

Los inicios del turismo y los Ferrocarriles del Estado en Argentina en las primeras décadas del siglo XX

Elena Salerno (Universidad Nacional de Tres de Febrero, Argentina)

Los ferrocarriles del Estado se proponían el fomento de las regiones más apartadas del país a través de un sistema de transportes moderno que facilitara el traslado de la producción. Con el tiempo se valorizaron los paisajes naturales que alcanzaban los ferrocarriles y el turismo se convirtió en un motor del poblamiento y en una actividad económica, aunque no fuera prevista en los proyectos gubernamentales iniciales. Para las primeras décadas del siglo XX se reconocieron varias regiones del país con valor turístico; tanto las playas de la costa atlántica como las sierras y las montañas. Los Ferrocarriles del Estado recorrían el valle serrano de Punilla en Córdoba, una de las regiones apreciadas de esa provincia por el turismo de entonces, y las provincias del noroeste, Tucumán, Salta y Jujuy, aunque no constituían atractivos turísticos significativos. Una de las líneas estatales tenía como punto de destino el lago Nahuel Huapi, a cuyas orillas crecía la localidad de San Carlos de Bariloche. El largo camino entre Buenos Aires y este paisaje lacustre cordillerano los intrépidos turistas lo sorteaban a bordo de los trenes del Ferrocarril Sud, empresa privada de capitales británicos, y de la línea de San Antonio Oeste de los Ferrocarriles del Estado, aún antes de su conclusión en 1934, en que se trasladaban en automóvil desde la punta de rieles hasta el destino lacustre.

Las fuentes para el estudio de esta temática son las publicaciones periódicas como Riel Fomento, Revista de los Ferrocarriles del Estado, la Revista Forestal, The Review of the River Plate, editada en Buenos Aires vinculada a la comunidad de negocios de empresas británicas en el país, y otras publicaciones oficiales.

Los inicios del turismo y los Ferrocarriles del Estado en Argentina en las primeras décadas del siglo XX

Elena Salerno (Universidad Nacional de Tres de Febrero, Argentina)

En este trabajo nos proponemos abordar la interacción entre el ferrocarril y la incipiente actividad turística en la Argentina de las primeras décadas del siglo XX, en particular analizaremos el rol de los Ferrocarriles del Estado en el impulso del turismo y las acciones realizadas para el transporte de pasajeros hacia los lugares de disfrute del ocio en el país.

El estudio del turismo incluye diferentes facetas como los lugares, los protagonistas y los servicios, desde la hotelería al transporte. En este caso analizaremos algunos aspectos del transporte ferroviario y la acción de los Ferrocarriles del Estado en el desarrollo de esta actividad, así como la promoción de los lugares turísticos que se podían visitar mediante el servicio ferroviario que brindaba la empresa estatal.

Los ferrocarriles del Estado se proponían el fomento de las regiones más apartadas del país a través de un sistema de transportes moderno que facilitara el traslado de la producción. Con el tiempo se valorizaron los paisajes naturales que alcanzaban los ferrocarriles y el turismo se convirtió en un motor del poblamiento y en una actividad económica, aunque no fuera prevista en los proyectos gubernamentales iniciales. Para las primeras décadas del siglo XX se reconocieron varias regiones del país con valor turístico; tanto las playas de la costa atlántica como las sierras y las montañas. Los Ferrocarriles del Estado recorrían el valle serrano de Punilla en Córdoba, una de las regiones apreciadas de esa provincia por el turismo de entonces, y las provincias del noroeste, Tucumán, Salta y Jujuy, aunque aún no constituían atractivos turísticos significativos. Otra de las líneas estatales tenía como punto de destino el lago Nahuel Huapi, a cuyas orillas crecía la localidad de San Carlos de Bariloche. Los intrépidos turistas sorteaban el largo camino entre Buenos Aires y ese paisaje lacustre cordillerano a bordo de los trenes del Ferrocarril Sud, empresa privada de capitales británicos, y de la línea de San Antonio Oeste de los Ferrocarriles del Estado, aún antes de su conclusión, en 1934, se trasladaban en automóvil desde la punta de rieles hasta los lagos cordilleranos.

Las fuentes para el abordaje de esta temática son las publicaciones periódicas, como la revista Riel y Fomento, revista de los Ferrocarriles del Estado, la Revista Forestal, The Review of the River Plate y la prensa, entre otras publicaciones de la época.

Los estudios sobre el impacto del turismo en la Argentina son recientes, sin embargo hay importantes contribuciones, los trabajos de Elisa Pastoriza son los más abarcativos y sistemáticos, parte del análisis histórico del turismo en Mar del Plata y como éste modeló al primer balneario del país y avanza sobre el resto de los sitios y regiones turísticas del país. Esta autora y Carlos Larrinaga han realizado un trabajo comparativo del balneario español de San Sebastián con el de Mar del Plata en los que aportan planteos sugerentes. Mientras Bertoncetto trata la cuestión desde una faceta geográfica que ilumina la problemática tanto como la visión histórica. La mayor parte de los estudios realizados hasta aquí analizan la incidencia del automotor en el desarrollo del turismo y poco se ha dicho sobre la influencia del ferrocarril; incluso queda implícito que el ferrocarril estuvo relacionado con la etapa del “vacacionar” de las élites mientras que el automóvil está asociado con la democratización del turismo y el turismo de masas.¹

¹ Pastoriza (2002), (2011) y Larrinaga y Pastoriza (2009); Bertoncetto (2006). Para la interacción del automóvil y el turismo, véase los trabajos de Piglia (2007), Ballent (2005) para la Argentina y Booth (2008) y (2010), Cáceres Quiero, Booth y Sabatini (2002), pp. 33-49 para Chile.

Asterio Savelli² nos aporta una mirada desde la sociología con el análisis de categorías que podemos aplicar a nuestra indagación. Algunos de estos conceptos están referidos a los protagonistas que disfrutaron de la acción del viaje por placer y para conocer ciudades protagonistas de etapas culturales muy ricas o regiones naturales. Mientras en Europa, los primeros viajes de placer fueron los viajes juveniles de los nobles como un modo de tomar contacto con los miembros de su clase esparcidos por Europa; se trataban de viajes planificados y realizados con la asistencia de un séquito de personal; desde el siglo XVIII se pasó a los viajes de los burgueses, más distendidos e interesados en aspectos de la naturaleza o de la cultura. Tanto para los nobles como para los burgueses, Italia fue emblemática con sus centros urbanos, las costas del Mediterráneo italiano, la Toscana, seguían las grandes capitales europeas de entonces, París, Londres, Madrid y los Alpes suizos.

Asterio Savelli hace la distinción entre los viajeros, entre los que estaban los naturalistas, los exploradores y otros interesados en conocer los nuevos mundos, como en los siglos XVIII y XIX diferentes a los turistas, una categoría que comenzó a plantearse en forma contemporánea con los viajeros, en particular, entre los turistas del norte de Europa que iban a Italia.

El turismo en Argentina

A menor escala, en Argentina se reprodujeron los fenómenos en torno al turismo que se dieron en otras latitudes. En Argentina, los sitios de interés turístico desde fines del siglo XIX y, aún hoy, residen en los valores de la naturaleza, de modo predominante. Desde fines del siglo XIX las élites comenzaron a disfrutar de largas temporadas estivales de descanso en las playas, adoptaron el hábito de los baños de mar o baños fríos.³ La primera que toma relevancia fue Mar del Plata, cuando Pedro Luro⁴ vislumbró su potencial turístico cumpliendo con el doble rol de “gate-keeper” y “star”⁵, según lo definen Larrinaga y Pastoriza. A Mar del Plata accedían mediante el viaje en tren desde Buenos Aires, pasaban allí los meses de verano y denominaban a esta costumbre el “veraneo”. A partir de la difusión del automóvil, los más intrépidos se aventuraron por huellas y caminos de tierra rudimentarios. Más adelante, las playas del vecino país, Uruguay, también se convirtieron en lugar de descanso para la élite argentina y uruguaya, por lo cual Raúl Jacob acuñó la idea del “país balneario”⁶. Los argentinos llegaban en barco a Montevideo y desde allí se trasladaban en diferentes medios de transportes. Los miembros de la alta sociedad de la época alternaban estos hábitos de esparcimiento con sus viajes de placer a Europa que podían reiterar varias veces en sus vidas, de acuerdo a las motivaciones que Savelli le atribuye a la burguesía europea.

