

Quinto Sol, vol. 29, n.º 3, septiembre-diciembre 2025, ISSN 1851-2879, pp. 1-25
<http://dx.doi.org/10.19137/qs.v29i3.8330>

Esta obra se publica bajo licencia Creative Commons 4.0 Internacional. (Atribución-No Comercial-Compartir Igual)



Red vial, movilidad y turismo en Mendoza: estudio histórico en el cruce entre los discursos y la obra pública en los destinos de montaña (1900-1930)

Road network, mobility and tourism in Mendoza: a historical study at the intersection of discourse and public works in mountain destinations (1900-1930)

Rede rodoviária, mobilidade e turismo em Mendoza: estudo histórico na interseção entre os discursos e as obras públicas nos destinos de montanha (1900-1930)

Natalia Luis

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales
Argentina
Correo electrónico: nluis@mendoza-conicet.gob.ar
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5745-907X>

Pablo Bianchi

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales
Universidad Nacional de Cuyo. Facultad de Ingeniería
Argentina
Correo electrónico: pbianchi@mendoza-conicet.gob.ar
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9941-3881>

Resumen

La relación entre infraestructura vial y prácticas turísticas es innegable. Mendoza, provincia argentina asentada al pie de la cordillera de los Andes, fue tempranamente lugar de paso de viajeros, tanto locales

Palabras clave
turismo

como extranjeros. Este artículo analiza las modificaciones producidas en las prácticas turísticas de montaña en Mendoza durante el periodo 1900-1930, a partir de la relación entre la extensión del uso del transporte mecanizado y la ampliación y mejoramiento de los caminos existentes, como la construcción de nuevos. El desarrollo de la red vial jugó un papel fundamental, lo que deja en evidencia no solo el peso de las políticas públicas del momento, sino también el modo en que los discursos hegemónicos se hicieron eco del proceso modernizador en boga. El relevamiento de fuentes primarias, como artículos en prensa, diarios de sesiones legislativas, guías de viaje, anuarios estadísticos, fotografías y planos y memorias del Ministerio de Industria y Obras Públicas, nos permitió reconstruir las discusiones en torno de la temática, en clave histórica, mediante el análisis discursivo y fotográfico.

política gubernamental
infraestructura de transportes
discurso

Abstract

The relationship between road infrastructure and tourism practices is undeniable. Mendoza, an Argentine province located at the foot of the Andes, was early on a transit point for travelers, both local and foreign. This article analyzes the changes that occurred in mountain tourism practices in Mendoza during the period 1900-1930, based on the relationship between the widespread use of mechanized transport and the expansion and improvement of existing roads, as well as the construction of new ones. The development of the road network played a fundamental role, highlighting not only the influence of public policies at the time, but also the way in which hegemonic discourses echoed the current modernization process. The review of primary sources, such as newspaper articles, legislative session journals, travel guides, statistical yearbooks, photographs and plans, and reports from the Ministry of Industry and Public Works, allowed us to reconstruct the discussions surrounding the topic from a historical perspective, through discursive and photographic analysis.

Keywords

tourism
government policy
transportation infrastructure
speech

Resumo

A relação entre infraestrutura rodoviária e práticas turísticas é inegável. Mendoza, província argentina situada no sopé da Cordilheira dos Andes, foi desde cedo um local de passagem de viajantes, tanto locais como estrangeiros. Este artigo analisa as mudanças ocorridas nas práticas turísticas nas montanhas de Mendoza durante o período de 1900 a 1930, a partir da relação entre a expansão do uso do transporte mecanizado e a ampliação e melhoria das estradas existentes, bem como a construção de novas estradas. O desenvolvimento da rede rodoviária desempenhou um papel fundamental, o que evidencia não apenas o peso das políticas públicas da época, mas também a forma como os discursos hegemônicos ecoaram o processo modernizador em voga. A pesquisa de fontes primárias, como artigos na imprensa, diários de sessões legislativas, guias de viagem, anuários estatísticos,

Palavras-chave

turismo
políticas públicas
infraestrutura de transportes
discurso

fotografias e plantas e relatórios do Ministério da Indústria e Obras Públicas, permitiu-nos reconstruir as discussões em torno do tema, em termos históricos, por meio da análise discursiva e fotográfica.

Recepción del original: 17 de abril de 2024.

Aceptado para publicar: 16 de octubre de 2024.



Red vial, movilidad y turismo en Mendoza: estudio histórico en el cruce entre los discursos y la obra pública en los destinos de montaña (1900-1930)¹

Introducción

Mendoza, provincia situada al centro oeste de Argentina y lugar de paso en el camino Buenos Aires-Santiago de Chile, contó tempranamente con visitantes, algunos de camino a distintas zonas, y otros que elegían el sitio para descansar. Ahora bien, las prácticas turísticas² están relacionadas ineludiblemente con las vías de comunicación necesarias para trasladarse hacia los lugares elegidos. Estas fueron modificándose a la par del desarrollo de los medios de transporte y de la infraestructura necesaria para movilizarlos.

Durante las primeras décadas del siglo XX, el avance de nuevas tecnologías para la construcción de caminos y puentes fue notable, facilitó la edificación y el mantenimiento de las vías de comunicación. En ese tiempo, la política vial en Mendoza estaba a cargo de la Dirección de Puentes y Caminos (DPyC), dependiente del Ministerio de Obras Públicas, agencia creada por ley provincial n.º 393 en 1907. La oficina gubernamental tenía una estructura mínima y su objetivo era mantener la red caminera existente. Durante la década de 1920, esta repartición se fue profesionalizando (Luis, 2021).

Al mismo tiempo, creció significativamente el parque automotor, tanto en Argentina como en Mendoza, “llevando a una transformación de la vida urbana” (Giucci, 2007, p. 16). De hecho, la irrupción del automóvil como medio de transporte generó grandes cambios, con consecuencias tanto a nivel sociocultural como en términos político-económicos (Wollen y Kerr, 2002; Paterson, 2007, como se citó en Gruschetsky, 2020). Entre otras, el uso de transporte automotor facilitó la práctica del turismo individual y colectivo.

Marc Boyer (2002) afirma que el turismo constituye una adquisición cultural, y sigue “procesos de invenciones de distinción” que crean prácticas, comportamientos y

¹ Una versión previa de este trabajo fue presentada en el XVIII Encuentro de Geografías de América Latina-EGAL 2021-. En este texto, retomamos y profundizamos la ponencia titulada “Red vial y turismo de montaña. Mendoza en las primeras décadas del siglo XX”.

² Adherimos a la definición de la Real Academia Española del vocablo “práctica”: ejercicio de cualquier arte o facultad, conforme a sus reglas. En este caso, al referirnos a prácticas turísticas, aludimos al ejercicio de ciertas actividades vinculadas con el tiempo libre, que aparecen como contrapartida del tiempo de trabajo remunerado, caracterizadas por sostenerse durante un segmento acotado de tiempo, que involucra un desplazamiento del lugar de residencia habitual y que están orientadas a provocar placer a quien las ejerce.

lugares de turismo; seguidos de una difusión por imitación. A fines del siglo XIX y principios del XX, esta concepción del turismo se amplió en Europa, abarcando estratos mayores de la población, facilitado por la sanción de leyes de vacaciones pagas que permitían a las clases trabajadoras disponer de cierto tiempo de descanso (Pastoriza, 2011).

Si bien durante el siglo XIX el ferrocarril cumplió un papel fundamental como medio de movilidad, esta realidad, paulatinamente, se modificó a partir del arribo del transporte automotor (Booth, 2011, 2013a, 2013b), lo que trajo aparejado no solo modificaciones a nivel urbano, como mencionamos, sino también en relación con las vías de acceso a lugares de ocio emplazados en las primeras estribaciones de la cordillera de los Andes en Mendoza. En ese sentido, se considera que el desarrollo de la red vial jugó un papel fundamental, en tanto pone en evidencia la modernización de las infraestructuras, operante desde fines del siglo XIX, pero decididamente en las primeras décadas del XX, junto con los cambios y permanencias materiales y simbólicas que estas visiones de mundo acarrearón, dentro de las que consideramos las prácticas vinculadas con el ocio y el turismo.

