

XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013.

Los Ferrocarriles del Estado y el turismo a la región de los lagos del sur.

Bruno y Perla.

Cita:

Bruno y Perla (2013). *Los Ferrocarriles del Estado y el turismo a la región de los lagos del sur. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/336>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

**XIV Jornadas
Interescuelas/Departamentos de Historia
2 al 5 de octubre de 2013**

ORGANIZA:

Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras

Universidad Nacional de Cuyo

Número de la Mesa Temática: 41

Título de la Mesa Temática: Historia del transporte y la movilidad en el Cono Sur,
1850-2000

Apellido y Nombre de las/os coordinadores/as: Booth, Rodrigo; Errázuriz, Tomás y
Piglia, Melina

**LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y EL TURISMO A LA REGIÓN DE
LOS LAGOS DEL SUR**

Bruno, Perla

Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad Nacional de Mar del Plata

pbruno@mdp.edu.ar

<http://interescuelashistoria.org/>

Introducción

La línea férrea San Antonio a Bariloche es parte del plan de fomento de los territorios nacionales iniciada en 1906 durante la presidencia de Figueroa Alcorta. Esa sección del territorio era atravesada por una antigua ruta aborígen que comunicaba los Andes con la costa. De los antecedentes geográficos e históricos nace la idea de que se construyera el ramal de la bahía San Antonio al lago (Willis, 1914:36). El proyecto cristaliza en 1908 con la ley número 5559¹ de Fomento de los territorios nacionales.

Las tareas de estudio se inician en 1908, y en 1909 se inauguró la primer etapa de 110 km a Valcheta; a final de ese año se había aprobado la segunda sección y el kilómetro 217 parece haberse alcanzado en septiembre de 1911. Para 1913 la línea alcanza Maquinchao, y aunque las condiciones de guerra retardaron las obras, los rieles se estiraron hasta alcanzar la zona de Ingeniero Jacobacci en 1916, año en que la línea pasó a manos del estado, construyéndose bajo la tutela del Ministerio de Obras Públicas (Vapnarsky, 1983).

A finales de 1921 se designó una comisión para continuar con la construcción de la línea desde el km 448 –donde llegaba la parte construida y librada al servicio público– hasta Bariloche. Los trabajos comienzan nuevamente en enero 1922 desde ambos extremos del trayecto a construir, y finalizando 1923 la vía estaba explotada a lo largo de sus 452 km. También se inicia la construcción hacia el este de San Antonio para Viedma, a fin de empalmar con el ferrocarril del sur, pero la traza quedaba aislada porque faltaba la construcción del puente –ferroviario y carretero– sobre el Río Negro. Pero esta dificultad no fue obstáculo para que la zona de los lagos se incluyera en el itinerario de las excursiones del ferrocarril.

En efecto, en el invierno de 1923 la Administración de los Ferrocarriles del Estado (AFE) organiza su primer viaje de excursión al norte –seguido de otro al año siguiente– con el objeto de implantar en nuestro país un nuevo concepto de turismo, mejor orientado y más eficaz en el fomento de las riquezas de la República. Como consecuencia del éxito alcanzado por esos viajes al norte, los ferrocarriles organizaron en enero de 1924 sus viajes económicos al lago Nahuel Huapi. Al “norte histórico”, entonces, le siguió el “lejano sur”, la misteriosa y legendaria zona de los lagos andinos. Si aquel primer viaje al norte había sido provechoso y de patriótica trascendencia, las tres excursiones consecutivas al sur fueron su complemento, “uniendo así, en un lazo de solidaridad nacionalista por el riel del Estado, a toda la extensión de la República”

¹ Sancionada el 28 de agosto y promulgada el 11 de septiembre de 1908. Capítulo I. Autorízase al Poder ejecutivo para estudiar, construir y explotar los siguientes ferrocarriles: a) Desde Puerto San Antonio en el Territorio del Río Negro, hasta el lago Nahuel Huapí.

(Ferrocarriles del Estado, s/f: 7). Debieron pasar diez años más de estas primeras excursiones –sortear dificultades y realizar numerosos obras– para que el ferrocarril arribara finalmente a la localidad de Bariloche en 1934.

El avance de esta “ruta de turismo” por la Patagonia era informado en los distintos números de *Riel y Fomento* (R y F), al tiempo que la promoción del turismo en general y el turismo a la zona de los lagos en particular se hacía cada vez con mayor frecuencia. Por tanto, constituye el corpus principal de análisis la promoción de la región de los lagos del sur en las páginas de esta publicación mensual ilustrada, que como órgano oficial de la AFE² alentaba al público lector a recorrer el territorio patrio.

Prueban la riqueza de la fuente el hecho de haber sido utilizada por estudios con búsquedas y orientaciones muy diversas, como las indagaciones desde la historia del arte de Rodríguez Aguilar (2008), o en perspectiva histórico política (Palermo, 2012), a los que pueden sumarse análisis sobre la imagen turística de la Quebrada (Bruno, 2010). La convergencia entre el desarrollo de las redes de transporte, transformación territorial, representaciones del paisaje y turismo, vienen siendo estudiadas de varias formas. Así Shaffer (2001) describe el nacimiento del turismo moderno en Estados Unidos, vinculándolo con el crecimiento simultáneo del sistema de transporte nacional, la difusión en la prensa escrita, y el accionar de la clase media. Para el caso chileno, Booth (2008) indaga en torno a la conformación del paisaje turístico nacional mediante las representaciones iconográficas de la Guía del Veraneante. En esta línea Zusman (2012) analiza el aporte de la *Revista Geográfica Americana* en la constitución de paisajes argentinos, temas que también han sido abordados en algunos trabajos sobre la costa bonaerense (Bruno, 2005). Las consecuencias de la difusión del automóvil y su vinculación con la vialidad y el turismo han sido analizadas por Piglia (2011). Finalmente, se acuerda con Navarro Floria (2008) en que la zona de los lagos tenía interés turístico mucho antes que Bustillo se hiciera cargo de Parques Nacionales, aunque el autor no destaca dentro de los “pioneros” la labor realizada por los ferrocarriles. Claro que en nuestro medio el vínculo entre la definición de las líneas férreas y el primer turismo nacional ha sido poco estudiada.

Es así que el trabajo busca, ampliamente, revisar el aporte de los ferrocarriles del Estado al progreso del turismo argentino. Particularmente, responde al propósito de contribuir a la comprensión de la construcción de la zona de los lagos del sur como región de turismo nacional, en una orientación que considere tanto los progresos materiales como simbólicos, en un momento particular que comprende desde finales de los años 20 y

² Sobre la organización de los ferrocarriles como empresa de Estado ver los trabajos de Elena Salerno.

hasta los años 30 en que comienza la construcción de carreteras y se crean Parques Nacionales.

Se considera aquí que mientras la construcción de las líneas férreas, las estaciones, los puentes y la adquisición de máquinas y trenes diesel hicieron accesible el Nahuel Huapí al turismo nacional, R y F con sus detalladas descripciones y profusión de imágenes abonó el terreno para que la región tuviera el desarrollo e impulso de las décadas posteriores.