La coyuntura de la Primera Guerra Mundial y las condiciones de la inmediata posguerra fueron favorables para el desarrollo del turismo interno, según lo señalan Anahí Ballent y Adrián Gorelik⁷, el conflicto bélico interrumpió los viajes frecuentes de la élite a Europa y se promovieron los viajes a Mar del Plata para disfrutar de sus playas marítimas y a las sierras de Córdoba, entre otros destinos internos.

² Savelli (2002) pp. 23-90 y 104-108.

³ Larrinaga y Pastoriza (2009) pp. 280-283.

⁴ Larrinaga y Pastoriza (2009) pp. 286-292, abordan la figura de Pedro Luro en el estudio comparativo de los balnearios de San Sebastián y Mar del Plata, nativo de Navarra, quien conocía la tradición turística de San Sebastián y Biarritz y que aplicó en el desarrollo de la playa en la costa atlántica argentina.

⁵ Según Larrinaga y Pastoriza (2009) pp. 284-285, a partir de la conceptualización de Marc Boyer, señalan la función de los guardines de la cultura o “gate-keepers” como los inventores de los lugares y las prácticas que genera el turismo; en tanto, los “stars” eran los figuras de las clases acomodadas que usufructuaban del mismo, véase Boyer (2002) p. 15.

⁶ Elisa Pastoriza (2011) p.28, cita a Raúl Jacob.

⁷ Ballent y Gorelik (2001) pp. 164-171.

Los cambios cualitativos en torno al concepto del turismo comenzaron a operarse en el período de entreguerras por múltiples factores, a las condiciones externas se añadieron otras internas. Los cambios sociales y económicos que venían madurando desde tiempo atrás alcanzaron una primera etapa de consolidación de los sectores medios en ascenso que, entre otras cuestiones, aspiraban e imitaron los comportamientos de las clases altas. La legislación laboral fue concediendo a algunos sectores de trabajadores el derecho a vacaciones pagas que algunos aprovechaban para visitar a sus familias en otras provincias o para visitar lugares de valor turísticos. La difusión del automóvil como transporte individual y familiar permitió una mayor autonomía en la movilidad aún cuando se dependía del ferrocarril para los viajes de larga distancia, pero en la medida que se fueron construyendo las carreteras troncales del país en los años treinta, pudieron utilizarlos más allá de los límites urbanos, primero para excursiones de un día a corta distancia en los alrededores de las ciudades y más adelante para aventurarse a los lugares distantes en las playas o las sierras para el disfrute de la naturaleza en camping u hoteles y hostales; para la época se difundió la costumbre de una segunda vivienda⁸ en alguna zona turística. Al mismo tiempo comenzó una corriente de ideas favorable a la difusión de los lugares turísticos, como lo hizo el Touring Club Argentino (TCA)⁹ que solicitó al gobierno medidas para facilitar la movilidad de los pasajeros en calidad de turistas entre diferentes países.

Por otra parte, comenzó a debatirse el turismo como una actividad económica redituable que debería promoverse con acciones de fomento como créditos para la construcción de hoteles y albergues, la inversión en infraestructura vial y el aprovechamiento de los servicios ferroviarios mediante su adecuación para brindar el servicio a los pasajeros.

Los lugares turísticos

En la Argentina de fines del siglo XIX y de principios del siglo XX se pueden identificar tres zonas turísticas propiamente dichas.

Las playas atlánticas de la provincia de Buenos Aires fueron aprovechadas para el disfrute del veraneo de las clases altas, que se caracterizaban por tratarse de verdaderos eventos sociales. Con el tiempo acogieron también a los sectores medios en ascenso y más adelante a los sectores populares que encontraron allí sus lugares de vacaciones.

El turismo surgió primero como el veraneo de las clases más acomodadas que acostumbraban a pasar los meses del verano en Mar del Plata, la primera plaza que tuvo un desarrollo asociado con el disfrute del ocio.¹⁰ Con el tiempo, los cambios en la legislación laboral permitió a un creciente número de trabajadores y sus familias el acceso del goce de descanso y la posibilidad de viajar a diferentes lugares del país. Los tiempos de vacaciones para las clases medias como las populares se acortaron y se ajustaron al concepto de “turismo”¹¹.

En el período de entreguerras Mar del Plata fue el centro turístico por excelencia, tanto de la élite como de los sectores medios acomodados. No obstante, comenzaron a desarrollarse otros sitios en la costa atlántica bonaerense como puede apreciarse en las guías turísticas que publicaba periódicamente el Ferrocarril Sud.¹²

⁸ Savelli (2002) p. 56 se refiere al “propietario di una seconda casa estiva”.

⁹ Sobre el Touring Club Argentino, véase los trabajos de Piglia, (2007).

¹⁰ Pastoriza (2011) p. 29-30.

¹¹ Pastoriza (2011) p. 30.

¹² Rumbo al Sud, Temporada 1946/47, pp. 20-22; Rumbo al Sud, Temporada 1947/8, pp. 78-79 y Pastoriza (2011) pp. 65-80.

Como parte de la influencia europea que desde el siglo XVIII se difundían los lugares de climas benignos considerados óptimos para la recuperación de la salud¹³; en Argentina paulatinamente se comenzó a desarrollar el turismo con fines médicos, buscaban lugares óptimos para recobrar la salud, entre los que podemos incluir los baños termales y las serranías cordobesas recomendadas para el tratamiento de afecciones respiratorias. Los sitios más difundidos fueron los que contaban con microclimas considerados adecuados para mejorar la calidad de vida de las personas afectadas en sus vías respiratorias y los que padecían tuberculosis. Así se destacaban las localidades de las sierras cordobesas que se extendían hacia el sur de la ciudad de Córdoba, capital de la provincia homónima, con centro en aquel entonces en Alta Gracia y en otras localidades del valle de Calamuchita, y hacia el norte se extendían por la sierra de Punilla. Aunque no gozaban del mismo prestigio curativo, en la provincia de Buenos Aires, desde principios del siglo XX las Sierras de la Ventana y Tandil eran atractivos turísticos.

Las primeras estaciones termales que comenzaron a explotarse estaban las de Puente del Inca y Cacheuta en Mendoza y las termas de Reyes en las proximidades de San Salvador de Jujuy y Rosario de la Frontera en Salta; más adelante fueron las de Río Hondo en Santiago del Estero y Carhué en la provincia de Buenos Aires.

Las estadias en las regiones prístinas, admiradas por sus bellezas naturales fueron otros sitios atractivos, las primeras que recibieron estos calificativos fueron las regiones lacustres andino-patagónicas. El llamado turismo ambiental, según Savelli¹⁴, buscaba los puntos panorámicos para poder apreciar las bellezas naturales en su verdadera dimensión y con una presencia humana limitada. La primera región que cumplió con esas condiciones fue la región de los lagos del norte de la Patagonia, el más conocido fue el Nahuel Huapi y la población de San Carlos de Bariloche que comenzó a crecer a sus orillas y Villa La Angostura en el otro extremo de ese espejo de aguas; otros lagos que comenzaron a apreciarse por sus encantos y se convirtieron en objeto de observación turística fueron el lago Lacar y la incipiente localidad de San Martín de los Andes, entre otros. Aunque las Cataratas del Iguazú se promocionaban como una de las bellezas naturales del país, aún no recibían un caudal significativo de turistas.

En alguna medida el perito Francisco P. Moreno actuó como el “gate-keepers” del lago Nahuel Huapi. Como perito en la Comisión de Límites con Chile, tuvo un conocimiento acabado de sus bellezas. Por las tareas de demarcación el gobierno nacional lo recompensó con tierras que rodeaban ese lago y que Moreno dispuso legar para la formación del primer parque nacional del país a las que el gobierno nacional sumó otra extensión de tierras públicas en los primeros años del siglo X. Al punto tal, Moreno acompañó al ex-presidente norteamericano Theodore Roosevelt en una visita por la región de los lagos y la Patagonia en 1913. El hidrólogo norteamericano Bailey Willis, al servicio del gobierno argentino, también recomendó para la misma época, la pertinencia de la creación de una reserva natural para su aprovechamiento turístico y comercial.¹⁵

Dos décadas más tarde, Ezequiel Bustillo asumió la Dirección de Parques Nacionales y permaneció por diez años a partir de su creación en 1934. Según los conceptos de Boyer podríamos considerarlo como un “stars” que promocionó entre su círculo de amigos y parientes la región de Bariloche, induciéndolos a visitarla y a adquirir tierras para la construcción de sus casas de vacaciones. Años antes fue convencido por el Príncipe de Gales que visitó la Argentina e hizo el recorrido desde Chile navegando por el lago Nahuel Huapi.¹⁶

¹³ Savelli (2002) p. 57 y Larrinaga y Pastoriza (2009) pp. 280-283.