Desde esa perspectiva, el recorte cronológico (1900-1930) fue elegido considerando la relevancia que tuvo en Mendoza la llegada y la expansión del uso de automóviles durante los primeros años del siglo XX y, especialmente, en la década del veinte. Al mismo tiempo, el arco temporal indagado se enmarca en un contexto signado por la ampliación de la esfera pública. En el decenio 1910-1920, Latinoamérica presenció una breve, pero intensa oleada de democracia liberal. En Argentina, nació de la crisis de 1890 y tomó cuerpo con la Unión Cívica Radical (UCR) bajo el liderazgo de Hipólito Yrigoyen. En ese contexto, fue particularmente importante la Ley Sáenz Peña, sancionada en 1912, que implicó un cambio significativo al instaurar el voto secreto y obligatorio, y la representación de la minoría, que permitió elecciones más transparentes que trajeron aparejado un proceso de democratización política.³ Las elecciones de 1916 llevaron al gobierno nacional a la UCR y, dos años después, salió triunfante el radicalismo lencinista en Mendoza.

Durante la década de 1920, en la que aumentó significativamente la cantidad de vehículos motorizados y comenzó a expandirse la red vial, gobernaron los dirigentes radicales-lencinistas. Estos esgrimieron un discurso antioligárquico que se tradujo en políticas públicas destinadas a mejorar la calidad de vida de la población, que incluyeron participación para sectores de clase media y baja en ámbitos que antes eran exclusividad de las élites (Luis, 2019). El período fue inestable: hubo tres gobernaciones, encabezadas por José Néstor Lencinas (1918-1920), Carlos Washington Lencinas (1922-1924) y por Alejandro Orfila (1926-1928); y cuatro intervenciones federales, lo que generó una escasa continuidad de las propuestas políticas que se encontraban en marcha. Ello, sumado a la inestabilidad económica (durante el periodo, se alternó una época de auge, a la cual siguió una importante crisis financiera), hizo que muchos de los planes ideados no pudieran concretarse o se retrasara su ejecución.

³ Para ampliar información, consultar: Ana Persello (2007); Hilda Sabato *et al.* (2011).

Por otro lado, durante las primeras décadas del siglo XX, irrumpieron diferentes avances tecnológicos que mejoraron y aceleraron la construcción y la extensión de infraestructuras de servicios. El hormigón armado, el cemento y el uso en general de nuevos materiales y técnicas constructivas colaboraron en el impulso a la extensión de la red vial, aspecto que continuó con mayor ímpetu durante la década de 1930.

En este marco, analizamos los discursos hegemónicos en torno a la red vial y el turismo, no solo de la clase dirigente, sino también de los agentes privados y los medios de difusión, la construcción de nuevos caminos y el mejoramiento de los existentes, y todos ellos en relación con el uso del transporte mecanizado en Mendoza. Asimismo, indagamos en las políticas de gobierno que los promovieron.

Con respecto al análisis del discurso, es amplia la historiografía que los aborda. Destaca en Argentina la compilación de Oscar Londoño Zapata y Giohanny Olave Arias (2019), que alude a los diferentes enfoques teóricos del análisis del discurso en Latinoamérica y narra la constitución de dicho campo de estudio en el país. En este trabajo, recurrimos a la Teoría de las Representaciones Sociales de Serge Moscovici (1981, 1988). Moscovici (1988) alude a las representaciones hegemónicas, a las cuales corresponde un alto grado de consenso entre los miembros de un determinado grupo. Para el abordaje metodológico, echamos mano al análisis del discurso que propone Arturo Roig (1993) con su Teoría del Discurso. El lenguaje, dice Roig, se organiza a partir de un nivel primario –el del lenguaje cotidiano–, de lo que deriva un aspecto cualitativo particular. Esta característica, de corte axiológico, permite evidenciar la naturaleza conflictiva de la realidad social.

Para llevar a cabo la investigación, utilizamos un corpus documental diverso, integrado principalmente por fuentes primarias. Tanto la documentación gráfica (imágenes y planos) como los documentos esgrimidos desde la esfera del Poder Ejecutivo Provincial –memorias del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Aguilar, 1928)–, artículos de diarios y revistas, guías turísticas locales y nacionales y, finalmente, anuarios estadísticos (Provincia de Mendoza, 1932, 1933),⁴ nos permitieron acceder al discurso de la elite gobernante, a las políticas públicas expresadas en la sanción de leyes y normas, a las prácticas turísticas propuestas por las guías de viaje y a las obras efectivamente concretadas. Como herramientas, recurrimos al análisis del discurso y al análisis fotográfico, guiados por el método narrativo histórico (Sautu *et al.*, 2005). Este cruce pretende poner en tensión las propuestas de los dirigentes, las necesidades de la población y la forma de satisfacerlas; y el modo en que la comunidad se apropió de nuevas prácticas, al tiempo que se fueron posicionando múltiples destinos, promovidos por la acción de asociaciones civiles y empresas de transporte.

Investigaciones recientes han realizado un significativo aporte para los estudios de movilidad en América Latina (Giucci *et al.*, 2018, 2023). Los autores reunieron en dos libros una serie de trabajos sobre conceptos, temas y fenómenos relacionados con las movi­lidades, entendidas como el movimiento (real, imaginado o potencial) de personas, objetos orgánicos e inorgánicos, dinero, información y recursos.

⁴ Disponibles en: Archivo Histórico de Mendoza, Biblioteca Pública General San Martín, Biblioteca de Autores locales y Archivo de la Dirección General de Estadísticas; Mendoza, Argentina.

Asimismo, otros trabajos indagan en el proceso de transformación territorial de Argentina en la primera mitad del siglo XX, a partir del análisis de las dinámicas de diseño, construcción y uso de importantes obras de infraestructura promovidas por el Estado, a escala urbana, regional o nacional (Ballent *et al.*, 2023). Anahi Ballent y Adrián Gorelik (2001), por su parte, analizan las facetas de la modernización nacional y explican el papel que cumplió el automovilismo como un fermento para el desarrollo industrial. Existen, además, estudios que consideran el rol de los agentes públicos y privados en relación con la vialidad y su interacción (Ballent, 2005, 2008; Gruschetsky, 2012, 2019).

Por otro lado, diferentes autores han analizado específicamente la historia del turismo y el modo en que las prácticas turísticas han cambiado, al ritmo de la transformación y crecimiento de las vías de comunicación en Latinoamérica y Argentina (Ospital, 2005; Booth, 2011, 2013a; Pastoriza y Piglia, 2012). En Mendoza, existen algunos avances en relación con la temática. Por una parte, se han abordado los efectos de la modernización en la cordillera mendocina en su faceta material, pero también desde una perspectiva simbólica y social, con los cambios suscitados en las prácticas propias del ocio y el turismo termal (Bianchi y Villalobos, 2019, 2020; Bianchi, 2020, 2023) y el devenir histórico de los balnearios populares (Bianchi, 2024a). En otros trabajos, se estudian las características de la red vial durante la década de 1920, con especial atención en el papel de la DPYC (Luis, 2021) y la irrupción de nuevos medios de transporte, junto con la transformación urbana coligada (Luis, 2022). Además, se ha dado cuenta del incremento de los caminos para el turismo y el transporte de la producción agrícola, en un marco de modernización territorial que caracterizó a la acción conservadora de los años treinta (Raffa y Luis, 2020). En un trabajo reciente, se analiza el rol de las empresas de transporte, las prácticas turísticas y la conformación de destinos durante el ciclo 1932-1943 (Bianchi y Luis, 2024).