Se revisaron las ediciones de R y F comprendidas entre mayo de 1926 y diciembre de 1933. Para facilitar el análisis del material seleccionado se lo reunió en cuatro grupos. Un primer conjunto de notas refieren a la marcha de la construcción de la línea férrea al Lago Nahuel Huapí. Un segundo grupo se compone de textos variados que describen la Patagonia en general, o la zona de los lagos. Otro lo forma la promoción de viajes de excursión y turismo. Otra categoría concierne mapas del Departamento Técnico del ferrocarril. El último incluye una serie de notas sobre el turismo nacional. En términos generales se focaliza en el propósito, en el modo y en el significado.

Riel y Fomento

Como se dijo, fue en los años 20 en que comienza la acción de propaganda de la AFE en favor del turismo nacional. Consecuentemente, se crearon dentro de sus servicios los talleres gráficos y fotográficos y poco tiempo después sería R y F, (...) “con sus páginas admirablemente ilustradas la voz permanente que alentaría a recorrer el territorio patrio” (Obras Públicas y Privadas, 1938: 47). Se editaron también guías de distribución gratuita realizadas por la División Turismo, Publicidad y Cartografía de los FF CC del Estado.

R y F se editó entre 1922 y 1934. Si bien se mantienen constantes tanto su adscripción nacionalista, evidenciada en temática y estética, y la noción de fomento como guía orientadora de su acción, también es cierto que como órgano de la AFE los cambios de gobierno se hicieron evidentes en su política editorial. Se propone inicialmente como activa difusora de las riquezas, producciones, tradiciones y culturas del interior del país, dirigiendo su desarrollo y acción dentro de los conceptos de fomento y estímulo de la riqueza nacional, de colonización, de cultura, de desurbanización y de toda obra que transportada por el riel estatal afianzara el nacionalismo (Rodríguez Aguilar, 2008).

En 1929 se exponen los nuevos propósitos de la revista, la que cambiaba su meta para adecuarse a la orientación política del país a partir de la asunción de Hipólito Irigoyen y su política ferroviaria orientada al fomento industrial, comercial, etc. de extensas regiones de la República, y al desarrollo cultural de zonas postergadas. Consecuentemente el nuevo plan de acción buscaría la relación del riel estatal con el

desarrollo económico, político y social de la Nación y el turismo motivaría artículos donde difundir las bellezas panorámicas de las distintas regiones.

A partir de septiembre de 1930 el sumario se organiza en secciones, y Turismo pasa a ser una de ellas. Por último, interesa destacar que las notas sobre turismo son cada vez más frecuentes, y que a partir del 32 los textos ceden paso a las imágenes en la promoción de los paisajes argentinos.

Informes técnicos y promoción del territorio

Las notas seleccionadas describen los avances de la línea férrea al Lago Nahuel Huapí, y permiten reconstruir la secuencia de dicha construcción, así como recabar datos que ayudan a dimensionar tanto la obra como la transformación territorial, necesarias para vincular la costa con la región cordillerana. Pero los informes también proveen de discursos de promoción del territorio con fines productivos y turísticos. A diferencia del resto del material analizado, las ilustraciones son planos o fotos de ejecución de las obras. Finalmente, las notas se complementan con las Memorias del Ministerio de Obras Públicas.

El Ferrocarril del Sur llegó a Patagones en 1921. Para 1922 los ferrocarriles del Estado retoman los trabajos en el ramal San Antonio a Patagones, con una longitud aproximada de 150 km. Del lado de Patagones se estudiaba ya el empalme con el ferrocarril del Sur y el acceso para el puente a construirse sobre el Río Negro, la obra más importante de la línea: (...) “constará de tres tramos, dos de 78 m. de luz cada uno y el tercero de 40 m. que será del sistema basculante, con una luz libre entre pilares de 30 m. para el pasaje de las embarcaciones y estará emplazado en la margen del río, lado Viedma” (BMOP, 1922: 169).

Se retoman también –desde ambos extremos del trayecto a construir– los trabajos en la línea de San Antonio al lago Nahuel Huapí, continuando la construcción desde el kilómetro 448 (hasta donde llegaba la parte construida y librada al servicio público) hasta Bariloche. Habiéndose comenzado por los movimientos de tierra, se daría inicio a la enrielladura, empleando la construcción más de 800 hombres. El material metálico para la vía provenía de Europa, y se descargaba en el Puerto de San Antonio Oeste, donde se construyó el muelle de Punta Verde para activar la descarga de materiales. Los durmientes para enrielar eran remitidos desde Santa Fé (BMOP, 1922). Además, con carácter provisional y utilizando tramos de rieles y pilastras se construyeron 19 puentes pequeños entre los kilómetros 446 y 501, se explotaron canteras para las obras de arte y se trabajó en las distintas estaciones.

Mediando 1927 consideraba la AGFE que el problema de transporte y vías de comunicación en la Argentina era una de las cuestiones de preferente atención para

fomentar el desarrollo de las regiones apartadas de los grandes centros poblados y que carecían de mercados. En este sentido, cobraba importancia la acción que desarrollaban las líneas patagónicas, y especialmente la que partía de Viedma y San Antonio Oeste en dirección a Bariloche y el lago Nahuel Huapí, encontrándose el punto extremo del ferrocarril en explotación en el km 554. Esta línea, como la de Madryn a 16 de octubre, Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento y puerto Deseado a Las Heras, había contribuido a la formación de núcleos de población fijas con resultados positivos para la producción. Situación que se tornaría aún más beneficiosa cuando el riel penetrara definitivamente en Bariloche, alcanzando el objetivo principal para poder efectuar “una explotación racional e intensiva de la zona más rica entre las que influencia este ferrocarril en su recorrido”, así como también para propulsar el fomento de la “industria del turismo” (R y F, 1927).

Luego continúa la nota –con datos y estadísticas– haciendo además referencia a aspectos geográficos y productivos de la zona atravesada, el significado económico de la línea,³ para explicar luego el estado de las construcciones, comenzando por el tramo San Antonio Patagones. En el transcurso de 1926 los trabajos en este ramal se concentraron esencialmente a la parte entre San Antonio y Viedma, así como en esta última estación. Pero el rubro obras de arte fue la labor principal del año, en lo que atañe a su definitiva construcción.⁴

Al finalizar el año 1926 quedaron terminados los edificios para pasajeros en los km 1,51, 103, 148, y Viedma-Muelle, así como casillas para camineros. Se completaron trabajos en vías, señalización, telégrafo y teléfono. Se construyeron embarcaderos de hacienda en las estaciones km 51 y 148 y en el muelle de Río Negro se colocaron las defensas verticales formadas por vigas de “pinotea” embreadas.

