrientes europeas como el fascismo italiano con la idea del corporativismo (representación política de los sectores económicos).

A medida que transcurre el tiempo aquel primer impulso por consenso se fue diluyendo. En varias oportunidades, bajo la presidencia de José Espalter (1935-1938), la C.N.Tur. parece no haber logrado quórum para sesionar, por desinterés de los participantes, a raíz de la poca valoración que el ministro le daba al tema. La relativa prosperidad económica puede haber llevado a una disminución de la presión de las organizaciones particulares sobre el nuevo gobierno (Baldomir 1938-1943), pues éste por decreto del año 1942 redujo el número de miembros de la comisión a cinco que serían designados por el Poder Ejecutivo. Y a partir de ese año prácticamente no se hicieron cambios en cuanto a la organización de la Comisión ni se aportan nuevos recursos. Triunfó la posición estatista.

La etapa de 1943 a 1952 (bajo los gobiernos de Amézagala, luego Berreta y Luis Batlle) no presenta nueva legislación en relación a cambios institucionales del turismo. El batllismo que se mantiene en el poder ya ha logrado en esta materia lo que se proponía, y la relativa prosperidad económica a raíz de los buenos precios de nuestros rubros exportables durante la Segunda Guerra Mundial y la de Corea, la expansión de la industria y del empleo, la mejora del salario y la elevación general del nivel de vida de la población diluyen su preocupación en tal sentido.

La etapa de 1953 a 1958 (bajo los gobiernos colegiados colorados con mayoría batllista) se caracterizó nuevamente por un gran interés por el turismo. Pues a las dificultades provenientes de la situación Argentina (ya comentadas) se sumó el estancamiento del crecimiento, dado que los buenos precios terminaron al finalizar las guerras, el pequeño mercado interno frenó el desarrollo industrial, etc. De ahí, que la legislación se centre en aportar más fondos a la C.N.Tur. y en controlar sus gastos. Sin embargo, estas medidas no parecen lograrse por consenso, pues si bien ellas pudieron deberse a una nueva presión de las organizaciones particulares dada la crisis económica, no se observa una mayor participación de las mismas (se mantienen cinco miembros y aún más controlados por el Poder Ejecutivo que es quien los nombra y establece su duración en el cargo). La mayoría batllista en el gobierno quiso mantener la institución tal cual estaba. Por otra parte, a la hora de votar nuevas leyes sobre turismo, las discusiones parlamentarias muestran opiniones encontradas, especialmente porque se trataba de votar recursos para la concreción de algunos planes, que en opinión de Fernández y Azzini eran muy buenos, pero da la impresión que no se daban a conocer y eso les quitaba apoyo.

La etapa de 1959 a 1967 (bajo los gobiernos colegiados blancos) no refleja modificaciones en las instituciones en materia de turismo hasta 1967 en que se creó el M.T.C.T. Puede significar que a los blancos les servía la organización de la C.N.Tur. tal cual estaba pues tenían el control de la misma a través del Poder Ejecutivo.

En conclusión, los dos subperíodos nombrados (1930-42 y 1953-58) corresponden a momentos de crisis económicas que provocaron transformaciones en el país. Ello llevó a que algunos individuos a través de sus organizaciones quisieran cambiar las reglas de juego (instituciones) en el ámbito del turismo, porque lo percibían como una de las posibles salidas a dichas crisis. Y presionaron sobre los gobiernos para que tomaran medidas al respecto. A su vez, los gobiernos lo veían como una forma de aliviar la balanza de pagos. Esas presiones se sintieron en la etapa formativa, y una vez consolidada en el poder la posición batllista la organización de la

Comisión no fue modificada, incluso en los gobiernos blancos se mantuvo pues lograban el control directo a través del Poder Ejecutivo. La oposición blanca se aprovechó de los mecanismos clientelísticos heredados de los gobiernos colorados.

Además, parecería que se intentó una verdadera política de Estado en el período 1930-1935, donde había un consenso que hizo posible la concreción de algunas medidas muy beneficiosas para el fomento del turismo, pero rápidamente se diluyó, dado los intereses clientelistas que desarrollaron los distintos gobiernos que se sucedieron, no sirviendo la C.N.Tur. de verdadero órgano coordinador de **toda** la actividad turística.

#### 1.6.2. Algunas reflexiones sobre la obra de la C.N.Tur.

Analizando la legislación respecto a las obras en materia de turismo en el período 1930 –1967, se puede señalar que las temáticas que más ocuparon a los hombres del gobierno fueron las relacionadas con el sector entretenimiento (casinos), con el transporte de visitantes al país, y con el alojamiento de los mismos. El interés que despertó por parte del gobierno la habilitación y el control de casinos se debió a que parte de sus ingresos iban a financiar a la C.N.Tur. Además, se veía como un atractivo para los visitantes argentinos, pues no existen casinos en Buenos Aires. Por otra parte consideraron básico que para atraer al turismo había que desarrollar una buena hotelería con sus servicios correspondientes y facilidades a la hora de trasladar a los visitantes al país. Estas disposiciones se pueden distribuir en tres subperíodos:

En el primero (1930-42) las medidas se centraron en fomentar la construcción de hoteles y de paradores; estimular el uso de casas particulares y de camping; declarar zonas de interés turístico; realizar obras públicas (vías férreas, rutas nacionales, aeropuerto, carteles indicadores en rutas nacionales); conservar el patrimonio histórico y cultural; reglamentar servicio de guías - intérpretes; promover los atractivos turísticos (oficinas de información, revistas, folletos, anuncios de radio); habilitar y controlar casinos; y facilitar el ingreso de automóviles de turistas. Para este subperíodo las críticas se podrían centrar en el deficiente servicio de transporte fluvial que comunicaba Buenos Aires con Colonia, en la falta de escuelas de turismo (que capacitaran al personal turístico), y en la falta de preparación de la población en general para recibir al turista.

En el segundo (1942-58) se dedicaron a la construcción de paradores y su conservación; dar franquicias fiscales a hoteles; subsidiar a hoteles que hagan rebajas en las tarifas a los turistas (1949-53); declarar zonas de interés turístico; facilitar el ingreso de visitantes, especialmente de argentinos y estadounidenses; realizar obras públicas (carteles indicadores en rutas nacionales); conservar patrimonio natural e histórico (es en lo que más se destaca); promover los atractivos turísticos (oficinas de información, revistas, folletos, anuncios de radio, películas); habilitar y controlar casinos; facilitar el ingreso de automóviles de turistas. Es decir, que con algunos hoteles y rutas ya construidos se abocaron a estimular el arribo de visitantes. Sin embargo, continuó siendo deficiente la comunicación entre Buenos Aires y Colonia, siguió sin haber preparación del personal turístico y de la población para abordar el fenómeno del turismo, dejó de editarse la Revista “Turismo en Uruguay”, las películas prácticamente no se publicitaron, y fueron muy pocas las zonas declaradas de interés turístico.

Y en el tercero (1958-67), se abocaron a estimular la construcción de hoteles; subsidiar a la hotelería; fiscalizar las tarifas de los servicios turísticos; declarar zonas de interés turístico; facilitar el ingreso de visitantes, especialmente de brasileños y europeos en general; realizar obras públicas (carteles indicadores en rutas nacionales); reglamentar servicio de guías - intérpretes; promover los atractivos turísticos (oficinas de información, folletos, anuncios de radio, películas); habilitar y controlar casinos; y facilitar el ingreso de automóviles de turistas. El estímulo hotelero se debe a que la hotelería había decaído en el período de crisis de los primeros años de la década del cincuenta. Pero, siguió sin haber preparación del personal turístico y de la población en general para abordar el fenómeno del turismo, y a pesar de que las películas fueron publicitadas, se gastó mucho en ellas, pudiéndose haber utilizado mejor los recursos.

En conclusión en los tres subperíodos hubo aciertos y errores, pero las fallas fundamentales en todo el período estuvieron en la poca difusión de la publicidad realizada para dar a conocer al país, y en la nula inversión en educación, fundamentales para atraer turistas y para que una vez que han conocido el país quieran regresar.

#### 1.6.3. Algunas reflexiones sobre el cumplimiento de los objetivos que se propuso la C.N.Tur.

Siguiendo los objetivos planteados en el capítulo correspondiente se puede señalar que cumplió relativamente bien con :

- mejorar e intensificar el turismo en el país.
- fomentar el desarrollo de las empresas de hospedaje y de transporte.

Que cumplió con ciertas deficiencias el:

- acordar con las empresas de transportes, de hospedaje, etc. la fijación de las tarifas.
- controlar la aplicación de dichas tarifas.
- organizar anualmente el programa de fiestas y atracciones con la colaboración de los municipios, de entidades culturales, deportivas, etc.
- realizar una estadística de los visitantes en cada punto de interés turístico.
- realizar propaganda dentro y fuera del país.

Y que no cumplió con:

- fomentar la instrucción profesional, turística y hotelera.
- unificar los precios de los servicios de la misma categoría en cada localidad.

## **2. Actuación de la Dirección Nacional de Turismo (1967 – 1986)**

### 2.1. Creación y organización de la Dirección Nacional de Turismo

A partir de mediados de la década del 1950 el Uruguay comenzó a transitar por un período crítico de su historia, con crisis económicas que afectaron la sociedad y la política del país. Esta decadencia económica fue efecto del deterioro del sector externo, debido a la baja de precios de las materias primas en el mercado internacional y a la suba o mantenimiento de los precios de la tecnología que el país compraba en el exterior; y a la detención casi completa del crecimiento industrial a partir de 1957. Ella se debió a las nuevas relaciones de intercambio internacional: el comercio intraindustrial fue sustituyendo al comercio interindustrial, es decir, el intercambio de bienes provenientes del mismo sector productivo (los países industrializados tendieron a comerciar entre ellos) predominó en relación al intercambio de bienes primarios por secundarios.

Esta crisis económico – social así como las dificultades de los gobiernos para enfrentarla, indujeron a los partidos tradicionales a pensar en una nueva reforma constitucional. El Poder Ejecutivo Colegiado aparecía como el gran culpable, lento, inoperante. Así, se elaboraron cuatro proyectos de reforma constitucional para ser sometidos a plebiscito conjuntamente con las elecciones nacionales del 27 de noviembre de 1966. La reforma “naranja” (por el color de su papeleta) fue la triunfante. Fruto de un acuerdo interpartidario entre los dos partidos tradicionales, incrementaba fuertemente las atribuciones y competencias del Poder Ejecutivo unipersonal: iniciativa exclusiva en creación de empleos o gastos presupuestales; proyectos de ley de “urgente consideración” que quedaban aprobados si el Poder Legislativo no los rechazaba en plazos cortos; posibilidad de vetar o introducir modificaciones en proyectos aprobados por el Legislativo; dirección del sector económico – financiero del país a través de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, del Banco Central y de un mayor control de los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados.

El 1 de marzo de 1967 asumió la presidencia Oscar D. Gestido hasta el 6 de diciembre de ese año, en que murió y es sustituido por el vicepresidente Jorge Pacheco Areco, quien gobernó hasta el 1 de marzo de 1972. En este gobierno se produjo una conflictividad muy profunda: se incrementaron las acciones de la guerrilla urbana (Movimiento de Liberación Nacional Tupamaros); se desplegaron las organizaciones de ultraderecha y grupos paramilitares; las movilizaciones sindicales y estudiantiles se vieron envueltas en tiempos de violencia que ocasionaron asesinatos, atropellos, secuestros y clausuras de diarios, locales sindicales y estudiantiles. El Uruguay liberal agonizaba.

En materia económica el gobierno de Pacheco desarrolló una política netamente fondomonetarista para dirigir la economía. Formaron parte de los ministerios figuras relevantes del agro y la banca (Carlos Frick Davie, Jorge Peirano Facio, Alejandro Végh Villegas).

En materia de turismo el diagnóstico realizado por la CIDE<sup>66</sup> planteaba los problemas y las posibles soluciones

---

<sup>66</sup> La C.I.D.E. (Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico) fue creada en octubre de 1959 para realizar planes nacionales y coordinar los proyectos de inversión de los organismos del Estado. Con ella también se respondía a la

(ver Informe N° 3). En relación al aspecto institucional no se tomaron en cuenta dichas sugerencias, pues la CIDE proponía la creación de la Dirección General de Turismo, dependiente del Ministerio de Industria y Comercio, y en cambio se creó un nuevo ministerio del que dependería la Dirección Nacional de Turismo. Unos años después, la OPP<sup>67</sup> hizo un diagnóstico de la situación, donde coincidió con el planteo de la CIDE, que fue recogido por M. Martínez Carril para analizar y plantear posibles soluciones a la problemática del turismo (ver Informe N° 4). El autor no desarrolló una propuesta de cambio institucional y su obra fue posterior a la creación del nuevo ministerio, por lo que tampoco influyó en dichas decisiones.

Se creó el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo por la disposición transitoria y especial, letra E, de la Constitución de la República de 1967. Por ella, *“La Comisión Nacional de Turismo, la Dirección Gral. de Correos, la Dirección Gral. de Telecomunicaciones, la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay y la Dirección General de Meteorología del Uruguay, pasarán a depender, en calidad de servicios centralizados, del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo. No obstante, el Poder Ejecutivo podrá delegarles, bajo su responsabilidad y por decreto fundado, las competencias que estime necesarias para asegurar la eficacia y continuidad del cumplimiento de los servicios.”*<sup>68</sup> Se estableció que AFE, PLUNA y ANP se relacionarían con el Poder Ejecutivo a través del M.T.C.T. Y que sería competencia del Poder Legislativo declarar a las zonas turísticas de interés nacional.

Por el decreto N.160/967 del 1 de marzo de 1967 dicho Ministerio asumió algunas funciones en relación al turismo:

- 1) *La política nacional de transporte, de las comunicaciones y del turismo;*
- 2) *Las cuestiones atinentes al transporte, a las comunicaciones y al turismo y lo que se relacione con ello en materias atribuidas a otros Ministerios; (...)*
- 12) *Régimen, coordinación y contralor del turismo;*
- 13) *Fomento del turismo hacia el Uruguay y dentro de él;*
- 14) *Agencias de viajes y organizaciones promotoras del turismo;*
- 15) *Alojamiento y atención del turista;*
- 16) *Desarrollo de la industria hotelera y afines;*
- 17) *Zonas turísticas;*
- 18) *Régimen y administración de casinos;*
- 19) *Congresos, conferencias, exposiciones y museos referentes a su especialidad;*
- 20) *Relaciones con los organismos internacionales de su especialidad.”*<sup>69</sup>

Por el decreto 532/967 del 17 de agosto de 1967 se establecieron las competencias exclusivas de la Comisión Nacional de Turismo, que en resumen eran:

- a) asesorar al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo sobre proyectos para el mejoramiento e intensificación del turismo en el país, sobre fomento de las industrias hoteleras y de transporte, y sobre planes y programas de política turística.
- b) organizar conferencias, congresos, concursos, ferias, etc. que promuevan el turismo, y representar al ministerio en dichos actos.
- c) pronunciarse sobre los medios de publicidad, información y propaganda que considere aptos para el desarrollo del turismo, y promover la educación de la sociedad para el mejor tratamiento de los turistas.<sup>70</sup>

Estas disposiciones fueron complementadas o modificadas por sucesivos decretos y leyes que especificaban las atribuciones del M.T.C.T., hasta el 11 de julio de 1974 en que por la Ley N° 14.218 se suprimió dicho Ministerio (ver Cuadro N° 2).

La aguda fragmentación de los partidos tradicionales y la ausencia de proyectos alternativos (la creación del Frente Amplio recién se da en febrero de 1971) para superar la crisis económico – social que afectaba al país, inhabilitaron a los partidos políticos como opciones de cambio en un contexto social fuertemente tensionado

---

necesidad de planificar la ayuda externa de la Alianza para el Progreso de 1961. En 1964 fue reestructurada con la denominación de Consejo Interministerial de Desarrollo Económico. Su plan fue publicado en mayo de 1965.

<sup>67</sup> La OPP (Oficina de Planeamiento y Presupuesto) fue creada por la Constitución de 1967 con el cometido de formular planes y programas de desarrollo, asesorar en materia de presupuesto nacional y llevar el control financiero de los presupuestos de los servicios.

<sup>68</sup> Constitución de la R.O.U. de 1967, Montevideo, Impresora Record, 1970, p.108.

<sup>69</sup> Registro Nacional de Leyes ..., Ob. cit., Año 1967, pp.632-633.

<sup>70</sup> Registro Nacional de Leyes ..., Ob. cit., Año 1967, p.1463.



(movilizaciones estudiantiles y obreras, guerrilla urbana, etc.). En las elecciones de 1971 triunfó el Partido Colorado (fórmula Bordaberry – Sapelli). Bordaberry gobernó de acuerdo a la constitución del 1 de marzo de 1972 al 27 de junio de 1973, en que se produjo el golpe de Estado, y se mantuvo en el poder hasta 12 de junio de 1976. El presidente consiguió el apoyo de la Lista 15 y del ala conservadora del nacionalismo (Echegoyen), pues necesitaba mayoría en el Parlamento, dada su insuficiente representación. Durante su gobierno se incrementó la violencia tanto de izquierda como de derecha, y el Parlamento fue inoperante para detener los avances del autoritarismo.

El 13 de febrero de 1973 se firmó el “Acuerdo de Boisso Lanza” en la base aérea del mismo nombre, conviniéndose la creación del Consejo de Seguridad Nacional (COSENA), que nació por decreto del 23 de febrero del mismo año. El órgano sería asesor del Poder Ejecutivo y estaría integrado por el Presidente de la República, los Comandantes de las tres armas y los Ministros de Interior, Defensa, Economía y Relaciones Exteriores. Es así, que las Fuerzas Armadas fueron asumiendo un creciente protagonismo político que desbordaba sus clásicas funciones, y comenzaron a delinear su propia estrategia, que derivó en el golpe de Estado del 27 de junio de 1973; con la disolución de ambas Cámaras y la creación en su lugar de un Consejo de Estado (el 9 de diciembre), que desempeñaría las funciones de la Asamblea General, controlaría la gestión del Poder Ejecutivo, y elaboraría un anteproyecto de reforma constitucional.

Jorge Pacheco Areco que estaba en España como Embajador, apoyó el golpe. También lo hizo el herrero Martín Echegoyen. La Lista 15 del Partido Colorado, los Movimientos Por la Patria y de Rocha del Partido Nacional y todo el Frente Amplio se opusieron. A partir de ese momento, las características de la represión desatada (prohibiciones y censuras de prensa, disolución de la central de trabajadores, ilegalización y disolución de diversos partidos y movimientos políticos, detenciones masivas, restricciones al derecho de reunión, etc.) confirmaron la imposición como base programática de la “Doctrina de la Seguridad Nacional”.