¹⁴ Savelli (2002) p. 62.

¹⁵ Larrinaga y Pastoriza (2009) pp. 284-285; Nuñez, Matossian y Vejsbjerg (2008) p. 49. Pastoriza (2011) pp. 175-181; Boyer (2002) p. 15.

¹⁶ Pastoriza (2011) pp. 175-181; Piglia (2012) pp. 62-65. Boyer (2002) p. 15.

La tecnología del transporte y el turismo

En Argentina, como en la mayor parte de los lugares que se tendieron las vías férreas, éstas fueron el instrumento tecnológico de avanzada que mejoró la movilidad, causó un impacto fenomenal en todas las actividades económicas con las mejoras en el transporte de cargas e introdujo un gran cambio en el transporte terrestre de pasajeros para diferentes fines, laborales, visitas familiares y recreación, tanto para el traslado de personas en tramos cortos, medianos y largos. Si dejamos de lado las demás motivaciones que tenían los viajeros y nos abocamos tan solo a los traslados con fines recreativos, Savelli¹⁷ establece una diferencia entre turismo que obliga a pernoctar un tiempo fuera de los lugares de residencia habituales y las excursiones que demandan tan solo un día. En este análisis no tomamos los viajes de excursión que implicaba la ida y el regreso en el mismo día y que se realizaban en las regiones vecinas a las ciudades. En Argentina, la mayor parte de los grandes centros urbanos se encuentran distantes de los lugares de descanso turísticos, con la excepción de la ciudad de Córdoba que se encuentra próxima a las zonas serranas donde varias localidades se habían convertido en sitios turísticos. Pese a las cercanías con los sitios turísticos, las ciudades de Mendoza, Salta, San Miguel de Tucumán o San Salvador de Jujuy eran puntos de paso o de trasbordo.

Por la idea que se tienen en Argentina de las distancias y los tiempos de viaje del período de entreguerras, podríamos estimar los viajes cortos los que sorteaban distancias de hasta 400 o 500 kilómetros, los medianos eran de unos 800 kilómetros y que se podían realizar en menos de un día de viaje y los largos, los que demandaban más de un día, más allá de la distancia real.

En el caso que nos atañe, en la primera época del turismo, caracterizada por la costumbre de las élites a veranear toda la temporada estival, el transporte fue vital, tuvo un protagonismo significativo y se destacaban los de gran confort. Tal vez hoy, el transporte tiene el objetivo de hacer el viaje desde el inicio del recorrido al punto de destino y viceversa en el menor tiempo posible y es un medio de transporte que pretende acortar el viaje para dedicar el poco tiempo disponible al disfrute (o gozo) del lugar elegido.

En el período de entreguerras observamos que el transporte se diversifica, las empresas ferroviarias ofrecieron frecuencias y precios más acomodados a los nuevos turistas, en un proceso de transición hacia el turismo de masas y por cierto atentos a la competencia del transporte automotor. El ferrocarril fue el protagonista de la primera etapa del desarrollo turístico y facilitó los cambios para las etapas siguientes, donde mantuvo un rol protagónico en el transporte de pasajeros.

El automóvil se difundió a partir de la década del veinte y más aún en los años treinta en que la pavimentación de las rutas troncales en Argentina. El automóvil fue el símbolo de la libertad del viajero y la posibilidad de explorar caminos y lugares poco frecuentados. Paulatinamente dejó de ser un objeto de lujo para convertirse en un vehículo para la movilidad urbana y suburbana, incluso podían encarar viajes a mayor distancia, siempre que hubiera caminos y contaran con ciertas comodidades y servicios para la provisión de combustibles y atención técnica para los vehículos.

En otros casos, el automóvil se complementaba con los servicios ferroviarios para alcanzar algunos lugares, como los lagos patagónicos.

La mayoría de las líneas férreas se construyeron siguiendo objetivos económicos o políticos, aún así facilitaron el acceso a lugares de encanto naturales. En un intento de síntesis, sin pretensión de hacer una enumeración exhaustiva, veremos los principales centros turísticos y los ferrocarriles que llegaban a los mismos.

¹⁷ Savelli (2002) p. 53-54.

Cuadro 1. Los sitios turísticos y los ferrocarriles en Argentina, en el período de entreguerras

Provincia	Lugares turísticos	Tipo	Empresa ferroviaria	Cabecera	Combinaciones
Buenos Aires	Mar del Plata	Playas	FCS	Buenos Aires	
	Miramar	Playas	FCS	Bs. As	
	Necochea	Playas	FCS	Bs. As	
	Gessell	Playas	FCS	Bs. As	Combinación con automóvil
	Ostente	Playas	FCS	Bs. As	Combinación con automóvil
	Tandil	Sierras	FCS	Bs. As	
	Sierra de la Ventana	Sierras	FCS	Bs. As	
Córdoba	Alta Gracia	Sierras	FCCA	Bs. As	
	La Falda, Valle Punilla	Sierras,	FCE	Córdoba y/o Bs. As	Con FCCA y FCCCba, ambos con cabeceras en Rosario y Buenos Aires
	Capilla del Monte, Valle Punilla	Sierras	FCE	Córdoba y/o Bs. As	Con FCCA y FCCCba, ambos con cabeceras en Rosario y Buenos Aires
Santiago del Estero	Río Hondo	Termas			
Mendoza	Cacheuta	Termas	FC Trasandino	Mendoza	FCBAP desde Buenos Aires
	Puente del Inca, Mendoza ¹⁸	Termas	FC Trasandino	Mendoza	FCBAP desde Buenos Aires
Salta	Rosario de la Frontera	Termas	FCE	Santa Fe y/o Tucumán	Con el FCCCba y el FCCA desde Bs.As a Tucumán
Jujuy	Termas de Reyes	Termas	FCE	Santa Fe y/o Tucumán	Con el FCCCba y el FCCA desde Bs.As a Tucumán
	La Quebrada de Huamahuaca	Sierras	FCE	Santa Fe y/o Tucumán	Con el FCCCba y el FCCA desde Bs.As a Tucumán
Gobernac. Río Negro	San Carlos de Bariloche, Lago Nahuel Huapi	Lagos y montañas, selva valdiviana	FCE	Viedma a punta de rieles	FCS hasta Carmen de Patagones (Bs. As.), lancha, automóvil
Gobernac. Neuquén	San Martín de los Andes y Lago Lacar	Lagos y montañas	FCS	Buenos Aires	Automóvil de Zapala a San Martín de los Andes.
Gobernac. Misiones	Cataratas de Iguazú	Salto de agua y selva			

Fuente: EFCE, años varios; FCE, Memorias, varios años; Riel y Fomento, años 1922-1935; Rögind (1937).
 Elaboración propia.

Siglas: FCE: Ferrocarriles del Estado; FCBAP: Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico; FCCA: Ferrocarril Central Argentino; FCCCba: Ferrocarril Central Córdoba; FCS: Ferrocarril Sud.

Los ferrocarriles permitían el acceso a diversos lugares turísticos, de variados paisajes y con diversidad de opciones para el descanso o la aventura.

Las diversas empresas ferroviarias llegaban a regiones de valor turístico que empezaron a explotarse como tales en la medida que se difundieron los hábitos de su disfrute y se construyeron las instalaciones básicas para el hospedaje de los visitantes.

¹⁸ En 1932 un alud destruyó el hotel y un extenso tramo del FC Trasandino, el que pasó al Estado nacional en 1934 y fue reconstruido años más tarde, aunque el hotel y los servicios en las termas permanecieron en ruinas, quedando como lugar turístico el puente, que es una formación rocosa natural.

