

Los ferrocarriles del Estado en Argentina y los inicios del turismo en la primera mitad del siglo XX

THE STATE RAILWAYS IN ARGENTINA AND THE BEGINNINGS OF TOURISM IN THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY

Elena Salerno *

Resumen

Desde el inicio de la actividad ferroviaria en el país, el gobierno nacional manifestó su interés en la construcción y operación de las líneas estatales en aquellas regiones que no atraían al capital privado para impulsar su desarrollo económico y a la vez, proveer una conexión ferroviaria a las capitales de provincia. Desde la segunda década del siglo XX, cuando comenzó la difusión del turismo entre la clase media en ascenso y los trabajadores especializados que gozaban de vacaciones pagas, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado encontró en esta actividad una nueva fuente para el tráfico de pasajeros, que trató de captar mediante la publicidad de los lugares atractivos y de los paisajes naturales accesibles con los servicios de las líneas férreas estatales.

Palabras clave: Estado; Ferrocarriles; Turismo; Naturaleza.

Abstract

From the beginning of the railway activity in the country, the national government expressed its interest in the construction and operation of state lines in regions that did not attract private capital in order to promote their economic development and to connect the province capital cities by rail. As a consequence of the spread of tourism among the rising middle class, and paid vacations enjoyed by specialized workers, the General Administration of the State Railways found a new passenger traffic in this activity, which it tried to capture by advertising attractive places and the natural landscapes accessible with the services of the state railways.

Keywords: State; Railways; Tourism; Nature.

* Universidad Nacional de Tres de Febrero e Instituto de Estudios Históricos de la UNTREF, La Paz 2965, Villa Ballester (1653), Buenos Aires, Argentina. Dirección electrónica: [esalerno@untref.edu.ar].

INTRODUCCIÓN

A los pocos años de la inauguración del primer ferrocarril en el país, el Estado nacional comenzó a pergeñar las primeras líneas a cargo de fondos públicos.¹ Desde un inicio, los ferrocarriles del Estado tuvieron como objetivo el fomento de las regiones más apartadas del país a través de un sistema de transportes moderno que facilitara el traslado de la producción, y la conectividad de las capitales de las provincias, así como de los Territorios Nacionales, décadas más tarde. En la medida en que se comenzaron a valorizar los paisajes naturales, los ferrocarriles fueron también el medio de transporte más adecuado para acercarse a ellos y el turismo se vislumbró como una actividad económica atractiva y en un motor de poblamiento, aunque ello no estuviera previsto en los proyectos gubernamentales iniciales. Desde fines del siglo XIX, habían comenzado a reconocerse las regiones del país con valor turístico; tanto las playas de la costa atlántica como las aguas termales, las sierras, las montañas y las regiones lacustres.

Asterio Savelli (2002: 23-90, 104-108) 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. En Europa, los primeros viajes de placer fueron los de los jóvenes nobles como un modo de tomar contacto con los miembros de su clase esparcidos por Europa, planificados y realizados con la asistencia de un séquito de personal. Desde el siglo XVIII, se pasó a los periplos de los burgueses, más distendidos e interesados en aspectos de la naturaleza o de la cultura. Tanto para estos últimos como para los nobles, Italia fue un punto de atracción por sus centros urbanos, las costas del Mediterráneo y la Toscana. La seguían en las preferencias, las grandes capitales europeas de entonces –París, Londres, etc.– y los Alpes suizos. Savelli (2002: 38-47) hace la distinción entre los viajeros –los naturalistas, los exploradores y otros interesados en conocer los nuevos mundos en los siglos XVIII y XIX– y los turistas, una categoría que comenzó a plantearse en forma contemporánea con la de los viajeros, en particular, para quienes se trasladaban desde el norte de Europa hacia Italia.

Como en otras latitudes, aunque en menor escala, en la Argentina se reprodujeron estos fenómenos en torno al turismo y se vincularon los sitios de interés turísticos con 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 y adoptaron el hábito de los baños de mar o baños fríos (Larrinaga *et al.*, 2009: 280-283). La primera ciudad que tomó relevancia fue Mar del Plata, cuando Pedro Luro² vislumbró su potencial turístico cumpliendo con el doble rol de “*gate-keeper*” y “*star*”,³

según lo definen Larrinaga y Pastoriza (2009: 284). A Mar del Plata los turistas accedían mediante un 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 Uruguay también se convirtieron en lugar de descanso para la élite de ambas orillas, por lo cual Raúl Jacob acuñó la idea del “país balneario”.⁴ Los argentinos llegaban en barco a Montevideo y desde allí se trasladaban en diferentes medios de transporte. 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.

Las investigaciones referidas a la evolución del turismo en la Argentina tienen pocos años, pero no por ello las contribuciones han sido menos valiosas. Los trabajos pioneros de Elisa Pastoriza (2002, 2009) enfocados en la trayectoria de Mar del Plata como el primer balneario del país desembocaron en una historia del turismo en la Argentina (Pastoriza, 2011).⁵ La mayor parte de los estudios han analizado 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 lo ha estado con la democratización y el turismo de masas.⁶ En tanto, se sabe que los Ferrocarriles del Estado de Chile llevaron a cabo una intensa acción para la promoción del turismo en la región del sur, junto con el Ministerio de Fomento (Booth, 2008, 2010).