Los trabajos de Pablo Lacoste (1998, 2013) se consideran señeros en la línea de investigación que proponemos, en tanto indagan en aspectos materiales y simbólicos acarreados por los cambios en los modos de comunicación terrestre entre Argentina y Chile durante la primera mitad del siglo XX. No obstante, la historiografía reciente no se ha encargado de analizar la relación entre la red vial y las prácticas turísticas a comienzos del siglo XX en Mendoza, aspecto que el presente trabajo pretende comenzar a abordar.

Red vial y movilidad en Mendoza durante las primeras décadas del siglo XX⁵

Hacia fines del siglo XIX, el ferrocarril llegó a Mendoza, lo que facilitó la movilidad de personas y mercancías. En 1912, comenzó a circular el tranvía eléctrico, opción que se sumaba al transporte de los cocheros, que conducían carruajes de tracción a sangre. Del mismo modo, y en forma paulatina, comenzaron a aparecer los automotores, que se propagaron en la ciudad y luego en los departamentos de la campaña mendocina. A partir de 1920, funcionó el servicio de autobús. Este medio de transporte facilitó el traslado de los sectores de clase media y baja, tanto hacia los lugares de trabajo, sitios utilizados para el ocio –como el parque–, como hacia lugares de la zona de montaña o

⁵ Esta temática ha sido profundizada por Natalia Luis (2022).

de los suburbios agrícolas. Dos años después, la provincia ya contaba con 17 líneas de ómnibus que prestaban servicio entre la capital y los departamentos. A fines de 1928, se sumó un nuevo medio de transporte público, el taxi-colectivo (Luis, 2022).

Al incremento de vehículos dedicados al transporte público, se sumó la expansión de los automotores de uso particular.⁶ Así, la cantidad de automóviles en la provincia creció de manera significativa durante la década de 1920. Según datos estadísticos de la época, al comienzo de esa década, la provincia no llegaba a tener 1000 automóviles matriculados, número que ascendió a 5000 cinco años después, y a más de 10 000 hacia 1930 (Provincia de Mendoza, 1932).

El gremio de choferes de Mendoza, constituido en 1918, y por medio de su revista mensual,⁷ asumió tempranamente la labor de difusión de todo lo vinculado con la automovilidad. Las normas de tránsito, las prácticas turísticas en vehículo particular, los cruces a Chile en automóvil y las competiciones de turismo carretera, entre otras, eran temáticas comunes de los distintos números, como se observa en la Imagen 1.

Imagen 1. Tapa de *El Volante de Cuyo* con los ganadores de la competición de turismo carretera en el Borbollón, Mendoza



Fuente: Horacio Seligman y Guillermo Saudera, que se clasificaron primero en la categoría fuerza libre de la carrera "Circuito Borbollón" (1° de abril de 1925). *El Volante de Cuyo*, portada. Biblioteca Pública General San Martín, Mendoza, Argentina.

⁶ En 1927, en Argentina se contabilizaba un coche cada 49 habitantes, en Francia cada 43, en Gran Bretaña cada 39 y en EE. UU. cada 6. En el período de entreguerras, Argentina llegó a ser el país latinoamericano con más automóviles y osciló entre el cuarto y séptimo lugar a nivel mundial. Tenía un número muy elevado de automóviles en relación con su población y con su escaso kilometraje de caminos permanentes (Piglia, 2018).

⁷ *El Volante de Cuyo* fue el órgano periodístico del Centro de Protección de Choferes de Mendoza. Se imprimió entre 1924 y 1952 (Bianchi, 2023).

El incremento del número de vehículos motorizados requería cada vez más y mejores rutas. Si bien la red vial creció significativamente en la década de 1930 (Raffa y Luis, 2020), el ciclo anterior estuvo marcado por su adecuación paulatina a las necesidades del automóvil, motivado por la creciente demanda, por una parte, y por las posibilidades técnicas en la ejecución de nuevos caminos y la organización de la agencia estatal, por otra. No solo se construyeron nuevos caminos, sino que las vías de comunicación existentes tuvieron que ser adaptadas a la nueva realidad del tránsito; se ensancharon calles, se pavimentaron otras y se realizaron tareas periódicas de mantenimiento de las rutas existentes.

Hacia 1925, existían 1387 km y 200 m de caminos en la provincia, sin considerar la capital provincial. De ellos, 1098.2 km eran sostenidos por el gobierno provincial y 289 por el gobierno nacional (21 %, aproximadamente). En 1927, existían 1280 km de caminos conservados por la provincia, y ese número ascendió a 1691 en 1931 (Provincia de Mendoza, 1932, 1933).

Las asociaciones civiles vinculadas con la movilidad mecanizada comenzaron a jugar un rol cada vez más importante en la difusión de nuevas prácticas turísticas y de los beneficios del vehículo a motor. A pesar de esto, y a diferencia de lo acaecido en Buenos Aires y en otras provincias, en Mendoza, el Automóvil Club Argentino (ACA) no tuvo mucha incidencia en la ejecución de obras viales durante la década de 1920, aunque sí bregaba activamente por una mejora en el estado de conservación de rutas y puentes. Esta institución recién contó con sede propia en Mendoza en 1924.

Dos años después, registraba 80 socios, mientras que la vecina provincia de San Juan tenía ya 289 afiliados para la misma época. Juan Manuel Castro, un delegado nacional del ACA que visitó Mendoza a fin de propender a la mejor organización y afianzamiento de la institución en la provincia, alegó al respecto, en una nota en el periódico *Los Andes*, que el escaso número de socios se fundaba en que “nadie se ha interesado por la acción que desarrolla el Automóvil Club”.⁸ No obstante, Castro señalaba que había observado un ambiente general favorable para la actividad del club y que el gobernador Alejandro Orfila estaba entusiasmado y se le había concedido el título de socio honorario (Luis, 2022). Por otra parte, los delegados de la sede central en Buenos Aires, que visitaban Mendoza, destacaban la relevancia de la provincia por sus “bellezas incomparables”, al tiempo que resaltaban la necesidad de organizar carreras “para fomentar una afición deportiva visible” y la confección de planos con itinerarios para excursiones de turismo.⁹

El Automóvil Club Mendoza, fundado en agosto de 1931, también tuvo cierta relevancia en promover las actividades vinculadas con la automovilidad en la provincia. En concreto, buscaba “facilitar el desarrollo de la vialidad y el turismo y fomentar el deporte mecánico en la región de Cuyo” (Giménez Puga, 1940, p. 587), pero tuvo mayor injerencia como institución a partir de la década de 1930. Por su parte y en el mismo período, la sede local del Touring Club Argentino inició algunas gestiones con

⁸ Los caminos carreteros de la región (7 de mayo de 1926). *Los Andes*, s.p. Biblioteca Pública General San Martín.

⁹ El Automóvil Club Argentino (octubre de 1924). *El Volante de Cuyo*, (7), s.p.

representantes del poder político en la década de 1920, pero la constitución formal de la filial mendocina se dio por asamblea en marzo de 1930.

El turismo en Mendoza y los destinos de montaña en las primeras décadas del siglo XX

Como señalamos, por su carácter de ciudad de frontera y tránsito entre Buenos Aires y Santiago, Mendoza ha contado con viajeros desde sus orígenes. El proceso modernizador y el arribo del ferrocarril en 1885 estimularon esta situación, y particularmente en lo que respecta a viajes internacionales, se vieron favorecidos desde la puesta en servicio del tren Trasandino en 1910. La llegada del ferrocarril provocó un cambio muy profundo en el desarrollo del naciente turismo: el tren acortó distancias, permitió un intercambio fluido de personas y mercancías y los desplazamientos adquirieron carácter estacional (Bianchi, 2023).