El Km 448 a Nahuel Huapí era motivo constante de preocupación para la Administración procurando intensificar allí los trabajos, por el tráfico creciente de cargas y pasajeros, especialmente aquel que provocaba el turismo a la región del Parque

³ En casi toda la extensión de la línea –salvo el valle de Valcheta– atraviesa una región árida adaptable a la cría de ganado lanar. Dilatadas extensiones de tierra ocupadas por establecimientos ganaderos que aumentaban progresivamente la producción, llegando algunos de ellos a exportar sus productos directamente al extranjero. La colonia de Valcheta, situada a 111 km de San Antonio aporta con productos de sus tierras así como surte de agua a San Antonio en los vagones tanques. Esta línea fue librada al servicio en 1915.

El punto terminal de la línea en explotación era el km 554; y Punta Rieles de construcción el km 579, paraje denominado Pilcaniyéu. Llegaban hasta ese lugar (km 554) las empresas de caravanas de carros y carretas que antes arribaban al km 448 (Nahuel Niyen, luego denominado Ingeniero Jacobacci). Finalmente, el avance de la línea aportaba un significado económico muy apreciable para los hacendados, teniendo en cuenta lo gravoso y dificultoso que resultaba el transporte de los productos en carretas. Los fletes por estos acarreos oscilaban entre 15 y 20 centavos por kilo.

⁴ Todas las obras han sido ejecutadas en hormigón simple, con excepción de las losas para las alcantarillas, las que son de hormigón armado. Se tuvo especial cuidada en el dosaje del hormigón y la elección de los materiales respetando los proyectos de las obras.

Nacional del Sur. Justamente “Turismo al parque Nacional del sud”, es el apartado que cierra la nota, entendida como otra faz, y no la menos importante, de la explotación de la línea que debía llegar a Bariloche. Los viajes de turismo se efectuaban al Nahuel Huapí directamente desde Plaza Constitución (F.C del Sud) a Carmen de Patagones-Viedma-San Antonio Oeste y km. 554; y desde ese punto en automóvil hasta Bariloche, del cual distaba apenas 100 (cien) km.

De las ocho fotografías que ilustran la nota, tres muestran la construcción de obras de arte, alertando además en los epígrafes qué observar: la bóveda de 10 metros de luz, las características de las grandes lomas y altas mesetas; una obra de arte en el cañadón de la Viuda y el puente provisorio realizado con durmientes. La última fotografía –una aproximación– revela la forma en que se han apilado los durmientes para apoyar las vías salvando importantes luces. Otra imagen focaliza en la línea compuesta de rieles y durmientes. El resto corresponde a obras particulares en construcción.⁵ Todas muestran la transformación material del medio, el trazo del hombre en la modificación del entorno.

Para principios de 1929 se continuaba con la construcción de obras de arte en el tramo comprendido entre km 448 y Bariloche, habiéndose además realizado trabajos de mejora en toda la extensión enriellada hasta Pilcaniyeu (km. 585), punto hasta el cual circulaban los trenes. Y en el tramo San Antonio a Patagones se trabajó desde mediados de 1928 a mayo del 29 en la construcción, hasta finalizarlos, de los estribos y pilares del puente ferroviario carretero sobre el Río Negro, quedando por efectuar el montaje de la estructura metálica y la terminación de movimientos de tierra y obras de arte (MMOP, 1929).

A finales del año siguiente se anunciaba (R y F, 1930) que la AFE daría nuevo impulso a la prosecución de la línea Patagones al Lago Nahuel Huapí, que se encontraba en explotación en ese momento entre la ciudad de Viedma y km 585, debiéndose prolongar hasta la pintoresca villa en las márgenes del gran lago, objetivo esencial de este trazado. Para ello se disponía la construcción del puente sobre el río Pichileufú (km 585), hecho lo cual podría continuarse con la colocación de rieles hasta Bariloche. Este puente y el del Arroyo Comallo destacaban por magnitud en el trazado de esta línea, los que se realizarían en esa estación veraniega. Termina la nota con las consideraciones técnicas sobre el puente,⁶ y se ilustra con la vista general y la planta.

⁵ El chalet de los señores Aaron Anchorena y Ortiz Basualdo; una casa comercial en estación Comallo; y ya en Bariloche, el nuevo establecimiento de Primo Capraro y otro chalet.

⁶ El proyecto fija seis tramos metálicos de vía superior, de 52 m de luz teórica, de 7,50 m de altura y 5 m de ancho. Con una longitud total de puente entre ejes de apoyos sobre estribos de 317,50 m. La subestructura del puente estaría constituida por dos estribos en los extremos y cinco pilares –todos en

En diciembre de 1931 se inaugura el puente ferroviario carretero sobre el Río Negro, lo que motiva una nota –sin imágenes ni datos técnicos del puente– que considera el empalme con el ferrocarril del sur en Patagones, como una nueva y halagadora perspectiva para este territorio que ampliaría así su comercio. Esta línea sería la única de trocha ancha de los FF.CC del Estado que empalmaban con la de las empresas particulares, además de la de mayor recorrido, pues desde Plaza Constitución a Bariloche mediarían 1750 km. Finalmente, para los turistas al lago Nahuel Huapí y sur patagónico desaparecerían las molestias del trasbordo Patagones-Viedma (R y F, 1931). En noviembre de 1933, y en un número especial dedicado a Nahuel Huapí, se anunciaba la terminación de línea a Bariloche –“acaso la más costosa y difícil de construir”– en cuyo final se trabajaba activamente. En diciembre el tren llegaría a Ñirihua, hermosísimo paraje situado en las inmediaciones del gran lago y a sólo 15 km de Bariloche. Consecuentemente, en ese año los viajes de turismo ganarían en comodidad y rapidez. Por último, la Administración tenía en el sur excepcional interés. La región contaba con lugares fértiles que sólo necesitaban la llegada del riel para desarrollarse ilimitadamente... Por tanto publicaba asiduamente artículos para su difusión.

Descripciones

Estos artículos reseñan distintos lugares de la Patagonia con el objeto de dar a conocer – valiéndose de la opinión de expertos– aquellas zonas por poco ignotas, en busca de promocionar y atraer potenciales colonizadores, inversores, y turistas. Cobran significación por las detalladas descripciones –generadoras de imágenes– del medio físico natural y las representaciones del paisaje. En general se publicaron hasta los años 30, y van acompañados de fotografías. Así por ejemplo, se explica la inclusión de “Un viaje al Lago Argentino” del botánico Cristóbal Hicken (1926) como un trabajo para ilustrar al lector sobre una de las regiones cordilleranas que aun en esos días se mantenía ignorada en gran parte. En el inicio de la nota se explica que en la Patagonia andina, entre los grados 45 a 50, se extiende una región completamente desconocida aun desde el punto de vista geográfico, indicada en los mapas chilenos como “Región Inexplorada.” Luego narra la expedición que realizó junto a Federico Reichert, hábil alpinista y profesor de la facultad de Agronomía y Veterinaria de la UBA. Para concluir que la realidad que hallaron era totalmente distinta a lo supuesto:⁷ “No reinaba allí la

hormigón armado– en la parte intermedia. Respondiendo a las diferencias geológicas del sub-suelo, se proyectaron dos tipos de fundaciones para los pilares y los estribos se idearon también en forma distinta.