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 que brindaba la empresa estatal.

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, que 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. En este trabajo analizaremos el rol de los Ferrocarriles del Estado en la difusión del turismo durante el periodo de entreguerras en aquellas regiones por las que circulaban sus trenes y las acciones que se tomaron con ese fin.

Algunas de las fuentes que nos permiten abordar estos temas fueron publicadas por la misma Administración General de los Ferrocarriles del Estado (en adelante: AGFE), a través de la revista *Riel y fomento (RyF)* de los Ferrocarriles del Estado que se editó entre 1922 y 1934, en la cual se difundían las regiones con valor cultural y turístico. Sus aportes se complementan con otras fuentes como las Memorias de los Ferrocarriles del Estado y del Ministerio de Obras Públicas, las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación y publicaciones periódicas como 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.

EL TURISMO EN ARGENTINA

La Primera Guerra Mundial y las dificultades de la posguerra favorecieron el crecimiento del turismo interno (Ballent *et al.*, 2001: 164-171). La conflagración bélica interrumpió los viajes de la élite a Europa y se volcaron a los destinos en el país. Continuaron con sus estadias en Mar del Plata –disfrutando de los baños de aguas frías como ya lo hacían desde fines del siglo XIX– y en las sierras de Córdoba, entre otros espacios.

Durante el período de entreguerras, se experimentaron los cambios cualitativos en el concepto del turismo por múltiples factores, internos y externos. Las transformaciones sociales y económicas que venían madurando desde tiempo atrás produjeron 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 el derecho a vacaciones pagas a los trabajadores de los gremios de servicios y transporte, algunos de los cuales aprovechaban para visitar a sus familias en otras provincias o recorrer lugares de valor turístico.

En un principio, los pasajeros se movían en tren, el transporte moderno que tuvo el monopolio hasta la difusión del automóvil que se fue imponiendo en la movilidad individual y familiar permitiendo una mayor autonomía aun cuando se siguió dependiendo del ferrocarril para los viajes de larga distancia. Las prácticas de viaje y excursiones fueron variadas, se daban las excursiones de un día en las cercanías de las ciudades y de más tiempo hacia lugares distantes en las playas o las sierras y montañas, para aventurarse al disfrute de la naturaleza en camping u hoteles y hostales. Para la época, se difundió la costumbre de una segunda vivienda⁷ en alguna zona turística. En forma contemporánea, surgieron instituciones privadas que promovían el uso del automóvil y la asistencia a los automovilistas que se animaban a circular por los parajes más alejados y a su vez, promocionaban a los mismos como lugares turísticos. El Touring Club Argentino (TCA) y el Automóvil Club Argentino

(ACA)⁸ asumieron ese rol. El TCA solicitó al gobierno medidas para facilitar la movilidad de los pasajeros en calidad de turistas por diferentes países, entre otras actividades, mientras el ACA impulsó la construcción de una red de estaciones de servicios y moteles a la vera de las principales rutas y sitios destacados del país (Piglia, 2008, 2014).

Desde los años veinte, las instituciones públicas y privadas señalaban al 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 (Piglia, 2008, 2009).

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.

En efecto, 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 (Pastoriza, 2011: 29-30). Con el tiempo, los cambios en la legislación laboral permitieron 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 y las populares se acortaron y se ajustaron al concepto de “turismo” (Pastoriza, 2011: 30).

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* (Rumbo al Sud, Temporada 1946/47: 20-22, Temporada 1947/48: 78-79; Pastoriza, 2011: 65-80).

Como parte de la influencia europea desde el siglo XVIII, se difundían los lugares de climas benignos considerados óptimos para la recuperación de la salud (Savelli, 2002: 57); Larrinaga y Pastoriza (2009: 280-283) señalan el impulso del turismo de baños de aguas frías o de olas por considerarlos saludables. En Argentina paulatinamente se comenzó a desarrollar el turismo con fines médicos, se 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 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 que 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.⁹

Las primeras estaciones termales que comenzaron a explotarse fueron 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 Savelli (2002:62), 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 fueron apreciados por sus encantos y se convirtieron en objeto de observación turística como el 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 debido a la larga travesía que implicaba.

En alguna medida el perito Francisco P. Moreno actuó como el “*gatekeeper*” 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 XX. En 1913, Moreno acompañó al ex-presidente norteamericano Theodore Roosevelt en una visita por la región de los lagos y la Patagonia. 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.¹⁰

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. Durante la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen (1916-1922) se creó el Parque Nacional del Sur mediante el decreto del 8 de abril de 1922. 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 en la región lacustre del norte de la Patagonia y se constituyó la Asociación de Amigos de Nahuel Huapi (Röging, 1937: 624-625).