Pero esta dinámica de cambio se verificó exclusivamente en la cordillera que, desde fines de siglo XIX, abrigó estaciones termales para las élites de Argentina y del extranjero, como los balnearios de Cacheuta (1890) y Puente del Inca (1903) (Bianchi, 2023). Las inversiones necesarias para concretar estas iniciativas en la montaña fueron sostenidas por empresas británicas vinculadas al tren (Lacoste, 2013) y se posicionaron como centros de tratamiento de dolencias físicas en un ambiente relajado, de confort y distinción; lo que posibilitó una agitada vida social de los pasajeros (Lacoste, 2004; Pastoriza, 2011; Bianchi y Villalobos, 2019). Como se puede observar en la Imagen 2, los pasajeros (gente "chic", según la publicación) disfrutaban de deporte al aire libre en Cacheuta. El ferrocarril fue, entonces, el principal medio de movilidad que sirvió al termalismo, en un primer momento, y luego al turismo, hasta bien entrado el siglo XX.

Imagen 2. "Gente Chic". Grupo de visitantes en Cacheuta



Fuente: Desde Cacheuta (22 de mayo de 1918). *La Semana*, s.p. Biblioteca Pública General San Martín.

Las condiciones intrínsecas de Mendoza como destino turístico eran valoradas por el común de la sociedad, es decir, circulaban ya algunas representaciones en el imaginario colectivo, con amplia difusión en la capital nacional, y posiblemente en el extranjero: la belleza y solemnidad de los paisajes de montaña, los beneficios de sus aguas termales, los caminos rurales forestados e incluso las bodegas eran parte constitutiva de una oferta que, ahora, podría identificarse como “turística”. Sin embargo, estas actividades no eran explotadas como tales (Bianchi, 2023). Es importante señalar, en este punto, cómo se fue modificando a lo largo del tiempo la perspectiva estética y turística relativa a la montaña. Remo Bodei (2011) alude a cómo se transformó la idea con respecto a ciertos lugares. El autor explica que, a principios del siglo XVII, los océanos, los bosques, los desiertos y las montañas pasaron de ser considerados como espacios temidos y peligrosos a ser percibidos como “sublimes”, en un contexto signado por un mayor contacto del hombre con la naturaleza. Años después, de la mano de la expansión del transporte mecanizado, la montaña pasó a ser apreciada como paisaje atractivo. No es casual que, en 1924, Thomas Mann haya escrito la novela *La Montaña Mágica*,¹⁰ que justamente apunta cómo, en el camino montañoso:

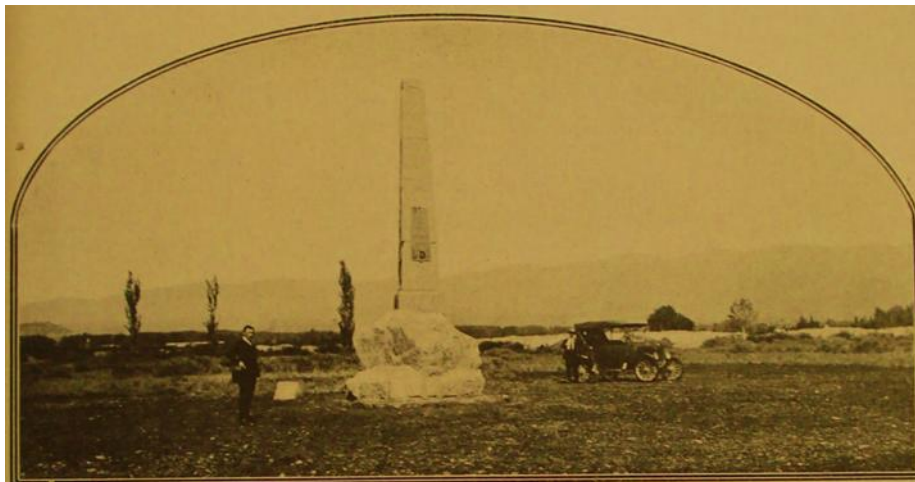
Surgían grandiosas perspectivas del universo de picos y cordilleras de alta montaña que allí se alzaba y se desplegaba, sagrado, fantasmagórico y, ante la mirada de veneración del viajero que se acercaba y adentraba en él, se abrían y volvían a perderse tras un recorrido del camino (s.p.).

De esa manera, de la mano del avance del transporte mecanizado, se fue modificando la perspectiva en torno de la montaña, lo que reforzaba el cambio de mentalidad respecto de ese territorio, iniciado en los primeros años del siglo XX (Bianchi, 2024b).

Junto con el ferrocarril, desde los primeros años del siglo XX, comenzaron a registrarse excursiones en vehículo motorizado a los parajes de montaña y a destinos termales de carácter más popular, en cuyo caso, o bien se empleaba el vehículo particular, o bien vehículos de transporte colectivo, dado que el ferrocarril no conectaba necesariamente con todos ellos. De estos, destacaban el balneario Zeppelin, en el Borbollón; hacia el norte de la ciudad, la Crucesita; en las primeras estribaciones de la cordillera y antes de llegar a Cacheuta, los balnearios del Challao, al oeste de la ciudad; y los hoteles termales Lahuen Có y Los Molles, en el sur provincial. Asimismo, los sitios históricos vinculados con la Epopeya Sanmartiniana también constituían atractivos al interior de la provincia, como podemos observar en la Imagen 3, que muestra dos hombres visitando el sitio en automóvil.

¹⁰ La novela narra los días de un personaje llamado Hans Castorp en un sanatorio Zauberberg en los Alpes, para casos de tuberculosis. Hans viaja con la intención de ver a un primo que se encontraba enfermo, pero su estadía se prolonga mucho más de lo que él podía sospechar. Consultar Mann (2025).

Imagen 3. Pirámide conmemorativa en “El Plumerillo”, donde acampara el Ejército Libertador



Fuente: Las Heras (15 de febrero de 1925). *La Quincena Social*, VI(139), s.p. Biblioteca Pública General San Martín.

Nota: nótese el automóvil a la derecha de la imagen.

Hacia 1910, los discursos relevados en las crónicas y álbumes, como en el *Álbum Argentino Glorandus*,¹¹ la publicación *Impresiones de la República Argentina en el siglo XX*¹² y los textos de *La Nación*,¹³ evidencian un cambio de mentalidad respecto de las representaciones que circulaban hacia fines del siglo XIX. La montaña se describe como un “paisaje grandioso”, es decir, se reconoce como algo bello, más que como amenaza, como señalamos anteriormente. La argumentación, apoyada en el empleo de calificativos elogiosos, evidencia a las claras una nueva idea respecto de la cordillera como espacio estético. Por otra parte, la mención de especies de la fauna local, como el cóndor y el águila, connota una lectura ambientalista de esa singular concepción del paisaje andino, que considera, en este caso, a las aves autóctonas inmersas en su hábitat.

La oferta del turismo montaños estaba restringida al termalismo en un primer momento, y luego a las caminatas y cabalgatas, para la contemplación de las bellezas naturales de la zona. Con el tiempo, se incorporó el andinismo y la práctica de esquí. La sociabilidad se instauraba como el rasgo distintivo (Bourdieu, 1998) de las actividades en los enclaves de montaña, donde las elites “se reconocían, entablaban relaciones, contactos y redes profesionales y comerciales” (Lacoste, 2004, p. 918). Algunas de las postales analizadas evidencian la presencia de personas de ambos sexos, e incluso niños, en los momentos de sociabilidad en la montaña. La circulación de imágenes como

¹¹ Publicado por el Gobierno de Mendoza (1911), disponible en la Biblioteca Pública General San Martín.

¹² Esta obra estuvo a cargo de Lloyd (1911), se puede consultar en la Biblioteca Pública General San Martín.