⁷ Al llegar a la cumbre descubre que en lugar de una planicie, como suponían, se observaba una sucesión de valles profundísimo separados por encadenamientos sin fin de cerros escarpados, cuyo conjunto evocaba la idea de las ilustraciones de Gustavo Doré en el infierno del Dante. La “nieve” que creían que

muerte, no era una región desolada; nuestra expedición halló una comarca llena de vida, de interés y de aplicación a la actividad humana.”

Al año siguiente se publicaba la ascensión del cerro Tronador. El alpinista⁸ –Federico Reichert– antes de narrar el ascenso, expone observaciones relacionadas con la constitución geográfica del macizo. Y al narrar el descenso concluía:

En el caso de existir un camino, este paso de Nubes ofrecería una travesía interesantísima para turistas que pensarán viajar desde Bariloche por los bellos lagos de Gutiérrez y Mascardi hasta la laguna Fría. Al pie del Paso de Nubes, donde una senda ya obstruida desemboca en el lecho del valle río Frío, vemos uno de los ventisqueros más grandiosos del Tronador, que desciende hasta la zona siempre verde del monte virgen y por cuyo portón de hielo surgen en espumosa cascada las aguas del río Frío. Nos ofrece un aspecto de rara belleza por lo que merece ser conocido⁹ (Reichert, 1927:37).

En el transcurso de 1927 –junio, agosto, septiembre y noviembre– se publicaron cuatro notas –aunque sólo en las de agosto y septiembre reconocen la autoría– que reproducen partes del informe del trabajo de reconocimiento de los Andes realizado por la Comisión de Estudios Hidrológicos dirigida por el geólogo estadounidense Bailey Willis (1911-1914). En su informe Willis desarrolla las condiciones del medio físico natural patagónico con énfasis en los recursos hídricos e hidráulicos, las posibilidades productivas, tanto agrícolas y ganaderas como forestales e industriales, los recursos energéticos y las bellezas naturales y paisajísticas. Sobresale del estudio el hecho de que a pesar de ser profusamente apoyado en datos y relevamiento rigurosos, no deja de asociar la información técnico-científica con la belleza del lugar. Une lo científico y lo exploratorio a lo sublime y transformador, y ese mismo tono tienen sus propuestas (Mazza, 2012).

La primer nota reproduce parte de la “Descripción General” de “Los Andes del norte de la Patagonia,” donde se explica la resolución del límite entre Argentina y Chile por

se extendía sin interrupción hasta el Pacífico, sólo se manifestaba aisladamente coronando las cumbres más altas o formando manchones y campos de nieve en sus cuencas, que se derretían para originar cascadas, torrentes, arroyos, ríos y lagos. Ante este resultado la tentativa de llegar al otro Océano debió ser abandonada.

⁸ Con el objetivo de explorar el macizo del Tronador y observar con detalle su emplazamiento organizó dos excursiones saliendo de Casa Pangué. En febrero de 1909, junto con R. Helbling y Dr. F. Bade, la primera y la segunda en 1911, llevando como único compañero a un chilote.

⁹ Por último una N. de R. aclara que informes recientes de la Dirección de Puentes y Caminos de la Nación informan que el camino de unión entre Bariloche y Laguna Frías y la frontera chilenoargentina se hallaba en ejecución, habiéndose concluido la construcción del puente sobre el arroyo Gutiérrez. El camino también se prestaría para hacer excursiones a lo largo de la costa del Lago Nahuel Huapí.

divisoria de aguas, y luego una minuciosa descripción geográfica de la zona, más la inclusión de datos históricos.¹⁰

Las tres últimas copian tramos de las “Descripciones Locales” del mismo libro desarrolladas en la Sección II, ilustrando en todos los casos con fotografías tomadas de la misma publicación.

Mediante estas descripciones se aporta al conocimiento, fundamentalmente geográfico de la zona. Describir es representar –personas o cosas– por medio del lenguaje, refiriendo o explicando sus partes o cualidades. Constituyen por tanto representaciones del paisaje y sus bellezas narradas sin licencias poéticas, pero valoradas como atractivo turístico, realizados por distintos expertos que estudiaron –en distinta medida– la región.

Excursiones

Inicialmente las excursiones a la región de los lagos se realizaban sólo en los meses de verano, por lo que a partir de noviembre se intensificaba la labor de propaganda de la zona. Por ejemplo, en 1926 se exponía que había llegado la estación del año adecuada a los viajes de placer y reposo hacia el sur cordillerano, favorecidos por las ventajas que ofrecía el ferrocarril a turistas y veraneantes. A partir del decreto del Gobierno Nacional que declaraba parque la zona lacustre del sud, con su centro principal de atracción en el lago Nahuel Huapí, estas facilidades en el transporte, habían transformado en dos años apenas el punto terminal de la vía, “haciendo del primitivo pueblito de Bariloche una villa moderna de hoteles y chaletos”, que nada tenían que envidiar a sus similares y más famosos puntos de recreo de Europa.

Excursiones, pesca, estudios naturales, alpinismo, éxtasis en la contemplación de los amplios y maravillosos panoramas de una de las más hermosas regiones del mundo, premian con creces a quienes han sabido mantener puro el deseo de un viaje por el sud cordillerano (R y F, 1926:41).

En sólo 48 horas se salvaba la distancia entre Buenos Aires y Bariloche, llegando al (...) “Parque grandioso y salvaje, poblado de cascadas, lagos, selvas y montañas”. Luego se narran las excursiones que podían realizarse en el vaporcito a nafta, y otras en combinación de automóvil y cabalgadura, indicando también la distancia en kilómetros a los puntos de interés, como el lago Gutiérrez, Cerro Campanario, etc. Se advertía al viajero que debían proveerse para estas verdaderas “exploraciones” de provisiones y báculos de alpinismo, para escalar cerros desde cuyas cumbres contemplar panoramas

¹⁰ La cita ejemplifica el tipo de texto utilizado.

La sección de la cordillera al sur del lago Nahuel Huapí, difiere del área norte en que la atraviesa un valle central del norte a sur, separando el alta sierra oriental de la occidental. Del mismo lago Nahuel Huapí, y abierto casi al nivel de los lagos, un paso profundo conduce al lago Gutiérrez, cuyas aguas pasan por el Nahuel Huapí y van al Atlántico (R y F, junio 1927:24).

distintos, “a cual más sorprendente de líneas y colores, de planicies de aguas espejeantes, dormidas en el fondo de altos cerros rocosos empañachados de cañaverales; paisajes, en otras versales de fondos blancos, hechos por los heleros de las blancas cumbres”, sobre las que resaltaban los follajes de las araucarias y los cipreses.