Mar del Plata fue el primer sitio que creció a instancias de la difusión del hábito del “veraneo” de las clases altas, en particular, de Buenos Aires, lo que dio impulso a la construcción de hoteles y de segundas casas, según la descripción de Savelli, que se utilizaban durante el tiempo de verano. El resto de las playas de la costa atlántica bonaerense fueron surgiendo por la acción de interesados en lugares más agrestes o menos poblados.¹⁹ A todos estos lugares se accedía con el Ferrocarril Sud (FCS) que contaba un ancho de vías de 1,676 metros, conocida como trocha ancha. Esta empresa también servía las zonas serranas de la provincia de Buenos Aires, Tandil y Ventana. Desde la ciudad bonaerense de Bahía Blanca el FCS alcanzaba la ciudad de Neuquén y Zapala, en el norte de la Patagonia. A partir de Neuquén se podía ir en auto hasta Bariloche y Villa La Angostura; desde Zapala, punta de rieles del FCS, se podía continuar viaje en automóvil hasta San Martín de los Andes y a la cuenca lacustre neuquina.²⁰ En 1921 otra línea de la misma empresa FCS llegó a Carmen de Patagones, en un primer momento, desde allí se llegaba a la cuenca lacustre del Nahuel Huapi combinando diferentes medios de movilidad y utilizando la línea férrea estatal aún en construcción.

El Ferrocarril Central Argentino (FCCA) contaba con dos líneas, de un ancho similar que el Sud, una llegaba a las regiones serranas al sur de la capital de la provincia de Córdoba, destacándose entonces Alta Gracia, entre otras localidades; con la otra línea pasaba por Santiago del Estero y finalizaba en Tucumán. El Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba) tenía varias líneas que salían desde Buenos Aires y Rosario hasta Tucumán. Por tratarse de vías de trocha métrica, igual que la del FC Córdoba al Noroeste de propiedad estatal desde 1909, facilitó la combinación y los acuerdos entre ambas empresas ofreciendo viajes directos entre Buenos Aires y Capilla del Monte (Córdoba). A partir de la adquisición del FCCCba por los Ferrocarriles del Estado, estos contaron con una red que conectaba Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Salta, Jujuy y las provincias del noroeste y del Chaco.

La línea principal de los Ferrocarriles del Estado (FCE), el Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA) partía desde Santa Fe y llegaba a Tucumán, Salta y Jujuy hasta la frontera con Bolivia, accediendo así a los lugares del noroeste.

Mientras el Ferrocarril de Buenos al Pacífico (FCBAP) partía de Buenos Aires y arribaba a las ciudades de Mendoza y San Juan, capitales de las provincias homónimas; desde Mendoza mediante la combinación con el Ferrocarril Trasandino se conectaba con Cacheuta y Puente del Inca, dos estaciones termales de renombre de la época.

Por último, las Cataratas de Iguazú se integraron un poco más tarde a los circuitos turísticos del país, aunque desde 1902 comenzaron a visitarse pese a las dificultades para llegar a las mismas. En 1909 pasó al Estado la primera fracción de tierras; en 1928, durante la presidencia de Marcelo T. de Alvear (1922-1928) el gobierno nacional compró una extensión importante de selva que ya había sufrido la acción trópica humana para establecer el Parque Nacional de Iguazú y en 1934 pasó a la Dirección de Parques Nacionales recién creada. Los primeros viajeros llegaban hasta las cascadas luego de una dura travesía en barco y a pie.²¹ El ferrocarril no llegaba hasta allí, alcanzaba la ciudad de Posadas que se encuentra a una distancia considerable de las Cataratas de Iguazú, recién el avance del transporte automotor y del avión permitió poner en valor a las mismas.

¹⁹ Pastoriza (2011) pp. 65-80 y 157-173 y Ballent y Gorelik (2001) pp. 107-136.

²⁰ El FC Sud llegó a Neuquén en 1899 y en 1921 la misma empresa unió Bahía Blanca con Carmen de Patagones, al otro lado del río Negro se encuentra Viedma, la cabecera de los Ferrocarriles del Estado a Bariloche, véase Rögind (1937) pp. 202-204, 579-587 y 624-626. Poco antes de la nacionalización de las empresas ferroviarias de capitales privados, se mantenían estos convenios como se observan en las publicidades de los servicios del Ferrocarril Sud, véase Rumbo al Sud, Temporada 1946/47 y Rumbo al Sud, Temporada 1947/8. Pastoriza (2011) pp. 65-80.

²¹ Pastoriza (2011) pp. 188-193.

Con los Ferrocarriles del Estado (FCE) se accedía a las provincias del noroeste del país, aunque se promocionaban sus paisajes aún no se aprovechaban con ese fin. Salvo dos lugares que contaban con fuentes termales, Rosario de la Frontera (Salta) y Termas de Reyes en la provincia de Jujuy, en ambos casos contaban con hoteles de categoría.²² La Quebrada de Humahuaca, que atraviesa en forma longitudinal la provincia de Jujuy, hoy Patrimonio de la Humanidad, con pueblos que conservan sus características centenarias, no constituían o no formaban parte de los circuitos turísticos habituales de la época. En el período de entreguerras estaba en construcción de la línea conocida como el Ferrocarril a Socompa o de Huaytiquina, hoy conocido como el Ferrocarril a las Nubes, que desde Salta llegaba al Territorio de los Andes, con capital en San Antonio de los Cobres, abarcaba el extremo noroeste y parte de la Puna, que no tenían el valor turístico que se le reconoce en la actualidad.²³

La oferta hotelera fue de lo más diversa, pero en los puntos más alejados se construyeron hoteles a instancias de las empresas interesadas y del Estado. La Compañía de Hoteles Sudamericana relacionada con las empresas ferroviarias británicas tuvo a su cargo una serie de hoteles, como los de Sierra de Tandil en Buenos Aires, el de Puente del Inca en Mendoza, el de Alta Gracia en Córdoba e incluso administró por concesión el de Llao Llao, en las cercanías de Bariloche, cuando fue reconstruido a fines de la década del treinta. Las empresas ferroviarias estaban interesadas en incrementar el tráfico de pasajeros y aprovechar las temporadas de vacaciones en el traslado de turistas. Con el fin de garantizar ese flujo, se abocaron al fomento de los sitios naturales que atravesaban con sus líneas y promovieron las visitas a esos sitios, al mismo tiempo formaron una empresa dedicada a la construcción y gestión de hoteles de categoría con el fin de mejorar las condiciones de la estadía de los viajeros.

El hotel Llao Llao resulta emblemático de la acción del Estado nacional a través de la Dirección de Parques Nacionales²⁴, realizó una serie de obras de edificios públicos en la ciudad de San Carlos de Bariloche con un criterio arquitectónico definido como alpino europeo, inclusive se construyó la Iglesia con el mismo estilo. Siguiendo los mismos objetivos, a pocos kilómetros del Bariloche, en un punto panorámico privilegiado y siguiendo los dictados de los gustos turísticos que se daban para la época en otras latitudes, la Dirección de Parques Nacionales proyectó y construyó un hotel de categoría para la promoción del turismo de élite a la región que ya atraía a los más intrépidos y aventureros. El hotel Llao Llao fue construido en madera e inaugurado en 1937, al poco tiempo fue destruido por un incendio y reconstruido como un sólido edificio de piedra y madera, como se conserva en la actualidad. El hotel contaba con comodidades para 250 pasajeros, un amplio parque y jardines con vista al lago y una cancha de golf.

El gobierno nacional construyó hoteles en otros puntos del país, en Catamarca y Embalse Río III en la provincia de Córdoba. A su vez promovió la construcción de hoteles e instalaciones de uso turístico mediante líneas crediticias en diferentes lugares del país. Con el fin de coordinar estas acciones, el gobierno nacional creó por decreto la Dirección Nacional de Turismo.²⁵

Los Ferrocarriles del Estado y el turismo

El período de entreguerras es un recorte temporal significativo para los Ferrocarriles del Estado, en ese tiempo se afianzó la Administración unificada de sus líneas y lograron la conformación de una red y una serie de líneas disímiles entre sí. La línea Central Norte Argentino con cabecera en la

²² Riel y Fomento, año 1926.