¹³ La Compañía de Hoteles Sud Americanos (1910). *Revista La Nación*, p. 176. Ed. Centenario 1810-25 de mayo 1910. Biblioteca Pública General San Martín.

fotopostales contribuyó, seguramente, al anclaje de ciertas representaciones en línea con las narrativas visuales de ese momento, que posicionaban a la montaña como “nuevo” espacio de ocio y de disfrute estético, sobre todo en las clases altas: la cordillera imponente, su belleza como paisaje, la idea de aventura, en un ambiente de confort y distinción (Bianchi, 2023).

La novedad que incorporan estas representaciones visuales en torno de la montaña, a partir del siglo XX y especialmente durante la década de 1920, es que el vehículo motorizado comienza a tomar un rol más relevante en la accesibilidad a los sitios. Este aspecto se hace evidente al incorporar vehículos en las vistas fotográficas o los caminos de acceso en primer plano, lo que mostraba el buen estado general de los viarios para este tipo de rodados, como es posible observar en las Imágenes 4 y 5.

Respecto del hotel termal en Cacheuta, paraje situado a unos 40 kilómetros de la capital provincial, las publicidades de la época presentaban los espacios al aire libre que ofrecía el hotel y sus actividades: “rambla” para caminatas (designación que emulaba al aristocrático paseo marplatense de fines del siglo XIX), canchas de tenis, piscina descubierta, juegos para niños, miradores y jardines; cualidades que permitían ensalzar al conjunto como “el Hotel con el que la industria hotelera hace honor al país”, “la Perla de los Andes”, “Portada de la Cordillera”, “Ánfora de la salud” o “Rincón del bienestar”.¹⁴

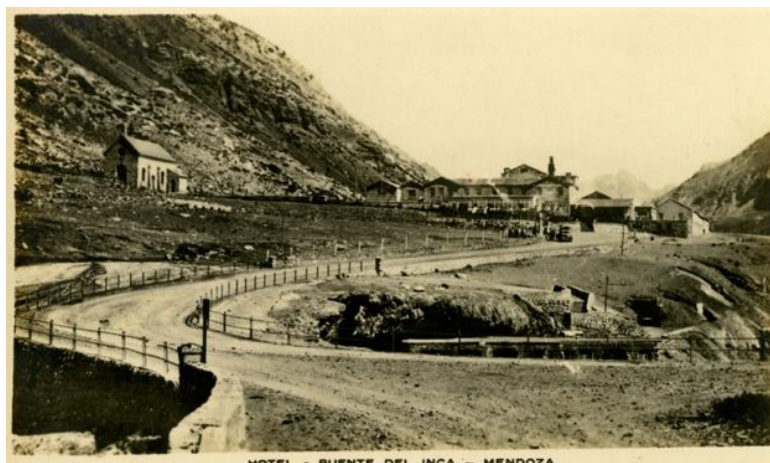
Imagen 4. Detalle del antiguo hotel de Villavicencio.



Fuente: Archivo Fotográfico, Biblioteca Nacional Digital de Chile.
<http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-611846.html>
Nota: nótese los vehículos estacionados frente al hotel.

¹⁴ La vida en Cacheuta (septiembre, 1922). *Revista Mensual BAP*, V(58), pp. 44-45. Termas de Cacheuta (mayo, 1921). *Revista Mensual BAP*, IV(42), p. 48. Biblioteca Pública General San Martín.

Imagen 5. Postal del hotel Puente del Inca



Fuente: Postal Colección Fajardo, Archivo Fotográfico, Biblioteca Nacional Digital de Chile.
<http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-611830.html>

Nota: nótese el camino carretero de acceso.

El último complejo termal de montaña de cierta jerarquía estaba ubicado en Villavicencio, a 50 km de la capital. Contaba, inicialmente, con una modesta casa para la explotación de las aguas del lugar, por lo menos, desde 1902 (Morales Guiñazú, 1943). La posta, situada a unos 50 km de la ciudad de Mendoza, constituía una parada obligada en el itinerario al vecino país de Chile, por una ruta que se había usado desde la época colonial. Este primitivo hotel fue objeto de una crónica publicada por *La Semana* en 1918, que refiere al reconocimiento que habían adquirido las aguas tanto en Argentina como en el exterior. La revista, de amplia difusión en la sociedad de ese momento, da cuenta del interés que despertaba el sitio y las bellezas que ofrecía.¹⁵ Un anuncio de 1916 destacaba solamente el valor de las aguas, dado que el primitivo hotel no tenía suficientes comodidades para tomarlo como objeto referencial en los argumentos promocionales: "Baños «Villavicencio». Agua radio-activa, lítica, diurética, intestinal. La mensajería automóvil corre todos los sábados para volver el domingo.... Precio del pasaje por persona 10 pesos ida y vuelta".¹⁶

A partir de 1922, se construyó un nuevo edificio, que convivió con la construcción primitiva durante algunos años. La mejora en la cocina y el servicio de alojamiento en general, que ahora disponía de cuartos para baños termales, fueron los aspectos destacados por una crónica del diario *La Palabra*.¹⁷ La oferta de actividades de Villavicencio incluía caminatas a las vertientes de agua mineral, cabalgatas y observación de flora y fauna nativa.

¹⁵ Excursión a Villavicencio (1918). *La Semana*, s.p.

¹⁶ Baños Villavicencio (25 de agosto de 1916). *La Época*, p. 9.

¹⁷ Hotel y Balneario Villavicencio (26 de octubre de 1922). *La Palabra*, s.p.

Turismo de montaña: discurso y obra pública vial

Los sitios mencionados previamente se encontraban alejados de la ciudad de Mendoza, por ello, los visitantes debían acudir a algún medio de transporte que los acercara hacia el lugar. Es notorio, en la prensa consultada, que algunos automóviles particulares y servicios de ómnibus trasladaban a la población hacia los sitios de montaña, principalmente a Villavicencio. Para llegar al lugar, era necesario recurrir al servicio de mensajería, que daba prestación los miércoles y viernes desde la calle San Juan 1472.

A comienzos de 1921, se propuso reparar el camino a Villavicencio, luego de haber sufrido algunos desbordes por fuertes lluvias.¹⁸ Estimamos que se refaccionó en los meses posteriores, debido a que ya en 1922 se publicaron notas aludiendo a que ya estaba arreglado y en buenas condiciones.

En las publicidades del hotel, también se aludía al buen estado de la ruta. Destacamos del texto la siguiente oración: "Haga Ud. una visita a Villavicencio. Los caminos han sido arreglados recientemente y Ud. puede ir con su auto sin ningún riesgo, en dos horas",¹⁹ que comienza a dar cuenta de la relevancia del automóvil en la visita al paraje. Años después, el Estado nacional (a través de la Dirección Nacional de Vialidad) propuso reparar nuevamente ese camino. La provincia se comprometió a contribuir en un 40 % con el costo total del trabajo. Se proponía, así, fomentar el turismo, facilitando el acceso a los establecimientos termales. En una nota periodística de 1927, se apuntaba el propósito del gobierno mendocino al contribuir con la reparación del camino, expresado en los considerandos del decreto: "fomentar el turismo en la provincia, como un incuestionable vehículo de su progreso, de su mejoramiento y de mayor impulso de su riqueza general".²⁰ Luego, señalaba:

contempla una situación de interés general, desde el momento en que está especialmente afectado el progreso de la provincia con el mejoramiento de sus establecimientos termales y por sobre todo, con el fácil acceso a los mismos, que es una de las condiciones que más facilitan la concurrencia de los mismos.²¹

En el discurso, se marcaba la importancia de reparar el camino de montaña para facilitar el acceso, fomentar el turismo en automóvil y, así, el progreso de la provincia en general.²²

No obstante, si bien se habían efectuado estudios en 1926 para arreglar nuevamente el camino,²³ la obra no había aún comenzado a fines de 1927 y no se concretó al finalizar la década, probablemente debido a la inestabilidad política y la intervención federal que sufrió la provincia en 1928 (Luis, 2021). La reparación del camino

¹⁸ El camino a Villavicencio (31 de enero de 1921). *La Palabra*, s.p.