En enero de 1928 se publica un extenso artículo en el que se advierten cuatro partes: la primera es una detallada descripción de la cuenca del Nahuel Huapí, con el objeto de facilitar a los turistas el conocimiento de las bellezas de la inmensa extensión que ocupaba el parque, con sus lagos, montañas y bosques. Una vez más se reproducen partes del informe Willis, aunque no se haga referencia. La segunda, bajo el título “Itinerarios de excursiones”, contiene rigurosas explicaciones, sin identificación de procedencia, pero que denotan un conocimiento exacto del lugar. Así, partiendo de “Bariloche, situado a la orilla del lago, centro estratégico desde el cual “lanzarse al emocionante placer de excursionar por las misteriosas sendas que cruzan los bosques seculares de la comarca.”

Como ejemplo se reproducen fragmentos de una excursión de Bariloche a Puerto Moreno y lago Gutiérrez, regresando por la Ventana, con una distancia total de 34 km:

El camino se inicia después de pasar un puente rústico que existe frente al local de la comisaría, y costeano el lago, pasa frente al chalet “Los Cipreses”, del Director del Parque, Ing. Emilio Frey y de la quinta de frutales del Sr Oscar Runge, (...). Se continúa luego hacia la chacra del Sr. Rubén Fernández, hoy del Dr. Juan O`Conor. En los límites de las fincas de Fernández y Barales existe una gruta de original configuración. Luego se llega a lo de Don Benito Boock, aserradero y molino, chacras de don Luis Perarure y Otto Goedeke, cuyas poblaciones quedan a quinientos metros al sud del camino (R y F, 1928:15).

La tercer sección –Interesa a turistas y veraneantes– notifica la acción de los ferrocarriles –plan verdaderamente patriótico– para facilitar el conocimiento de esta región del país. El servicio ordinario de turismo incluía dos trenes semanales que partían de Plaza Constitución los días martes y viernes a las 19.37. Coincidían con estos trenes los que partían de Viedma (FF CC del Estado) los días miércoles y sábados. Finalmente aporta información sobre los servicios en Bariloche: hoteles confortables, elementos de movilidad (autos, coches, etc.) vapores y lanchas.

El último apartado –Excursiones fluviales por el lago– ofrece itinerarios de diversas excursiones, con distancias y lugares de alojamiento.

Las fotografías ya no son del informe Willis, y alternan las que sólo muestran naturaleza, con otras que incluyen e incluso destacan aspectos de la transformación humana, como el hotel Correntoso, tramos del camino –de tierra– internacional a Chile,

etc. Las imágenes fotográficas “crean belleza” (Sontag, 1977). En otras palabras, esta repetición coadyuva a generar una idea del sur bello, a descubrir la belleza del paisaje.

Esta forma de ilustrar las notas con fotografías que resalten la obra humana en el paisaje sublime se repetirá en varias oportunidades, como en diciembre del 29.¹¹ También se retoma allí la exaltación de las bellezas naturales de los lagos,¹² aunque resultara difícil formarse idea de la zona sin haberla visitado. “Su esplendor panorámico escapa a toda visión imaginativa.” Y se amplían las explicaciones del viaje en tren, (...) “con todas las comodidades posibles y en medio de paisajes que constituyen una sucesión de magníficos cuadros llenos de poesía y vida” (R y F, 1929:17). Como es sabido, de Buenos Aires a Carmen de Patagones se viajaba por el ferrocarril del Sud. La distancia entre esta última estación y Viedma se salvaba en un cuarto de hora en automóvil y bote para cruzar el Río Negro. En Viedma comenzaban las líneas de los FF CC del Estado. Desde km 585 hasta Bariloche los turistas eran conducidos en automóviles que combinaban con los horarios oficiales del ferrocarril. “El largo trayecto no es un obstáculo para que el viaje de Viedma a Bariloche ofrezca encantadores atractivos. El paisaje, el clima y las comodidades del ferrocarril suplen los inconvenientes propios de tan extenso recorrido.”

Por último, se enumeran los caminos abiertos o en realización dentro del Parque: Bariloche a Manso; camino de automóviles de Nahuel Huapí a Correntoso; entre Nahuel Huapí y lago Traful.¹³

Conforme avanzaba la línea se actualizaba la información, mientras se mantenían las referencias a las encantos del lago Nahuel Huapí, “una de las maravillas del mundo, maravilla de lujurienta belleza y color que se encuentra como engarzada en el corazón de la incomparable zona lacustre de los Andes” (R y F, 1932: 47). Habilitado ya el puente sobre el río Negro se anunciaba: “De manera pues, que sin mareos de ninguna clase, con el máximo confort y comodidad, sin transbordo, pues el tren llega hasta Pilcaniyeu o sea Punta de Rieles de los FFCC del Estado, se siente uno transportado hasta la región edénica” (R y F, 1932: 47). Se expendían desde el 15 de diciembre anterior, en ventanilla de Plaza Constitución los boletos de excursiones a Nahuel Huapí, con un precio total de ida y vuelta de 194, 25, que incluía el pasaje (\$ 124, 25), más

¹¹ Las imágenes muestran una jangada llegando Bariloche; Rincón agreste del Correntoso; Casa del Ingeniero Frey en la región de los lagos; Muelle de Bariloche; Vivienda característica de la región de los lagos; Puente carretero del camino Bariloche Laguna Frías.

¹² “Pocas comarcas de sud-América ofrecen al viajero paisajes tan variados y maravillosos contrastes como la región patagónica de los lagos admirables. Florestas misteriosas, nieves perpetuas que parecen llevar el pensamiento a las alturas, lagos de ensueño en cuya contemplación el espíritu se recrea y vivifica” (R y F, 1929:17).

¹³ Este camino de automóviles había sido terminado ese año, y fue ha construido por cuenta del señor Henry Bell, propietario de la estancia La Primavera en el lago Traful.

cuatro camas (\$ 40) y automóvil –también ida y vuelta– Pilcaniyeu a Bariloche a \$ 30. Viaje directo, sin trasbordo, sólo el tramo en automóvil, dos horas escasas de recorrido. Se expuso hasta aquí cómo se promocionaba la zona de los lagos, cómo se llegaba a tan remoto destino, cómo se describen sus panoramas, comodidades, paseos y actividades. Más, tal como se preguntaba Pastoriza (2011), quiénes se aventuraban al Nahuel Huapí –ella se lo preguntaba para un período posterior, después que Bustillo se hiciera cargo de Parques Nacionales– y más precisamente, a qué sectores sociales estaba dirigida la propuesta. Luego concluía que los destinatarios serían turistas calificados. Sin duda, inicialmente sólo accedían a los lagos del sur el incipiente turismo internacional y la elite porteña. Valga como ejemplo la creación del Club Andino de Bariloche en agosto de 1931, institución que dos años más tarde contaba con 150 socios activos, de los cuales una buena cantidad tenían domicilio en la Capital Federal. Finalmente, las opiniones de figuras notables que visitaron el lugar –embajadores, escritores y príncipes– fueron también utilizadas como voces autorizadas que vertían una visión no condicionada¹⁴ por un sentimiento nacionalista.