En materia económica se consolidó un discurso liberal, antiestatista, estabilizador y aperturista al exterior. Adhirieron a él los sectores agro – exportadores tradicionales y el sector bancario más estrechamente ligado al capital internacional. Este modelo neoliberal se comenzó a implementar con el advenimiento al Ministerio de Economía y Finanzas del Ing. Vagh Villegas en junio de 1974, al poner en marcha el Plan Nacional de Desarrollo 1973-77 (formulado en 1972 por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, en cuya elaboración participaron los contadores R. Zerbino y A. Bensión).

En los cónclaves gubernamentales celebrados en San Miguel (Depto. de Rocha) del 26 al 30 de agosto de 1973, en Colonia Suiza (Depto. de Colonia) del 6 al 11 de octubre de 1973, en el Parque Hotel (Montevideo) en el mes de diciembre de 1976, y en el Balneario Solís (Depto. de Maldonado) del 29 de noviembre al 7 de diciembre de 1977 se aprobaron los lineamientos generales de la política económica del período 1973 – 1978. Ellos modificaban en algunos aspectos y complementaban en otros al Plan Nacional de Desarrollo para el período 1973 – 1977. Luego se hizo un II Plan Nacional de Desarrollo para 1978-82 que siguió la misma línea.

En el Plan se consideraba que el estancamiento de la economía uruguaya se debía al estatismo y proteccionismo, y por tanto, se debía detener la intervención del Estado en la economía y estimular la participación de los particulares, abriéndose a las corrientes comerciales y financieras sin trabas fiscales ni legales. Sin embargo, al Estado le correspondió un papel protagónico, pues se apreció un cambio en la modalidad de intervención pero no una reducción de la misma. Se buscó modificar la actividad productiva del país a través de la reestructura del comercio exterior (importancia relativa de las exportaciones no tradicionales), de la distribución del ingreso (concentración para aumentar la rentabilidad y la capacidad de acumulación), de la demanda (mayor peso de la demanda externa y de la interna por la expansión de la demanda pública), y de los precios relativos (mediante una combinación de administración/liberalización, con el tipo de cambio, los salarios, los precios al consumo y la relación de precios agro/industria).<sup>71</sup>

En una primera etapa (1974-1978) se estableció la libertad cambiaria y de circulación de capitales, buscando establecer una plaza financiera internacional, donde arribaran masivamente capitales extranjeros, especialmente regionales. En una segunda etapa (1978-1982) la política cambiaria fue utilizada en un régimen de preanuncio del tipo de cambio (la “tablita”) con notorio retraso respecto al ritmo de crecimiento de los precios internos. Ello encareció las exportaciones y abarató las importaciones que inundaron el mercado local, reforzando la tendencia al alza de las tasas de interés, lo que atrajo capitales extranjeros especulativos y préstamos externos. También se

---

<sup>71</sup> NOTARO, Jorge. “La política económica en el Uruguay (1968-1984).”, Montevideo, E.B.O., 1984, p.41.

liberó de controles a los bancos, buscándose privilegiar la actividad financiera sobre la productiva. Esto le quitó incentivos al agro y a la industria, lo que acentuó el déficit comercial por lo cual el país continuó endeudándose. Y en 1982 dejó de afluir el capital del exterior y el desequilibrio financiero se sumó al productivo. La caótica situación culminó con el abandono de la tablita el 25 de noviembre de 1982, provocando la quiebra de cientos de empresas endeudadas en dólares, pues este se disparó de \$13 a \$39 tan solo en dos días. En una tercera etapa (1982-1984) se negoció con el F.M.I. y los resultados continuaron siendo negativos para los sectores productivos, para asalariados y pasivos.

En cuanto al turismo, en el Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977, al igual que en los cónclaves nombrados y en el II Plan Nacional de Desarrollo 1978-82, se realizó un diagnóstico de la situación del mismo en Uruguay y se estableció un paquete de medidas a tomar para desarrollar la actividad (ver Informe N° 7).

Por la Ley N° 14.218 del 11 de julio de 1974 <sup>72</sup> se suprimió el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo. Entonces la Dirección Nacional de Turismo se hizo cargo del control de la actividad turística con un Consejo Nacional de Turismo y pasó a depender del Ministerio de Industria y Energía.

Cuando el tema fue tratado en el Consejo de Estado, se argumentó: *“La Reforma Constitucional de 1967 creó, en sus disposiciones transitorias, el M.T.C.T., el que, por la diversidad de las materias conferidas, no pudo adquirir una organización interna que posibilitara su funcionamiento unificado y eficaz. Es por ello que se procura, con este proyecto de ley (...) se cometería el Transporte al futuro Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las Comunicaciones al de Defensa Nacional y el Turismo al de Industria y Energía. (...)”*. <sup>73</sup>

Prevista en el Cónclave Gubernamental de San Miguel y proyectada en 1974, el 23 de diciembre del mismo año fue promulgada la Ley N° 14.335 <sup>74</sup>, estableciéndose las atribuciones y fines del Poder Ejecutivo y de la Dirección Nacional de Turismo, los recursos, las multas y otras disposiciones.

Según la ley el Poder Ejecutivo debía fijar y dirigir la política nacional de turismo, planificar y promover la infraestructura turística, aprobar los proyectos y programas de desarrollo turístico, celebrar los acuerdos y convenios nacionales e internacionales, declarar zonas de interés turístico, instalar centros de información turística en el exterior, otorgar concesiones en bienes de propiedad estatal para explotación turística, participar en congresos, crear registros de prestadores de servicios turísticos, otorgar prioridad a los egresados de cursos turísticos, adoptar medidas para facilitar ingreso de los turistas, sus pertenencias y sus medios de transporte, y declarar de interés nacional las actividades del sector turístico otorgando los beneficios previstos en la Ley de Promoción Industrial N° 14.178 del 28 de marzo de 1974.

Y la Dirección Nacional de Turismo se convertía en la Unidad Ejecutora del Ministerio de Industria y Energía, con los siguientes cometidos:

- a) realizar y ejecutar los programas de desarrollo turístico, luego de someterlos a consideración del Ministerio de Industria y Energía.
- b) investigar sobre demanda y oferta turística.
- c) asesorar al sector público y privado en materia turística.
- d) registrar y controlar a los prestadores de servicios turísticos.
- e) fijar y controlar los precios y tarifas de los servicios turísticos.
- f) realizar y proporcionar la publicidad e información oficiales en materia de turismo y coordinar las que realicen las organizaciones públicas o privadas.
- g) conservar la riqueza natural, artística, histórica y cultural del país.
- h) imponer las sanciones.

El Consejo Nacional de Turismo, órgano asesor en materia turística, estaría integrado por el Director de la D.N.T. (que lo presidiría), y cuatro miembros de carácter honorario designados por el Poder Ejecutivo (representantes de los sectores públicos, nacionales y departamentales, y privados).

La ley definió a los prestadores de servicios como las personas físicas o jurídicas que, con fines de lucro,

---

<sup>72</sup> Registro Nacional de Leyes ..., Ob. cit., Año 1974, pp.108-109.

<sup>73</sup> Diario de Sesiones del Consejo de Estado de la R.O.U. Tomo 5, Sesiones del 2 de julio al 30 de julio de 1974, 54ª. sesión ordinaria, Montevideo, 1974, p.38.

<sup>74</sup> Registro Nacional de Leyes ..., Ob. cit., Año 1974, pp.1734-1743.

desarrollaran las siguientes actividades: alojamientos turísticos, agencias de viajes, transporte turístico, arrendamiento de bienes muebles o inmuebles con fines turísticos, guías, guías – choferes, intérpretes, restaurantes, bares y centros de diversión y esparcimiento destinados al uso turístico. Y estableció sus obligaciones: proporcionar a los turistas los bienes y servicios convenidos, cumplir con las exigencias del Poder Ejecutivo, respetar los precios y tarifas vigentes, informar con veracidad sobre los servicios, inscribirse en los registros correspondientes y colaborar con la política turística nacional.

Se estableció un capítulo de seguro turístico para cubrir algunos riesgos como accidentes individuales o colectivos, enfermedades y asistencia sanitaria, extravío o sustracción de equipaje, accidentes automovilísticos, condiciones climáticas adversas, y repatriación de personas y vehículos.

Para el cumplimiento de los cometidos que la política turística requería se fijó un “Fondo de Fomento del Turismo”, que sería administrado por el Ministerio de Industria y Energía con cuenta corriente en el Banco de la República Oriental del Uruguay. El fondo se integraría con doscientos cincuenta millones de pesos que se entregarían en forma trimestral, con las sumas que le asignaran las leyes de presupuesto nacional y rendición de cuentas futuras, con el 20% de las utilidades de los casinos del Estado, con el 10% del producido de la venta de entradas de los casinos del Estado, con las contribuciones, donaciones y legados que se destinaran a ese fin, con los importes que el M.I.E obtuviera por venta, gravámenes, concesiones o arrendamientos de bienes muebles o inmuebles de propiedad del Estado, y con las multas aplicadas a los infractores de la ley.

Las sanciones previstas para los infractores de esta norma consistirían en amonestaciones u observaciones; multas de acuerdo al artículo 24 de la Ley N° 10.940 del 19 de setiembre de 1947 y leyes modificativas; clausura temporaria o definitiva del establecimiento o servicio turístico de que se trate; prohibición de desarrollar actividades similares o vinculadas al turismo por un lapso que no supere el máximo de tres años.

Se aprobaron, además, los Decretos 254/975, 451/76 y 577/77, que complementaban la reglamentación de las actividades turísticas. Además de algunas otras disposiciones (ver Cuadro N° 2).

Por el Decreto 254/975 del 3 de abril de 1975 se reglamentó la integración y los cometidos del Consejo Nacional de Turismo. Dicho Consejo se integraría por el Director Nacional de Turismo (que lo presidiría), dos miembros designados por el Poder Ejecutivo en representación del sector público, uno por el nacional y otro por el departamental, y dos miembros designados por el Poder Ejecutivo en representación del sector privado (estos cuatro últimos miembros durarían en funciones un año). El Subdirector Nacional de Turismo reemplazaría al Director Nacional de Turismo en caso de ausencia de éste. El Consejo sesionaría por convocatoria de su presidente o a solicitud de tres de sus miembros, podría sesionar con la mayoría absoluta de sus miembros, y las resoluciones se tomarían por mayoría de votos (en caso de empate el presidente tendría doble voto, y de no estar presente se elegiría un presidente entre los miembros presentes). Además se nombraría un secretario que llevaría un libro de actas. Las atribuciones de dicho Consejo quedaron establecidas de la siguiente manera:

- “ 1) *Anteproyectos de normas legales y reglamentarias referidas al sector turístico;*
- 2) *Proyecto de utilización del Fondo de Fomento del Turismo que anualmente formulará la Dirección Nacional de Turismo;*
- 3) *Medidas y providencias que se estimen convenientes para evitar o corregir abusos contra el turista;*
- 4) *Promoción de eventos o espectáculos que sean de interés turístico;*
- 5) *Coordinación de actividades para la mejor prestación de los servicios turísticos;*
- 6) *Convenios a celebrarse de conformidad con lo establecido por el artículo 17 de la ley 14.335 del 23 de diciembre de 1974;*
- 7) *Las facilidades al turista en materia de transporte y alojamiento;*
- 8) *Planes de promoción y publicidad turística;*
- 9) *Régimen a aplicarse en lo relacionado con la entrada y salida del país del turista y sus pertenencias;*
- 10) *Sobre cualquier asunto de carácter turístico que le sea sometido a su consideración.”*<sup>75</sup>

Por el Decreto 451/976 del 15 de julio de 1976 se reglamentó el funcionamiento de las agencias de viaje.<sup>76</sup> Y por el Decreto 577/977 del 19 de octubre de 1977 se reglamentó el funcionamiento de las empresas de arrendamientos

<sup>75</sup> Registro Nacional de Leyes ..., Ob. cit., Año 1975, p.599.

<sup>76</sup> Registro Nacional de Leyes ..., Ob. cit., Año 1976, pp.199-205.

turísticos.<sup>77</sup>

## 2.2. Obra de la Dirección Nacional de Turismo

La D.N.T. durante su período de actuación (1967-1986) logró concretar algunos de sus proyectos, que se plantean en el siguiente orden alfabético:

### *A) Alojamiento*

En cuanto a las disposiciones sobre hoteles, a partir de la Ley N° 13.659 del 26 de junio de 1968 el M.T.C.T. se encargó de llevar un registro y control de todos los hoteles y establecimientos afines. Disposiciones posteriores sobre registro y fiscalización, declaración de zonas de interés turístico, construcción y/o remodelación de locales, franquicias fiscales, explotación de hoteles, paradores, etc. completaron la reglamentación al respecto. Además se estimuló el desarrollo de zonas de camping a lo largo del país.

### *B) Ingreso de visitantes*

Se facilitó el ingreso de ciudadanos de países americanos y extranjeros en calidad de turistas, a través de la simplificación de los trámites aduaneros, de la exoneración de algunos impuestos, de cupones de nafta, etc.

### *C) Obras Públicas*

La D.N.T. en acuerdo con las Intendencias municipales realizó obras de remodelación y conservación de plazas, de casinos, centros de información, salas de espectáculos, etc.

También se facilitó el transporte terrestre a través de la construcción de los puentes sobre el Río Cuareim que comunican con Brasil y sobre el Río Uruguay que comunican con Argentina.

- el puente Artigas – Quaraí, “Puente de la Concordia”, inaugurado en 1968.
- el puente Bella Unión - Barra do Quaraí, “Puente de la Amistad”, inaugurado en 1970.
- el puente internacional Paysandú – Colón, “General J. Artigas”, inaugurado el 10 de diciembre de 1975.
- el puente internacional Fray Bentos – Puerto Unzué, “Libertador General San Martín”, inaugurado el 18 de setiembre de 1976.
- la Represa Salto Grande inaugurada en 1980. El complejo incluyó un puente internacional vial y ferroviario, ubicado en el lugar denominado Ayuí, a 18 km. al norte de las ciudades uruguaya de Salto y argentina de Concordia.

### *D) Patrimonio natural, histórico, artístico y cultural*

La restauración y conservación de los monumentos históricos, que dependía de la C.N.T., pasó, por el decreto 474/966 del 27 de setiembre de 1966, a la órbita del Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social (luego Ministerio de Educación y Cultura). Por la Ley N° 14.040 del 20 de octubre de 1971 se creó la Comisión de Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación dependiente del Ministerio de Educación y Cultura.

Mediante la denominación de “monumento histórico” se buscó conformar una colección de objetos evocativos de las zonas y valores del pasado que representaran oficialmente la identidad nacional. Durante 1975 (“Año de la Orientalidad”<sup>78</sup>) varios sitios y edificios entraron en esa categoría, denotando el interés gubernamental por definir los límites del patrimonio histórico. La incorporación al muestrario histórico significaba únicamente la imposibilidad de vender o modificar el monumento. Pero no se tomaron medidas para la restauración y conservación de los mismos.

---

<sup>77</sup> Registro Nacional de Leyes ..., Ob. cit., Año 1977, pp.832-840.

<sup>78</sup> La euforia historicista del régimen militar se observó en la celebración del Sesquicentenario de los hechos históricos de 1825, aniversario que buscó aprovechar y asociar con sus fines políticos. Esa ofensiva comenzó por designar a 1975 como “Año de la Orientalidad”. Todos los papeles oficiales, los carnés escolares y liceales, las adhesiones propagandísticas de distintas campañas de prensa, los avisos oficiales televisivos y radiales fueron acompañados con dicha etiqueta.

### *E) Personal turístico*

En este período poco se hizo en torno a la formación del personal turístico. Recién en la década de 1990 van a surgir cursos de nivel terciario en la esfera pública y privada.

### *F) Promoción turística*

Se realizaron campañas de publicidad turística en Argentina y Brasil para estimular el arribo de visitantes al país, y campañas internas para desarrollar una conciencia turística nacional.

### *G) Sector entretenimiento*

Las numerosas disposiciones en relación a los casinos consistieron en habilitar nuevas salas de juego, establecer sus normas de funcionamiento, y controlarlos por medio de la Dirección General de Casinos.

### *H) Transporte*

Para la realización de una acción coordinada y coherente de los organismos encargados de controlar el ingreso de turistas, en 1967 se elaboró una reglamentación general para la admisión temporaria de sus vehículos y sus efectos personales. Sin embargo, fue modificada por nuevas disposiciones a lo largo del período. Se establecieron normas sobre funcionamiento, tarifas, etc. de los servicios de transporte terrestre, fluvial y aéreo.

## 2.3. Conclusiones sobre la actuación de la Dirección Nacional de Turismo

### 2.3.1. Algunas reflexiones sobre las políticas de Estado en relación al turismo

Analizando la legislación respecto a los cambios institucionales del turismo en el período 1967 – 1986, se puede señalar que hay dos subperíodos: 1967-1974 y 1974-1983. Ambos corresponden a momentos de cambios políticos importantes en el país debidos a la crisis económico – social que se vive.

En ninguno de los dos casos los cambios en las instituciones formales del turismo son tomadas por consenso. En el primer caso éstos se promovieron a través de la reforma de la Constitución, pero dada la cantidad de proyectos presentados (cuatro) y que apenas la mitad de los habilitados para votar (47,51%) apoyaron la reforma que triunfó, es claro que la sociedad uruguaya estaba muy polarizada y era difícil lograr mayoría. La instrumentación posterior además se hizo por decreto. En el segundo caso las transformaciones se promovieron bajo un golpe militar, centralizando todas las decisiones en las Fuerzas Armadas, sin ningún tipo de consulta. Por tanto, tampoco aquí los cambios se logran por aceptación.

En el primer subperíodo parecería que faltan normas que establezcan con claridad las reglas de juego, y en el segundo estas se instrumentan a través de una ley de turismo y otras disposiciones que parecen apuntar a una verdadera política turística. Pero, la falta de consenso en ambos casos le quita apoyo.

En conclusión, parecería que en ninguno de los subperíodos se desarrolló una verdadera política de Estado, no sirviendo la D.N.T. de verdadero órgano coordinador de toda la actividad turística.

### 2.3.2. Algunas reflexiones sobre la obra de la D.N.T.

Analizando la legislación respecto a las obras en materia de turismo en el período 1967 – 1986, se puede señalar que las temáticas que más ocuparon a los hombres del gobierno fueron las relacionadas con la diversión (casinos), con la declaración de monumentos históricos nacionales y con el transporte de visitantes al país. El interés del gobierno por controlar los casinos respondió fundamentalmente a necesidades fiscales, y no tanto a que se viera como un punto de atracción del turismo. El afán por declarar a lugares, construcciones y objetos como monumentos históricos nacionales correspondió más a un interés de perpetuar en la memoria de los uruguayos hechos patrióticos y así justificar su actuación, que a propender a su conservación y promoción. En lo que sí se observa un avance importante es en el transporte de visitantes sobre todo por la construcción de los puentes internacionales sobre el río Uruguay, que facilitaron y agilizaron el traslado de turistas argentinos.