²³ Los artículos referidos al Ferrocarril de Huaytiquina eran frecuentes en la revista Riel y Fomento que comenzó a publicarse en 1922 y se mantuvo hasta 1935, cuyos números han sido localizados.

²⁴ La Dirección de Parques Nacionales (DPN) fue creada en 1934 y estuvo a cargo del Ezequiel Bustillo, dependiente del ministerio de Agricultura, véase Piglia (2010) p. 1-7 y (2012) pp. 62-65.

²⁵ Piglia (2007) pp. 12-16, (2009) pp. 5-9 y (2012) pp. 65-69.

ciudad de Santa Fe, capital de la provincia homónima era una amplia red férrea de unos 4800 kilómetros en 1916 y que llegó a unos 8000 kilómetros en 1935, luego de la compra del FCCCba por el Estado, la red ferroviaria estatal alcanza casi los 10.000 kilómetros y permitía el acceso a Córdoba y el noroeste e incluso se conectaba con las vías férreas del Chaco y Formosa, aunque ambas tenían acceso a puertos sobre las costas del río Paraguay. Las líneas en las provincias de Entre Ríos y Corrientes estaban en plena construcción y tenían el objetivo de conectar las dos empresas privadas que operaban en la Mesopotamia y hacer efectiva la comunicación entre los pueblos y ciudades de la costa del río Paraná con las del río Uruguay. Las demás líneas del Estado se construían en la Patagonia, en realidad, dos de ellas quedaron paralizadas a mediados de la década de 1910, y la tercera se concluyó a mediados de los treinta y permitía el acceso al lago Nahuel Huapi.²⁶

De todas las líneas del Estado tomaremos tres regiones, el Noroeste, Córdoba y el norte de la Patagonia. Las provincias del noroeste, Tucumán, Salta y Jujuy se integraron tardíamente a la red de circuitos turísticos del país. Sin embargo, pronto se identificaron dos puntos próximos a la línea principal que tenían una riqueza en aguas curativas, se trató de Rosario de la Frontera, al norte de Tucumán, y Termas de Reyes, cerca de San Salvador de Jujuy. La distancia con Buenos Aires y la necesidad de trasbordos, así como las frecuentes interrupciones en el servicio por derrumbes seguramente boicotearon estos lugares, así como la visita a la Quebrada de Humahuaca, que recorría la línea del Estado para llegar a La Quiaca, el punto fronterizo con Bolivia, al que se llegó en 1908.

El Estado nacional compró la línea de Córdoba y Noroeste en 1909, que había pertenecido a una empresa de capitales británicos que la construyó en la década de 1890 y unía la ciudad de Córdoba, capital de la provincia del mismo nombre, con Cruz del Eje siguiendo el valle de Punilla recorriendo la provincia desde la capital hacia al norte, mediante una línea de trocha angosta (ancho de vía de un metro) de 155 kilómetros²⁷. Esta línea era deficiente y el Estado nacional realizó inversiones en los años siguientes a su compra para hacerla operativa. Se trataba de una línea secundaria, pues el tráfico entre Córdoba y Tucumán se movía por la línea principal del Ferrocarril Central Córdoba, también de trocha angosta que corría por una zona con una orografía menos exigente; había sido construido por el gobierno nacional e inaugurado en 1876, siendo el primer ferrocarril que llegó a Tucumán y fue vendido a fines de la década siguiente.

El valle de Punilla se caracteriza por su paisaje serrano y de un clima benigno por lo que sus pueblos crecieron con la llegada de habitantes permanentes y los visitantes temporarios que iban a disfrutar de las bellezas naturales y de un aire saludable, recomendado por los médicos a los que padecían afecciones bronco-pulmonares.

De todas las localidades del valle de Punilla, en aquella época tomaron mayor trascendencia La Falda donde se levantó el Hotel Edén, visitado por turistas europeos, y Capilla del Monte, donde prevaleció el turismo nacional y de mayor diversidad socio-económica. En el período de entreguerras se dieron los primeros pasos hacia el turismo social. Las organizaciones religiosas católicas tuvieron instalaciones destinadas a campamentos y campos deportivos. Mientras diversos gremios, incluyendo los ferroviarios, construyeron complejos hoteleros para el descanso de sus afiliados en diferentes localidades de las sierras cordobesas.²⁸

²⁶ La línea del Ferrocarril Central Norte Argentino representaba en la década del treinta más del 85 % de toda la red, los Ferrocarriles de Fomento que recorrían los territorios nacionales y que no estaban integrados a la primera alcanzaban algo menos del 15 % del kilometraje total de los Ferrocarriles Estatales, véase las EFCE.

²⁷ El gobierno compró el ferrocarril en 1908, el convenio de compra-venta fue aprobado por Decreto del 24 de mayo de 1909 y fue ratificado por la ley 6300 del 20 de julio de 1909, ver MOP (1910) Memoria 1908-10, p. 72.

²⁸ Pastoriza (2011) pp. 154-156.

El diario La Prensa²⁹ de Buenos Aires informaba del beneplácito expresado en Capilla del Monte a raíz del anuncio para el verano de 1921-1922 que correrían dieciséis trenes semanales, en vez de los cuatro semanales habituales, incluyendo los servicios locales entre Córdoba y Cruz del Eje, que facilitaban la combinación con el Ferrocarril Central Córdoba y el Central Argentino que salían de Buenos Aires y pasaban por Rosario hasta Córdoba capital, y los que combinaban en Cruz del Eje con San Juan y las provincias de La Rioja y Catamarca, todos comunicados a través de líneas estatales. Para brindar un mejor servicio, los Ferrocarriles del Estado contaban con vagones panorámicos³⁰ para facilitar a los turistas los viajes de observación de los paisajes naturales. Este tipo de comodidades muestran el interés de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado para hacer más atractivos los viajes de los turistas.

El movimiento turístico impulsó las mejoras edilicias de las poblaciones y en particular de las instalaciones ferroviarias, La Prensa refleja los reclamos en ese sentido en los años veinte, hasta que el arquitecto Martín Noel realizó los proyectos de las estaciones de Capilla del Monte y La Falda siguiendo un estilo colonial.³¹

Para 1919 detectamos las primeras propagandas de los Ferrocarriles del Estado de sus servicios a Córdoba y el norte del país³². En los años subsiguientes fueron frecuentes los anuncios publicitarios en la revista Riel y Fomento, órgano oficial de los Ferrocarriles del Estado de frecuencia mensual, donde promocionaban las bellezas naturales de aquellos parajes próximos a las líneas del Estado, y también en otros medios de prensa. Resultan significativos los reclamos que se expresaban en órganos periodísticos por la falta de asientos en los trenes a Cosquín o dificultades con los horarios de trenes para Capilla del Monte³³.

Además de los Ferrocarriles del Estado, el Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba) prestaba servicios con trenes expresos desde Buenos Aires y Rosario hasta Capilla del Monte durante los meses de verano mediante convenios con los ferrocarriles estatales que les permitía correr por las vías de estos últimos³⁴. Para mejorar el servicio a los pasajeros, los Ferrocarriles del Estado ofrecían horarios desde Córdoba en combinación con el FCCCba y con el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), ambos con cabecera en Buenos Aires, según lo informaba el diario La Prensa.

A título ilustrativo es interesante la información que nos brinda una publicidad de los Ferrocarriles del Estado de enero de 1924 que presenta los horarios de verano de ese año y los precios de los pasajes combinados con el FCCA y con el FCCCba desde Buenos Aires o Rosario a las localidades serranas cordobesas. En el mismo aviso dejaba explícito los propósitos de la

“Administración, consecuente con el propósito de fomentar el turismo, como medio de divulgación, que permita conocer las bellezas panorámicas de las Sierras de Córdoba, ofrece al público la oportunidad de disfrutar días de solaz, aprovechando el servicio especial de trenes confortables y rápidos, que ha establecido en la presente estación veraniega, suprimiendo las molestias consiguientes del trasbordo y la pérdida de tiempo”³⁵

Con el Ferrocarril Central Argentino que incluía el trasbordo en la ciudad de Córdoba, ya que se trataban de diferentes trochas, salían de Retiro (Buenos Aires) seis servicios semanales, lunes, miércoles y viernes a las 17 horas que llegaban a Capilla del Monte, la última estación de estos

²⁹ La Prensa, Buenos Aires, 1° de octubre de 1921.