Pero no sólo quiénes, sino también cuántos es otra demanda sugestiva. Vemos que el tráfico de pasajeros entre San Antonio y Nahuel Huapí en los 6 años comprendidos entre 1923 y 1928 aumentó de 7.537 a 26.245. Ahora el porcentaje de pasajeros de primera clase sobre el total ha sido sucesivamente de 37,43%; 35,67%; 32,74%; 35,46%; 37,85% y 38,89% acentuándose el predominio en el aumento de esta clase. Durante el trienio 1926-28 fue constantemente mayor el aumento de los pasajeros de primera clase que en los de segunda, atribuida a la afluencia cada vez mayor de turistas desde 1926 (MMOP, 1929). Aunque no todos los viajeros hayan sido turistas, igualmente se infiere que no han sido tan pocos.

Y para 1932 las cifras comparativas del Ferrocarril del Sur muestran también el aumento del turismo. En la semana terminada el 11 de enero de 1932 viajaron a Mar del Plata 6379 pasajeros mientras que en la misma semana del año anterior habían viajado 5920. Pero la subida de viajeros más considerable y promisorio era a la región del Nahuel Huapí y sus adyacencias. Hasta el 11 de enero de 1930 viajaron hacia aquel punto 77 pasajeros, 99 hasta igual fecha de 1931 y en lo que iba de 1932, aún antes de

¹⁴ Los embajadores de España y de Gran Bretaña se refieren a la belleza panorámica y la riqueza de la Patagonia. El primero, Ramiro Maeztu, expresaba: “Hay cosas que es necesario ver, sentir como una lluvia en la piel propia, que no se aprende de los libros, y que no se hubiera imaginado nunca, en medio de estas gráficas tierras argentinas, un sistema de lagos como el de NH, un instrumento fluvial como el Río Negro, una vastedad tan desolada como la Patagonia”(R y F, 1929: 1). Y Sir Malcom Arnold Robertson, de regreso de un viaje análogo al anterior, coincidía en las bellezas naturales de la región, pero acusaba la falta de orden, medios de comunicación y hoteles para el turismo. Sin embargo rescata la atención recibida y la excelencia del ferrocarril, servicio que también valora Rosita Forbes, periodista inglesa que visitó el sur en mayo de 1932, quien quedó también impresionada por las bellezas del lago (Sáenz Quesada, 1994)

promediar la época de los calores, lo habían hecho –casi triplicando la cifra– 229 pasajeros. Atribuye gran parte del éxito de las excursiones de la última temporada, a la eliminación del trasbordo de Carmen de Patagones, los precios económicos de excursión y la intensa y bien orientada propaganda. (R y F, nov.1932). Propaganda que con el paso del tiempo contenía menos texto, un lenguaje poético y más imágenes que hablaban por si solas de paisajes bellos.

Mapas

Otra forma de “describir” para difundir la región de los lagos fue la producción cartográfica. Se consideran aquí dos mapas de promoción de lagos sureños publicados en repetidas oportunidades. Fueron realizados por el Cartógrafo Fulgencio Domínguez, del Departamento técnico, División tierras y cartografía del ferrocarril. El primero – abarca la zona comprendida aproximadamente entre los paralelos 40 y 43 y los meridianos 70 y 73– se titula “Región de los Lagos Andinos. Excursiones de Turismo por los ferrocarriles del Estado en combinación Buenos Aires, Bahía Blanca, Carmen de Patagones, San Antonio Oeste, San Carlos de Bariloche.” Representa el relieve –en sepia– lagos y ríos. Se señalan los límites del parque, los hoteles y alojamientos tanto argentinos como chilenos, alturas de los cerros y macizos, caminos de automóviles y “otros caminos”, líneas de navegación en los lagos, y el ferrocarril explotado y en construcción. Debe destacarse la inclusión de una importante porción de territorio chileno comprendiendo entonces una amplia zona de turismo internacional.

En 1927 comienza a editarse otro mapa, en escala de grises,¹⁵ de mayor tamaño que el anterior, reduciendo la zona dibujada en forma tal que al oeste no llega a incluir el límite del parque. Se titula “Gran Parque Nacional del Sud en los territorios de Neuquén y Río Negro”. Se han señalado, además de lo indicado para el caso anterior, el telégrafo, la ruta de vapores en el Lago –Empresa Capraro– y en la península de Llao Llao –casi en el mismo sitio en que luego se erigió– se marca el lugar que ocuparía el “Gran Hotel proyectado por los FF CC.” Estos mapas evidencian, al igual que las descripciones que ya fueron mencionadas, con detalles de caminos, comodidades, recorridos, un pormenorizado conocimiento del lugar y su potencial turístico, y que mucho se había hecho ya en este sentido. Que junto a la naturaleza intocada se promociona la naturaleza transformada.

A partir de 1932 se vuelve a publicar el primer mapa, ocupando ahora la parte superior de la página, y texto en la mitad inferior, con datos sobre los servicios de trenes ordinarios de turismo al Parque nacional del sud. Así por ejemplo, para 1933 bajo el

¹⁵ En 1930 se edita el mismo mapa incorporando color para resaltar relieve y ríos, manteniendo el grisado en lagos y lagunas. Imp. Rodríguez Giles, Bs. As.

slogan “Montañas, selvas y lagos” ofrecían boletos combinados de turismo para realizar un viaje a la zona de los lagos a \$ 340, con una duración de 11 días y todo incluido: pasaje con cama y comidas, hotel, auto, vapor, etc. Regreso válido hasta el 30 de abril del siguiente año. Los boletos se expendían en las oficinas de Expresos Exprinter, Villalonga y EVES. Finalmente, como todas las promociones, terminaba resaltando que el viaje se realizaba sin trasbordo de Plaza Constitución, y ahora hasta estación Los Juncos, y desde este punto en automóvil “en una hora de recorrido por un camino de interesante y singular atracción” (R y F, n 30, diciembre de 1933).

Este viaje fue la forma de llegar al parque por muchos años, y todo este caudal de información fue sin duda tomado por la Dirección de Parques. Sólo por citar un ejemplo, la edición en inglés de la publicación oficial sobre el Parque Nahuel Huapí 1938/39, menciona en primer término el ferrocarril –placentera, descansada e interesante excursión– como modo de acceder al Nahuel Huapí. Incluye asimismo fotografías de los trenes tanto exteriores como interiores del coche restaurant y de los camarotes. También paisajes, en los que puede verse que los caminos seguían siendo de tierra, inclusive el internacional a Chile. El viaje en automóvil es la segunda opción, y proporciona la serie de planos que realizaba el Automóvil Club, pero aconseja tomar los recaudos necesarios, verificando las condiciones del auto antes de emprender tan largo recorrido. Finalmente, estaban por inaugurarse los viajes regulares de avión.

En otro orden de cosas, muchas de las excursiones, los puntos de interés, los pasajes y caminos, son los mismos que se habían publicitado en las excursiones del ferrocarril.