No se puede establecer una subdivisión de períodos en cuanto a las medidas, porque prácticamente casi todos los años hay disposiciones sobre casi todos los temas. Ellas se centraron en registrar y controlar la actividad hotelera (fijación de tarifas, clasificación por grupos y categorías, etc.); dar franquicias fiscales a hoteles; estimular el uso del camping; declarar zonas de interés turístico; realizar obras públicas (puentes sobre el Río Uruguay); facilitar el ingreso de visitantes; declarar monumentos nacionales; habilitar y controlar casinos; y simplificar el trámite de ingreso de automóviles de turistas.

Al Estado le correspondió un papel protagónico, pues hubo un cambio de modalidad debido a que el Estado dirigió la actividad turística, pero la inversión fue privada, no estatal, excepto en la construcción de los puentes que tuvo otros fines además del turístico.

En conclusión, las fallas fundamentales en este período consistieron en que prácticamente no se promovió la formación del personal turístico, ni se preparó a la población para ser un país de turismo; fueron muy pocas las medidas en cuanto a fomentar la construcción de hoteles; no se construyeron más paradores, y en general los existentes pasaron a manos de las intendencias o quedaron para uso de las Fuerzas Armadas; no se tomaron medidas que favorecieran la conservación del patrimonio natural, histórico, artístico y cultural; y fue muy poca la promoción de los atractivos turísticos.

### 2.3.3. Algunas reflexiones sobre el cumplimiento de los objetivos que se propuso la D.N.T.

Con respecto a los objetivos se puede señalar que cumplió relativamente bien con :

- investigar sobre demanda y oferta turística (Plan Nacional de Desarrollo 1973-77)
- registrar y controlar a los prestadores de servicios turísticos (se aprueba una legislación clara al respecto)

Que cumplió con ciertas deficiencias con:

- fijar y controlar los precios y tarifas de los servicios turísticos.
- realizar y ejecutar los programas de desarrollo turístico, luego de someterlos a consideración del M.I.E.
- asesorar al sector público y privado en materia turística.
- imponer las sanciones.

Y que no cumplió con:

- realizar y proporcionar la publicidad e información oficiales en materia de turismo y coordinar las que realicen las organizaciones públicas o privadas.
- conservar la riqueza natural, artística, histórica y cultural del país.

## CONCLUSIONES GENERALES

---

A lo largo del período en estudio se fue consolidando el turismo receptivo como una actividad económica importante en la economía uruguaya. Se observa en el aumento del número de visitantes y de divisas por concepto de turismo.

Los gobiernos uruguayos estimularon el turismo en momentos de crisis para aliviar la balanza de pagos. Dichas situaciones críticas fueron: la crisis del 29, generando la creación de la C.N.Tur.; la crisis de fines de los 50 e inicios de los 60, estimulando el surgimiento de la D.N.T.; y la salida de la dictadura militar a mediados de los 80, determinando el nacimiento del M.T.

En la época de actuación de la C.N.Tur. podemos distinguir una primera etapa formativa de 1930 a 1942, que a su vez la dividimos en un subperíodo de 1930 a 1935, en que las medidas se tomaron por consenso triunfando la posición regulacionista. Otra de 1936 a 1942 en el que el consenso se diluyó, pues la Comisión en varias oportunidades no tuvo quórum para sesionar, o no fue convocada por la autoridad correspondiente, o ésta no tomó en cuenta sus sugerencias. Ello generó problemas que finalmente culminaron con el triunfo de la posición estatista, al establecerse una C.N.Tur. integrada por cinco miembros nombrados por el Poder Ejecutivo. Se inició así una segunda etapa de 1942 a 1967 en la que se mantuvieron las mismas reglas de juego (por 25 años). La relación entre política y economía fue muy estrecha pues el organismo de turismo dependía directamente del Poder Ejecutivo a través del M.RR.EE., y ello acostumbró al empresariado uruguayo a reclamar todo del Estado.

Esta institución fue cambiando de modo incremental, no discontinuo, pues a medida que se observó la inoperancia de algunas reglas, ellas se fueron transformando con la meta de incentivar e incrementar el turismo receptivo uruguayo. De hecho se supera al final de ese período el medio millón de visitantes. Es así, que en el primer período (1930-42) la medidas se centraron en fomentar la construcción de hoteles, de paradores y de obras de infraestructura. En el segundo (1942-67) se pueden distinguir dos subperíodos: entre 1942-58 se estimuló el arribo de visitantes dado que ya había hoteles y obras de infraestructura, a través de facilidades de ingreso, transporte y subsidio hotelero; y entre 1958-67 volvieron a estimular la construcción de hoteles y continuaron subsidiándolos, dado que la hotelería había decaído en el período de crisis de los primeros años de la década del cincuenta y era necesario recuperarla. Sin embargo, en ambas etapas se falló en algo fundamental como es la formación del personal dedicado al turismo y el desarrollo de una conciencia turística en la población en general. Por tanto, si bien hablamos de un proceso incremental faltó mucho para que lo fuera en todo lo que atañe al turismo.

En la época de actuación de la D.N.T. (1967-1986) se pueden distinguir dos etapas: la de 1968-74 donde la Dirección dependió del M.T.C.T. y la de 1974-86 en que dependió del M.I.E. En el período se produjeron cambios institucionales en tres oportunidades: 1967, 1974 y 1986, lo que implicó modificaciones permanentes que no permitían consolidar la institución creada, pues no se desarrollaron políticas de largo plazo (en 20 años tres transformaciones). Lo que sí parece constante es que se fue desmantelando la posición estatista, y triunfó la posición regulacionista. La liberalización de la economía también se aplicó en esta área estimulando el desarrollo de actividades turísticas privadas, bajo reglas cambiantes. Al Estado le correspondió un papel protagónico, pero hubo un cambio de modalidad, pues el Estado dirigió la actividad turística, pero la inversión fue privada, no estatal, excepto en la construcción de los puentes que tuvo otros fines además del turístico. En este período la relación entre política y economía también fue estrecha, pero al haber tantos cambios a nivel político (constantemente se transformaba el organismo de turismo) se generó incertidumbre en el empresariado uruguayo.

A lo largo del período hay disposiciones sobre casi todos los temas, no pudiendo establecerse subperíodos en cuanto a las medidas. Lo que es claro es que mayormente se dedicaron a registrar y controlar la actividad hotelera (fijación de tarifas, clasificación por grupos y categorías, etc.), a realizar obras públicas de estímulo al ingreso de turistas (puentes sobre el Río Uruguay), y a declarar monumentos históricos. Los puentes sobre el Río Uruguay estimularon el ingreso de visitantes alcanzándose el millón a fines de la década de 1970. Pero no se hizo mucho por conservar los monumentos históricos, e incluso el tema dejó de estar en la órbita de la D.N.T., por tanto, se desmanteló una de las orientaciones que en turismo ya eran tradicionales en el Uruguay: rescate del patrimonio histórico, cultural, artístico y natural. De ahí que el turismo histórico no se haya desarrollado suficiente y eficientemente. Además, no hubo una continuidad en las obras del Estado (ejemplo: paradores, etc.). Lo que implica que no se puede hablar de un proceso incremental, sino discontinuo. La otra falla fundamental, al igual que en los otros períodos, consistió en que prácticamente no se promovió la formación del personal turístico, ni se preparó a la población para ser un país de turismo.



Estas transformaciones en el organismo nacional de turismo se produjeron por decisiones políticas en corto plazo. Como las instituciones informales (usos, costumbres, tradiciones y códigos de conducta de las organizaciones y de los individuos dedicados al turismo, y de los visitantes ingresados al país) son muy resistentes a lo nuevo, las modificaciones en el organismo nacional deberían ser tomadas por consenso para que fueran más eficientes. Pero, como hemos visto, éstas no se produjeron por consenso. Se podría decir que sí sucedió en el subperíodo de 1930 a 1942, quizás porque recién se iniciaba la intervención del Estado en el tema y los particulares necesitaban un respaldo del mismo. Luego no fue así, pues hasta el fin de la etapa que va hasta 1967 ese consenso fue desapareciendo. Y en la etapa de 1967-1986, especialmente en el subperíodo de los gobiernos militares (1973-85), las medidas se impusieron.

No se logró que el organismo nacional de turismo cumpliera realmente con su función de promotor y regulador de la actividad turística. Si bien algunos individuos han tomado conciencia de la importancia del turismo como actividad generadora de divisas y promotora de otras actividades, la mayor parte de la sociedad uruguaya no lo siente así. La peor falla de los organismos nacionales de turismo es no haber generado a través de la educación esa conciencia. Además, no lograron aliviar la dependencia del mercado argentino y de un turismo de verano, lo que provoca inseguridad. Todos los años se está a la espera de qué va a pasar en Argentina para que nuestra temporada veraniega sea provechosa o un fracaso.

Sin embargo, la existencia durante más de treinta años de la C.N.Tur. y especialmente de la O.N.T., que mantenía a su Administrador General por períodos relativamente largos, permitió cierta continuidad en la labor de coordinar y estimular el turismo. Por el contrario, a partir de 1967 el organismo nacional de turismo cambió tres veces en veinte años, impidiendo la realización de políticas turísticas de largo plazo.

Comparando las periodizaciones resultantes del análisis de la demanda y la oferta turística podemos observar que mayormente los argentinos vienen a veranear a nuestro país cuando el cambio les es favorable, excepto en dos momentos en que siendo desfavorable igualmente vinieron, lo que se explicaría por los aportes de la política turística aplicada:

- el período 1942-54, cuando Horacio Arredondo estuvo al frente de la O.N.T. Los objetivos turísticos se lograron con la construcción de hoteles, subsidios a los mismos, facilidades de ingreso de argentinos y estadounidenses, la publicación de la Revista, películas y festival de cine en Punta del Este.
- el período 1977-81, durante la dictadura militar. La aplicación de medidas no estrictamente turísticas (plaza financiera, boom inmobiliario de Punta del Este, puentes sobre el Río Uruguay) igualmente promovieron el arribo de visitantes argentinos.

El primer ejemplo nos permite concluir que con políticas turísticas el Uruguay podría aprovechar el ingreso casi natural de visitantes argentinos (siempre hay argentinos que quieren venir por razones de cercanía, amistad, etc.) y estimularlos en coyunturas desfavorables con beneficios en nuestro país. Paralelamente, para aliviar la posible caída de visitantes argentinos por motivos coyunturales, captar nuevos mercados y ofrecer nuevos productos.

El segundo ejemplo nos muestra como otras medidas económicas que no tienen que ver directamente con el turismo también influyen a la hora del arribo de visitantes. Sin embargo, al no estar acompañadas de una política turística de largo plazo, el país sufre más fuertemente los avatares de las distintas coyunturas, sin tener respuestas claras.

Concluyendo, con verdaderas políticas turísticas no se va a evitar que las crisis argentinas influyan en el arribo de visitantes de ese país al nuestro, pero sí se podría aliviar esa dependencia.

**GRÁFICO Nº 1**

AÑOS	VISITANTES	VARIACIÓN	VISITANTES (M.T.)	VARIACIÓN
1936	139.532			
1937	138.769	-0,5%		
1938	149.365	7,6%		
1939	159.288	6,6%		
1940	155.586	-2,3%		
1941	188.503	21,2%		
1942	169.110	-10,3%		
1943	163.741	-3,2%		
1944	164.632	0,5%		
1945	183.241	11,3%		
1946	226.423	23,6%		
1947	169.363	-25,2%		
1948	204.314	20,6%		
1949	184.858	-9,5%		
1950	210.013	13,6%		
1951	174.415	-17,0%		
1952	102.949	-41,0%		
1953	31.763	-69,1%		
1954	37.405	17,8%		
1955	90.952	143,2%		
1956	210.217	131,1%		
1957	266.583	26,8%		
1958	355.918	33,5%		
1959	516.245	45,0%		
1960	518.963	0,5%		
1961	469.043	-9,6%		
1962	403.102	-14,1%		
1963	362.318	-10,1%		
1964	526.961	45,4%		
1965	599.950	13,9%		
1966	604.867	0,8%		
1967	591.015	-2,3%		
1968	604.189	2,2%		
1969	619.953	2,6%		
1970	567.261	-8,5%		
1971	614.504	8,3%		
1972	601.660	-2,1%		
1973	551.962	-8,3%		
1974	582.476	5,5%		
1975	593.515	1,9%		
1976	491.707	-17,2%		
1977	690.143	40,4%		
1978	713.653	3,4%		
1979	1.103.857	54,7%		
1980	1.066.694	-3,4%	1.227.086	
1981	927.668	-13,0%	1.074.707	-12,4%
1982	621.732	-33,0%	786.170	-26,8%
1983	614.332	-1,2%	797.082	1,4%
1984	855.407	39,2%	1.014.517	27,3%
1985	902.100	5,5%	1.031.373	1,7%
1986	994.739	10,3%	1.147.881	11,3%

**FUENTE:**

Elaborado en base a:

- . Datos de 1936 - 1946, no se establece la fuente. En Ministerio de Turismo, Anuario 1996, Montevideo, Ministerio de Turismo, s/f, p.4.
- . Datos de 1947 - 1964 de la C.N.Tur. En CIDE Plan Nacional de desarrollo económico y social 1965 - 1974, T.II, Cuadro N.6, Montevideo, 1965, p.6.
- . Datos de ingreso de argentinos y brasileños de 1965 - 1966 de la C.N.T. En MARTÍNEZ CARRIL, M. "Turismo en Uruguay.", Montevideo, Ed. Nuestra Tierra, Vol. Extra, 1969, p.4.
- . Datos totales de 1965-1966 de la C.N.Tur. En Ministerio de Turismo, Anuario 1996, Ob. cit., p.4.
- . Datos de 1967 - 1969 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico 1967-69, Fascículo M54 Cuadro N.50-52, Montevideo, D.G.E.y C., 1971, p.44-46.
- . Datos de 1970 - 1978 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico 1970-73, Fascículo V, Cuadro N.20, Montevideo, D.G.E.y C., 1981, p.37-38.
- . Datos de 1979-1982 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico, Uruguay 1998, 18 Sector Turismo, Cuadro 18.07, Montevideo, D.G.E.y C., 1983, P.10-11.
- . Datos de 1983 - 1984 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico, Uruguay 1984, 18 Sector Turismo Cuadro 18.07, Montevideo, D.G.E.y C., 1985, p.7.
- . Datos de 1985 - 1986 del M.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico, Uruguay 1987, Sector Turismo Cuadro 18.07, Montevideo, D.G.E.y C., 1988, p.9.
- . Datos de 1979 - 1986 de la columna (M.T.). En Ministerio de Turismo, Anuario 1996, Montevideo, Ministerio de Turismo, s/f, p.4.

**GRÁFICO Nº 2 (a)**  
**VISITANTES INGRESADOS AL URUGUAY SEGÚN NACIONALIDAD**

AÑOS	Argentinos	%	Brasileños	%	Chilenos	%	Paraguayos	%	Otros	%	Total Extranjeros	%	Uruguayos	%	TOTAL	Argentinos más uruguayos	%
1930	78.254	38,5	3.900	1,9					43.765	21,5	125.919	62,0	77.260	38,0	203.179	155.514	76,5
1931	47.428	33,2	3.174	2,2					33.182	23,2	83.784	58,7	59.010	41,3	142.794	106.438	74,5
1932	54.380	37,1	3.213	2,2					29.031	19,8	86.624	59,1	59.947	40,9	146.571	114.327	78,0
1933	55.391	40,4	3.416	2,5					25.002	18,3	83.809	61,2	53.143	38,8	136.952	108.534	79,2
1934	59.608	38,9	2.793	1,8	85	0,1	110	0,1	23.149	15,1	85.745	55,9	67.675	44,1	153.420	127.283	83,0
1935	76.947	43,8	2.414	1,4	68	0,0	102	0,1	18.640	10,6	98.171	55,8	77.689	44,2	175.860	154.636	87,9
1936	80.683	42,1	1.343	0,7	138	0,1	115	0,1	24.442	12,8	106.721	55,7	84.766	44,3	191.487	165.449	86,4
1937	92.385	47,1	1.491	0,8	135	0,1	108	0,1	29.539	15,1	123.658	63,1	72.315	36,9	195.973	164.700	84,0
1938	92.075	43,3	2.650	1,2	72	0,0	105	0,0	38.133	17,9	133.035	62,5	79.680	37,5	212.715	171.755	80,7
1939	103.727	33,4	1.559	0,5	84	0,0	227	0,1	121.544	39,2	227.141	73,2	83.179	26,8	310.320	186.906	60,2
1940	107.492	48,0	2.142	1,0	244	0,1	122	0,1	34.752	15,5	144.752	64,6	79.352	35,4	224.104	186.844	83,4
1941	120.322	47,7	2.544	1,0	12	0,0	26	0,0	41.597	16,5	164.501	65,2	87.695	34,8	252.196	208.017	82,5
1942	106.718	45,5	2.061	0,9	65	0,0	24	0,0	39.575	16,9	148.443	63,3	85.894	36,7	234.337	192.612	82,2
1943	104.338	46,5	1.693	0,8	8	0,0	21	0,0	35.644	15,9	141.704	63,1	82.732	36,9	224.436	187.070	83,4
1944	104.657	44,5	2.503	1,1	8	0,0	10	0,0	41.396	17,6	148.574	63,2	86.534	36,8	235.108	191.191	81,3
1945															254.380		
1946															289.523		

**FUENTE:**

Elaborado en base a:

- . Datos de 1930 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1930, Tomo XXXIX, parte 1º del anuario, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.40.
- . Datos de 1931 - 1933 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1931-1932-1933, Tomo XL, parte 1º del anuario, Montevideo, Imprenta Nacional, 1935, p.35.
- . Datos de 1934 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1934, Tomo XLI, parte 1º del anuario, Montevideo, Imprenta Nacional, 1936, p.34.
- . Datos de 1935 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1935, Tomo XLII, parte 1º del anuario, Montevideo, Imprenta Nacional, 1936, p.34.
- . Datos de 1936 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1936, Tomo XLIII, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, 1939, p.68-69.
- . Datos de 1937 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1937, Tomo XLIV, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.68-69.
- . Datos de 1938 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1938, Tomo XLV, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.68-69.
- . Datos de 1939 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1939, Tomo XLVI, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.68-69.
- . Datos de 1940 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1940, Tomo XLVII, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.66-67.