³⁰ Ver ilustración al final del trabajo, publicada por la Revista Riel y Fomento, Diciembre de 1922, Año I N° 8.

³¹ La Prensa, 20 de junio de 1922.

³² Revista Forestal, Año III, N° 94, 4 de diciembre de 1919.

³³ Véase La Prensa, 6 de mayo de 1921, p. 6 y 30 de octubre de 1921, p. 14. El relevamiento periodístico del diario La Prensa fue realizado por Jorge E. Waddell a quien agradezco el aporte desinteresado de esta información.

³⁴ La Prensa, 27 de setiembre de 1921 p. 12.

³⁵ Riel y Fomento, Enero 1924, N° 21.

servicios al día siguiente a las 12,21 horas, insumiendo algo más de 19 horas; en tanto los martes, jueves y sábados partían del mismo punto a las 19 horas y arribaban a las 15 horas del otro día, con un tiempo de viaje de 20 horas. El servicio de regreso eran los martes, jueves y sábado partiendo de Capilla del Monte a las 15 horas y arribaba 18 horas más tarde a Buenos Aires, mientras los que salían de la misma estación los miércoles, viernes y domingo a las 12,48 horas llegaban a Buenos Aires a las 9,30 horas de la mañana siguiente, en un tiempo de casi 21 horas.

El Ferrocarril Central Córdoba partía también de la estación Retiro, próxima a unos 100 metros de la primera, tres veces por semana, martes, jueves y sábado a las 14,39 horas, en un viaje directo sin trasbordo pero que duraba casi 24 horas hasta Capilla del Monte, donde se preveía que llegara a las 14.05 del día siguiente y le demandaba unas 22 horas en el de regreso a la Capital Federal, partía también martes, jueves y sábado a las 16,10 horas y llegaba a las 14,15 horas de la otra jornada. Las paradas previstas por las dos empresas eran Retiro (CA) o (CCba) en Buenos Aires, las respectivas estaciones en Rosario, CA y CCba, lo mismo que en Córdoba capital. A partir de allí los Ferrocarriles del Estado recorrían el valle de Punilla con paradas en Cosquín, La Falda, La Cumbre, San Esteban y Capilla del Monte. El pasaje ida y vuelta entre Buenos Aires y Capilla del Monte en primera clase costaba 83,70 pesos y el de segunda clase 46,90; en tanto desde Rosario a la misma estación de las Sierras cordobesas tenía un valor de 59,70 pesos en primera clase y de 33,60 en segunda clase.³⁶

La otra línea que tuvo un aprovechamiento turístico aún cuando estaba en construcción fue el ferrocarril que partía inicialmente de San Antonio Oeste hacia el lago Nahuel Huapi, en el norte de la Patagonia. Este ferrocarril fue aprobado por la ley de Fomento de Territorios Nacionales (Ley N° 5559) del año 1908 y poco después comenzó su construcción. El hidrólogo norteamericano Bailly Willis participó en los estudios para su tendido, aconsejando que siguiera las fuentes de agua naturales por el sur de la meseta de Somuncurá y conocidas por las poblaciones indígenas.³⁷ Las dificultades financieras del Estado nacional frenaron su construcción, para mediados de la década de 1910 se habían construido unos 200 kilómetros de vías y quedaban libradas al servicio público pese a la precariedad de las mismas.³⁸

En 1919 el gobierno nacional tomó las primeras decisiones para constituir el Parque del Sur con las tierras donadas por el perito Francisco P. Moreno, que a su vez le había entregado el Estado nacional en reconocimiento por sus servicios en las tareas de delimitación de la frontera con Chile. Durante la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen (1916-1922) creó el Parque Nacional del Sur por el decreto del 8 de abril de 1922.³⁹ Pronto se convirtió en uno de los sitios de mayor atractivo turístico, por sus bellezas naturales que cautivaron a los primeros viajeros que se convirtieron en promotores del turismo a la región lacustre del norte de la Patagonia y se constituyó la Asociación de Amigos de Nahuel Huapi.⁴⁰

En este contexto tomaron nuevo valor las líneas férreas que habían comenzado en los años previos a la guerra. Al finalizar la Primera Guerra Mundial el Ferrocarril Sud y los Ferrocarriles del Estado estaban interesados en retomar las construcciones, entre otras las que permitieron unir la ciudad de Buenos Aires con el lago Nahuel Huapi.

³⁶ Riel y Fomento, Enero 1924, N° 21.

³⁷ Willis, Bailey (2001) pp. 80, 120-137.

³⁸ MOP (1910) Memoria 1908-1910, pp. 9-10, 14-22; MOP, Memoria (1911) 1910-1911, pp. 7-8, MOP (1912) Memoria 1911-1912, pp. 3-20; MOP (1913) Memoria 1912-1913, pp. 3-17; FCE; Memorias (1915) pp. 1-5, 49-52 y EFCE (1924) Año 1918, pp. 340-353.

³⁹ Rögind (1937) pp. 624-625.

⁴⁰ Rögind (1937) pp. 624-625.

La compañía de Buenos Aires al Pacífico (BAP) tenía la concesión otorgada en 1906 de una extensión de Bahía Blanca al sur que sufrió una serie de demoras, las obras avanzaron hasta la parálisis que precedió a la Primera Guerra Mundial. Una vez finalizada la guerra europea el Ferrocarril Sud y el BAP acordaron un convenio privado por el cual el BAP le transfirió los 176 kilómetros que había construido hasta 1913 porque se trataba de un ramal que quedaba fuera de su red. Meses después el gobierno nacional aprobó el traspaso de la vía en funcionamiento y del resto de la concesión al FCS, que se hizo cargo el 1º de enero de 1921 y le dieron un plazo de un poco más de un año para alcanzar Carmen de Patagones, concretándose la obra en noviembre de ese mismo año.⁴¹

A principio de la década del veinte la Administración General de los Ferrocarriles del Estado reanudaron los trabajos de construcción de la línea de San Antonio Oeste a Nahuel Huapi que siguieron con altibajos. Los desafíos naturales frenaron la construcción en el río Picheleufú, en el camino al Nahuel Huapi, en 1927 se dispuso continuar con la construcción de un puente de más de 300 metros.⁴² Al mismo tiempo tendieron una vía entre San Antonio Oeste y Viedma, ciudad que se encuentra en la otra orilla del río Negro que la separa de Carmen de Patagones, entonces punta de rieles del FCS. El último tramo fue realizado por el Ferrocarril Sud (FCS) por cuenta y orden del Estado nacional, alcanzando San Carlos de Bariloche en 1934.⁴³ El FCS participó de la construcción porque hacía una década que tenía un convenio para el transporte de pasajeros entre Buenos y Carmen de Patagones que continuaban en diversos medios hasta San Carlos de Bariloche. El gobierno nacional y la empresa de origen británico tenían experiencia en este tipo de acuerdos. Años antes había construido el ferrocarril estratégico de Bahía Blanca a Neuquén y Zapala por cuenta del Estado nacional aunque permaneció bajo la administración del Sud.

Los Ferrocarriles del Estado para completar la conexión con el FCS construyeron un puente ferroviario y carretero entre Viedma y Carmen de Patagones, el que fue inaugurado en 1934 permitiendo un viaje directo y sin trasbordo pues los dos ferrocarriles contaban con el mismo ancho de vías.⁴⁴

De todos los circuitos turísticos, tal vez el viaje a San Carlos de Bariloche y al lago Nahuel Huapi era el más pintoresco y cargado de aventura. A partir de enero de 1924 se ofrecieron viajes combinados entre el Ferrocarril Sud y los Ferrocarriles del Estado, a bordo del primero se recorría el trayecto entre Buenos Aires y Carmen de Patagones, allí atravesaban en balsa el río Negro hasta la Viedma, procedimiento que se mantuvo hasta que se construyó el puente. En la promoción turística para los primeros viajes de 1924 se preveía pernoctar en Viedma. Desde allí viajaban en automóvil hasta San Antonio Oeste o donde se podía abordar el tren de la línea en construcción que uniría San Antonio Oeste y Viedma. Desde San Antonio Oeste hasta la punta de rieles se trasladaban en los trenes del Estado y hacían el final del trayecto en automóvil.