La publicación Obras Públicas y Privadas informaba en 1939 que el ferrocarril era el único medio de transporte para realizar viajes de placer al Parque Nacional Nahuel Huapí. Si bien no faltaban caminos y sendas, estas vías no se hallaban todavía en condiciones de aprovechamiento porque eran de tierra. Los pasajeros de trenes especiales trasbordaban en Carmen de Patagones a los modernos Diesel Ganz –tren blanco– de los FF.CC, acortando el viaje a la mitad del tiempo. Estuvieron en servicio hasta 1950.

Los ferrocarriles del Estado y el turismo nacional

Esta serie de notas evidencian que las ideas de la AGFE sobre el turismo, obviamente, comparten la conceptualización generalmente difundida en esas décadas, sólo que disponían de las líneas del estado para llevarlo a la práctica, además de implementar todos los medio a su alcance para estimular el conocimiento del vasto territorio nacional, y especialmente en las zonas servidas por sus líneas. La Administración consideraba que:

El ferrocarril, como elemento esencial de progreso, absolutamente imprescindible en cuanto a las exigencias imperativas de la vida actual de los pueblos, constituye uno de los factores más importantes para sus recíprocas comunicaciones, intercambio comercial, fomento de industrias, movilidad social, etc., y también como vehículo rápido, cómodo y barato para los viajes de placer, de conocimiento y de estudio que impulsa el turismo hacia las regiones más lejanas y recónditas del globo. (R y F, 1928: 13)

El turismo era “fuente de emociones vitales”, de provechosa influencia sobre la vida de relación de los pueblos, favoreciendo su desarrollo en múltiples aspectos. Fenómeno social por excelencia, tendía a estructurar espiritualmente a las naciones, resultando a la vez un medio de mayor y mejor conocimiento. Como fenómeno económico, era origen constante de movimiento de riquezas, imponiendo nuevas corrientes de intercambio, fortaleciendo la propiedad colectiva. De aquí se deducía su trascendencia como (...) “la forma más viable de llegar al bienestar general” (R y F, 1929: 5).

El turismo bien entendido es también una fuente de emociones viriles y de regeneración que el hombre sólo puede encontrar en los grandes espectáculos de la naturaleza. Conocer a la propia tierra es conocerse a sí mismo, ya que ella nos enseña a desentrañar nuestras más nobles fuerzas, prestando una orientación al más definido ideal nacionalista” (R y F, 1929:34).

Innumerables veces se proclamaba el deber de conocer y frecuentar el propio país, el que ofrecía los aspectos más hermosos del mundo, reunidos en una armonía de sensaciones.

El turismo –actividad todavía insipiente en el país– se hallaba íntimamente unida a las manifestaciones complejas del problema económico, como la construcción de una buena red carretera como corolario indispensable de la línea férrea.

El turismo tiene un verdadero aliciente en los caminos y carreteras que abre el hombre a todo rumbo, como buscando expansión a su espíritu. Podríamos decir también que los viajes de turismo señalan los lugares donde deben construirse los nuevos caminos y carreteras que reclama el bienestar colectivo. Esta especie de círculo vicioso es la demostración más palmaria de la importancia del turismo (R y F, 1929: 21).

En otras oportunidades se expresaba que “las naciones no se aman porque no se conocen, y que las antipatías, rencores y suspicacias que con el tiempo originan desastres, son debidas a la falta de mutuo conocimiento y recíprocas comprensiones.” El ideal de turismo, “o sea de mejor conocimiento de lo que poseemos como patrimonio de nación joven, fuerte y plena de gestación de su glorioso porvenir”, debía encaminarse,

reconcentrarse, en los caminos férreos como punto vital, concluyendo que el problema del turismo era casi puramente de locomoción (R y F, 1929: 3).

En este sentido, se concebían las vías de transportes como complemento de la actividad humana: en lo material afianzando la marcha de las actividades comerciales, industriales y agrícolas; y en lo moral, seduciendo el sentimiento artístico de los idealistas, buscadores de sensaciones panorámicas (R y F, 1929: 19-20).

Notas de cierre

Los medios de transporte y comunicación, la traza y conformación de sus redes son temas claves de la constitución de las naciones modernas, y en nuestro país cobró singular importancia dado la vastedad y variedad de su territorio. La línea San Antonio a Bariloche nace a inicios del siglo XX pero recién casi medio siglo después arribó al lago. Lógicamente en este lapso sobrevinieron innumerables cambios, pero nos concentramos aquí en aquellos que contribuyeron a hacer de la zona un destino turístico, comenzando por la construcción del ferrocarril.

Advertimos a través de los informes técnicos que la construcción de la línea implicó un enorme desafío, tanto por las distancias, las condiciones físicas del terreno con grandes lomas y altas mesetas. El empalme con el ferrocarril del sur, la barrera natural del Río Negro, sin olvidar la rigurosidad del clima. “Acaso la más costosa y difícil de construir”, emplazó la aplicación de los avances técnicos y los nuevos materiales desarrollados en la construcción de obras de infraestructura: el hormigón, el hierro – importado de Europa– junto a los tradicionales durmientes de madera. Las condiciones de construcción explican buena parte de la demora en la consecución de la vía, y el relato del proceso buscó mostrar que las transformaciones materiales requerían de tiempos largos, que las construcciones de esta magnitud demandaban décadas después de registrada su aprobación.

Paralelamente a este tiempo de construcción, se produce la promoción turística de la región de los lagos por la Administración de los Ferrocarriles del Estado, lo que aportó a su conocimiento así como a la conformación de una imagen típica dentro de los paisajes de la nación, comenzando por la oposición norte “histórico” y sur “lejano, misterioso, legendario, desconocido.” Es así que se publican las rigurosas descripciones geográficas, los datos precisos, producto del estudio experto, con meticulosos textos que buscaban generar imágenes de la ignota Patagonia.

Al iniciarse las temporadas de verano se intensificaba la promoción de la región y se publicitaban las excursiones, y como se indicó, esas notas se valían inicialmente de las descripciones geográficas, pero luego utilizan un lenguaje metafórico y repitiendo

mensajes simples: amplios y maravillosos panoramas de una de las regiones más hermosas del mundo; parque grandioso y salvaje, etc. Se advirtió, finalmente, que va produciéndose un desplazamiento en destacar aspectos económicos y productivos de la zona, para concentrarse casi exclusivamente en sus condiciones de lugar turístico.

En el repertorio fotográfico utilizado se encuentran tres tipos: las fotos de obras: arquitecturas, caminos, vías, puentes, etc.; las fotografías que sólo incluyen la naturaleza, y otras que en algún punto del paisaje natural dejan ver la obra humana, por mínima que sea: un muelle, una lancha, un hotel, una casa. Recordemos que las fotografías cobran significación si se concibe que tomar una foto implica una valoración de lo fotografiado, buscando generar interés con las decisiones visuales. Así como el ferrocarril fue por muchos años la forma de llegar al lago, la interpretación del paisaje que hicieron sus hombres –mapas, relatos, fotografías– también perduraron influyendo en décadas posteriores.