- . Datos de 1941 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1941, Tomo XLVIII, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.47-48.
- . Datos de 1942 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1942, Tomo XLIX, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.47-48.
- . Datos de 1943 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1943, Tomo L, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.47-48.
- . Datos de 1944 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1944, Tomo L, Volumen 1, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.35-36.
- . Datos de 1945 - 1946 de Migración. En D.G.E., Anuario Estadístico 1945-49, Tomo CLXXII, Volumen LII, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f, p.69.

**NOTAS:**

- (1) Todos los datos se toman del Total Emigración por nacionalidad y extranjeros, no se toman en cuenta los uruguayos que salen del país. Estos últimos se plantean en columna aparte.
- (2) Datos de 1930 - 1933: en la fuente correspondiente no aparece especificado el nº de chilenos y paraguayos, por tanto están incluidos en "otros".
- (3) Datos de 1945 - 1946: en la fuente correspondiente no aparece especificado por nacionalidad, por tanto solamente se plantea cifra total.

**GRÁFICO Nº 2 (b)**

**VISITANTES INGRESADOS AL URUGUAY SEGÚN NACIONALIDAD**

ANOS	Argentinos	%	Brasileños	%	Chilenos	%	Paraguayos	%	Otros	%	TOTAL
1947	156.512	92,4	4.836	2,7	841	0,5		0,0	7.174	4,1	169.363
1948	187.619	91,8	4.775	2,2	867	0,4		0,0	11.053	5,1	204.314
1949	158.364	85,7	5.845	2,8	1.195	0,6		0,0	19.454	9,5	184.858
1950	187.033	89,1	6.757	2,9	1.576	0,7		0,0	14.647	6,5	210.013
1951	148.836	85,3	7.383	3,7	1.630	0,8		0,0	16.566	8,7	174.415
1952	79.738	77,5	7.117	5,6	1.298	1,1		0,0	14.796	12,6	102.949
1953	9.006	28,4	4.492	8,2	1.319	2,6	1.344	2,8	15.602	32,9	31.763
1954	10.859	29,0	6.566	10,3	1.110	1,9		0,0	18.870	33,5	37.405
1955	62.573	68,8	6.247	5,2	1.593	1,4		0,0	20.512	18,4	90.925
1956	150.800	71,7	7.408	2,7	3.144	1,2	2.397	0,9	48.468	18,1	210.217
1957	193.840	72,7	14.594	4,3	3.814	1,2	3.504	1,1	50.831	16,0	266.583
1958	288.933	81,2	13.112	3,1	3.132	0,8	2.038	0,5	48.703	12,0	355.918
1959	475.275	92,1	12.818	2,3	7.726	1,4	2.790	0,5	17.636	3,3	516.245
1960	464.445	89,5	12.965	2,3	12.203	2,2	3.236	0,6	26.114	4,8	518.963
1961	412.408	87,9	15.410	2,9	10.455	2,0	2.795	0,6	27.975	5,6	469.043
1962	349.479	86,7	14.349	3,1	5.540	1,3	2.963	0,7	30.771	7,1	403.102
1963	308.970	85,3	14.773	3,6	4.914	1,2	2.825	0,7	30.836	7,8	362.318
1964	462.970	87,9	20.585	3,5	5.719	1,0	2.980	0,5	34.707	6,2	526.961
1965	491.039	81,8	48.267	6,8	7.567	1,1	3.228	0,5	49.849	7,7	599.950
1966	491.145	81,2	52.048	7,2	8.968	1,3	3.690	0,6	49.016	7,5	604.867
1967	456.547	77,2	63.332	8,7	11.845	1,8	3.705	0,6	55.586	8,6	591.015
1968	459.811	76,1	74.604	10,0	15.063	2,2	3.987	0,6	50.724	7,7	604.189
1969	450.107	72,6	87.469	11,1	20.518	2,9	4.144	0,6	57.715	8,5	619.953
1970	418.300	73,7	82.826	11,6	14.848	2,3	3.573	0,6	47.714	7,8	567.261
1971	477.343	77,7	80.376	10,7	10.538	1,6	5.052	0,8	41.195	6,3	614.504
1972 (2)	396.023	65,8	140.171	17,4		0,0		0,0	65.466	9,8	601.660
1973	360.177	65,3	124.475	16,7		0,0		0,0	67.274	10,9	551.926
1974	432.953	74,3	81.939	11,2		0,0		0,0	67.584	10,4	582.476
1975	391.247	65,9	122.811	15,4		0,0		0,0	79.457	11,8	593.515
1976	298.582	60,7	130.420	19,0		0,0		0,0	62.705	11,3	491.707
1977	462.690	67,0	144.890	15,8		0,0		0,0	82.563	10,7	690.143
1978	517.167	72,5	117.000	12,9		0,0		0,0	79.486	10,0	713.653
1979	915.230	82,9	104.078	8,1	13.058	1,1	7.300	0,6	64.191	5,5	1.103.857
1980	914.126	85,7	86.470	5,5	12.272	1,1	6.054	0,5	67.772	6,0	1.066.694
1981	784.802	84,6	68.428	6,4	10.742	1,1	6.056	0,6	57.638	5,8	927.666
1982	437.685	70,4	118.314	14,7	9.900	1,4	5.806	0,9	50.027	7,4	621.732
1983	465.058	75,7	83.329	10,9	8.568	1,3	6.367	0,9	51.010	7,7	614.332
1984	703.751	82,3	76.515	7,6	11.321	1,2	6.594	0,7	57.226	6,3	855.407
1985	741.344	82,2	80.661	7,6	12.809	1,3	6.616	0,7	60.670	6,3	902.100
1986	810.419	81,5	95.342	8,1	14.075	1,3	7.058	0,7	67.845	6,4	994.739

**FUENTE:**

Elaborado en base a:

- Datos de 1947 - 1964 de la C.N.Tur. En CIDE Plan Nacional de desarrollo económico y social 1965 - 1974, T.II, Cuadro N.6, Montevideo, 1965, p.6.
- Datos de ingreso de argentinos y brasileños de 1965 - 1966 de la C.N.Tur. En MARTÍNEZ CARRIL, M. "Turismo en Uruguay.", Montevideo, Ed. Nuestra Tierra, Volumen Extra, 1969, p.4.
- Datos totales de 1965 - 1966 de la C.N.Tur. En Ministerio de Turismo, Anuario 1966, Ob. cit., p.4.
- Datos de 1967 - 1969 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico 1967-69, Fascículo V, Cuadro N.50-52, Montevideo, D.G.E.y C., 1971, p.44-46.
- Datos de 1970 - 1978 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico 1970-78, Fascículo V, Cuadro N.20, Montevideo, D.G.E.y C., 1981, p.37-38. Presentando argentinos, brasileños, otros y totales.
- Datos de 1970 - 1971 de la D.N.T. En Presidencia de la República "Plan Nacional de Desarrollo 1973 - 1977", Volumen V, Capítulo VIII, Cuadro N.9, Montevideo, 1972. Presentando chilenos, paraguayos, otros.
- Datos de 1979 - 1982 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico, Uruguay 1983, 18 Sector Turismo, Cuadro 18.07, Montevideo, D.G.E.y C., 1983, p.10-11.
- Datos de 1983-1984 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico, Uruguay 1984, 18 Sector Turismo, Cuadro 18.07, Mont., D.G.E.y C., 1985, p.7.
- Datos de 1985-1986 del M.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico, Uruguay 1987, Sector Turismo, Cuadro 18.07, Mont., D.G.E.y C., 1989, p.9.

**NOTAS:**

- Datos de 1947 a 1955 inclusive: en la fuente correspondiente no aparece especificado el n° de paraguayos, por tanto se supone que están incluidos en "otros".
- Datos de 1972 a 1978 inclusive: en la fuente correspondiente se computan en "otros" todos los ingresos que no sean argentinos y brasileños.

**GRÁFICO Nº 3**

**VISITANTES INGRESADOS A URUGUAY POR MES**

AÑOS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1960	73.500	85.200	47.400	42.000	31.500	27.700	35.000	32.900	34.000	32.000	32.000	40.400	519.000
1961	67.100	80.100	50.000	36.000	29.900	23.400	30.400	28.600	26.300	29.200	26.800	41.600	469.400
1962	68.400	69.800	44.500	29.700	22.200	19.100	23.900	22.200	18.800	25.400	24.800	34.300	403.100
1963	48.600	57.800	29.200	24.500	21.900	19.700	26.000	20.600	24.200	24.500	26.800	38.600	362.400
1964	68.300	80.700	48.400	27.700	31.500	26.800	45.500	37.700	36.900	39.000	28.600	55.800	526.900
1965	78.700	81.500	43.900	42.000	31.400	28.600	50.300	40.500	38.800	55.800	43.300	65.100	599.900
1966	102.214	107.731	52.464	47.604	36.121	30.307	39.896	33.542	33.300	38.029	32.167	51.492	604.867
1967	106.037	96.580	53.859	31.926	26.082	23.604	41.234	32.581	31.616	32.940	47.955	66.601	591.015
1968	94.637	105.002	43.316	39.412	42.992	27.558	47.939	31.685	32.458	37.583	40.387	61.220	604.189
1969	107.498	109.084	45.665	42.135	34.041	27.580	39.954	32.394	34.651	33.405	42.501	71.045	619.953
1970	108.000	100.200	57.700	33.700	37.800	23.500	44.000	25.700	25.800	33.400	30.400	47.000	567.200
1979	177.206	178.636	75.992	80.530	57.067	43.087	104.934	70.654	58.847	60.754	69.313	126.837	1.103.857
1980	204.792	193.990	71.368	70.144	44.489	47.955	84.122	46.108	47.282	54.416	62.254	139.774	1.066.694
1981	231.518	202.899	74.392	71.597	50.476	29.300	51.830	36.895	30.860	35.223	35.152	77.524	927.666
1982	106.545	90.740	43.521	44.483	30.499	26.980	51.834	41.629	40.683	40.426	34.765	69.627	621.732
1983	111.456	90.787	49.012	30.381	24.961	24.244	53.096	31.920	30.333	31.610	38.159	98.371	614.332
1984	158.332	147.988	58.504	52.695	34.956	26.809	56.111	42.936	37.092	54.450	55.750	129.784	855.407
1985	187.709	177.475	64.010	56.320	32.062	30.665	57.108	36.632	38.987	44.195	48.611	128.426	902.200
1986	210.704	191.205	93.972	39.786	36.833	37.058	70.389	40.711	42.061	48.762	52.954	130.304	994.739

**FUENTE:**

Elaborado en base a:

- Datos de 1960 - 1965 y de 1970 del M.T.C.T. En Presidencia de la República, "Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977", Volumen V, Capítulo VIII, Cuadro N.5, Montevideo, 1972, p.7.
- Datos de 1966 - 1969 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico 1967-1969 Fascículo V, Cuadro N.49, Montevideo, D.G.E.y C., 1971, p.43.
- Datos de 1979 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico Uruguay 1983, 18 Sector Turismo, Cuadro N.18.01, Montevideo, D.G.E.y C., 1983, p.1.
- Datos de 1980 - 1983 de la D.N.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico Uruguay 1985, 18 Sector Turismo, Cuadro N.18.01, Montevideo, D.G.E.y C., 1986, p.1.
- Datos de 1984 - 1986 del M.T. En D.G.E.y C., Anuario Estadístico Uruguay 1987, Sector Turismo, Cuadro N.18.01, Montevideo, D.G.E.y C., 1988, p.3.

**GRÁFICO N° 4**

**BALANZA TURÍSTICA (en miles de dólares constantes) Base 1940 = 100**

Años	Índice de precios al consumo (USA) base 1938=100	Gastos de viajeros extranjeros en nuestro país (miles de dólares corrientes)	Gastos de viajeros extranjeros en nuestro país (miles de dólares constantes)	Gastos de viajeros nacionales en el exterior (miles de dólares corrientes)	Gastos de viajeros nacionales en el exterior (miles de dólares constantes)	Saldo de balanza turística (miles de dólares corrientes)	Saldo de balanza turística (miles de dólares constantes)	Saldo de la cuenta corriente menos ingresos y pagos turísticos (en miles de dólares constantes)	CONSECUENCIAS: el turismo contribuyó de la siguiente manera:
1940	100	3.583	3.583	2.768	2.768	815	815	15.922	Incrementa el superávit
1941	105	4.249	4.047	3.386	3.225	863	822	5.163	Incrementa el superávit
1942	116	4.620	3.983	4.389	3.784	231	199	-11.075	Disminuye el saldo negativo general
1943	123	5.391	4.383	3.823	3.108	1.568	1.275	26.411	Incrementa el superávit
1944	125	8.298	6.638	5.340	4.272	2.958	2.366	18.426	Incrementa el superávit
1945	128	13.963	10.909	5.157	4.029	8.806	6.880	17.362	Incrementa el superávit
1946	139	15.368	11.056	6.219	4.474	9.149	6.582	2.805	Incrementa el superávit
1947	159	21.524	13.537	6.740	4.239	14.784	9.298	-33.488	Disminuye el saldo negativo general
1948	171	22.109	12.929	7.582	4.434	14.527	8.495	-14.873	Disminuye el saldo negativo general
1949	169	15.248	9.022	7.171	4.243	8.077	4.779	1.062	Incrementa el superávit
1950	171	18.776	10.980	12.681	7.416	6.095	3.964	25.329	Incrementa el superávit
1951	184	13.565	7.372	8.861	4.816	4.704	2.557	-44.302	Disminuye el saldo negativo general
1952	188	9.900	5.266	5.900	3.138	4.000	2.128	-20.160	Disminuye el saldo negativo general
1953	190	6.200	3.263	3.900	2.053	2.300	1.211	35.947	Incrementa el superávit
1954	191	6.100	3.194	5.100	2.670	1.000	524	-17.958	Disminuye el saldo negativo general
1955	190	5.800	3.053	4.800	2.526	1.000	526	-26.947	Disminuye el saldo negativo general
1956	193	5.800	3.005	4.100	2.124	1.700	881	-259	Convierte el saldo negativo en superávit
1957	200	16.300	8.150	6.200	3.100	10.100	5.050	-51.900	Disminuye el saldo negativo general
1958	205	18.700	9.122	4.900	2.390	13.800	6.732	-390	Convierte el saldo negativo en superávit
1959	207	30.700	14.831	8.600	4.155	22.100	10.676	-36.667	Disminuye el saldo negativo general
1960	210	35.700	17.000	9.700	4.619	26.000	12.381	-50.000	Disminuye el saldo negativo general
1961	212	38.000	17.925	17.600	8.302	20.400	9.623	-17.925	Disminuye el saldo negativo general
1962	215	33.800	15.721	17.200	8.000	16.600	7.721	-36.465	Disminuye el saldo negativo general
1963	217	29.300	13.502	19.400	8.940	9.900	4.562	-6.912	Disminuye el saldo negativo general
1964	220	35.000	15.909	20.000	9.091	15.000	6.818	-7.182	Disminuye el saldo negativo general
1965	224	45.000	20.089	19.000	8.482	26.000	11.607	20.536	Incrementa el superávit
1966	230	45.000	19.565	18.000	7.826	27.000	11.739	14.087	Incrementa el superávit
1967	237	45.000	18.987	18.000	7.595	27.000	11.392	-13.671	Disminuye el saldo negativo general
1968	247	45.000	18.219	18.000	7.287	27.000	10.931	-1.579	Convierte el saldo negativo en superávit
1969	260	43.500	16.731	37.700	14.500	5.800	2.231	-12.692	Disminuye el saldo negativo general
1970	276	42.600	15.435	45.000	16.304	-2.400	-870	-18.841	Aumenta el saldo negativo
1971	287	39.900	13.902	34.800	12.125	5.100	1.777	-26.794	Disminuye el saldo negativo general
1972	297	44.900	15.118	40.400	13.603	4.500	1.515	1.111	Incrementa el superávit
1973	315	43.400	13.778	44.100	14.000	-700	-222	6.000	Disminuye el saldo positivo
1974	350	56.100	16.029	41.800	11.943	14.300	4.086	-42.771	Disminuye el saldo negativo general
1975	383	98.100	25.614	61.500	16.057	36.600	9.556	-60.836	Disminuye el saldo negativo general
1976	407	68.000	16.708	60.000	14.742	8.000	1.966	-21.941	Disminuye el saldo negativo general
1977	430	117.500	27.326	95.700	22.256	21.800	5.070	-43.698	Disminuye el saldo negativo general
1978	465	137.200	29.505	108.700	23.376	28.500	6.129	-34.968	Disminuye el saldo negativo general
1979	519	268.200	51.676	135.700	26.146	132.500	25.530	-87.938	Disminuye el saldo negativo general
1980	589	298.000	50.594	202.700	34.414	95.300	16.180	-135.144	Disminuye el saldo negativo general
1981	648	283.000	43.673	203.000	31.327	80.000	12.346	-85.448	Disminuye el saldo negativo general
1982	689	106.000	15.385	304.000	44.122	-198.000	-28.737	-40.726	Aumenta el saldo negativo
1983	713	89.700	12.581	259.100	36.339	-169.400	-23.759	-1.781	Aumenta el saldo negativo
1984	742	210.000	28.302	153.900	20.741	56.100	7.561	-26.321	Disminuye el saldo negativo general
1985	772	235.200	30.466	162.100	20.997	73.100	9.469	-24.870	Disminuye el saldo negativo general
1986	784	257.800	32.883	173.800	22.168	84.000	10.714	-5.370	Incrementa el superávit

**FUENTE:**

Elaborado en base a:

- . Datos de 1940 del BROU. En Revista del Banco de la República Oriental del Uruguay. Departamento de Investigaciones Económicas. Montevideo, Talleres Gráficos del BROU, Año 1, N.2, julio 1942, p.10.
- . Datos de 1941-45 del BROU. En Revista ... Ob. cit., Año 6, N.21, abril 1947, p.16-17.
- . Datos de 1946-48 del BROU. En Revista ... Ob. cit., Año 8, N.31, octubre 1949, p.25.
- . Datos de 1949-51 del BROU. En Revista ... Ob. cit., Año 11, N.42, julio 1952, p.20.
- . Datos de 1952-55 del BROU. En Revista ... Ob. cit., Año 15, N.59, octubre 1956, p.21.
- . Datos de 1956-60 del BROU. En Revista ... Ob. cit., Año 20, N.78, julio 1961, p.17.
- . Datos de 1964-68 del BCU. En Boletín Estadístico Mensual del Banco Central del Uruguay. Departamento de Investigaciones Económicas. Montevideo, Imprenta Nacional, agosto 1970, p.13.
- . Datos de 1969-72 del BCU. En Boletín Estadístico Mensual del Banco Central del Uruguay. División Asesoría Económica y Estudios. Montevideo, Pettrossi Hnos., N.11, julio 1972 a diciembre 1972, p.31.
- . Datos de 1973-76 del BCU. En Boletín Estadístico Mensual del Banco Central del Uruguay. División Asesoría Económica y Estudios. Montevideo, Pettrossi Hnos., N.23, 1978, p.30.
- . Datos de 1977-82 del BCU. En Boletín Estadístico del Banco Central del Uruguay.