¹⁹ Hotel y Balneario Villavicencio (26 de octubre de 1922). *La Palabra*, s.p.

²⁰ La construcción del camino a Villavicencio (22 de noviembre de 1927). *Los Andes*, s.p.

²¹ Hotel y Balneario Villavicencio (26 de octubre de 1922). *La Palabra*, s.p.

²² En trabajos anteriores se ha aludido al discurso de los dirigentes lencinistas en torno a la red vial. Para ampliar información, consultar Luis (2021, 2022).

²³ El Camino al Balneario Villavicencio (septiembre, 1926). *El Volante de Cuyo*, (30), s.p.

se realizó varios años después (ca. 1940) y recayó en manos de Martinelli y Torrent S.R.L., empresa constructora que ganó la licitación (Raffa y Rodríguez Vázquez, 2022).

Para acceder a otros destinos de montaña, como las Termas de Cacheuta y a Puente del Inca, se acudía al ferrocarril Trasandino, que, además, contaba como empresa subsidiaria con la Compañía de Hoteles Sudamericanos, en cuyas manos estaba la administración del hotel de Puente del Inca. Notas de prensa publicaban, desde comienzos de la década de 1920, la petición de reparar caminos para mejorar la circulación. En 1923, por ejemplo, *La Palabra* aludía a que “los horarios de los trenes son siempre caprichosos y deficientes.... Los pasajes son caros y los fletes mucho más”. Se señalaba, entonces, la importancia de favorecer el tránsito vehicular: “Si hubiera un camino carretero, muchas personas viajarían en autos y hasta en coches, y en poco tiempo Cacheuta sería un lugar de moda”.²⁴ Este camino se inauguró un lustro después.

La obra comenzó durante la gestión de Carlos W. Lencinas y los ingenieros Eduardo Devoto y Guillermo Viggezi realizaron los cálculos. Además, participó el ingeniero José Lindakel. Los trabajos se paralizaron durante la intervención federal de Enrique Mosca. Finalmente, el último gobernador lencinista, Alejandro Orfila (1926-1928), propuso acelerar los trabajos del camino a Cacheuta, incorporando más personal. Se contrataron 300 obreros y se realizaron varios puentes que dejaban en evidencia el empleo de nuevas técnicas constructivas.²⁵

Además, en la ejecución de la obra tomó parte la Sociedad Termas de Cacheuta, ya que, en el contrato que firmó el gobierno de la provincia con esta en enero de 1927, se establecía, entre otras obligaciones, que aquella se obligaba “a construir un camino para automóviles, que partiendo del mismo Hotel de Cacheuta, llegue hasta la Estación Blanco Encalada, del Ferrocarril Trasandino”. Asimismo, se estipulaba que los planos de las obras debían ser ejecutados de acuerdo con la normativa vigente en la Dirección de Puentes y Caminos de la Nación, y que el gobierno de la provincia “gestionará y obtendrá de quien corresponda los permisos o expropiaciones que fueren necesarios” (Aguilar, 1928, p. 102). Es decir, si bien la ejecución de la obra vial fue impulsada y supervisada por el gobierno provincial, fue la empresa concesionaria la que se encargó de presentar los planos y construir efectivamente el camino que llegaba hasta el hotel. La obra vial fue inaugurada el 28 de enero de 1928, como es posible observar en la Imagen 6.

El diario *La Palabra* señalaba que uno de los puentes construidos, que cruza sobre el Río Mendoza, constituía “una meritoria obra de ingeniería, pues se trata del puente mayor que existe en Sud América construido de cemento armado, siendo su extensión total de 45 metros, construido de un solo arco, que en su base es de 30 metros”.²⁶ La prensa daba cuenta, así, de la utilización de cemento armado y demás materiales resistentes en la obra pública,²⁷ cómo es posible observar en las Imágenes 7 y 8.

²⁴ Las termas de Cacheuta (24 de mayo de 1923). *La Palabra*, s.p.

²⁵ Fue inaugurado hoy el camino carretero a Cacheuta (30 de enero de 1928). *La Palabra*, s.p.

²⁶ Las termas de Cacheuta (24 de mayo de 1923). *La Palabra*, s.p.

²⁷ Para ampliar información sobre la utilización de nuevos materiales y la sismoconstrucción en Mendoza, consultar Luis y Matías Esteves (2022).

Imagen 6. El gobernador Orfila, su familia y autoridades en la inauguración del camino a Cacheuta

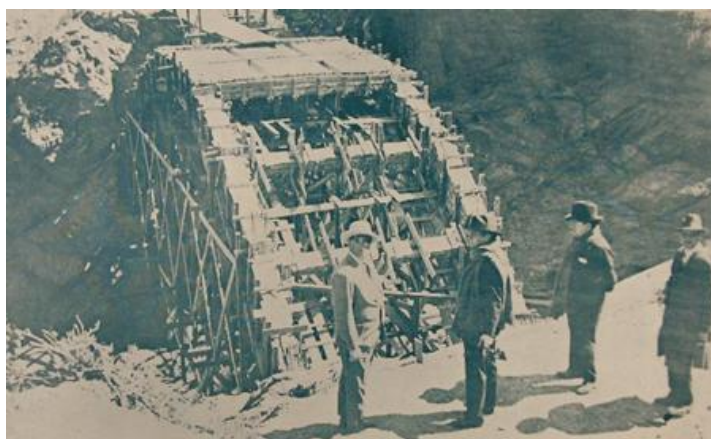


Fuente: Aguilar (1928, s.p.).

En el discurso de inauguración del camino carretero a Cacheuta, el ministro de Obras públicas, José Aguilar, decía:

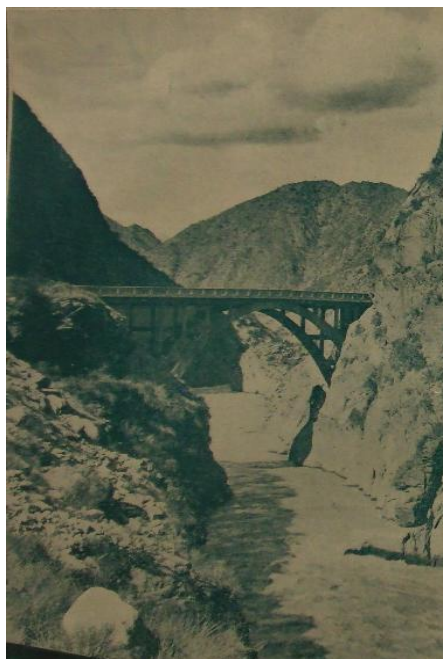
este camino, que trepa la montaña..., y que abre al paseante un panorama de inestimable belleza y de viva atracción, que permitirá libertarse del apremio angustioso de los horarios, y que ofrece la ventaja de trasponer las distancias que separan al establecimiento de la ciudad en poco más de una hora, está destinado a transformar la fisonomía, hoy monótona y silenciosa, de las Termas. (1928, p. 107)

Imagen 7. Obras del camino a Cacheuta



Fuente: Aguilar (1928, s.p.).

Imagen 8. Puente de cemento armado, camino a Cacheuta



Fuente: Aguilar (1928, s.p.).

El dirigente marcaba, de ese modo, cómo se modificaría no solo el lugar, al transitar más vehículos, sino también la modalidad de las prácticas turísticas a partir del nuevo camino y el uso del automóvil, que, desde entonces, serían más libres y sin horarios preestablecidos. Se abría, así, “un horizonte nuevo al turismo” (Aguilar, 1928, p. 107), signado por el traslado en transporte automotor. De hecho, tal como marca Rodrigo Booth (2013a) para el caso de Chile, se reemplazaba la comodidad del viaje en tren por el viaje en automóvil, en el cual “el tedio y la monotonía no tenían cabida” (p. 18).