No parece necesario volver sobre las ideas de turismo manifestadas en R y F, ni tampoco reiterar la labor realizada por ferrocarriles en favor del primer turismo nacional. Cabría preguntarse, por qué razón este aporte a la difusión y concreción de las prácticas turísticas fue opacada por lo realizado por otras instituciones. Y si la investigación histórica iluminó suficientemente esta etapa previa a la definición de la red vial.

Bibliografía

- 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* (<http://nuevomundo.revues.org/index25052.html>, 1/04/09)
- Bruno, Perla (2005). “Hacia la conformación de la ribera marítima bonaerense como territorio del turismo”, *Registros*, CEHAU, FAUD, UNMdP, Mar del Plata, n. 3, p.: 35-52.
- Bruno, Perla (2010). “La Quebrada de Humahuaca: ruta de viajes imposibles y su transformación en destino turístico”, *Registros*, n. 7, Mar del Plata: FAUD, UNMdP, pp. 158-183.
- Mazza, Carlos (2013). “Proyectos sobre el territorio en el norte de la Patagonia. Utilidad y estética del paisaje sublime”, V Jornadas de Historia de la Patagonia “Homenaje al Dr. Pedro Navarro Floria”, Comodoro Rivadavia, 15 al 17 de abril de 2013
- Navarro Floria, Pedro (2008). “La Suiza argentina, de utopía agraria a postal turística: la resignificación de un espacio entre los siglos XIX y XX”, 3as Jornadas de Historia de la Patagonia, Bariloche. (www.hechohistorico.com.ar)

- Palermo, Silvana (2012). “Los ferrocarriles del Estado entre la política electoral y la modernidad administrativa: la revista Riel y Fomento a comienzos de la década de 1920”, *Revista de Estudios del ISHiR*, n. 3, Rosario: Conicet, pp. 1-25. (Accedido <http://web.rosario-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR/article/view/164/187>)
- Pastoriza, Elisa (2011). *La conquista de las vacaciones: breve historia del turismo en la Argentina*, Bs AS: Edhasa.
- Piglia, Melina (2008). “Entre la acción civil y la ayuda mutua: el caso de los clubes de automovilismo en la Argentina de entreguerras”. *Revista Transporte y Territorio n. 5*, UBA, pp. 6-28 (Consultado 05/04/13 www.rtt.filo.uba.ar/RTT00502006.pdf)
- Rodríguez Aguilar, María (2008). “Nacionalismo Integral e Ilustración: el caso de Riel y Fomento (1922-1934)”, ponencia en Textos, Autores y Bibliotecas, Córdoba, Biblioteca Mayor de la Universidad Nacional de Córdoba.
- Sáenz Quesada, María (1994). “Rosita Forbes descubre el paisaje del sur”, *Todo es Historia*, 327, Buenos Aires, pp. 44-47.
- Salerno, Elena (2006). “La burocracia técnica de los ferrocarriles del Estado en la Argentina, 1910-1948,” IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga. (Consultado 05/04/13 <http://www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/VII16.pdf>)
- Shaffer, Marguerite (2001). *See America First*, USA: Smithsonian Books.
- Sontag, Susan (1977). *On photography*, London: Penguin
- Vapnarsky, César (1983). *Pueblos del norte de la Patagonia 1779-1957*, Buenos Aires: Editorial de la Patagonia.
- Zusman, Perla (2012). “La Revista Geográfica Americana en la década de 1930: entre el modelo de la National Geographic y la invención de los paisajes argentinos orientados a la práctica turística”, *Registros, FAUD, UNMDP*, 9, pp. 81-96 (Consultado 01/04/2013 de <http://faud.mdp.edu.ar/revistas/index.php/registros/article/view/145>)

Fuentes

- Ferrocarriles del Estado (s/f). “Viajes de Turismo al Norte Argentino”, publicación editada por los Ferrocarriles del Estado, sin lugar de edición.
- Hicken, Cristoba (1926). “Un viaje al Lago Argentino”, *R y F*, n. 50, junio, pp. 15-17. Ministerio de Agricultura, República Argentina, Dirección de Parques Nacionales (1938-39). Nahuel Huapí National Park, Traducción al inglés de la Guía Oficial
- Riel y Fomento. *Revista Mensual Ilustrada*, Órgano Oficial de los Ferrocarriles del Estado, Buenos Aires. Se consultaron todos los números comprendidos entre mayo de 1926 y diciembre de 1933. En adelante, *R y F*.
- R y F* (1926, nov.). Nahuel Huapi. Excursiones en el gran Parque Nacional del Sud, n. 55.

- R y F (1927, feb.). Turismo serrano, n. 58
- R y F (1927, jun.). El ferrocarril al Lago Nahuel Huapi. Estado Actual de las Construcciones. Tráfico y Turismo, n. 62, pp. 27-29
- R y F (1927, jun.). Los Andes del norte de la Patagonia argentina, n. 62, pp. 20-24.
- R y F (1927, nov) La región de los lagos Lolog y Lacar, n. 67, pp. 31-32
- R y F (1928, abril) Los FF CC y el turismo nacional, n. 72, pp. 11-17.
- R y F (1928, ene.) Turismo al Parque Nacional del Sud. Lago Nahuel Huapí, n. 69, pp 11-20.
- R y F (1929, abril) Desarrollo del turismo nacional. La acción de los FF. CC. del Estado, n. 84.
- R y F (1929, dic.) Nahuel Huapí, n. 92, pp. 16-18.
- R y F (1929, feb.) El turismo como medio de conocernos mejor, n. 82, pp. 5-7.
- R y F (1929, jun.). El turismo nacional, n. 86, p. 21
- R y F (1929, nov.) El turismo en sus facies primordiales, n. 91, p.3
- R y F (1929, nov.) Fomentar el turismo es hacer obra patriótica, pp. 19-21
- R y F (1930, dic.) Será proseguida la línea férrea de San Antonio a Bariloche. Construcción del puente sobre el Río Pichileufú, n. 104
- R y F (1931, dic.). El ferrocarril de Viedma al lago Nahuel Huapi. Su importancia comercial y tráfico de tránsito al empalmarse en Patagones con el F.C. del Sud, n. 116
- R y F (1932, feb.) La Argentina país del turismo
- R y F (1932, nov.) Turismo Argentino, n. 120, p. 2
- R y F (1933, nov.) La obra de los ferrocarriles del Estado en las zonas de su vasta influencia. Terminación de la línea a Bariloche.
- Reichert, Ferderico (1927, jul.) El Tronador. Arriesgadas tentativas por alcanzar su cúspide, *R y F*, n 63, pp. 34-37
- República Argentina (1922). Boletín de Obras Públicas, Bs As.
- República Argentina (1929). Memoria del Ministerio de Obras Públicas, Bs As, Tomo I
- Willis, Bailey (1914). *El norte de la Patagonia*, N. York: Scribner Press
- Willis, Bailey (1927, ago). Los Andes del Norte de la Patagonia. Descripciones locales, *R y F*, n. 64, pp. 20-23