**GRÁFICO N.5**
**DEMANDA ARGENTINA**

AÑOS	INDICE PBI ARGENTINA 1930=100	INDICE VISITANTES ARGENTINOS 1930=100	ÍNDICE EXPORTACIONES 1930=100	ÍNDICE CAMBIO REAL ARGENTINO 1930=100
1930	100	100	100	100,0
1931	98	61		116,3
1932	93	69		99,9
1933	95	71		109,2
1934	105	76		116,8
1935	115	98	118	126,6
1936	116	103	120	120,9
1937	125	118	175	120,4
1938	125	118	103	155,9
1939	130	133	112	133,0
1940	132	137	100	124,4
1941	139	154	101	115,6
1942	140	136	101	97,7
1943	139	133	115	96,7
1944	155	134	127	94,8
1945	150		133	
1946	164		196	
1947	182	200	235	101,2
1948	192	240	220	83,7
1949	189	202	128	74,1
1950	192	239	158	71,7
1951	199	190	147	47,9
1952	189	102	85	70,3
1953	199	12	137	76,6
1954	207	14	125	69,5
1955	222	80	113	62,8
1956	228	193	113	68,0
1957	239	248	113	68,3
1958	255	369	112	108,2
1959	238	607	113	140,0
1960	257	594	119	138,2
1961	275	527	105	125,2
1962	270	447	131	108,8
1963	264	395	146	109,1
1964	292	592	148	132,0
1965	318	627	154	284,5
1966	320	628	160	168,1
1967	329	583	143	157,7
1968	342	588	128	150,4
1969	372	575	144	133,8
1970	392	535	149	113,7
1971	407	610	140	78,4
1972	415	506	151	143,6
1973	430	460	240	80,6
1974	454	553	260	86,5
1975	452	500	179	9,9
1976	452	382	223	14,7
1977	480	591	304	11,2
1978	464	661	319	13,8
1979	497	1170	349	16,9
1980	505	1168	315	17,2
1981	471	1003	327	13,0
1982	448	559	256	6,3
1983	461	594	255	11,5
1984	473	899	253	13,6
1985	452	947	252	11,6
1986	476	1036	202	12,2

**FUENTE:**

PBI: Bértola, L. "Ensayos de Historia Económica", Cap.3, p.84-88.

Tipo de cambio: MAUBRIGADES, S. Banco de Datos del Programa de Historia Económica

Exportaciones: de 1930 en MITCHELL, B.R., "International Historical statistics. The Americas 1950-1988"

en millones de pesos (pág. 435) convertidas a dólares a tipo de cambio Paralelo extraído de VAZQUEZ-PRESEDO, V.

Estadísticas Históricas Argentinas, p. 246

De 1935-1950 en VAZQUEZ-PRESEDO, idem

## INFORMES

### **Nº 1 - FRAGMENTOS DE INFORMES SOBRE EL TURISMO EN URUGUAY A FINES DE LOS AÑOS VEINTE Y COMIENZOS DE LOS AÑOS TREINTA**

Una serie de artículos periodísticos y de informes sobre el turismo en Uruguay, permiten analizar los diagnósticos que los expertos de la época realizaron sobre la situación del país en materia turística:

#### ARTÍCULOS SOBRE TURISMO EN EL DIARIO “EL DÍA” EN 1927 <sup>1</sup>

En los archivos de la Colección Arredondo se encuentra un folleto titulado “La industria del turismo. El caso de Punta del Este. Artículos publicados en “El Día” (edición de la tarde).”, del 13 de mayo de 1927, donde se plantean una serie de problemas que tiene el turismo especialmente en Punta del Este, entre ellos:

- hoteles deficientes: mal trato, falta de higiene, comida en mal estado, escasez de productos, etc.
- suciedad de las playas y de las calles.
- controles de tránsito que incomodan al visitante.
- mala voluntad de la gente de Maldonado para todo lo que se relaciona con Punta del Este.
- falta de seguridad.
- falta de cooperación y coordinación.

El que más llama la atención es el ejemplo que el autor desarrolló para especificar la falta de cooperación y coordinación:

*“Que entre nosotros no hay mayor inteligencia, y sobre todo cooperación, lo dice este hecho anotado en Maldonado, el departamento más favorecido por la naturaleza para atraer veraneantes. La estación ferroviaria de la capital (ferrocarriles del Estado) está a 500 metros, escasamente, de la Usina Eléctrica (también del Estado). Esta Usina proporciona luz a todo Maldonado y San Carlos. Pero no a la estación del ferrocarril, que está en frente. De manera que cuando hay servicios nocturnos, es preciso alumbrarse con velas o faroles portátiles, pues todo aquello está a oscuras.” <sup>2</sup>*

También se compara dicha realidad con la argentina, y parecería que en turismo todo está por hacerse en Uruguay.

#### INFORME SOBRE TURISMO EN EUROPA Y EEUU DE ENRIQUE SCHRÖDER EN 1929 <sup>3</sup>

En su informe Schröder analiza la situación del Uruguay en materia turística, la obra turística observada en cada uno de los países visitados, y finalmente, plantea algunas soluciones a la situación nacional. De su informe se rescata el diagnóstico que hace del país en materia turística:

*“¿Cuál es la situación del Uruguay ante el problema de su turismo, encarado como una industria que requiere preparación especial en los procedimientos de su explotación? Debemos reconocer que su situación es pésima y angustiosa y que nada se hace, y lo poco que se hizo hasta la fecha fue ineficaz, (...) Nuestros balnearios y zonas de turismo poco o nada ofrecen a la atracción del forastero y a su esparcimiento fuera de las perspectivas vírgenes con que la naturaleza los ha favorecido. Fuera de la capital, las “estaciones de turismo” carecen de los servicios más elementales de higienización. Las condiciones para el tránsito y tráfico son pésimas. No existen obras de embellecimiento, no cuentan con plazas y parques ni sitios públicos donde los huéspedes ocasionales puedan descansar de las fatigas del viaje o recrear el espíritu y el cuerpo con un confort oportuno. En materia de distracciones (teatros, conciertos, dancings, biógrafos, etc.), nada se ofrece al turista, (...) Los hoteles de campaña, salvo alguna que otra excepción, dejan mucho que desear en materia de higiene, comodidades y alimentación, para que el que desea conocer el país encuentre en ellos lo que en otras regiones menos favorecidas por la naturaleza que la nuestra, les brindan.” <sup>4</sup>*

Lo observado en Europa y EEUU sugieren a Schröder que prácticamente, en materia turística, todo está por hacerse en Uruguay. Propone que antes de promover al país en el exterior, hay que mejorar internamente con infraestructura, entretenimientos, brindando seguridad y amabilidad, de modo de asegurarse el retorno de los visitantes ocasionales, y que dicha obra no debe quedar en manos exclusivamente de la iniciativa privada, sino que es necesaria la coordinación del Estado con un organismo a nivel nacional que fomente el turismo (como lo ha observado en los países visitados).

<sup>1</sup> “La industria del turismo. El caso de Punta del Este. Artículos publicados en “El Día” (edición de la tarde).”, Montevideo, 1927.

<sup>2</sup> “La industria del turismo. Ob. cit., p.12.

<sup>3</sup> SCHRÖDER, Enrique A. “Informe sobre la obra Pro Fomento del Turismo en Norte América y Europa presentado por el Sr. Enrique A. Schröder”, Montevideo, Arduino Hnos., 1929.

<sup>4</sup> SCHRÖDER, Enrique A. “Informe sobre ...” Ob. cit., pp.11-13.

## INFORME SOBRE TURISMO DE HORACIO ARREDONDO EN 1930<sup>5</sup>

Horacio Arredondo estructura su exposición en varios puntos:

- a) la zona Oeste: señala que es necesario promover la construcción de atracaderos de yates y de hoteles, y fomentar el turismo con la publicación de folletos.
- b) la carretera Colonia - Montevideo: plantea la necesidad de construir hoteles y dar facilidades para el ingreso de automóviles de turistas.
- c) Atlántida, Floresta, Solís, Piriápolis y Punta del Este: sugiere que los hoteleros planteen al Estado sus necesidades.
- d) Interior: promover el interior del país, especialmente la zona serrana, para lo que se necesita la construcción de carreteras, parques públicos, etc.
- e) Rocha: zona de atractivos naturales que necesita carreteras, hoteles y reservas de flora y fauna protegidas por el Estado.

Termina su exposición planteando que *“Un ente autónomo, con un Consejo Honorario, quizá fuera lo mejor. Se necesita un órgano ejecutivo, una gran selección de personal y recursos abundantes de primera intención. (...) Retardar una obra de tan amplios alcances, con el pretexto de que la situación económica nacional no está en condiciones de soportar nuevas emisiones de deudas, sería imperdonable. Los estadistas, precisamente en estas épocas de crisis, deben alzar los puntos de mira y emprender con mano firme la inversión de dinero en obras públicas realmente reproductivas. (...) El fomento del turismo en forma intensiva, significaría el florecimiento de toda la vasta costa sur, la creación de una gran riqueza pública y el cese de una estagnación de fuerzas que debe hacer pensar seriamente en lo que nos aguarda en el futuro, en el caso de que se siga girando en la órbita de quietismo infecundo en que, por lo general, vive la campaña.”*<sup>6</sup>

## INFORME SOBRE TURISMO DE A. AROCENA y R. BARREIRA EN 1931<sup>7</sup>

El análisis de la fundamentación del proyecto de ley que presentan resulta interesante para comprender el papel que debía jugar el turismo para los especialistas de la época:

- a) se lo considera una actividad económica de importancia que requiere la atención del gobierno: “El turismo, que fue en tiempos pasados privilegio de un número restringido de regiones del orbe y asunto sólo atendido por excepción y como subalterno por los hombres de gobierno, ha reivindicado para sí en la actualidad todos los derechos de una alta jerarquía económica.”<sup>8</sup>
- b) se lo incluye dentro de las actividades secundarias: “(...) una gran y compleja industria: la del intercambio humano.”<sup>9</sup>
- c) se considera que juega un papel muy importante para equilibrar la balanza de pagos: “(...) la mayor importación aumenta los beneficios (...)”<sup>10</sup>
- d) se lo considera una actividad multiplicadora, porque estimula otras actividades: “(...) un turismo intenso por la natural extensión que da a los consumos es alimento poderoso del comercio y de todas las demás industrias, y la vida para muchas endeble que sin fuerzas para llegar a los mercados extranjeros vegetan o mueren dentro de la estrecha capacidad de la demanda interna.”<sup>11</sup>
- e) ponen especial hincapié en el papel que debe jugar la inversión (especialmente en hospedaje, transporte, atractivos culturales y educación) y la reglamentación (por parte del Estado) en el mejoramiento de los puntos de interés turístico y en la promoción de los mismos. En este último aspecto consideran que al ya existir un interés por las playas (que atrae turistas), debería estimularse desde ellas excursiones a los alrededores de modo de hacer conocer otros puntos de interés: “El excursionismo es el noviciado del turismo.”<sup>12</sup>
- f) también reparan en el tema de los costos: “Si nuestras aspiraciones son las de dar al país una verdadera industria, ampliamente productiva y remuneradora de lo invertido en prepararla, no podremos dejar de encarar ese problema de la relatividad de costos.”<sup>13</sup>

De ahí, que consideren necesario crear un organismo a nivel nacional que trate todos estos temas. Proponen así un proyecto

<sup>5</sup> ARREDONDO, Horacio. “Fomento del Turismo. Exposición presentada a la Comisión Nacional de Turismo.”, Montevideo, Imprenta “El Siglo Ilustrado”, 1930.

<sup>6</sup> ARREDONDO, Horacio. “Fomento del Turismo ...”, Ob. cit., pp.22-23.

<sup>7</sup> AROCENA, Alfredo y BARREIRA, Roberto. “TURISMO: dictamen presentado por los señores doctor Alfredo Arocena (miembro informante) y Roberto H. Barreira como delegados de la Comisión Nacional de Turismo constituida por el Consejo Nacional de Administración.”, Mdeo., Casa A. Barreiro y Ramos, S.A., 1931.

<sup>8</sup> AROCENA, A. y BARREIRA, R. “Turismo...”, Ob. cit., p.3.

<sup>9</sup> AROCENA, A. y BARREIRA, R. “Turismo...”, Ob. cit., p.3.

<sup>10</sup> AROCENA, A. y BARREIRA, R. “Turismo...”, Ob. cit., p.4.

<sup>11</sup> AROCENA, A. y BARREIRA, R. “Turismo...”, Ob. cit., p.5.

<sup>12</sup> AROCENA, A. y BARREIRA, R. “Turismo...”, Ob. cit., p.10.

<sup>13</sup> AROCENA, A. y BARREIRA, R. “Turismo...”, Ob. cit., pp. 6 -7.



de ley <sup>14</sup> por el cual se crearía un Consejo del Patronato de Turismo honorario (el nombre debe derivar de que en España desde el año 1928 existe el Patronato Nacional del Turismo), y una Oficina Nacional de Turismo rentada (se remuneraría a un personal capacitado y especializado en el tema). Para solventar los gastos del Consejo proponen la creación de una lotería que llamarían Gran Lotería de Turf.

En resumen, todos estos informes, en distinto grado de profundidad y con mínimas variantes, plantean la situación problemática del turismo en Uruguay y proponen posibles soluciones. Todos coinciden en que las bellezas naturales del país ya atraían extranjeros, pero que las deficiencias en infraestructura y servicios, no permitían un buen desarrollo de la actividad turística. Y todos señalan la necesidad de la acción coordinada de particulares y del Estado, a través de un organismo nacional que se ocupara del tema en forma global.

## **Nº 2 - FRAGMENTOS DE INFORMES SOBRE EL TURISMO EN URUGUAY A FINES DE LOS AÑOS CUARENTA** <sup>15</sup>

Los contadores A. Fernández (Director del Instituto de Estadística de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración) y Juan Eduardo Azzini (Profesor de Finanzas de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración) realizan un análisis del turismo en Uruguay en la década de 1940 titulado “El turismo y su importancia en la balanza de pagos nacional”, que sirve para conocer la opinión de dos expertos de la época.

Comienzan señalando los problemas que presenta el turismo en Uruguay:

*“La desorganización de las estadísticas de turismo, el desorden en la labor del Estado, la falta de armonía de la gestión pública y la privada, y aún dentro de la gestión pública, la nacional y la local, repercuten sobre los resultados económicos del turismo presionándolo en sentido negativo. La realidad es que el turista viene al Uruguay atraído más que nada por sus bellezas naturales.”* <sup>16</sup>

Luego, especifican la metodología a seguir en este estudio:

*“Si bien el concepto de turismo se utiliza técnicamente en su sentido amplio, en el presente trabajo, dado el fin esencial que es el de estimar los efectos del turismo sobre nuestra balanza de pagos, nos concretaremos solamente al turismo internacional activo, es decir a los extranjeros que llegan a nuestro país con ánimo de descanso o de diversión y cuya estadía es temporaria y provisoria.*

*Por otra parte, dado las modalidades especiales de nuestro turismo activo, las mediciones alcanzan casi exclusivamente a las corrientes llegadas desde la Argentina, en la temporada veraniega, que prácticamente constituye hoy la enorme mayoría de los turistas que visitan el Uruguay, (...)”* <sup>17</sup>

Y plantean los problemas que se les presentaron al querer hacer este análisis:

*“Aún para efectuar cálculos de nuestro turismo internacional activo, tropezamos con la falta de publicación de datos que deben ser obtenidos en diversas fuentes (Oficina Nacional de Turismo, Dirección G. de Estadística, etc.). Todos los inconvenientes apuntados relativos a nuestras estadísticas de turismo nos limitan considerablemente en nuestras estimaciones, tanto en profundidad (datos de las fronteras, sin discriminaciones de origen, sexo, edad, profesión, días de entrada y de salida, etc.) como en extensión (solamente el turismo internacional activo que llega en su enorme mayoría de la República Argentina en la temporada veraniega).”* <sup>18</sup>

Aquí no interesa plantear los cálculos realizados por estos autores, sino las conclusiones a las que llegan en cuanto a la obra en materia turística en el país:

*“¿Qué se ha hecho en el Uruguay hasta el momento para desarrollar el turismo activo? Muy poco.*

*La Comisión Nacional de Turismo ha dedicado su atención preferentemente a la zona Este de la República, y su labor se ha concretado en embellecimiento de lugares históricos, construcción de paradores, etc. Además, en el exterior, se encarga de la propaganda para que las corrientes turísticas nos visiten.*

*El Banco Hipotecario ha concedido préstamos para construcción de hoteles, bajo un régimen especial.*

*Los Gobiernos Departamentales, luchando con una escasez franciscana de recursos, muy poco han podido realizar en pro del turismo en su zona.*

*Y finalmente, los particulares han construido hoteles, creado y estimulado balnearios, etc.*

<sup>14</sup> AROCENA, A. y BARREIRA, R. “Turismo...”, Ob. cit., pp. 40-53.

<sup>15</sup> FERNÁNDEZ, Alfredo y AZZINI, Juan Eduardo. “El turismo y su importancia en la balanza de pagos nacional.”, en Revista de Economía, N. III, 1948-49. Montevideo, C.A.V., 1949, pp.23-43.

<sup>16</sup> FERNÁNDEZ, A. y AZZINI, J. E. “El turismo ...”, Ob. cit., p.24.

<sup>17</sup> FERNÁNDEZ, A. y AZZINI, J. E. “El turismo ...”, Ob. cit., pp.25-26.

<sup>18</sup> FERNÁNDEZ, A. y AZZINI, J. E. “El turismo ...”, Ob. cit., p.27.