Dos décadas más tarde, Ezequiel Bustillo asumió la Dirección de Parques Nacionales en 1934 y permaneció en ella por diez años. Según los conceptos de Boyer podríamos considerarlo como un “*star*” 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, había sido convencido por el Príncipe de Gales que visitó la Argentina e hizo el recorrido desde Chile navegando por el lago Nahuel Huapi.¹¹

LA TECNOLOGÍA DEL TRANSPORTE Y EL TURISMO

En Argentina, como en la mayor parte de los lugares en los 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, Savelli (2002: 53-54) 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 implicaban 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, con la excepción de la ciudad de Córdoba que se ubica próxima a las zonas serranas donde varias localidades se habían convertido en sitios turísticos. Pese a la cercanía con sus respectivos lugares 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 tenía 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. Aun 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 pretende acortar el viaje para dedicar el poco tiempo disponible al disfrute del lugar elegido.

En el período de entreguerras observamos que el transporte se diversificó, 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 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 traslado de pasajeros.

El automóvil se difundió a partir de la década del veinte y más aún en los años treinta con la pavimentación de las rutas troncales en Argentina. 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. 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, aun así facilitaron el acceso a lugares de encanto naturales. En un intento de síntesis, sin pretensión de hacer una enumeración exhaustiva, en el Cuadro 1 se exponen los principales centros turísticos y los ferrocarriles que llegaban a los mismos.

Cuadro 1: Ranking de empresas constructoras en Mar del Plata (1960-1980).

Provincia	Lugares turísticos	Tipo	Empresa ferroviaria	Cabecera	Combinaciones
Buenos	Mar del Plata	Playas	FCS	Bs. As.	
	Miramar	Playas	FCS	Bs. As.	
Aires	Necochea	Playas	FCS	Bs. As.	
(Bs. As.)	Gessell	Playas	FCS	Bs. As.	Combinación con automóvil
	Ostente	Playas	FCS	Bs. As.	Combinación con automóvil

Continúa **Cuadro 1.**

Provincia	Lugares turísticos	Tipo	Empresa ferroviaria	Cabecera	Combinaciones
Buenos Aires	Tandil	Sierras	FCS	Bs. As.	
Buenos Aires (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	FCE	Tucumán	
Mendoza	Cacheuta	Termas	FCT	Mendoza	FCBAP desde Bs. As.
	Puente del Inca, Mendoza	Termas	FCT	Mendoza	FCBAP desde Bs. As.
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 Humahuaca	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	Bs. As.	Automóvil de Zapala a San Martín de los Andes
Gobernac. Misiones	Cataratas de Iguazú	Salto de agua y selva	FC de la Mesopotamia	Posadas	Navegación fluvial

Fuente: elaboración propia a partir de EFCE, años varios; FCE, *Memorias*, varios años; RyF, años 1922-1935; Rögind (1937) y Pastoriza (2011).

Siglas: FCE (Ferrocarriles del Estado), FCBAP/ BAP (Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico); FCCA / CA (Ferrocarril Central Argentino); FCCCba / CCba (Ferrocarril Central Córdoba); FCS (Ferrocarril Sud); FCT (Ferrocarril Trasandino); EFCE (*Estadística de los Ferrocarriles en Exploración*); RyF (*Revista Riel y Fomento*).

Los ferrocarriles permitían el acceso a los lugares turísticos, de variados paisajes y con diversidad de opciones para el descanso o la aventura. Las empresas ferroviarias que llegaban a regiones de valor turístico vieron un nuevo tipo de tráfico e incorporaron nuevos servicios estacionales y participaron en el negocio de la hotelería.

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 (2002), que se utilizaban durante el tiempo de verano. El resto de las playas de la costa atlántica bonaerense surgieron por la acción de interesados en lugares más agrestes o menos poblados (Pastoriza, 2011: 65-80, 157-173; Ballent *et al.*, 2001: 107-136). A todos estos lugares se accedía con el Ferrocarril Sud (FCS) que contaba con un ancho de vía 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 la cuenca lacustre neuquina.¹² En 1921 otra línea de la misma empresa FCS llegó a Carmen de Patagones y 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.

Mientras tanto, el Ferrocarril de Buenos al Pacífico (FCBAP) partía de Buenos Aires, arribaba a las ciudades de Mendoza y San Juan, y mediante la combinación con el Ferrocarril Trasandino, se conectaba con Cacheuta y Puente del Inca, dos estaciones termales de renombre de la época (Lacoste, 2003: 185-192, 2013: 217-256, 401-405).

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, y la otra que 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. Se trataba de vías de trocha métrica, igual que las del FC Córdoba al Noroeste, de propiedad estatal desde 1909, lo que 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 en 1938, estos contaron con una red que conectaba Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Salta, Jujuy y las provincias del noroeste y del Chaco.

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; 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, que 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 (Pastoriza, 2011: 188-193). 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 las puso en valor.

El Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA), la línea principal de los Ferrocarriles del Estado (FCE), partía desde Santa Fe y llegaba a Tucumán, Salta y Jujuy hasta la frontera con Bolivia, accediendo así a los lugares del noroeste. Aunque se promocionaban sus paisajes aún no se aprovechaban plenamente, salvo dos lugares que contaban con fuentes termales, Rosario de la Frontera (Salta) y Termas de Reyes (Jujuy). En ambos casos se contaba con hoteles de categoría.¹³ La Quebrada de Humahuaca, que atraviesa en forma longitudinal la provincia de Jujuy, hoy Patrimonio de la Humanidad, no constituían o no formaban parte de los circuitos turísticos habituales de la época aunque se promocionaba en la revista de los FCE, *RyF*. En el período de entreguerras estaba en construcción de la línea del Ferrocarril a Socompa o de Huaytiquina que conectaría con la red chilena recién en 1948, 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.¹⁴

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 la Ventana 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 tiempo que formaban 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 (Lacoste, 2003; Bruno, 2012).

El hotel Llao Llao resulta emblemático de la acción del Estado nacional a través de la Dirección de Parques Nacionales,¹⁵ que 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. 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. 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 en Embalse Río III en la provincia de Córdoba. A su vez promovió la edificación 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 a fines de la década del treinta que no prosperó y se intentó su reemplazo por otros organismos (Piglia, 2007: 12-16, 2009: 5-9, 2012: 65-69; Bruno: 2012).

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y EL TURISMO

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 los pasajeros y de la producción, y con el turismo. Hubo dos líneas estatales que tuvieron ese último objetivo. Una fue la de Córdoba a Cruz del Eje, que adquirió el Estado en 1909 (Salerno, 2003: 35) a una empresa de capitales británicos y que requirió un amplio plan de mejoras para que pudiera prestar servicio de pasajeros a lo largo del valle de Punilla. La otra línea estuvo prevista en la ley de Fomento de Territorios Nacionales de 1908, en un principio para unir el puerto de San Antonio Oeste con el lago de Nahuel Huapi. Su construcción comenzó poco después y se concluyó en 1934; aún antes, desde fines de los años diez los FCE promovían viajes hasta San Carlos de Bariloche y los lagos del sur en un recorrido aventurero en el que se combinaba el Ferrocarril Sud con tramos en automóvil y en barcas para el cruce de los cursos fluviales de los ríos Colorado y Negro.

El periodo de entreguerras es un recorte temporal significativo para los Ferrocarriles del Estado en su interacción con la incipiente actividad turística, mediante el transporte de pasajeros hacia esos lugares para el disfrute del ocio.

En ese tiempo se afianzó la Administración, y pese a las diferentes trochas de sus líneas, se logró una red más homogénea. El Central Norte Argentino desde su cabecera en la ciudad de Santa Fe tenía una amplia red férrea

de trocha angosta de un metro que recorría el centro y norte del país con unos 4.800 kilómetros en 1916 y que llegó a unos 8.000 kilómetros en 1935. Luego de la compra del FCCCba por el Estado en 1938, alcanzó casi los 10.000 kilómetros y permitió el acceso a Buenos Aires y a Rosario así como a Córdoba y el noroeste, incluso se conectaba con las vías férreas del Chaco y Formosa, aunque ambas tenían acceso a puertos sobre las costas del río Paraguay.¹⁶ 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. Con esta combinación de empresas se llegaba a Posadas y desde allí, a las Cataratas del Iguazú, navegando por el río Paraná y a pie. Las demás líneas del Estado se construían en la Patagonia, y dos de ellas quedaron paralizadas a mediados de la década de 1910. La tercera se concluyó a mediados de los treinta y permitía el acceso al lago Nahuel Huapi.

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 (Salta) 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.

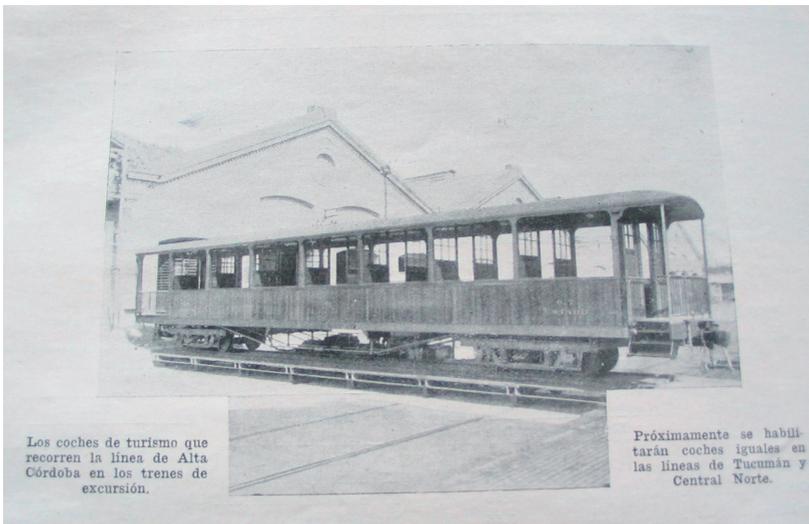
El Estado nacional compró la línea de trocha angosta de Córdoba y Noroeste en 1909 la cual unía la ciudad de Córdoba y Cruz del Eje siguiendo el valle de Punilla, con un recorrido de 155 kilómetros.¹⁷ Se trataba de una línea secundaria, con problemas técnicos que demandó fuertes inversiones para que fuera operativa, aunque siguió siendo deficitaria pues el tráfico entre Córdoba y Tucumán se movía por la línea principal del Ferrocarril Central Córdoba. Este último, también de trocha angosta, corría por una zona con una orografía menos exigente; había sido construido por el gobierno nacional e inaugurado en 1876, y fue el primer ferrocarril que llegó a Tucumán y que fue vendido a fines de la década siguiente.