Aunque existían varias alternativas para llegar a Bariloche, la del ferrocarril estatal se impuso aún cuando el avión y el autotransporte público e individual competían con el tren. El turismo en Bariloche pronto tuvo dos temporadas bien marcadas, aprovechaban los meses de invierno para la práctica de los deportes en la nieve en el cerro Catedral, próximo a la ciudad. En los meses de verano se realizaban excursiones por el lago y los senderos de los bosques y cerros para apreciar los sitios naturales.

Según las promociones turísticas de la empresa de turismo Expreso Internacional Exprinter en 1924 el viaje combinado con el Ferrocarril Sud y los Ferrocarriles del Estado al lago Nahuel Huapi y Bariloche que incluía los pasajes en tren en coches dormitorios, restaurants a bordo y con

⁴¹ Rögind (1937) pp. 579-580; la línea entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones tenía una extensión de 266 kilómetros.

⁴² The Review of the River Plate, 25 de noviembre de 1927, p. 31; en adelante se citará como RRP.

⁴³ RRP, 26 de mayo de 1933, p. 49 y RRP, 22 de febrero de 1935, p. 5.

⁴⁴ Riel y Fomento, años 1933 y 1934.

comodidades para afrontar tan largo viaje, también cubría el costo de los tramos que debían realizarse en automóvil e incluía los hoteles con una estadía de 15 días con todo incluido se ofrecía por un costo de 420 pesos de la época.⁴⁵ Este valor incluía los gastos de estadía, sin embargo, si los comparamos con los costos de los pasajes a Córdoba era evidente que los destinos serranos cordobeses eran más accesibles a sectores sociales más amplios, mientras que Bariloche se trataba de un destino para sectores sociales pudientes o para ocasiones extraordinarias. En la revista Riel y Fomento abundaban las notas referidas a las excursiones por los lagos del sur, en particular el lago Nahuel Huapi y los paseos que ofrecían el paisaje lacustre. Las notas de diferente tenor y escritas por diferentes autores se publicaban en varios números todos los años acompañadas por fotografías ilustrativas de las bellezas de la naturaleza.⁴⁶

Conclusiones

Los ferrocarriles en su conjunto y las líneas estatales de manera particular jugaron un rol destacado en el fomento y desarrollo del turismo en Argentina, fueron los primeros medios de movilidad modernos que permitieron los viajes accesibles en cuanto a costos y facilitaron el desplazamiento a largas distancia. Aunque los objetivos iniciales se respondían a demandas económicas y políticas, con el paso del tiempo se abrió un nuevo mercado, el turístico. Las empresas ferroviarias de capitales privados y estatales pronto tomaron nota de la importancia de los mismos e hicieron uso de los instrumentos de propaganda que comenzaban a utilizarse para difundir sus ofertas.

Los Ferrocarriles del Estado llegaban a varias regiones con valor turístico, para la época que tratamos en esta oportunidad tuvieron más importancia los sitios del valle de Punilla en Córdoba, frecuentado por sectores medios de las grandes ciudades y de otras regiones del país y hacia Bariloche y el lago Nahuel Huapi que ya despuntaba como un turismo de elite por su mayor costo y por su sofisticación.

Por tanto, el ferrocarril también contribuyó al turismo de masas y durante muchas décadas fue el medio de transporte por excelencia para trasladarse para disfrutar de las vacaciones. Durante el período de entreguerras comenzaron afianzarse varias regiones del país como centros turísticos, en particular, las sierras cordobesas y Bariloche servidos por los Ferrocarriles del Estado.

Bibliografía

BALLENT, Anahí (2005) “Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta” en Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani. Buenos Aires, N° 24, pp. 107-136.

BALLENT, Anahí y GORELIK, Adrián (2001) “País urbano o país rural: La modernización territorial y su crisis” en CATTARUZZA, Alejandro; Nueva Historia Argentina, Tomo VII. *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*. Barcelona, Editorial Sudamericana, pp. 143-200.

BERTONCELLO, Rodolfo (2006) “Turismo, territorio y sociedad. El `mapa turístico de la Argentina””. En Amalia Inés GERAIGES DE LEMOS, Mónica ARROYO, María Laura SILVEIRA; *América Latina: cidade, campo e turismo*. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre de 2006. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf> consultado el 22/2/2012.

⁴⁵ Revista Riel y Fomento, Enero de 1924.

⁴⁶ Riel y Fomento.

BOOTH, Rodrigo (2008) “Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-1962)” *Nuevo Mundo Mundos Nuevos, Debates*. <http://nuevomundo.revues.org/25052>, consultado 15/4/2012.

BOOTH, Rodrigo (2010) “‘El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético’. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística” *Revista de Historia Iberoamericana*, Año 2010, Vol. 3 Núm. 1, pp. 10-32. Versión PDF, <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3441600>, consultado 14/4/2012.

BOYER, Marc (2002) “El turismo en Europa, de la Edad Moderna al Siglo XX” *Revista Historia Contemporánea*, N° 25. Universidad del País Vasco, pp. 13-31. www.historiacontemporanea.ehu.es/s0021-con/es/co consultada 30/6/2012.

CÁCERES QUIERO, Gonzalo; Rodrigo BOOTH y Francisco SABATINI (2002) en PASTORIZA, Elisa (Editora); *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*. Buenos Aires, Biblos – Universidad de Mar del Plata, pp. 33-49.

EFCE: REPÚBLICA ARGENTINA, DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES (1924); *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación*. Tomo XXVII, Año 1918 (con los resultados principales de la explotación hasta 1923). Buenos Aires, Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas.

FCE: FERROCARRILES DEL ESTADO (1915) *Memoria correspondiente al ejercicio de 1915*. Buenos Aires.

LA PRENSA, Buenos Aires.

LARRINAGA, Carlos y Elisa PASTORIZA (2009) “Dos balnearios atlánticos entre el fin de siglo y la crisis del treinta, San Sebastián y Mar del Plata. Un ejercicio comparativo” *Revista Historia Contemporánea*, N° 38. Universidad del País Vasco, pp. 277-310. www.historiacontemporanea.ehu.es/s0021-con/es/contenid Consultada el 16/6/2012.

MOP: República Argentina, Ministerio de Obras Públicas (1910) *Memoria presentada al Honorable Congreso. Marzo de 1908 a Marzo de 1910*. Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.

MOP: República Argentina, Ministerio de Obras Públicas (1911) *Memoria presentada al Honorable Congreso. Abril de 1910 a Mayo de 1911*. Buenos Aires, Taller Tipográfico del Ministerio de Obras Públicas.

MOP: República Argentina, Ministerio de Obras Públicas (1912) *Memoria presentada al Honorable Congreso. Junio de 1911 a Mayo de 1912*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.

MOP: República Argentina, Ministerio de Obras Públicas (1913) *Memoria presentada al Honorable Congreso. Junio de 1912 a Mayo de 1913*. Buenos Aires, Taller Tipográfico del Ministerio de Obras Públicas.

NUÑEZ, Paula Gabriela; Brenda MATOSSIAN y Laila VEJSBJERG (2012) “Patagonia, de margen exótico a periferia turística. Una mirada sobre un área natural protegida de frontera” *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 10 N° 1, pp. 47-59. www.pasosonline.org PDF, consultada el 14/3/2012.

PASTORIZA, Elisa (2011) *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires, Edhasa.

PASTORIZA, Elisa (Editora) (2002) *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*. Buenos Aires, Biblos – Universidad de Mar del Plata.

PIGLIA, Melina (2007) “Los orígenes del turismo como política pública: el Touring Club Argentino, el Automóvil Club Argentino y las políticas del Estado nacional en la entreguerra” ponencia presentada al Simposio 8 “El turismo como instrumento de desarrollo económico y social en Iberoamérica (siglos XIX-XXI)” CLADHE I y IV Jornadas Uruguayas de Historia Económica, Montevideo, 5 al 7 de diciembre de 2007. Versión en CD.

PIGLIA, Melina (2009) “El ‘despertar del turismo’: primeros ensayos de una política turística en la Argentina (1930-1943)” www.historiapolitica.com consultada el 14-3-2012.

PIGLIA, Melina (2012) “En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950)” en Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Vol. 10, N° 1, pp. 61-73. Consultada on line: www.pasoonline.org el 14-3-2012.

PIGLIA, Melina; (2010) “De la Dirección de Parques Nacionales, a la Administración General de Parques Nacionales y Turismo: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada (1934-1950)”, ponencia presentada en las V Jornadas de Historia Política “Las Provincias en perspectiva comparada”, Universidad Nacional de Mar del Plata, 29 septiembre al 1 de octubre de 2010. Consultada en www.historiapolitica.com el 14-3-2012.

REVISTA FORESTAL, Buenos Aires.

RIEL Y FOMENTO, Revista de los Ferrocarriles del Estado. Buenos Aires, publicación mensual, años 1922-1935.

RÖGIND, William (1937) *Historia del Ferrocarril Sud. 1861-1936*. Buenos Aires.
Rumbo al Sud, Temporada 1946/47. 2° edición. Ferrocarril Sud, s/d.
Rumbo al Sud, Temporada 1947/8. 3° edición, Ferrocarril Sud, s/d.

SAVELLI, Asterio (2002) *Sociologia del turismo*. Milano, Franco Angeli. Collana di Studi e ricerche sul turismo, diretta da Giovanni Peroni.

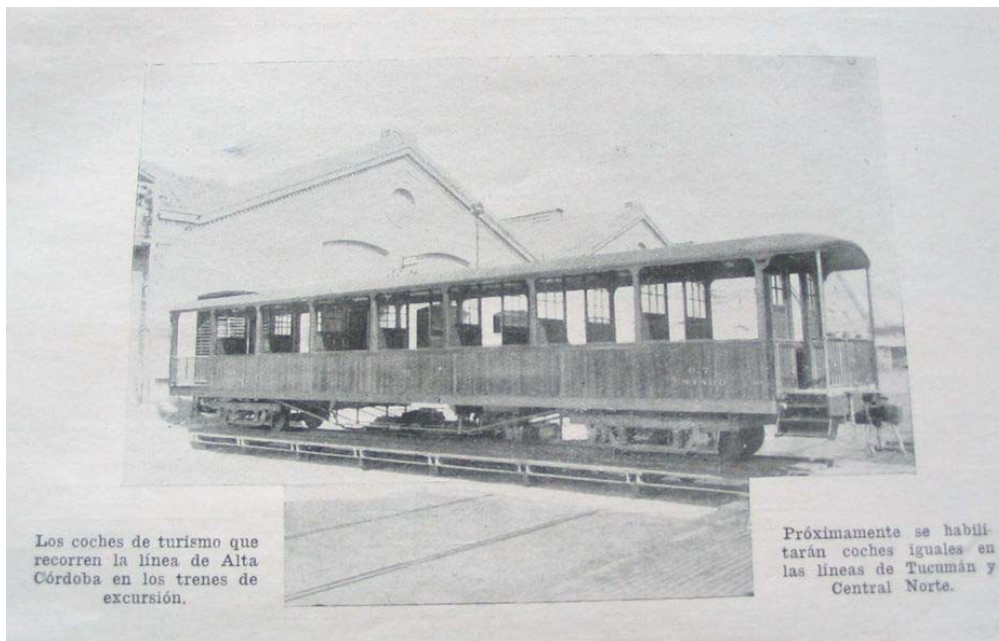
THE REVIEW OF THE RIVER PLATE, Buenos Aires.

TORRE, Juan Carlos y Elisa PASTORIZA (2002) “La democratización del bienestar” en TORRE, Juan Carlos; Nueva Historia Argentina, Tomo VIII. *Los años peronistas (1943-1955)*. Barcelona, Editorial Sudamericana, pp. 257-312.

WILLIS, Bailey (2001) *Un yanqui en la Patagonia*. Trad. Gabriela Adamo. Buenos Aires, Editorial Sudamericana. Colección Rumbo Sur.

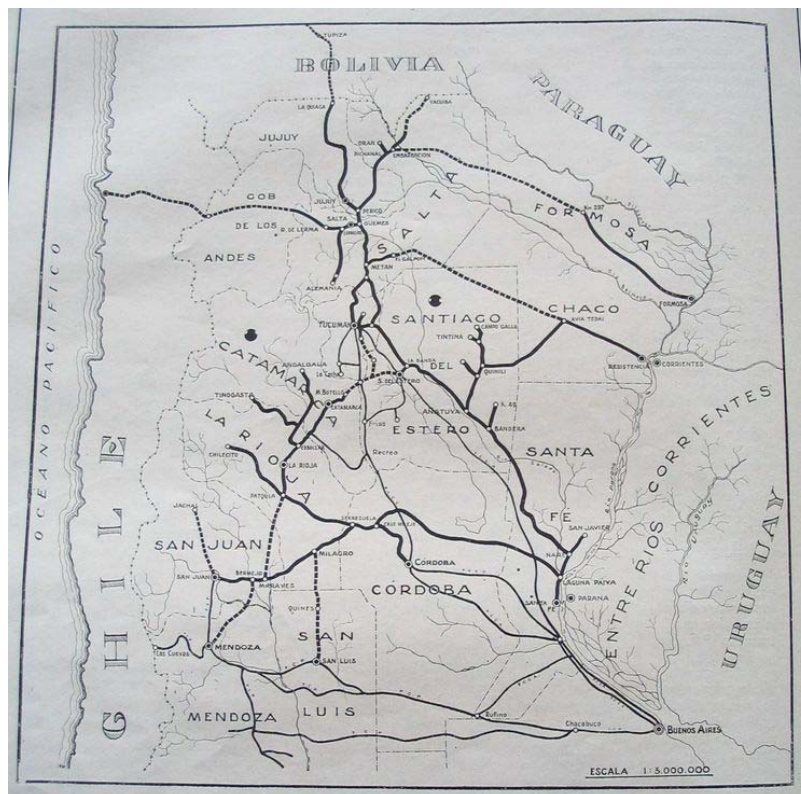
Apéndice

Foto 1. Vagón Panorámico de los Ferrocarriles del Estado en Córdoba y el norte del país



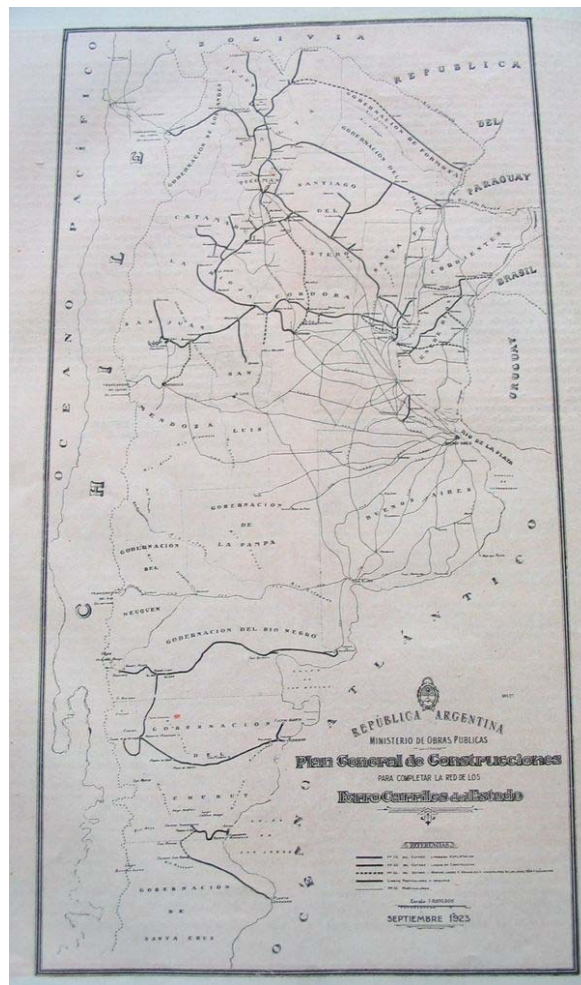
Fuente: Revista Riel y Fomento, Diciembre de 1922 Año I N° 8.

Mapa 1. La redes troncales de empresas ferroviarias privadas y estatales del año 1922



Fuente: Revista Riel y Fomento, Octubre 1922, Año I N° 6, p.36.

Mapa 2. Mapa Ferroviario 1923



Fuente: Riel y Fomento, Octubre 1923, Año II N° 18.