*Como se ve, por lo fragmentada y diversa, la labor no puede ser armónica. Existiendo una oficina especializada como lo es la Comisión Nacional de Turismo, debiera ser ella la que centralizara toda la labor, actuando como órgano consultivo y de asesoramiento. De ese cerebro directriz surgirían las ideas básicas y las direcciones generales, que luego se encargarían de llevar a la práctica, siempre dentro de esas orientaciones y con su vigilancia y contralor, los diversos organismos especializados del Estado (Ministerio de Obras Públicas, Entes Autónomos, etc.) los Gobiernos Departamentales y las instituciones privadas.*

*Solamente con un procedimiento de centralización o de coordinación podría atraerse al turista y superar la etapa actual en la que el turista “viene” pero no se le “trae”.*

*(...) Es frecuente ver en ciudades balnearias y en zonas de turismo, pavimentos en pésimo estado, parajes abandonados, falta de higiene, carencia de servicios indispensables para el turista, desorden en la propaganda, falta de orientación y de armonía en las excursiones, inexistencia de diversiones artificiales, dificultades opuestas por las autoridades locales, militares o policiales para visitas, etc.*

*(...) Mucho puede hacerse aún en pro del turismo y siempre se está a tiempo para ello. Bastaría poner en práctica los planes y orientaciones generales, trazados por nuestra institución especializada, la Comisión Nacional de Turismo, que posee unos y otras en cantidad y calidad.”<sup>19</sup>*

### **Nº 3 - FRAGMENTOS DE INFORMES SOBRE EL TURISMO EN URUGUAY A COMIENZO DE LOS AÑOS SESENTA<sup>20</sup>**

Los estudios realizados por la CIDE (1965) permiten concluir que el turismo en Uruguay, en el período 1940-1964, se caracterizó por una demanda dependiente y estacional: Argentina (especialmente el Gran Buenos Aires) en la temporada de verano. La evidencia está en que determinó la mayor crisis que la actividad turística sufrió desde los años 1940: la de 1953. En ese año un intento fallido de golpe contra Perón tensó las relaciones entre Buenos Aires y Montevideo, pues esta era uno de los centros de propaganda antiperonista y refugio de sus militantes. Estas tensiones políticas y las restricciones cambiarias limitaron el viaje de argentinos hacia nuestro país. Luego la reactivación se debió a:

- “a) motivaciones de viaje incrementadas como consecuencia del cierre virtual de las fronteras en el período anterior;*
- b) capacidad de competencia relativa favorable a Uruguay, sobre todo por los niveles de precios;*
- c) aumento demográfico del mercado turístico argentino.”<sup>21</sup>*

Dicha demanda es estacional (de diciembre a abril) y genera los siguientes problemas: incidencia negativa en la rentabilidad de las inversiones hoteleras, transporte, espectáculos, etc.; y desarrollo unilateral de las riquezas turísticas uruguayas, dado que prácticamente lo único que se vende al extranjero son las playas.<sup>22</sup> En cuanto a la oferta este trabajo concluye que las zonas que se venden al exterior son las de balnearios, la zona serrana (escasamente) y la termal. Y que hay otros atractivos que por su escasa infraestructura o por falta de una política específica no forman parte de la oferta turística.

Analizan la evolución del tráfico en hoteles y del número de plazas hoteleras, y concluyen que *“la ampliación de la capacidad de alojamiento sigue a la presión de la demanda. Primero se manifiesta el aumento de tráfico y luego sobreviene la satisfacción de la oferta. El inversor privado no construye hoteles hasta que la demanda real no le asegura rentabilidad. Esto provoca insuficiencia de alojamientos en los períodos de “pico” que deben ser cubiertas con la acción estatal reguladora y una mejor distribución del tráfico en el curso de la temporada, por elevación del coeficiente de ocupación.”<sup>23</sup>*

En cuanto a la política turística señalan: *“El período comprendido entre 1936 y 1949 se caracterizó por una incidencia relativamente escasa del Estado. La legislación se limitó a establecer franquicias y regímenes especiales de admisión para los automóviles de turistas y a otorgar autorización para la apertura de casinos, etc. A raíz de la declinación del tráfico a partir de 1949, comienza la intervención económica del Estado por la vía del subsidio a la actividad hotelera.”<sup>24</sup>* En este último punto el presente trabajo demuestra que la participación del Estado en esos años es mayor, pues no se limitó a lo que ellos señalan, por ejemplo: estimula la construcción de hoteles a través de los préstamos del B.H.U, declara zonas de interés turístico, construye paradores, carreteras y señales, concede facilidades para el ingreso de visitantes, etc. Esta intervención económica se desarrolló antes de lo que señalan.

Luego, plantean un plan de desarrollo, cuyos objetivos son:

*“1º - Impulsar con primera prioridad el tráfico turístico proveniente del extranjero.*

<sup>19</sup> FERNÁNDEZ, A. y AZZINI, J. E. “El turismo ...”, Ob. cit., pp.40-42.

<sup>20</sup> CIDE, “Plan Nacional de desarrollo económico y social 1965-1974. Síntesis de planes económicos.”, Montevideo, 1965.

<sup>21</sup> CIDE, Ob. cit., p.3.

<sup>22</sup> CIDE, Ob. cit., p.4.

<sup>23</sup> CIDE, Ob. cit., p.9.

<sup>24</sup> CIDE, Ob. cit., p.10.

2º - Transformar progresivamente la actual estructura de la demanda, orientándola hacia nuevos mercados, sin descuidar el mercado argentino.

3º - Lograr la coordinación y complementación de los instrumentos a utilizar en los sectores público y privado.

4º - Lograr en el transcurso del decenio, la consolidación de una "conciencia turística nacional" que de fundamento a la acción:

a) del sector público, impulsando la política turística oficial;

b) del sector privado, alentando la inversión y la promoción directa;

c) de la población, valorando el fenómeno turístico como un factor de interés nacional." <sup>25</sup>

Y finalmente, señalan lo que el plan prevé en materia de política turística nacional:

1. Propaganda y promoción turística: conservación y fomento de los mercados existentes, y diversificación de los mercados.
2. Política crediticia: a la industria hotelera.
3. Política tributaria: revisar los impuestos que gravan al sector, y crear una tasa al alojamiento a cargo del usuario para financiar los programas de propaganda y promoción turística.
4. Aspecto institucional: se recomienda la creación de la Dirección General de Turismo, dependiente del Ministerio de Industria y Comercio.

#### **Nº 4 - FRAGMENTOS DE INFORMES SOBRE EL TURISMO EN URUGUAY A FINES DE LOS AÑOS SESENTA** <sup>26</sup>

Los estudios realizados por la Oficina de Planeamiento en 1969 permiten concluir que el turismo en Uruguay se rige por una demanda dependiente (Argentina, en parte Brasil), por un crecimiento moderado y por una escasa coordinación general. Y para el período 1962 – 1967 concluye:

- el ingreso por cuentas de viajes representa entre un 15 y un 20% del total de exportaciones de bienes y servicios del país.
- el número de visitantes creció a una tasa acumulativa anual de alrededor del 10%.
- más del 80 % de los turistas proceden de Argentina.
- Brasil es el país que sigue en importancia a Argentina.
- la demanda turística es estacional (diciembre a abril inclusive).
- Montevideo, Punta del Este y Piriápolis son, en ese orden, los lugares más visitados de la zona balnearia. Le siguen en importancia Atlántida, Rocha, resto de Canelones y Maldonado.
- alrededor del 60% de los turistas se alojan en hoteles.
- la estadía promedio experimentó una descenso, pues mientras en 1962 era de 19 días en temporada, en 1967 era de 12 días en temporada.
- el medio de transporte más utilizado por los turistas para ingresar al país es el fluvial. Le siguen en orden de importancia el transporte aéreo y el terrestre, teniendo poca significación el transporte de ultramar. El número de autos ingresados es muy reducido.
- predominan los turistas de clase media.
- en 1967 el gasto por día – persona fue de U\$S 10 para los turistas argentinos, y de U\$S 42 para los norteamericanos. <sup>27</sup>

Manuel Martínez Carril señala que si la demanda no era mayor se debía a insuficiencias de la oferta, y a la existencia de una moneda nacional relativamente fuerte, dado que con las primeras devaluaciones importantes el ingreso de turistas aumentó.<sup>28</sup> Las encuestas realizadas en 1962, y las cifras registradas por dinero cambiado en el Banco de la República, permiten saber que el turismo argentino se esparcía entre Montevideo y Punta del Este, era familiar, permanecía poco tiempo, y no gastaba mucho. Sin embargo, dicha demanda fue la que incentivó el desarrollo de una infraestructura turística en Uruguay.<sup>29</sup> El autor realiza una lista de las cosas que le faltan a Uruguay para incrementar su turismo:

"1. Servicios:

- los hoteles son escasos e incompletos;
- malas comunicaciones internacionales;
- red carretera con transporte insuficiente, caro, accidental, deteriorado y en parte anticuado;
- pobre servicio de alimentación.

<sup>25</sup> CIDE, Ob. cit., p.11.

<sup>26</sup> MARTÍNEZ CARRIL, Manuel. "Turismo en el Uruguay.", Montevideo, Ed. Nuestra Tierra, 1969.

<sup>27</sup> MARTÍNEZ CARRIL, M. "Turismo en el Uruguay.", Ob. cit., p.68-69.

<sup>28</sup> MARTÍNEZ CARRIL, M. "Turismo en el Uruguay.", Ob. cit., p.25.

<sup>29</sup> MARTÍNEZ CARRIL, M. "Turismo en el Uruguay.", Ob. cit., p.24.

2. *Entretenimientos:*

- *carecen de real atracción, incluso en Montevideo.*

3. *Planificación y estudios:*

- *aunque se han hecho exámenes del mercado regional, sus conclusiones no se han aplicado y son insuficientes. No existen otros estudios ni sondeos.*

4. *Instrumentos legales:*

- *dentro de una estrategia para el desarrollo turístico, falta la aprobación de leyes que lo amparen.*

5. *Inversiones:*

- *tanto las públicas como las privadas son insuficientes. Las que se realizan, carecen de coordinación con vistas al desarrollo.*

6. *Publicidad:*

- *carece de planificación y de rubros.*”<sup>30</sup>

## **Nº 5 - DATOS BIOGRÁFICOS DE HORACIO ARREDONDO**

Horacio Arredondo nació en Montevideo el 23 de abril de 1888. En sus primeros años vivió en la casa familiar de Río Branco (entre Uruguay y Paysandú). Estudió en el Seminario. Y luego se transformó en un intelectual de su época, pues por su propio esfuerzo y dedicación personal se abocó al estudio de la historia, la arqueología, la botánica, la zoología, la numismática, etc. Es así, que sus actividades fueron múltiples (historiador, arqueólogo, museísta, etc.) y se desarrollaron en el plano de la administración pública, de la actividad intelectual y de iniciativas privadas en defensa de la cultura y las riquezas históricas y naturales del país.

Residió algunos años en campaña. Regresó a Montevideo e ingresó al Ministerio de Industrias en 1906. En 1910 visitó todos los departamentos del país a caballo, pernoctando en las comisarías. Esta experiencia despertó en él un mayor interés por las bellezas naturales e históricas de nuestro país. Al contraer matrimonio con María Celia Déque en la iglesia Nuestra Señora de Lourdes en 1912, pasó a residir en Garibaldi (entre 8 de Octubre y Monte Caseros). Al año siguiente nació su hija María Celia Marta y en 1916 su hijo José Miguel Alejandro.

En 1917 realizó su primer viaje a Rocha, visitando las ruinas de la Fortaleza de Santa Teresa, e inmediatamente se propuso tres objetivos: escribir su historia, restaurarla y forestar la zona para contener las dunas. En 1919 logró interesar en esta obra a su amigo Baltasar Brum (presidente de la República en ese momento), quien le encargó su reconstrucción. En 1923 dieron comienzo las obras, que junto con la restauración del Fuerte de San Miguel se prolongaron hasta 1948.

Fue Director de la Oficina de Marcas, Patentes y Privilegios entre 1920 y 1933. Tras el golpe de Estado de Terra, su cargo fue destinado a otra persona. Desde 1925 fue Director Honorario del Archivo y Museo Histórico Municipal. Fue Administrador General de Turismo desde 1941 hasta 1954, año en que se jubiló. Ese cargo le permitió continuar recuperando edificios históricos. Es así que no sólo participó como co-restaurador de la Fortaleza de Santa Teresa y del Fuerte de San Miguel, sino también de la Posta del Chuy del Tacuarí, del Molino de Pérez, de la Calera de las Huérfanas, de la Estancia de Narbona, de la Fortaleza del Cerro de Montevideo, del Cabildo de Montevideo, de la Aduana de Oribe, de la Quinta de Joaquín de Viana, de la Capilla Farruco, etc. Fundó los museos de la Posta del Chuy del Tacuarí y de la Fortaleza de Santa Teresa. Formó los parques de Santa Teresa y San Miguel.

Tuvo una larga actuación en el Instituto Histórico y Geográfico del que fue miembro y en el que desempeñó puestos directivos, colaborando con Pablo Blanco Acevedo y Felipe Ferreiro en su Revista, de la que fue director. Conjuntamente con el Arq. Fernando Capurro fundó la Sociedad Amigos de la Arqueología, presidiéndola. Dirigió junto con Rafael Schiaffino, Juan Giuria y Simón Lucuix la Revista de dicha sociedad. Fue también asesor de Historia y Arqueología Militar del Ministerio de Defensa Nacional, Presidente de la Comisión de Administración de los Parques Nacionales de Santa Teresa y San Miguel, Presidente de la Comisión Estudios Históricos de Montevideo, Presidente de la Comisión Nacional de Monumentos Históricos. En 1965 la C.N.T. le entregó la medalla “Al Mérito Turístico” por su larga y fecunda actuación como reconstructor y restaurador de fortalezas y monumentos históricos.

Sus múltiples actividades y estudios lo llevaron a ser dueño de una de las más importantes bibliotecas particulares con 18.000 volúmenes, que terminó vendiendo (a muy bajo precio) al Instituto de Historia de la Facultad de Humanidades. Hasta el día de hoy se encuentran en la Biblioteca de dicha Facultad. Además publicó varios artículos, folletos y libros sobre historia urbana e institucional, arqueología, arquitectura, sociología, iconografía, turismo, museística, ornitología y fauna indígena, biografías, bibliografías, archivos y recopilaciones documentales.

Entre sus obras se destacan:

---

<sup>30</sup> MARTINEZ CARRIL, M. “Turismo en el Uruguay.”, Ob. cit., p.10.

- “La Fortaleza de Santa Teresa.”
- “De la época colonial. La entrada del Virrey Arredondo en Buenos Aires.”
- “Contribución documentada para la historia de la Real Hacienda en Montevideo 1788-1811.”
- “El brigadier de ingenieros Don Bernardo Lecocq.”
- “Fortificaciones en Montevideo. El portón de San Pedro.”
- “Los apuntes estadísticos del Dr. Andrés Lamas.”
- “Maldonado y sus fortificaciones.”
- “Fomento del turismo.”
- “Turismo en el Uruguay.”
- “La fortaleza del Cerro. Su restauración.”
- “Iconografía de Montevideo.”
- “Civilización del Uruguay. Aspectos arqueológicos y sociológicos 1600-1900.”
- “Ornitología Uruguaya.”
- “Notas zoológicas uruguayas.”
- “Anales Históricos de Montevideo.”
- “De mis memorias.”
- “Santa Teresa y San Miguel. La restauración de los fuertes. La formación de los parques.”
- “Parque Nacional de Santa Teresa. Algunas páginas de su Libro de Honor.”

Este hombre que aportó tanto al fomento del turismo histórico falleció el 1 de abril de 1967 en Montevideo, dejando un legado que lamentablemente no se ha continuado.

FUENTE:

“Uruguayos contemporáneos. Noticias biográficas.”, Montevideo, R.O.U., Biblioteca del Poder Legislativo, 1965, Tomo A-CH, pp. 46-49.

ARREDONDO, Horacio. “Turismo en el Uruguay.”, Montevideo, Ediciones Ceibo, 1943.

ARREDONDO, Horacio. “Civilización del Uruguay. Aspectos arqueológicos y sociológicos 1600-1900.”, Montevideo, Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, 1951.

VARESE, Juan Antonio. “Rocha, tierra de aventuras.”, Montevideo, E.B.O., 2001.

#### **Nº 6 - PELICULAS REALIZADAS POR LA C.N.T.**

Título Original: PUPILA AL VIENTO <sup>31</sup>

Tema: poema lírico sobre el faro de Punta del Este

País Productor: Uruguay Año: 1949

Compañía Productora: C.N.Tur. y CUFE

Director: Enrico Gras y Danilo Trelles

Libreto: Enrico Gras

Fotografía: Nardo Scarabello

Montajista: Enrico Gras

Dirección Artística: Antonio Quintana

Música: Julián Bautista

Título Original: TURISMO EN PIRIÁPOLIS

Tema: publicidad del Argentino Hotel de Piriápolis

País Productor: Uruguay Año: 1956

Director: Carlos Bayarres

Fotografía: George Clark y Hugo García

Música: J. Escardó

Narrador: Tanio Bermúdez

Título Original: EL PAÍS DE LAS PLAYAS

Tema: documental turístico

País Productor: Uruguay Año: 1958

Compañía Productora: C.N.Tur.

---

<sup>31</sup> Las fichas técnicas sobre las películas fueron elaboradas en base a datos tomados de las Fichas técnicas del Archivo de films de Cinemateca Uruguaya, y de PASTOR LEGNANI, Margarita y VICO DE PENA, Rosario. “Filmografía uruguaya (1898 – 1973).”, Montevideo, Cinemateca Uruguaya y Cine Universitario del Uruguay, 1975.