El valle de Punilla se caracteriza por su paisaje serrano y 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 quienes 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 (Pastoriza, 2011: 154-156).

El diario *La Prensa*¹⁸ de Buenos Aires (1.10.1921) informaba del beneplácito expresado en Capilla del Monte a raíz del anuncio de que para el verano de 1921-1922 correrían dieciséis trenes semanales, en vez de los cuatro habituales. Se trataba de 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, a través de líneas estatales. Para brindar un mejor servicio, los Ferrocarriles del Estado contaban con vagones panorámicos para facilitar a los turistas los viajes de observación de los paisajes naturales. Este tipo de comodidades muestran el interés de la AGFE para hacer más atractivos los viajes de los turistas.

Figura 1. Vagón Panorámico de los Ferrocarriles del Estado en Córdoba y el norte del país. Fuente: *Riel y Fomento* (año I, N° 8, diciembre de 1922).



El movimiento turístico impulsó las mejoras edilicias de las poblaciones y en particular de las instalaciones ferroviarias. *La Prensa* reflejaba 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.¹⁹

Para 1919 detectamos las primeras propagandas de los Ferrocarriles del Estado de sus servicios a Córdoba y el norte del país (*Revista Forestal*, año III, Nº 94, 4.12.1919). En los años siguientes los anuncios publicitarios fueron frecuentes en la revista *Riel y Fomento*,²⁰ órgano oficial de los Ferrocarriles del Estado de frecuencia mensual, donde se 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 los periódicos por la falta de asientos en los trenes a Cosquín o por las dificultades con los horarios para viajar a Capilla del Monte.²¹

Además de los Ferrocarriles del Estado, el 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 últimos.²² Para mejorar el servicio a los pasajeros, los Ferrocarriles del Estado ofrecían horarios desde Córdoba en combinación con el FCCCba y con el 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 objetivos 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 (*Riel y Fomento*, Nº 21, enero de 1924).

Con los servicios del Ferrocarril Central Argentino se debía hacer el trasbordo en la ciudad de Córdoba, ya que se trataba 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 servicios al día siguiente a las 12,21 horas, insumiendo algo más de 19 horas; en tanto los martes, jueves y sábados los trenes salían de Retiro 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 partían de Capilla del Monte a las 15 horas y arribaba 18 horas más tarde a Buenos Aires, mientras los que salían 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 establecidas por las dos empresas eran Retiro (FCCA o FCCba) en Buenos Aires, sus respectivas estaciones en Rosario (FCCA y FCCba), 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.²³

La otra línea que tuvo un aprovechamiento turístico aun 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° 5.559) 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 (Willis, 2001: 80, 120-137). Las dificultades financieras del Estado nacional frenaron su construcción y para mediados de la década de 1910, se habían construido unos 200 kilómetros de vías que quedaron libradas al servicio público pese a la precariedad de las mismas.²⁴

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. Este proyecto tomó forma cuando el Ferrocarril Sud le compró a la compañía de Buenos Aires al Pacífico (BAP) la concesión otorgada en 1906 de una extensión de Bahía Blanca al sur que había sufrido una serie de demoras, hasta su parálisis con la Primera Guerra Mundial. Una vez finalizada la guerra el Ferrocarril Sud y el BAP celebraron un convenio privado por el cual este último le transfirió los 176 kilómetros que había construido hasta 1913 ya que se trataba de un ramal que había quedado 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 1° de enero de 1921, y le dio un plazo de un poco más de un año para alcanzar Carmen de Patagones, concretándose la obra en noviembre de ese mismo año.²⁵