Del mismo modo, en la prensa, también se daba cuenta de las representaciones en torno a la importancia del camino carretero en la montaña, marcando la libertad que implicaría el paseo en automóvil y el disfrute del paisaje:

no es lo mismo estar sometido al horario del ferrocarril, siempre tirano, por benigno que sea, que disponer de una excursión en el momento preciso en que un núcleo de personas lo creen conveniente, como no es lo mismo detenerse en las estaciones obligadas y polvorientas de la línea, a hacer un alto donde el paisaje ofrece una atracción y el turista quiera gozar de la naturaleza, sugeridora de las más bellas y elevadas emociones del hombre.²⁸

Como es posible observar en la Imagen 9, el camino carretero en medio de la

²⁸ El camino a Cacheuta vincula para siempre el actual gobierno con la historia de los progresos de la provincia de Mendoza (28 de enero de 1928). *La Palabra*, s.p.

montaña ofrecía un paisaje natural de singular belleza para contemplar desde el vehículo a motor.

Imagen 9. Camino carretero a Cacheuta



Fuente: Aguilar (1928, s.p.).

Es importante señalar que, si bien en la década del veinte comenzó a desarrollarse con más rapidez la red vial, la modificación efectiva de las prácticas turísticas de la mano de la expansión del automóvil se dio con más fuerza en la década siguiente y en años posteriores. No obstante, durante los años veinte, se observan cambios relativos a las representaciones en torno al turismo, relacionado con prácticas “libres y ajenas a horarios” (Aguilar, 1928, p. 107), tal como se señala en la prensa y en los discursos de los gobernantes.

En el caso de Puente del Inca y los poblados a la vera del itinerario del Trasandino, el acceso fue solo por medio del ferrocarril, hasta el aluvión de 1934, que interrumpió esa conexión y animó tanto a los dirigentes como a las asociaciones privadas a incrementar los viajes en vehículos particulares o colectivos, tipo taxi. Además, la vinculación con sitios de los suburbios, donde se encontraban los balnearios de carácter popular, como Cerro Bola, Borbollón u otros,²⁹ también se daba por medio de vehículos de transporte público, mediante caminos que estaban en regulares condiciones, en la mayoría de los casos.

Consideraciones finales

El artículo planteó, desde su postulado inicial, que el análisis de fuentes diversas nos permitiría poner en tensión las propuestas de los dirigentes, las necesidades de la población y la forma de satisfacerlas. Y el modo en que la comunidad se apropió de otras prácticas turísticas, al calor de renovadas miradas ofrecidas por asociaciones civiles y empresas de transporte que las fomentaron.

²⁹ Al respecto, sugerimos revisar el trabajo de Pablo Bianchi (2024a).

Durante las primeras décadas del siglo XX, y particularmente a partir de 1920, observamos un crecimiento acelerado del parque automotor en Mendoza, que llevó a una readaptación de las vías de comunicación para asimilar este nuevo medio de movilidad. A ello, se añadió la irrupción de nuevos materiales y técnicas constructivas que mejoraron la construcción de obra vial. De esa manera, la nueva infraestructura construida, sumada al incremento del número de vehículos automotores, posibilitó una serie de modificaciones en las prácticas turísticas de la población. Si bien esta dinámica de cambio acaeció con más fuerza en los años posteriores, junto con la paulatina decadencia del transporte ferroviario, pudimos observar que, en esos primeros años del siglo XX, existió un esfuerzo mancomunado de diferentes actores, de los que destacamos a los dirigentes como principales impulsores de políticas, por ofrecer mejores alternativas a la movilidad mecanizada, en términos de resolver más convenientemente los viarios, y de conectar puntos que antes parecían lejanos. Junto con esto, se modificaron en buena medida las prácticas vinculadas al turismo, que se resignificaron por la presencia del automóvil y las posibilidades que este brindaba, en paralelo al surgimiento de aspectos simbólicos que rodeaban al viaje en vehículo a motor. Estos aspectos fueron promovidos desde asociaciones de la sociedad civil y las empresas de transporte, lo que dio cuenta del interés que amplios sectores sociales tenían en el tema (Bianchi y Luis, 2024).

Durante el segmento 1900-1930, pero especialmente en la década de 1920, el relevamiento de las publicaciones en prensa, así como de los discursos de los dirigentes y de las publicidades de los hoteles de montaña, evidencia que el vehículo motorizado comenzó a tomar un rol más relevante en la accesibilidad a los sitios, aspecto que se hizo palpable en las vistas fotográficas, que incorporaron vehículos y mostraron los caminos de acceso en buenas condiciones de transitabilidad, lo que alimentó nuevas representaciones visuales en torno del ocio y del turismo. Una segunda lectura de estas narrativas visuales refuerza la idea de un Estado provincial –y nacional– eficiente, en términos de recursos técnicos y económicos que fueron puestos a disposición de la población, con el fin de concretar las infraestructuras necesarias para el transporte de mercancías y personas.

Si bien las modificaciones en las prácticas turísticas se vieron materializadas con más fuerza a partir de 1930, pudimos detectar algunos cambios acaecidos tempranamente. Durante los años veinte, cobró fuerza la idea del uso del transporte automotor en los parajes de montaña como un modo alternativo de practicar el turismo, entendiéndolo como una actividad más libre, dinámica y ajena a horarios preestablecidos, tal como se reforzaba en el discurso de inauguración de la obra caminera en Cacheuta. Asimismo, se marcaba la rapidez en llegar al sitio como una de las ventajas importantes que posibilitaba el transporte automotor, sumada a experiencias memorables que activaban todos los sentidos, además de la mera contemplación del paisaje.

De esa manera, el cruce entre el análisis del discurso, el análisis de la fotografía histórica y el estudio de las medidas efectivamente implementadas colaboró en profundizar el conocimiento de las dinámicas de cambio más importantes del período, en relación con el turismo y la movilidad mecanizada. Estos aspectos se hicieron visibles, en el plano material, a partir de las obras planificadas y ejecutadas, pero también

quedaron anclados en registros intangibles, que nos permitieron indagar en las representaciones e ideas que, en torno del transporte motorizado en general y del uso del automotor en particular, fueron difundidas por asociaciones civiles y empresas de transporte.

Los discursos hegemónicos se hicieron eco del proceso modernizador en boga y contribuyeron a la consolidación y circulación de ciertas narrativas en torno del viaje mecanizado, a la par que reforzaron los argumentos a la hora de instrumentar políticas públicas, retroalimentando aquellas representaciones y generando otras nuevas.

Referencias bibliográficas

1. Aguilar, J. E. (1928). *Memoria presentada por el Ministro de Industria y Obras Públicas doctor José E. Aguilar a la Honorable Legislatura*. Colombatti y Compañía.
2. Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, (27), 107-137.
3. Ballent, A. (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde*, 15(3), 827-847. <https://doi.org/10.1590/S0104-59702008000300013>
4. Ballent, A. y Gorelik, A. (2001). País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis. En A. Cattaruzza (Dir.), *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)* (pp. 145-200). Sudamericana.
5. Ballent, A., Zunino Singh, D., Piglia, M. y Gruschetsky, V. (2023). *Infraestructura y Estado: episodios de la modernización territorial argentina*. Universidad Nacional de Quilmes.
6. Bianchi, P. (2020). El suburbio moderno en pueblos de montaña: Cacheuta como caso de estudio (1900-1950). *Claves*, 6(11), 351-379. <https://doi.org/10.25032/crh.v6i11.13>
7. Bianchi, P. (2023). *¿Media pensión o pensión completa?: una historia de la hotelería y del turismo en Mendoza (1884-1955)*. Universidad Nacional de Cuyo. https://ica.bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/19792/bianchi-mediapensionopensioncompleta.pdf
8. Bianchi, P. (2024a). Turismo y balnearios en Mendoza (Argentina): políticas públicas, asociaciones civiles e iniciativa privada (1918-1943). *Perfiles Económicos*, (16), 51-89. <https://doi.org/10.22370/pe.2024.16.4308>

9. Bianchi, P. (2024b). Fotografía e imaginarios en torno de balnearios montañoses de Mendoza, Argentina, activados por la Revista Mensual BAP (1917-1918). *Artefacto Visual*, 8(15), 90-113.
10. Bianchi, P. y Luis, N. (2024). Vialidad, turismo y empresas de transporte en el ciclo conservador-demócrata en Mendoza, Argentina (1932-1943). *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*, (21), 97-136.
11. Bianchi, P. y Villalobos, A. M. (2019). La modernidad en Mendoza (1890-1930): el enclave Cacheuta como testimonio de montaña. *Anales de Investigación en Arquitectura*, 9(2), 69-88.
12. Bianchi, P. y Villalobos, A. M. (2020). Los poblados históricos del área de frontera en la naciente del río Mendoza: un testimonio de la modernidad finisecular (1890-1950). *Anales de Investigación en Arquitectura*, 10(2), 65-87. <https://doi.org/10.18861/ania.2020.10.2.2987>
13. Bodei, R. (2011). *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje*. Siruela.
14. Booth, R. (2011). El automóvil, un objeto técnico superior. Debates y experiencias en torno a la irrupción de la motorización privada en Chile (1902-1914). En I. Tausin (Dir.), *À pied, à cheval, en voiture: l'Amérique indépendante et les moyens de transport* (pp. 99-110). Maison des sciences de l'homme.
15. Booth, R. (2013a). El camino como aventura. El automóvil y la movilidad turística en el Chile de comienzos del siglo XX. *C/A*, (151), 16-21.
16. Booth, R. (2013b). Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900. *ARQ*, (85), 52-61. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962013000300009>
17. Bourdieu, P. (1998). *La distinción: criterio y bases sociales del gusto*. Taurus.
18. Boyer, M. (2002). El turismo en Europa, de la edad moderna al siglo XX. *Historia Contemporánea*, (25), 13-31. <http://hdl.handle.net/10810/37938>
19. Giménez Puga, F. (1940). *Guía General de Mendoza*. Kraft.
20. Giucci, G. (2007). *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Universidad Nacional de Quilmes.

21. Giucci, G.; Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblos.
22. Giucci, G., Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2023). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Teseo.
23. Gobierno de Mendoza. (1911). *Álbum Argentino Glorandus. Provincia de Mendoza, su vida, su trabajo, su progreso*. Editorial Oficial.
24. Gruschetsky, V. (2012). Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940. En M. Plotkin y E. Zimmermann (Comps.), *Los saberes del Estado* (pp. 185-211). Editora y Distribuidora Hispano Americana S.A.
25. Gruschetsky, V. (2019). La Dirección Nacional de Vialidad, una repartición modelo del Estado Nacional. Técnica y política en la ciudad de Buenos Aires en la década de 1930. En L. Menazzi y G. Jajamovich (Eds.), *Saberes urbanos* (pp. 77-111). Teseo.
26. Gruschetsky, V. (2020). Nuevas avenidas, nuevos paisajes. La transformación de Buenos Aires a través de las infraestructuras de movilidad durante la década de 1930. *Coordenadas*, VII(2), 121-145.
27. Lacoste, P. (1998). *El sistema pehuenche: frontera, sociedad y caminos en los Andes Centrales argentino-chilenos (1658-1997)*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional de Cuyo / Ediciones Culturales / Gobierno de Mendoza.
28. Lacoste, P. (2004). Vida social en los Andes Centrales Argentino-Chilenos: hoteles de turismo, centros termales y deportes de alta montaña (1883-1939). *Historia y Geografía*, (18), 914-936.
29. Lacoste, P. (2013). *El ferrocarril Trasandino y el desarrollo de Los Andes Centrales argentino-chilenos (1872-2013)*. Segunda edición corregida y aumentada. Editorial Idea. <https://www.academia.edu/4080964/>
30. Lloyd, R. (Dir.). (1911). *Impresiones de la República Argentina en siglo XX. Su historia, gente, comercio, industria y riqueza*. Greater Britain Publishing Company Ltd.
31. Londoño Zapata, O. I. y Olave Arias, G. (Coords.). (2019). *Métodos de Análisis del Discurso. Perspectivas argentinas*. Ediciones de la Universidad.

32. Luis, N. (2019). *La alpargata en el espacio público. Los efectos de la política leninista en el espacio público mendocino* [tesis de doctorado, Universidad Nacional de Cuyo, tesis no publicada].
33. Luis, N. (2021). La expansión del parque automotor y la red vial en Mendoza: El papel de la Dirección de Puentes y Caminos en la década del '20. *Res Gesta*, (57), 136-160. <https://doi.org/10.46553/RGES.57.2021.p.136-160>
34. Luis, N. (2022). Automovilismo y transformación urbana. La expansión del parque automotor en Mendoza en la década del '20. En N. Vasallo (Coord.), *Historia Contemporánea. Problemas, debates y perspectivas* (pp. 557-574). Editorial de la Universidad Nacional del Sur.
35. Luis, N. y Esteves, M. (2022). Técnica y política en la construcción sismorresistente en Mendoza en la década del '20. La acción del Estado en los casos de Costa de Araujo y Villa Atuel. *Estudios Sociales del Estado*, 8(15), 64-99. <https://doi.org/10.35305/ese.v8i15.220>
36. Mann, T. (2025). *La Montaña Mágica* (1ª edición 1924). InfoLibros. <https://infolibros.org/libro/la-montana-magica-thomas-mann/>
37. Morales Guiñazú, F. (1943). *Villavicencio a través de la historia*. Peuser.
38. Moscovici, S. (1981). On social representations. *Social cognition: Perspectives on everyday understanding*, 8(12), 181-209.
39. Moscovici, S. (1988). Notes towards a description of social representations. *European Journal of Social Psychology*, 18(3), 211-250.
40. Ospital, M. S. (2005). Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920-1940. *EIAL*, 16(2), 63-84.
41. Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Editora y Distribuidora Hispano Americana S.A.
42. Pastoriza, E. y Piglia, M. (2012). Asociaciones civiles, empresas y Estado en los orígenes del turismo argentino. *Anuario IEHS*, (27), 393-415.
43. Persello, A. (2007). *Historia del radicalismo*. Editora y Distribuidora Hispano Americana S.A.

44. Piglia, M. (2018). Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950). *Tempo Social*, 30(2), 87-111. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142085>
45. Provincia de Mendoza. (1932). *Síntesis de los anuarios de la Dirección General de Estadísticas correspondiente a los años 1930-1931*. Peuser.
46. Provincia de Mendoza. (1933). *Anuario de la Dirección General de Estadísticas correspondiente al año 1932*. Peuser.
47. Raffa, C. y Luis, N. (2020). Caminos para el turismo y la producción. La acción de la Dirección Provincial de Vialidad en Mendoza (1933-1943). *Coordenadas*, 7(2), 146-172. <https://www.academia.edu/43598838>
48. Raffa, C. y Rodríguez Vázquez, F. (2022). ¿Quiénes construyen obra pública?: trayectorias empresarias en la provincia de Mendoza, durante los gobiernos conservadores (1932-1943). *Anuario de la Escuela de Historia*, (36), 1-28. <https://doi.org/10.35305/aeht.vi36.352>
49. Roig, A. A. (1993). *Historia de las ideas, teoría del discurso y pensamiento latinoamericano*. Universidad Santo Tomás.
50. Sabato, H., Ternavasio, M., De Privitiello, L. y Persello, V. (2011). *Historia de las elecciones en la Argentina*. El Ateneo.
51. Sautu, R., Boniolo, P., Dalle, P. y Elbert, R. (2005). *Manual de metodología: construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.