Director: Carlos Bayarres  
Fotografía: Américo Pini

Título Original: LA CIUDAD EN LA PLAYA  
Tema: documental satírico y sociológico sobre la playa Pocitos  
País Productor: Uruguay Año: 1961  
Compañía Productora: C.N.Tur.  
Director: Ferruccio Musitelli  
Colaboradores en la dirección: Sheila Henderson y Jorge Noli  
Música: Eduardo Gilardoni

Título Original: EL NIÑO DE LOS LENTES VERDES  
Tema: contraposición entre la vida humilde de un niño en una estancia (blanco y negro) con la vida lujosa de los veraneantes puntaesteños (color). Basada en un cuento de Juan José de Arteaga.  
País Productor: Uruguay Año: 1961  
Compañía Productora: C.N.Tur.  
Director: Eugenio Hintz y Alberto Mántaras Rogé  
Fotografía: Miguel Castro  
Montajista: Ferruccio Musitelli  
Música: Jaurés Lamarque Pons  
Elenco: Gonzalo Vigil Grompone

Título Original: PUNTA BALLENA  
Tema: poema visual sobre Punta del Este, Portezuelo, el Océano Atlántico, el bosque y Solana del Mar  
País Productor: Uruguay Año: 1961  
Compañía Productora: C.N.Tur. y Juan C. Strambini  
Director: Carlos Bayarres  
Fotografía: J. C. Bello  
Música: Herminio Giménez

Título Original: EN EL BALNEARIO  
Tema: documental comparativo sobre el Piriápolis de antes y el de ahora  
País Productor: Uruguay Año: 1962  
Compañía Productora: C.N.Tur.  
Director: Ferruccio Musitelli  
Colaboradores en la dirección: Sheila Henderson, Jorge Noli y Carlos Scavino  
Música: Eduardo Gilardoni

Título Original: PUNTA DEL ESTE CIUDAD SIN HORAS  
Tema: el personaje central, una especie de figura legendaria, llega a Punta del Este y roba todos los relojes. Se trata de exaltar la capacidad de la península de hacer perder la noción del tiempo  
País Productor: Uruguay Año: 1962  
Compañía Productora: C.N.Tur.  
Director: Juan José Gascue  
Libreto: Carlos Maggi  
Fotografía: Ruben Legun  
Música: Juarés Lamarque Pons  
Elenco: Juan Carlos Carrasco, Carmen Ávila y Alberto Carmona

Título Original: LA RAYA AMARILLA  
Tema: pantomima humorística captada a lo largo de Montevideo y sus playas. Muestra las peripecias por las que pasa un peón municipal para pintar una raya, respetando las ordenanzas del tránsito  
País Productor: URUGUAY Año: 1962  
Compañía Productora: C.N.Tur.  
Director: Carlos Maggi  
Colaboradores de dirección: Miguel Castro y José Estruch  
Libreto: Carlos Maggi  
Fotografía: Miguel Castro, Alfredo Castro Navarro y Ferruccio Musitelli  
Música: J. Lamarque Pons

Elenco: Ricardo Espalter (protagonista); Gaudin (pintor); Castagnet (pintor); Marco Maggi (el niño); Griselda Hermida (muchacha de la sombrilla); Susana Hernández (muchacha del clavel).

## **Nº 7 - FRAGMENTOS DE INFORMES SOBRE EL TURISMO EN URUGUAY EN LA DÉCADA DEL SETENTA**

### PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1973-1977<sup>32</sup>

Las pautas a seguir en materia turística se establecen en el Capítulo VIII, donde se plantea primeramente un diagnóstico sobre el sector y luego un plan de desarrollo del mismo.

En el diagnóstico sobre la demanda turística del período 1960 - 1972 se llega a las siguientes conclusiones:

- a partir de 1965 el tráfico anual de turistas al Uruguay se ha estancado en un nivel de 600.000 visitantes.
- alrededor del 75 % de los turistas proceden de Argentina.
- le sigue en importancia Brasil, operándose un crecimiento de turistas brasileños.
- la demanda turística es estacional (diciembre a abril inclusive).
- en el resto del año (mayo a noviembre inclusive) se destaca el incremento en julio por las vacaciones de invierno de los países limítrofes.
- los lugares de veraneo que más atraen a los turistas son en orden: Montevideo, Punta del Este, y Piriápolis – Atlántida. Se observa a final de la década una mayor preferencia por Punta del Este, prescindiéndose en parte de Montevideo y Piriápolis – Atlántida, y también un crecimiento en otras zonas del interior del país.
- alrededor del 60% de los turistas se alojan en hoteles, siguiéndole un 30% que se aloja gratuitamente (casa de parientes o amigos).
- la estadía promedio experimentó un descenso, pues mientras en 1962 era de 19 días en temporada, en 1967 era de 12 días en temporada.
- el medio de transporte más utilizado por los turistas para ingresar al país es el fluvial (60%), en barcos, alíscafos y ferry-boats) y el puerto por el que se producen mayores ingresos es el de Colonia. Le siguen en orden de importancia el transporte aéreo (30%) y el terrestre, teniendo poca significación el transporte de ultramar. El número de autos ingresados es poco significativo.
- en 1967 el gasto por día – persona fue de U\$S 9 para los turistas argentinos, y de U\$S 42 para los norteamericanos, siendo el promedio de gasto por día – persona total (U\$S 10) muy próximo al que realizan los turistas argentinos.
- el Uruguay es un país de vacaciones para turistas de clase media.<sup>33</sup>

Más allá de algunas diferencias de redacción, estas conclusiones sobre el comportamiento de la demanda turística son iguales a las que hace la Oficina de Planeamiento en 1969 (Ver Informe Nº 4).

En el diagnóstico sobre la oferta turística del período 1960 - 1970 se llega a las siguientes conclusiones:

- el país se ha reducido a ofertar la zona de playas del Este, con ciertas unidades turísticas relevantes como Montevideo, Punta del Este, Piriápolis, Atlántida y La Paloma. Problemas: carácter estacional, inversión en servicios turísticos antieconómicas, concentración en Punta del Este reduciéndose al tráfico a Montevideo, infraestructura inadecuada en los balnearios oceánicos, en Colonia y en la zona termal.
- la oferta hotelera es suficiente pero inadecuada. Problemas: falta de equipamiento adecuado, no existe una clasificación por tipo de alojamiento que pueda ser presentada al turista.
- la corriente turística con Brasil se moviliza en auto o en ómnibus por el eje Porto Alegre – Chuy – Montevideo, bien diseñado y conservado y con buen servicio. Problemas: otras conexiones con Brasil no son utilizadas prácticamente por la corriente turística.
- la corriente turística con Argentina se moviliza en barco, por el Río de la Plata, por los ejes Buenos Aires – Colonia, y Buenos Aires – Montevideo; y en avión por los mismos ejes. Problemas: falta de agilidad de las empresas para poder adecuarse a los picos imprevistos de demanda de corta duración, otras conexiones con Argentina por el Río Uruguay no son utilizadas prácticamente por la corriente turística.
- La publicidad turística ha sido irregular y reducida a los países limítrofes. Problemas: no hay continuidad en las campañas publicitarias, años que se invierte y años en que no se invierte, se aplican tarde (en diciembre e incluso en enero), son caras, falta de recursos de la D.N.T., escasez de impresos, afiches, cartas rutas, films, etc., e ineficiencia de oficinas de información turística.
- Deficiencia de los servicios turísticos complementarios. Problemas: los servicios de taxis no satisfacen la demanda en alta temporada, complicado y mal publicitado sistema de transporte colectivo, costosas tarifas en el transporte del

<sup>32</sup> Presidencia de la República. “Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977.”, Montevideo, 1972, Volumen V, Capítulo VIII, Sector Turismo.

<sup>33</sup> Presidencia de la República. “Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977.”, Ob. cit., pp.1-18.



Aeropuerto de Carrasco a Montevideo. En los balnearios el transporte colectivo urbano casi no existe y los taxis tienen tarifas caras, falta de abastecimiento de productos importados en los restaurantes y afines, no se pone a la vista la tarifa vigente de los servicios, deficiente explotación de los espectáculos como carnaval, teatro, cine, etc.<sup>34</sup>

En base a este diagnóstico se propone un plan de desarrollo para el período 1973-77:

- a) objetivo: reestructurar y reforzar los servicios turísticos que debe prestar la D.N.T. y apoyar con créditos y diferentes estímulos al sector privado para obtener una oferta competitiva en calidad y precios.
- b) meta: llegar en 1977 a unos 960.000 turistas procedentes del exterior.
- c) tareas a desarrollar:
  - fomentar las siguientes zonas turísticas: zona de playas de Montevideo a La Paloma, playas oceánicas del departamento de Rocha, zona de Colonia – Carmelo, y región hidromineral del noroeste (termas del Arapey, Daymán y Guaviyú). Para ello se sugiere crear una Comisión Interministerial integrada por tres delegados del M.T.C.T., M.O.P. y O.P.P.
  - promover inversiones públicas y estimular las privadas.
  - clasificar los alojamientos, estimular y dar créditos a la actividad hotelera para construcción y equipamiento, controlar las tarifas de hoteles.
  - programar una campaña de promoción para conformar una verdadera clientela turística en Argentina y Brasil, y desarrollar oficinas de información en el exterior e interior del país.
  - realizar un reordenamiento institucional centralizando las actividades turísticas en la D.N.T. y la C.N.T. La D.N.T. tendrá la responsabilidad de programar, ejecutar y coordinar la política de desarrollo del turismo. Y la C.N.T. asesorará y coordinará con la D.N.T.
  - elaborar un proyecto sobre Escuela de Turismo para capacitar en los siguientes campos: expertos en turismo, operadores en turismo y escuela de hotelería.<sup>35</sup>

#### CÓNCLAVE DE SAN MIGUEL 1973<sup>36</sup>

En el Cónclave de San Miguel del 29 de agosto de 1973 se resuelve en materia de turismo:

1. *Encomendar al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo y a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto la elaboración de la política de fondo para el sector turismo.*
2. *Dar primera prioridad a la sanción del anteproyecto de Ley de Turismo elaborado en el marco de dicha política impulsando su cumplimiento con decidida agresividad en procura de obtener una rápida respuesta positiva del sector.*
3. *Atento a las dificultades financieras coyunturales del Estado que le impiden otorgar una mejor atención en inversiones públicas a los proyectos que se estructuren, fomentar el interés del capital privado en esta industria, a fin de posibilitar el más rápido desarrollo del sector.*
4. *Dictar para la próxima temporada turística, las normas de ingreso de turistas, de forma de facilitar su entrada al país, unificando requisitos y exigencias de las distintas dependencias estatales, simplificando los trámites y brindando información y orientación clara y suficiente* “<sup>37</sup>

#### CÓNCLAVE DEL BALNEARIO SOLÍS 1977<sup>38</sup>

En el Cónclave del Balneario Solis del 29 de noviembre al 7 de diciembre de 1977 se vuelven a tomar medidas con respecto al sector turismo. Entre los objetivos se plantean:

- *Expandir el turismo extrarregional en base a acuerdos de explotación conjunta de áreas de interés, preferentemente en la Cuenca del Plata.*
- *Conservar los recursos turísticos y racionalizar su desarrollo.*
- *Desarrollar el turismo interno.*”<sup>39</sup>

Y entre las políticas a seguir:

“- *Promover el desarrollo de áreas turísticas tendientes a diversificar la oferta y contrarrestar la estacionalidad de los ingresos.*

<sup>34</sup> Presidencia de la República. “Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977.”, Ob. cit., pp.19-30.

<sup>35</sup> Presidencia de la República. “Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977.”, Ob. Cit., pp.31-57.

<sup>36</sup> Resoluciones de los Cónclaves Gubernamentales: San Miguel – Colonia Suiza – Montevideo – Solis, Montevideo, Universidad de la República, Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, 1978.

<sup>37</sup> Resoluciones de los Cónclaves Gubernamentales..., Ob. cit., p.29.

<sup>38</sup> Resoluciones de los Cónclaves Gubernamentales..., Ob. cit.

<sup>39</sup> Resoluciones de los Cónclaves Gubernamentales ..., Ob. cit., p.97.

- Intensificar el desarrollo de áreas prioritarias para lograr su óptima utilización, cuidando su imagen de centro turístico internacional.
- Fomentar el interés del capital privado en esta industria, a fin de posibilitar el desarrollo más rápido del sector.
- Impulsar agresivamente el cumplimiento de la Ley de Turismo a fines de obtener una rápida respuesta del sector.
- Continuar realizando campañas de promoción de turismo, de acuerdo con el volumen potencial de los ingresos, tanto en la región como en mercados extrarregionales.
- Capacitar al personal de la actividad turística, tanto de los organismos públicos como de las empresas privadas.”<sup>40</sup>

## II PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1977-1982<sup>41</sup>

En este II Plan Nacional de Desarrollo hay un capítulo (el nueve) dedicado al turismo. En él se recogen los acuerdos a los que se llegaron en el Cónclave del Balneario Solis de 1977, transcribiéndose los objetivos y las políticas ya citadas.

### EN RESUMEN

Desde el Plan Nacional de Desarrollo 1973-77, pasando por las resoluciones de los Cónclaves, hasta el II Plan Nacional de Desarrollo 1977-82, el objetivo primordial es la elaboración de una política turística, y fomentar el interés del capital privado en esta industria. Además de puntos tan generales como fomentar zonas turísticas, campañas de promoción en la región, etc.

En relación a la política turística se plantea en el Cónclave de San Miguel la necesidad de aprobar y aplicar una ley de turismo, y en los siguientes informes se reitera la necesidad de su instrumentación.

Hay otros temas que solamente aparecen en el Plan Nacional de Desarrollo de 1973-77 como lo referente a la industria hotelera, o al reordenamiento institucional (centralizar las actividades turísticas en la D.N.T. y la C.N.T.). Y otros que aparecen en todos los informes menos en el del Cónclave de San Miguel, como la necesidad de capacitar al personal de la actividad turística, tanto de los organismos públicos como de las empresas privadas.

---

<sup>40</sup> Resoluciones de los Cónclaves Gubernamentales ..., Ob. cit., p.98.

<sup>41</sup> Presidencia de la República. Secretaría de Planeamiento, Coordinación y Difusión. “Lineamientos estratégicos básicos. II Plan Nacional de Desarrollo.”, Montevideo, Imprenta Nacional, 1981, Capítulo 9, Turismo.

## BIBLIOGRAFÍA

---

### 1) LIBROS

- ACERENZA, M. A. "Administración del Turismo. Conceptualización y organización.", Vol. 1, México, Ed. Trillas, 1991.
- AROCENA, Alfredo y BARREIRA, Roberto H. "TURISMO: dictamen presentado por los señores doctor Alfredo Arocena (miembro informante) y Roberto H. Barreira como delegados de la Comisión Nacional de Turismo constituida por el Consejo Nacional de Administración.", Montevideo, Casa A. Barreiro y Ramos S.A., 1931.
- ARREDONDO, Horacio. "Fomento del Turismo. Exposición presentada a la Comisión Nacional de Turismo.", Montevideo, Imprenta "El Siglo Ilustrado", 1930.
- ARREDONDO, Horacio. "Nuestros monumentos históricos. Panorama actual.", Separata del T.XIV de la Revista de la Sociedad Amigos de la Arqueología, Montevideo, Imprenta "El Siglo Ilustrado", 1958.
- ARREDONDO, Horacio. "Turismo en el Uruguay.", Montevideo, Ediciones Ceibo, 1943.
- AZAMBUJÁ, Beatriz y otros. "Estudio del Mercado de Turismo.", Montevideo, Universidad de la República, Facultad de Ciencias Económicas y Administración, Instituto de Administración, Mimeografía Pesce Ltda., 1979.
- BACKHOUSE, R., "Historia del análisis económico moderno", Madrid, Alianza Editorial, 1985.
- BARACCHINI, Hugo. "Historia de las Comunicaciones en el Uruguay.", Montevideo, División Publicaciones y Ediciones Universidad de la República, 1981.
- BECERRO DE BENGEOA, Miguel. "La carretera Montevideo – Colonia. La primera campaña pública en pro de su construcción.", Montevideo, Imprenta "El Siglo Ilustrado", 1934.
- BERTINO, M. y TAJAM, H. "El PBI de Uruguay 1900-1955.", Montevideo, Instituto de Economía, octubre de 1999.
- BERTINO, Magdalena. BERTONI, Reto. TAJAM, Héctor. YAFFÉ, Jaime. "La economía uruguaya 1900-1955 (III) Del Estatismo a la Regulación: medio siglo de política económica.", Montevideo, Instituto de Economía, 2001.
- BÉRTOLA, Luis. "Ensayos de Historia Económica. Uruguay y la región en la economía mundial 1870-1990.", Montevideo, Ed. Trilce, julio de 2000.
- BULL, Adrián. "La economía del sector turístico.", Madrid, Alianza Editorial, 1994.
- COSSE, Isabela y MARKARIAN, Vania. "1975: Año de la Orientalidad. Identidad, memoria e historia en una dictadura.", Montevideo, Ed. Trilce, 1996.
- D' ELÍA, Germán. "El Uruguay Neo-Batllista 1946-1958.", Montevideo, E.B.O., 1982.
- DA CUNHA, Nelly. "El Municipio y la construcción del espacio turístico y recreativo en Montevideo. 1900-1950." Inédito.
- DA CUNHA, Nelly. "La actividad turística regional en el Uruguay. El caso del turismo argentino (1920-1945).", Montevideo, Unidad Multidisciplinaria, Facultad de Ciencias Sociales, Documento de Trabajo N.29, 1996.
- DE LA BANDERA, Manuel. "La Constitución de 1967.", Montevideo, Secretaría del Senado, Impresora Record, 1969.
- DE LA TORRE PADILLA, Oscar. "El turismo: fenómeno social.", México, F.C.E., 1981.
- ELÍAS, Antonio. "Uruguay 1985-1998. El país de los cambios económicos graduales. Un enfoque neoinstitucionalista." Montevideo, Ed. Trilce, 1999.
- FERNÁNDEZ FUSTER, Luis. "Teoría y técnica del Turismo.", T. I y II, Madrid, Editora Nacional, 1978.
- FERNÁNDEZ, Virginia y otros. "Recursos naturales y actividades económicas en la zona costera del Río de la Plata.", Montevideo, ECOPLATA, Mastergraf srl, 1996.
- FERRER, Aldo. "La Economía Argentina.", Buenos Aires, F.C.E., 1987.
- FINCH, Henry. "Historia económica del Uruguay contemporáneo.", Montevideo, E.B.O., 1980.
- GETINO, O. "Turismo y desarrollo en América Latina." México, Limusa, 1993.
- GUTIÉRREZ JUNQUERA, P. "El Crecimiento de los servicios. Causas, repercusiones y políticas.", Madrid, Alianza Editorial, 1993.
- JACOB, Raúl. "El Uruguay de Terra 1931-1938. Una crónica del terrismo.", Montevideo, E.B.O., 1983.
- JACOB, Raúl. "La Quimera y el Oro.", Montevideo, Editorial Arpoador, 2000.
- JACOB, Raúl. "Modelo Batllista. ¿Variación sobre un viejo tema?", Uruguay, Ed. Proyección, 1988.
- LAENS, Silvia y otros. "Introducción al Uruguay de los 90", Montevideo, CINVE, E.B.O., 1990.
- MACHADO FERRER, Martha y FAGÚNDEZ RAMOS, Carlos. "Los años oscuros 1973-1979. Cronología documentada.", Montevideo, Copygraf S.R.L., 1991.
- MARMOUGET, Luis. "Los transportes.", Montevideo, Editorial Nuestra Tierra, N.41, 1970.
- MARTÍNEZ CARRIL, M. "Turismo en el Uruguay.", Montevideo, Editorial Nuestra Tierra, Volumen Extra, 1969.
- MÉNDEZ VIVES, Enrique. "El Uruguay de la modernización 1876 – 1904", Historia Uruguaya Tomo 5, Montevideo, E.B.O., 1987.
- MOREIRA, Omar y ODRIOZOLA, Miguel Ángel. "Colonia del Sacramento", Montevideo, E.B.O., s/f.
- NAHUM, Benjamín, y otros. "Crisis política y recuperación económica, 1930-1958.", Historia Uruguaya Tomo 7, Montevideo, E.B.O., 1989.

- NAHUM, Benjamín. “Breve historia del Uruguay independiente.”, Montevideo, E.B.O., 1999.
- NAHUM, Benjamín. “La época batllista, 1905 – 1929.”, Historia Uruguaya Tomo 6, Montevideo, E.B.O., 1988.
- NAHUM, Benjamín. “Manual de Historia del Uruguay 1903-1990.”, Tomo II, Montevideo, E.B.O., 1999.
- NORTH, Douglass. “Estructura y cambio en la historia económica.”, Madrid, Alianza Editorial, 1984.
- NORTH, Douglass. “Instituciones, cambio institucional y desempeño económico.”, México, F.C.E., 1990.
- NOTARO, Jorge. “La política económica en el Uruguay (1968-1984).”, Montevideo, E.B.O., 1984.
- ODDONE, Juan. “Tablas cronológicas Poder Ejecutivo – Poder Legislativo. 1830-1967.”, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias, 1967.
- ODRIOZOLA, Miguel Ángel y otros. “Colonia. Los departamentos Nº14”, Montevideo, Editorial Nuestra Tierra, 1970.
- PACHECO SERÉ, Alvaro y SANGUINETTI, Julio M. “La Nueva Constitución. Ensayo.”, Montevideo, Ed. Alfa, 1971.
- PARÍS, Blanca. FARAONE, Roque. ODDONE, Juan. “Cronología Comparada de la Historia del Uruguay 1830-1985.”, Montevideo, Universidad de la República, 1997.
- PASTOR LEGNANI, Margarita y VICO DE PENA, Rosario. “Filmografía uruguaya (1898 – 1973).”, Montevideo, Cinemateca Uruguaya y Cine Universitario del Uruguay, 1975.
- PETRISSANS AGUILAR, Ricardo. “Comercio de Servicios. Estudio sobre turismo receptivo y emisivo. El caso particular del Uruguay.” De la Cátedra de Comercialización Internacional, en la Licenciatura de Relaciones Internacionales, de la Facultad de Derecho. Montevideo, octubre 1989.
- RILLA, J. y CAETANO, G. “Breve historia de la dictadura (1973-1985).”, Montevideo, CLAEH, E.B.O., 1987.
- SCHRÖDER, Enrique A. “Informe sobre la obra Pro Fomento del Turismo en Norte América y Europa presentado por el Sr. Enrique A. Schröder”, Montevideo, Arduino Hnos., 1929.
- TORRADO, Ponciano S. “La acción vial en el Uruguay. Su desarrollo y evolución.”, Montevideo, R.O.U., Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vialidad, Impresora LIGU, 1950.
- “Uruguayos contemporáneos. Noticias biográficas.”, Montevideo, R.O.U., Biblioteca del Poder Legislativo, 1965, Tomo A-CH, p. 46 – 49.
- VARESE, Juan Antonio. “Rocha, tierra de aventuras.”, Montevideo, E.B.O., 2001.

## 2) ARTÍCULOS, REVISTAS Y PUBLICACIONES PERIÓDICAS

- “Antecedentes sobre la Organización del Primer Congreso Nacional de Turismo”, Montevideo, Arduino Hnos., 1927.
- “Balance de Pagos de la República Oriental del Uruguay 1930 - 1931.”, Montevideo, Casa A. Barreiro y Ramos S.A., setiembre de 1932.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1934.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1934.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1935.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1935.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1935-1936.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1936.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1936-1937.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1937.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1937-1938.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1938.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1938.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1938.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1938-1939.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1939.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1939-1940.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1940.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1940.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1940.
- “Comisión Nacional de Turismo. Guía oficial 1941.”, Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1941.
- “D.N.T. Colonia del Sacramento 300 años”, Montevideo, Imprenta del Ejército, 1980.
- “D.N.T. Principales atracciones turísticas: verano 1980-1981”, Montevideo, Mimeografía Inzaurre, 1980.
- “D.N.T. Rutas del Uruguay”, Montevideo, Imprenta Nacional, s/f.
- “D.N.T. Turismo en cifras”, Montevideo, Imprenta del Ejército, s/f.
- “DINARP. La economía del Uruguay en diez preguntas”, Montevideo, Imprenta del Ejército, 1979.
- “DINARP. Uruguay”, Montevideo, Imprenta del Ejército, s/f.
- “El Cine en Uruguay. Realizaciones de Enrico Gras.”, San Pablo, I Festival Internacional de Cinema do Brasil, 1954.
- “El litoral argentino – uruguayo”, C.N.T., Montevideo, s/f.
- “El Uruguay país de turismo”, Montevideo, Publicación editada por la Asociación Nacional Atracción de Forasteros, 1918.
- “Hoteles del Uruguay. Tarifas 1939-40.”, C.N.T., Montevideo, Lagomarsino y Cía., 1940.
- “Hoteles del Uruguay. Tarifas 1940-41.”, C.N.T., Montevideo, Talleres Gráficos Prometeo, 1941.
- “Itinerario de los ferrocarriles del Uruguay a regir desde el 15 de diciembre de 1939 al 14 de marzo de 1940.”, C.N.T., Montevideo, Imprenta R. Martínez Recco, 1940.
- “La industria del turismo. El caso de Punta del Este. Artículos publicados en “El Día” (edición de la tarde).”, Montevideo, 13 de mayo de 1927.
- “La ribera uruguaya”, C.N.T., Montevideo, Casa A. Barreiro y Ramos S.A., s/f.
- “Maldonado histórico y turístico”, C.N.T., Montevideo, Imprenta Uruguaya S.A., s/f.
- “Mi tierra Uruguay”. Varios autores. Montevideo, El Observador, 1997.

“Montevideo en Estampas.”, Montevideo, s/f.

“Para viajar en el Uruguay. Indicaciones útiles.”, C.N.T., Montevideo, Talleres Gráficos “El Demócrata”, s/f.

“Para visitar el Uruguay. Indicaciones generales.”, C.N.T., Montevideo, Kraft Ltda., s/f.

“Pesca en el Uruguay”, C.N.T., Montevideo, s/f.

“Piriápolis, Balneario Solís, La Floresta, Atlántida.”, C.N.T., Montevideo, Talleres Gráficos Prometeo, s/f.

“Piriápolis”, C.N.T., Montevideo, s/f.

“Primer Congreso Nacional de Turismo. Trabajos presentados y comunicaciones recibidas”, Montevideo, Talleres Gráficos J. Florensa, 1927.

“Punta del Este, Portezuelo, San Rafael, La Paloma.”, C.N.T., Montevideo, Talleres Gráficos Prometeo, s/f.

“Punta del Este”, C.N.T., Montevideo, s/f.

“Región Atlántica. Playas, lagos, bosques.”, C.N.T., Montevideo, s/f.

“Rutas. Revista Oficial de la Dirección de Vialidad.”, Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Talleres Gráficos Gaceta Comercial, Año I, Nº 1, junio 1942.

“Rutas. Revista Oficial de la Dirección de Vialidad.”, Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Talleres Gráficos Gaceta Comercial, Año I, Nº 4, setiembre 1942.

“Rutas. Revista Oficial de la Dirección de Vialidad.”, Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Talleres Gráficos Gaceta Comercial, Año II, Nº 8, enero 1943.

“Rutas. Revista Oficial de la Dirección de Vialidad.”, Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Talleres Gráficos Gaceta Comercial, Año IV, Nº 33, febrero 1945.

“Rutas. Revista Oficial de la Dirección de Vialidad.”, Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Talleres Gráficos Gaceta Comercial, Año IV, Nº 35, abril 1945.

“Rutas. Revista Oficial de la Dirección de Vialidad.”, Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Talleres Gráficos Gaceta Comercial, Año IV, Nº 40, Número Extraordinario Pro-turismo, noviembre – diciembre 1945.

“Rutas. Revista Oficial de la Dirección de Vialidad.”, Ministerio de Obras Públicas, Montevideo, Talleres Gráficos Gaceta Comercial, Año V, Nº 50, diciembre 1946.

“Tarifas de Hoteles del Uruguay 1965-1966”, C.N.T., Montevideo, s/f.

“Touring Club Uruguayo. A los Asociados del Touring Club Uruguayo. Sobre las falsedades que contiene la “Exposición de hechos” publicada por la Comisión Directiva en el N.230 de la Revista Social”, Montevideo, s/f.

“Touring Club Uruguayo. Anexo a la guía turística”, Montevideo, Imprenta de Sans y Martínez, 1915.

“Touring Club Uruguayo. Estatutos”, Montevideo, Iglesias Hnos. Impresores, 1930.

“Turismo en el Uruguay”, Revista Oficial de la Comisión Nacional de Turismo del Uruguay, Nº 1 a Nº 49, Montevideo, Impresora Uruguaya, 1935 - 1947.

“Uruguay 1973-1981. Paz y futuro.”, Montevideo, Dirección Nacional de Relaciones Públicas, agosto de 1981.

“Visite el Uruguay 1935-1936.”, C.N.T., Montevideo, s/f.

“Zona de playas. Atlántida hasta Balneario Solís.”, C.N.T., Montevideo, s/f.

Boletín Informativo de la Asociación Uruguaya de Agencias de viajes (A.U.D.A.V.I.), Montevideo, 1982 – 1986.

Cuadernos de Cine Club, N.7, Montevideo, Cine Club del Uruguay, octubre 1962.

Cuadernos de Cine Club, N.9, Montevideo, Cine Club del Uruguay, abril 1963.

DINARP. Uruguay 79”, Montevideo, Imprenta del Ejército, 1979.

EL PAÍS, Montevideo, 2 de abril de 1986, página ocho, informaciones.

ESCUADER, Ricardo. “El Uruguay. Orientación espiritual para los turistas”, Montevideo, Impresora Uruguaya, s/f.

FERNÁNDEZ, Alfredo y AZZINI, Juan Eduardo. “El turismo y su importancia en la balanza de pagos nacional.”, en Revista de Economía, Nº III, 1948-49. Montevideo, C.A.V., 1949, pp.23-43.

Folleto de la Asociación Uruguaya Amigos del Riel. “Los ferrocarriles en el Uruguay”, Montevideo, s/f.

GABRIEL, I. “Sesenta años de turismo”, en *El Observador, Fin de semana*, Montevideo, 27 diciembre 1997, pp. 4-5.

IRISITY, Jorge (Redactor responsable), “Guía de atractivos y servicios turísticos de Uruguay”, Montevideo, Satiús/Guíatur, 1993.

Organización Mundial del Turismo, Naciones Unidas, Departamento de Información Económica y Social y Análisis de Políticas, División de Estadística, “Recomendaciones sobre estadísticas del turismo.”, Nueva York, 1994.

PLACHOT, Héctor y TABÁREZ, Miguel (Directores), “Guía Todo Uruguay”, Montevideo, Ed. Plata Producciones, 1994.

PRISCOLIN, Antonio (Redactor responsable), Boletín de la Cámara de Industria Hotelera Turística del Uruguay (C.I.H.T.U.), Montevideo, noviembre 1980 – marzo 1988.

RAMA, Angel. “La Belle Époque.”, Enciclopedia Uruguaya Nº 58, Montevideo, Ed. Reunidos y Ed. Arca, 1969.

Revista “Uruguay hoy”, Publicación Internacional, Montevideo, Año 1, Nº 3, oct. 1979.

Revista del Banco República Oriental del Uruguay. Departamento de Investigaciones Económicas. Montevideo, Talleres Gráficos del Banco de la República, Año 1 (1942) a Año 20 (1961).

ROBAINA, Juan Antonio (Redactor Responsable), “Orientación”, Órgano oficial del Centro de Propietarios de Hoteles, Restaurants, Confeiterías, Cafés y Anexos, , Año XXII, N. 260, Montevideo, Imprenta Agraciada, agosto de 1943.

VÁZQUEZ FRANCO, Guillermo. “Ingléses, ferrocarriles y frigoríficos.”, Enciclopedia Uruguaya N° 25, Montevideo, Editores Reunidos y Editorial Arca, diciembre 1968.  
VIDART, Daniel. “El gran Montevideo.”, Enciclopedia Uruguaya N° 28, Montevideo, Editores Reunidos y Editorial Arca, enero 1969.

### 3) FUENTES ÉDITAS

“Comisión Nacional de Turismo. Memoria de su actuación. Período 1957-59.” Montevideo, Imprenta Nacional, 1959.  
“Comisión Nacional de Turismo. Notas del Administrador General.”, 1952.  
“Informe del Administrador General de la Oficina Nacional de Turismo. Resultados de la temporada 1935-1936 y plan de acción.”, Montevideo, Imprenta Militar, 1936.  
“Informe del Administrador General de la Oficina Nacional de Turismo. Resultados de la temporada 1936-1937 y plan de acción.”, Montevideo, Imprenta Uruguaya, 1937.  
CIDE, Plan Nacional de desarrollo económico y social 1965 – 1974, Síntesis de los planes económicos, Tomo II, Montevideo, 1965.  
Constitución de la República Oriental del Uruguay de 1967, Cámara de Representantes, Montevideo, Imp. Record, 1970.  
Diario de Sesiones de la Asamblea Deliberante de la República Oriental del Uruguay, Tomo IV, 77.<sup>a</sup> Sesión, Montevideo, Imprenta Nacional, 1933, pp. 98 – 117.  
Diario de Sesiones de la Asamblea General de la República Oriental del Uruguay, XLII Legislatura, Segundo Período Extraordinario, Tomo 62, N° 53, Montevideo, 1986.  
Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, XXXVII.a. Legislatura, Cuarto Período Ordinario, Tomo 528, N° 358 a N° 367, Montevideo, Editorial Florensa y Lafón, octubre 1958.  
Diario de Sesiones de la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, Central de Impresiones Limitada, XLII Legislatura, Segundo Período Extraordinario, Tomo 627, N° 1921, Montevideo, diciembre 1986.  
Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la República Oriental del Uruguay, XLII Legislatura, Segundo Período Ordinario, Tomo 303, N° 163, Montevideo, 1986.  
Diario de Sesiones de la Comisión Legislativa Permanente de la República Oriental del Uruguay, Del 17 de noviembre de 1933 al 30 de enero de 1934, Tomo I, Montevideo, Imprenta Nacional, 1934.  
Diario de Sesiones del Consejo de Estado de la República Oriental del Uruguay, Sesiones del 5 de noviembre al 19 de diciembre de 1974, 99.<sup>a</sup> Sesión Extraordinaria, 18 diciembre 1974, Montevideo, 1974, pp. 621-657.  
Dirección General de Estadística y Censos. Anuario Estadístico 1967-69. Montevideo, Departamento de Publicaciones de la Dirección General de Estadística y Censos, 1971.  
Dirección General de Estadística y Censos. Anuario Estadístico 1970-78. Montevideo, Departamento de Publicaciones de la Dirección General de Estadística y Censos, 1981.  
Dirección General de Estadística y Censos. Anuario Estadístico Uruguay 1983. Montevideo, Departamento de Publicaciones de la Dirección General de Estadística y Censos, 1983.  
Dirección General de Estadística y Censos. Anuario Estadístico Uruguay 1984. Montevideo, Departamento de Publicaciones de la Dirección General de Estadística y Censos, 1985.  
Dirección General de Estadística y Censos. Anuario Estadístico Uruguay 1985. Montevideo, Departamento de Publicaciones de la Dirección General de Estadística y Censos, 1986.  
Dirección General de Estadística y Censos. Anuario Estadístico Uruguay 1986. Montevideo, Departamento de Publicaciones de la Dirección General de Estadística y Censos, 1987.  
Dirección General de Estadística y Censos. Anuario Estadístico Uruguay 1987. Montevideo, Departamento de Publicaciones de la Dirección General de Estadística y Censos, 1988.  
Fichas técnicas de films del Archivo de films de Cinemateca Uruguaya.  
Ministerio de Industria y Energía. Dirección Nacional de Turismo. Encuesta Turismo Receptivo. Temporada 1978-1985. Montevideo, s/f.  
Ministerio de Turismo del Uruguay. Anuario 1999 (Director de División Sr. Víctor Sosa), Área de investigación y estadística, Montevideo, 1999.  
Ministerio de Turismo. Turismo en Cifras 1980-1991. Montevideo, s/f.  
Presidencia de la República. “Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977.”, Volumen V, Capítulo VIII, Sector Turismo, Montevideo, 1972.  
Presidencia de la República. Secretaría de Planeamiento, Coordinación y Difusión. “Lineamientos estratégicos básicos. II Plan Nacional de Desarrollo.”, Capítulo 9, Turismo, Montevideo, Imprenta Nacional, 1981.  
Registro Nacional de Leyes, Decretos y otros documentos de la República Oriental del Uruguay, Montevideo, Imprenta Nacional, de 1930 a 1986.  
Resoluciones de los Cónclaves Gubernamentales: San Miguel – Colonia Suiza – Montevideo – Solis, Montevideo, Universidad de la República, Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, 1978.

#### 4) FUENTES INÉDITAS

Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1933-1934. Tomo I, Acta N° 1 a N°39, Montevideo, 1933-1934.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1937. Tomo IV, Acta N° 99 a N° 111, Montevideo, 1937.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1938-1940. Tomo V, Acta N° 112 a N°118, Montevideo, 1938-1940.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1943-1944. Tomo VIII, Acta N° 153 a N° 165, Montevideo, 1943-1944.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1946. Tomo X, Acta N° 179 a N° 190, Montevideo, 1946.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1947. Tomo XI, Acta N° 191 a N° 204, Montevideo, 1947.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1951. Tomo XV, Acta N° 277 a N° 331, Montevideo, 1951.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1952. Tomo XVI, Acta N° 332 a N° 375, Montevideo, 1952.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1954. Tomo XVIII, Acta N° 410 a N° 428, Montevideo, 1954.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1960. Tomo XXIV, 1er. Parte, Acta N° 674 a N° 689, Montevideo, 1960.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1962. Tomo XXVI, Acta N° 786 a N° 811, Montevideo, 1962.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1965. Tomo XXIX, Acta N° 922 a N° 969, Montevideo, 1965.  
Actas de la Comisión Nacional de Turismo, 1967. Tomo XXXII, Acta N° 1016 a N° 1022, Montevideo, 1967.  
Actas del Consejo Nacional de Administración. Poder Ejecutivo, Consejo Nacional de Administración, J N. 079184, Acta N° 45, Montevideo, 21 de marzo de 1930, pp.468-484.