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 para los intrépidos viajeros, que sorteaban el largo camino entre Buenos Aires y ese paisaje lacustre cordillerano, realizando tramos en tren y otros en auto, y cruzando los ríos en balsas. A principio de la década del veinte la Administración General de los Ferrocarriles del Estado reanudó los trabajos de construcción de la línea de San Antonio Oeste a Nahuel Huapi que siguieron con altibajos. 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, y de allí se atravesaba en balsa el río Negro hasta 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. De allí, se viajaba en automóvil hasta San Antonio Oeste donde se podía abordar el tren de la línea en construcción que uniría San Antonio Oeste y Viedma. Desde San Antonio Oeste, se trasladaban en los trenes del Estado hasta la punta de rieles que durante un tiempo fue el Km. 448, hoy Ingeniero Jacobacci, y desde allí continuaban hasta el final del trayecto en automóvil. Los desafíos naturales frenaron la construcción en el río Picheleufú, en el camino al Nahuel Huapi. En 1927 se dispuso continuar con la construcción del puente de más de 300 metros (RRP, 25.11.1927, p. 31). Al mismo tiempo se tendió 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 FCS por cuenta y orden del Estado nacional. 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 entre Buenos Aires y Bariloche pues los dos ferrocarriles contaban con el mismo ancho de vías (RyF, 1933, 1934).²⁶ El FCS participó de la construcción porque hacía una década que tenía un convenio para el transporte de pasajeros entre Buenos Aires y Carmen de Patagones los 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 FCS.

Aunque existían varias alternativas para llegar a Bariloche, la del ferrocarril estatal se impuso aun cuando el avión y el autotransporte público e individual competían con el tren. El turismo en Bariloche pronto tuvo dos temporadas bien marcadas, se aprovechaban los meses de invierno para la práctica de los

deportes en la nieve del cerro Catedral, próximo a la ciudad, y 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, servicio de restaurant a bordo y con 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 (RyF, enero de 1924). 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 el de Bariloche era 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.

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 larga distancia. Aunque los objetivos iniciales respondían a demandas económicas y políticas, con el paso del tiempo se abrió un nuevo mercado, el turístico.

Los Ferrocarriles del Estado llegaban a varias regiones con valor turístico. Para la época que tratamos, 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 que tenían conexión ferroviaria con las sierras cordobesas y hacia Bariloche y el lago Nahuel Huapi que ya despuntaba como un turismo de elite por su mayor costo y por su sofisticación.

Las empresas ferroviarias de capitales privados y estatales pronto tomaron nota de la importancia del mismo e hicieron publicidad de sus servicios hacia los sitios turísticos. Al mismo tiempo se realizaron acuerdos entre empresas para brindar viajes de punto a punto combinando los servicios de cada compañía. En ese sentido, desde principios de los años veinte, los Ferrocarriles del Estado hicieron convenios con las compañías de capitales extranjeros; con el

Ferrocarril Sud ofrecieron viajes combinados entre Buenos Aires y Bariloche con servicios de hotelería para toda la estadía y con el Ferrocarril Central Córdoba tenían promociones de pasajes en primera y segunda clase desde Rosario y Buenos Aires a las localidades del valle de Punilla.

Como otras empresas ferroviarias, la AGFE tuvo en cuenta la captación de un colectivo de usuarios que fue creciendo con los cambios en la sociedad y la adopción de prácticas del disfrute del ocio en las clases sociales medias en ascenso. Los FCE no despreciaron esos pasajeros potenciales e implementaron diferentes estrategias para su atracción. La propaganda fue un instrumento para la difusión de sus ofertas de viaje y la revista *Riel y Fomento*, el órgano institucional de difusión de los FCE, puso de manifiesto el interés que despertó en los Ferrocarriles del Estado la necesidad de la promoción del turismo en las regiones que llegaban las líneas férreas estatales como un modo de mejorar la rentabilidad de los mismos.

De ese modo, 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. En el período de entreguerras comenzaron afianzarse varias regiones del país como centros turísticos, entre otros, las sierras cordobesas y Bariloche, ambas regiones servidas por los Ferrocarriles del Estado, al mismo tiempo que capas sociales en ascenso accedían al disfrute de sus vacaciones en esas regiones como un atisbo del cambio de época.

NOTAS

- ¹ Versiones preliminares de este artículo se discutieron en Salerno (2012, 2016).
- ² Larrinaga *et al.* (2009: 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.
- ³ Según Larrinaga *et al.* (2009: 284-285), y a partir de la conceptualización de Marc Boyer (2002: 15), 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 las figuras de las clases acomodadas que usufructuaban del mismo.
- ⁴ Elisa Pastoriza (2011: 28), cita a Raúl Jacob.
- ⁵ Entre la extensa producción de Elisa Pastoriza vale citar su trabajo en Juan Carlos Torre (2019).
- ⁶ Para la interacción del automóvil y el turismo, véase los trabajos de Piglia (2007) y Ballent (2005) para la Argentina y para Chile, Booth (2008, 2010) y Cáceres Quiero *et al.* (2002). En tanto Rodolfo Bertocello (2006) trata la cuestión desde una faceta geográfica que ilumina la problemática tanto como la visión histórica.

- ⁷ Savelli (2002: 56) se refiere al “propietario di una seconda casa estiva”.
- ⁸ El Automóvil Club Argentino se fundó en 1904, en tanto el Touring Club Argentino surgió como un desprendimiento del primero en 1907, aunque las acciones a favor del turismo fueron del periodo de entreguerras (Piglia, 2007, 2008, 2014).
- ⁹ Diego Armus (1996) se refiere la valoración de los espacios verdes y el aire libre para beneficio de la salud.
- ¹⁰ Boyer (2002: 15), Núñez *et al.* (2008: 49), Larrinaga y Pastoriza (2009: 284-285), Pastoriza (2011: 175-181).
- ¹¹ Boyer (2002: 15), Pastoriza (2011: 175-181), Piglia (2012: 62-65).
- ¹² 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 (Rögind, 1937: 202-204, 579-587, 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 (Rumbo al Sud, Temporada 1946/47 y Rumbo al Sud, Temporada 1947/8, Pastoriza, 2011: 65-80).
- ¹³ *Riel y Fomento*, año 1926 y Troncoso (2012).
- ¹⁴ Los artículos referidos al Ferrocarril de Huaytiquina eran frecuentes en *Riel y Fomento* que comenzó a publicarse en 1922 y se mantuvo hasta 1935.
- ¹⁵ La Dirección de Parques Nacionales (DPN) fue creada en 1934 y estuvo a cargo del Ezequiel Bustillo, dependiente del Ministerio de Agricultura (Scarzanella, 2002; Piglia, 2012: 62-65).
- ¹⁶ 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 (EFCE).
- ¹⁷ El gobierno compró el ferrocarril en 1908 a la empresa británica que lo construyó en la década de 1890, el convenio de compra-venta fue aprobado por Decreto del 24.05.1909 y fue ratificado por la ley 6.300 del 20.07.1909 (MOP, *Memoria 1908-1910*, 1910: 72).
- ¹⁸ El relevamiento periodístico del diario *La Prensa* fue realizado por Jorge E. Waddell, a quien agradezco el aporte desinteresado de esta información.
- ¹⁹ *La Prensa*, 20.06.1922.
- ²⁰ *Riel y Fomento* ha merecido la atención de Palermo (2012), Cicerchia *et al.* (2015) y Cicerchia y Rustoyburu (2016).
- ²¹ *La Prensa*, 6.05.1921, p. 6; 30.10.1921, p. 14.
- ²² *La Prensa*, 27.09.1921, p. 12.

²³ *Riel y Fomento*, 21, enero 1924.

²⁴ MOP, *Memoria* 1908-1910 (1910: 9-10, 14-22), *Memoria* 1910-1911 (1911: 7-8), *Memoria* 1911-1912, (1912: 3-20), *Memoria* 1912-1913 (1913: 3-17); FCE, *Memorias* (1915: 1-5, 49-52); EFCE (1924: 340-353).

²⁵ La línea entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones tenía una extensión de 266 kilómetros (Rögind, 1937: 579-580).

²⁶ *RRP*, 26.05.1933, p. 49; 22.02.1935, p. 5.

FUENTES

EFCE, DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES REPÚBLICA ARGENTINA (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.

MOP, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, REPÚBLICA ARGENTINA (1910): *Memoria presentada al Honorable Congreso. Marzo de 1908 a Marzo de 1910*, Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.

MOP, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, REPÚBLICA ARGENTINA (1911): *Memoria presentada al Honorable Congreso. Abril de 1910 a Mayo de 1911*. Buenos Aires, Taller Tipográfico del Ministerio de Obras Públicas.

MOP, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS REPÚBLICA ARGENTINA (1912): *Memoria presentada al Honorable Congreso. Junio de 1911 a Mayo de 1912*, Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.

MOP, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS REPÚBLICA ARGENTINA (1913): *Memoria presentada al Honorable Congreso. Junio de 1912 a Mayo de 1913*, Buenos Aires, Taller Tipográfico del Ministerio de Obras Públicas.

Revista Forestal, Buenos Aires.

Riel y Fomento, Revista de los Ferrocarriles del Estado, Buenos Aires, publicación mensual, años 1922-1935.

Rumbo al Sud, Temporada 1946/47, Ferrocarril Sud, 2º edición, s/d.

Rumbo al Sud, Temporada 1947/48, Ferrocarril Sud, 3º edición, s/d.

The Review of the River Plate, Buenos Aires.

BIBLIOGRAFÍA

- ARMUS, D. (1996): "La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940", *Entrepasados*, 10, pp. 9-22.
- BALLENT, A. (2005): "Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, Buenos Aires, 24, pp. 107-136.
- BALLENT, A. y GORELIK, A. (2001): "País urbano o país rural: La modernización territorial y su crisis". En CATTARUZZA, A. (Dir. de tomo), *Nueva Historia Argentina, Tomo VII. Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, Barcelona, Editorial Sudamericana, pp. 143-200.
- BERTONCELLO, R. (2006): "Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de la Argentina'". En GERAIGES DE LEMOS, A. I., ARROYO, M. y SILVEIRA, M. L., *América Latina: cidade, campo e turismo*, CLACSO, San Pablo, pp. 317-335.
- BOOTH, R. (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. Disponible en [<https://doi.org/10.4000/nuevomundo.25052>], consultado el 15.03.2012.
- BOOTH, R. (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*, 3, 1, pp. 10-32.
- BOYER, M. (2002): "El turismo en Europa, de la Edad Moderna al Siglo XX", *Revista Historia Contemporánea*, Euskal Herria, 25, pp. 13-31.
- BRUNO, P. (2012): "Los hoteles de turismo (1930-1955): piezas claves del territorio turístico de la Argentina", *Registros*, Mar del Plata, 9, pp. 54-80.
- CÁCERES QUIERO, G.; BOOTH, R. y SABATINI, F. (2002): "La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio de ferrocarril (1870-1910)". En PASTORIZA, E. (Ed.), *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.
- CICERCHIA, R. y RUSTOYBURU, C. (2016): "Revista Riel y Fomento. Políticas ferroviarias e imaginario federal, 1920-1935", *Pasado Abierto*, Mar del Plata, 3. Disponible en [<http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/1777>], consultado el 13.03.2016.
- CICERCHIA, R.; RUSTOYBURU, C. y GARABEDIAN, M. (2015): "Discursos sanitarios y rieles. Noroeste argentino entre las décadas de 1920 y 1940", *Población & Sociedad*, 22, 1, pp. 31-59.

- LACOSTE, P. (2003): "El Ferrocarril Trasandino y la construcción de la cordillera como espacio social (1893-1947)", *Entrepassados*, 24-25, pp. 177-197.
- LACOSTE, P. (2013): *El Ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chilenos.1872-2013*, Santiago de Chile, Editorial IDEA.
- LARRINAGA, C. y PASTORIZA, E. (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*, 38, Euskal Herria, pp. 277-310.
- NÚÑEZ, P. G.; MATOSSIAN, B. y VEJSBJERG, L. (2012): "Patagonia, de margen exótico a periferia turística. Una mirada sobre un área natural protegida de frontera", *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 10 1, pp. 47-59. Disponible en [<https://doi.org/10.25145/j.pasos.2012.10.005>], consultado el 14.03.2012.
- PALERMO, S. (2012): "Los Ferrocarriles del Estado entre la política electoral y la modernidad administrativa: la revista 'Riel y Fomento' a comienzos de 1920", *Revista Estudios de ISHIR*, Rosario, 3, pp. 59-83. Disponible en [<https://ojs.rosario-conicet.gov.ar/index.php/revistaISHIR/article/view/164/187>], consultado el 18.03.2020.
- PASTORIZA, E. (2011): *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*, Buenos Aires, Edhasa.
- PASTORIZA, E. [Dir.] (2009): *Un mar de memoria. Historias e imágenes de Mar del Plata*, Buenos Aires, Edhasa.
- PASTORIZA, E. [Ed.] (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.
- PASTORIZA, E. y TORRES, J. C. (2019): *Mar del Plata. Un sueño de los argentinos*, Buenos Aires, Edhasa.
- PIGLIA, M. (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 en CLADHE I y IV Jornadas Uruguayas de Historia Económica, Montevideo.
- PIGLIA, M. (2008): "La incidencia del Touring Club y del ACA en la construcción del turismo como cuestión pública (1918-1929)", *Cuestiones Políticas y Turismo*, 17, pp. 51-70.
- PIGLIA, M. (2009): "El 'despertar del turismo': primeros ensayos de una política turística en la Argentina (1930-1943)". Disponible en [<http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/piglia2.pdf>], consultada el 14.08.2020.
- PIGLIA, M. (2012) "En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950)", *Pasos. Revista*

de *Turismo y Patrimonio Cultural*, 10, 1, pp. 61-73. Disponible en [<https://doi.org/10.25145/j.pasos.2012.10.006>], consultada el 14.08.2020.

PIGLIA, M. (2014): *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores.

RÖGIND, W. (1937): *Historia del Ferrocarril Sud. 1861-1936*, Buenos Aires, Establecimiento Gráfico Argentino.

SALERNO, E. (2003): *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*, Buenos Aires, CEEED, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

SALERNO, E. (2012): "Los inicios del turismo y los Ferrocarriles del Estado en Argentina en las primeras décadas del siglo XX". Ponencia presentada en VI Congreso de Historia Ferroviaria, Vitoria-Gasteiz. Disponible en [<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/3050.pdf>], consultado el 20.03.2020.

SALERNO, E. (2016): "La difusión del turismo a través de los Ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX, un objetivo no previsto en sus proyectos iniciales". Ponencia presentada en XXV Jornadas de Historia Económica, AAHE, Salta.

SAVELLI, A. (2002): *Sociología del turismo*, Milano, Franco Angeli.

SCARZANELLA, E. (2002): "Las bellezas naturales y la nación: Los Parques Nacionales en la Argentina en la primera mitad del siglo XX", *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 73, pp. 5-21.

TRONCOSO, C. A. (2012): "Turismo y patrimonio en la Quebrada de Humahuaca. Lugares, actores y conflictos en la definición de un destino turístico argentino", Tenerife, Asociación Canaria de Antropología y PASOS, *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Disponible en [<http://www.pasosonline.org/Publicados/pasosoedita/PSEedita9.pdf>], consultado el 20.06.2020.

WILLIS, B. (2001): *Un yanqui en la Patagonia*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana.