Índice

Presentación..... 11

Dossier

La Crisis de 1930 en Latinoamérica
Coordinado por E. Martín Cuesta, Cecilia T. Lanata-Briones

Introduction: Towards the centenary of the 1930 crisis. Lessons from Latin America
E. Martín Cuesta, Cecilia T. Lanata-Briones 15

Libradas a su suerte. Las compañías ferroviarias de capital británico en la Argentina frente a la desvalorización del peso y el control de cambios. 1930-1939
Mario Justo López 29

De viajes intensos y transformaciones: El sistema de transporte público de pasajeros y la crisis de 1930 en la ciudad de Buenos Aires
Paloma Basyk, E. Martín Cuesta..... 71

Vialidad, turismo y empresas de transporte en el ciclo conservador-demócrata en Mendoza, Argentina
(1932-1943)
Pablo F. Bianchi Palomares, Natalia M. Luis..... 97

Tiempo de crisis, tiempo de mujeres.
La participación laboral de las mujeres entre 1908 y 1937 en Uruguay
Silvana Maubrigades..... 137

Parte abierta

Los dilemas de la élite empresarial en la posconvertibilidad. Un recorrido por la compleja relación entre la Asociación Empresaria Argentina y los gobiernos kirchneristas (2003-2015)
Matías Zublena 169

Reseñas

The Age of Global Economic Crises (1929-2022)
Camila Lucía Scuzzarello..... 207

Directrices para autores/as 213

Anuario CEEED - N°21 - Junio/Noviembre 2024
pp. 97- 136 - Año 16 - e-ISSN 2545-8299
https://doi.org/ 10.56503/ANUARIO/Nro.21(16)pp.97-136

Vialidad, turismo y empresas de transporte en el ciclo conservador-demócrata en Mendoza, Argentina (1932-1943)[1]

Pablo F. Bianchi Palomares[2]
pfrbianchi@yahoo.com
https://orcid.org/0000-0001-9941-3881

Natalia M. Luis[3]
nluis@mendoza-conicet.gob.ar
https://orcid.org/0000-0002-5745-907X

Resumen

La década de 1930 fue particularmente relevante en la consolidación de Mendoza como destino turístico del centro-oeste de Argentina. Las políticas públicas implementadas por los gobiernos conservador-demócratas dieron un fuerte impulso al turismo: entre otras acciones, la mejora de las vías de comunicación terrestre fue crucial para conectar la ciudad capital con los destinos suburbanos y de montaña. En este contexto, las primeras empresas de transporte colectivo y las asociaciones civiles que fomentaban el turismo mecanizado, jugaron un papel fundamental en la vinculación de Mendoza con otras provincias y con Chile. La investigación aborda las políticas públicas del ciclo conservador-demócrata, la acción de las empresas de transporte, el crecimiento de la red vial, los cambios en las pautas de consumo turístico y las representaciones sociales construidas en torno del viaje en vehículos

[1] Los avances de esta investigación fueron presentados en formato ponencia en el VII CLADHE, Congreso Latinoamericano de Historia Económica, organizado por la Asociación Peruana de Historia Económica, entre el 2 y el 4 de marzo de 2022, bajo el título "Empresas de transporte colectivo y desarrollo turístico en Mendoza, Argentina (1932-1943)". Por otra parte, y en relación con la Dirección Nacional de Vialidad, hemos participado de la publicación: Grustchesky y del Cueto, 2023. *Vialidad Nacional 90 años: conectando caminos /* 1a ed. - Rincón de Milberg: Área Cuatro.

[2] Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales, Centro Científico Tecnológico Mendoza, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Cuyo.

[3] Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales, Centro Científico Tecnológico Mendoza, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.

a motor. Revistas y folletos promocionales, estadísticas oficiales, guías de viaje y publicidades en prensa, constituyen las principales fuentes de consulta del trabajo. El *modelo narrativo histórico*, con foco en el análisis del discurso, el análisis fotográfico y de documentos históricos, publicaciones periódicas y publicaciones oficiales, permiten revisitar los pasos inaugurales del turismo moderno en Mendoza, desde una perspectiva escasamente explorada por la historiografía local.

Palabras clave

Turismo mecanizado, empresas de transporte, vialidad, asociaciones civiles, representaciones sociales.

Roads, tourism, and transport companies during the conservative-democratic cycle in Mendoza, Argentina (1932-1943)

Abstract

The 1930s were particularly relevant in the consolidation of the province of Mendoza as a tourist destination in the center-west of Argentina. The public policies implemented by the Conservative-Democratic governments gave a strong boost to tourism. The improvement of land communication routes was crucial in connecting the capital city with suburban and mountain destinations. In this context, the first transport companies and civil associations that promoted mechanized tourism played a fundamental role in linking Mendoza with other provinces and with Chile. This paper examines the public policies of the political cycle, the action of transport companies, the growth of the road network, the changes in the patterns of tourist consumption, and the social representations built around motorized vehicle trips. Magazines and promotional brochures, official statistics, travel guides, and press advertisements are the main sources used. The *historical narrative model*, with focus on discourse analysis, the analysis of photographs and

of historical documents, along with newspapers and official publications, allow us to revisit the first steps of modern tourism in Mendoza, from a perspective not really explored by local historiography.

Keywords

Mechanized tourism, transport companies, roads, civil associations, social representations.

Introducción

Durante la década de 1920 se produjo, en Argentina en general y en Mendoza en particular, un crecimiento significativo del parque automotor, llevando a una transformación de la vida urbana (Giucci 2007, 16). De hecho, la irrupción del automóvil como medio de transporte, generó grandes transformaciones que tuvieron como resultado innumerables cambios, tanto a nivel sociocultural como en términos político-económicos (Paterson 2007; Wollen y Kerr 2002. En: Gruschetsky 2020). En relación con las prácticas turísticas es posible observar que, si bien durante el siglo XIX el ferrocarril cumplió un papel fundamental como medio de movilidad (de hecho los primeros hoteles de montaña estuvieron impulsados o gerenciados por las empresas ferrocarrileras británicas), esta realidad se fue modificando a partir de la llegada del transporte automotor (Booth 2011 2013a y 2013b), lo cual provocó ciertos cambios en las pautas de consumo, que modificaron paulatinamente la relación de los turistas con los sitios de recreo. En este sentido y en el caso de Mendoza, se fue facilitando el acceso a sitios emplazados no sólo en las primeras estribaciones de la cordillera de los Andes, sino también en el sector conocido como "alta montaña", en el tramo superior del río Mendoza. A partir de este momento, y con la extensión del uso del automóvil, se propició otro tipo de viaje turístico, menos cómodo que el viaje en tren, pero más independiente.

La década de 1930 fue particularmente relevante en la consolidación de Mendoza como destino turístico del centro-oeste de Argentina. Las políticas públicas implementadas por los gobiernos conservador-demócratas dieron un fuerte impulso a la actividad: entre otras acciones, la mejora de las vías de comunicación terrestre fue crucial para conectar la ciudad capital con los destinos suburbanos y de montaña.

Estas medidas operaron apoyadas sobre tres ejes: como vía de salida de la crisis económica, como modo de refuerzo de lo local, a partir de apelar a un sentimiento nacionalista, y como alternativa para generar un vínculo más fluido entre Mendoza y los grandes centros poblados del país, lo que derivaría, indirectamente, en una mayor visibilidad de la provincia en el extranjero.

La exaltación del pasado histórico de la provincia, relacionado con el General San Martín y la Gesta Libertadora, sumado a la construcción del Arco de Desaguadero, portal de acceso a Mendoza desde el este, fueron las acciones que dieron el puntapié inicial en relación con el turismo en la gestión del gobernador Ricardo Videla (1932-1935).

El gobierno de Guillermo Cano (1935-1938) continuó las políticas de su predecesor: se concretaron diversas acciones que impactaron positivamente en el posicionamiento de Mendoza como destino: por un lado, la creación de nuevos caminos y puentes y el mantenimiento de calles con apoyo financiero del gobierno nacional; por otro, la incorporación en el ferrocarril Pacífico del servicio de trenes rápidos "El Cuyano", que unía Buenos Aires con Mendoza en quince horas, y, por último, la institucionalización el 3 de marzo de 1936, mediante decreto del Poder Ejecutivo, de la Fiesta anual de la Vendimia, "expresión tradicional del trabajo mendocino en forma tal, que uva y vino están identificados con el nombre mismo de la provincia" (Cano 1938, 197).

Los gobiernos de Rodolfo Corominas Segura (1938-1941) y Adolfo Vicchi (1941-1943) completaron las medidas de sus antecesores en materia de obra pública. También encararon una campaña de alfabetización y acciones tendientes a la promoción de la política petrolera y turística.

Sumado a ello, en el período conservador se dio fuerte impulso al desarrollo industrial: se instalaron en Mendoza dos fábricas productoras de cemento: MINETTI (Compañía Sudamericana de cemento portland "Juan Minetti e hijos") y CORCEMAR (Corporación Cementera Argentina)[4]. Ambas compañías habían sido creadas en Córdoba, y posteriormente se expandieron a Mendoza, Buenos Aires, Salta y Jujuy. Estas cementeras se instalaron en la provincia en 1936 y a partir de entonces incidieron en la materialización de grandes obras de infraestructura (puentes y caminos) y equipamiento (hospitales, escuelas, viviendas). El hormigón de cemento Portland se convirtió en el material incuestionable para construir

[4] Para ampliar información consultar Moretti (2014).

pavimentos en la región andina (BOP 1938, 421), lo que posibilitó ejecutar vías de comunicación de mejor calidad y mejorar las existentes y, por ende, facilitó el desarrollo del turismo.

En este contexto, las empresas de transporte colectivo jugaron un papel fundamental en la vinculación de Mendoza con otras provincias y con Chile, contribuyendo al posicionamiento turístico de la provincia. La Compañía Internacional de Transportes Automóviles SA (CITA) y la Compañía Argentina de Transportes Automóviles (CATA), asumieron el traslado de pasajeros y cargas entre Mendoza y otros destinos nacionales e internacionales, fomentando el desarrollo turístico local; con excursiones de cercanía y "giras" a sitios consolidados de la oferta de montaña, como Villavicencio, Cacheuta y Puente del Inca.

La cultura de la automovilidad adquirió entonces una importancia fundamental. No sólo por el impulso dado por el Estado o las empresas de transporte a las actividades, sino también –y en buena medida– gracias a la acción de asociaciones civiles que, fundadas en una confianza absoluta en la técnica, defendían la mejora y ampliación de la red vial y postulaban el ejercicio de ciertas prácticas, que promovían el intercambio social y turístico en estrecho contacto con los vehículos a motor.

Diversos autores en Latinoamérica y Argentina han dado cuenta de la relación entre la movilidad mecanizada y el turismo (Booth 2013; Errázuriz 2016; Piglia 2011a y 2019; Pastoriza y Piglia 2012). Debe destacarse que, desde el momento en que las prácticas turísticas situaron a las carreteras en el centro de la escena, el automotor "estaba llamado a desempeñar un rol capital en el incremento del turismo" y fue considerado "un elemento insustituible para el tiempo libre", según apunta Silvia Ospital (2005, 79).

En Mendoza, aportes previos que realizamos en esta misma línea (Bianchi 2020; Bianchi y Villalobos 2019 y 2020; Bianchi 2023), hacen alusión a los efectos de la modernización en la cordillera mendocina, considerando por una parte sus consecuencias materiales, pero también en las prácticas propias del ocio y el turismo termal. Además, el trabajo de Raffa y Luis (2020) da cuenta de la operación de modernización territorial, encarada por las gestiones conservador-demócratas de los años treinta, a partir de una multiplicación de los caminos para el turismo y para el transporte de la producción agrícola. Los trabajos de Lacoste (1998) y Moyano (1997) se consideran señeros en esta línea de investigación.

El artículo busca problematizar, entonces, los primeros pasos en la construcción de Mendoza como destino del turismo moderno, considerando no sólo a múltiples –y heterogéneos– actores y sus intereses, sino también apelando a las representaciones alimentadas en torno de la actividad por esos mismos actores, para comprender cómo se vincularon entre ellos en la prosecución de un objetivo común: situar a Mendoza a la altura de los destinos consagrados de Argentina.

Para llevar a cabo la investigación recurrimos a un corpus documental diverso, integrado principalmente por fuentes primarias: documentos oficiales (labores de gobierno), memorias de la Dirección Nacional de Vialidad (en adelante DNV), revistas especializadas, guías de viaje, guías de turismo de circulación local y nacional y anuarios estadísticos. Por medio de estos documentos, fue posible analizar el discurso de la elite gobernante, las políticas públicas implementadas, las intenciones y realizaciones de las empresas, las concreciones en materia de obra pública y privada y las representaciones sociales que fueron alimentando y retroalimentando los discursos, tanto de la dirigencia, como de los otros actores involucrados.

La metodología empleada se sustenta en el *modelo narrativo histórico* (Sautu et al. 2005), que permite comprender los procesos sociales en forma coherente e integrada, a partir de un marco analítico argumental, que atiende las relaciones entre procesos sociales, políticos y económicos. Nos servimos, además, de la Teoría de Representaciones Sociales (Chartier 1991; Jodelet 1986; Moscovici 1979 y 1981) y del análisis de fotografía histórica que provee la *Gramática de Casos* (Valle Gastaminza 1999 y 2002; Fitz Canca 2001). El análisis del discurso, derivado de la Teoría del Discurso propuesta por Roig (1993), permite interpretar los textos emanados de las fuentes consultadas.

El contexto histórico

La década del veinte en Mendoza y Argentina en general, estuvo marcada por la inestabilidad política, con el triunfo del gobierno radical a nivel nacional y las sucesivas intervenciones federales enviadas al gobierno de la provincia, encarnado por dirigentes radical-lencinistas. Esto generó escasa continuidad en la concreción de los planes de gobierno, ante el recambio permanente de autoridades (Luis 2019). A nivel económico, en

la provincia se alternaron momentos de auge, seguidos de crisis (Richard Jorba 2014; Barrio 2015 y 2018).

En ese contexto, la actividad del turismo mecanizado en Mendoza era incipiente. El equipamiento institucional y legal en materia vial recién se estaba gestando: la Dirección de Puentes y Caminos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas (creada por Ley N°393/1907), no desarrollaba un plan sistemático de mejora y ampliación de las vías de comunicación terrestre. Durante la década, la agencia se fue dotando de recursos económicos, lo cual permitió la creación de nuevos puestos de personal técnico que comenzaron a formar parte de la burocracia del estado provincial (Luis 2021). Este aspecto se profundizó en el ciclo político siguiente, a partir de la creación de la Dirección Provincial de Vialidad.

Con la crisis mundial de 1929 a 1933, la agricultura argentina se vio sometida a un proceso de estancamiento, con caídas en los valores de su producción. Argentina financiaba sus compras de bienes de capital mediante la emisión de acciones y, al no poder emitir por la caída de precios, se suspendieron las inversiones en máquinas, equipos y construcciones. La desinversión en activos físicos produjo un efecto multiplicador sobre toda la actividad económica y el empleo (Korol 2001). Conflictos obreros y problemas de credibilidad marcaron la caída del gobierno radical, que no aportó soluciones estructurales al conflicto internacional planteado, por lo que fue víctima del primer golpe de Estado: en setiembre de 1930 se produjo la revolución que depuso al presidente Hipólito Yrigoyen, dando lugar a un contexto de "creciente ilegitimidad política, (…) el posterior fraude electoral a gran escala (…) y episodios de corrupción en los que se vieron involucrados los gobiernos, y algunos opositores, durante la década" (Korol 2001, 22).

Gago (2004) afirma que la vitivinicultura se consolidó como industria base de Mendoza, enriquecida por la incorporación de técnicas y saberes de los inmigrantes. Aparecieron otras actividades, como la minero-industrial, representada por el cemento y el petróleo, que evidenciaban mejoras sustanciales en la tecnología de extracción junto con el desarrollo de las industrias agroalimentarias; con frigoríficos que permitieron conservar y trasladar frutas frescas y hortalizas. La industria química permitió, a partir de los avances científicos y tecnológicos, la diversificación de alcoholes, aceites e insumos para la industria madre.

Asimismo, destacó durante los años treinta el esfuerzo por fomentar la obra pública, como una manera de reactivar la economía ante

la crisis de 1929 (Ballent 2008; Raffa 2020). La construcción de obras de infraestructura y la arquitectura pública fueron claves en las políticas proyectadas por los dirigentes conservadores.

Por otro lado, hubo un especial incremento de la profesionalización del Estado[5], marcado especialmente por la creación de agencias específicas que contaban con personal técnico entre su plantel[6]. Particularmente respecto del turismo, las gestiones neoconservadoras de la década de 1930 incorporaron, tanto a nivel nacional como provincial, una multiplicidad de agencias estatales que orientaron su accionar al impulso sistemático de la actividad, como también al desarrollo de equipamientos asociados y vías de comunicación. La creación de la Dirección de Parques Nacionales en 1934, de las Direcciones Nacional y Provincial de Vialidad (en 1932 y 1933 respectivamente) y la Dirección Nacional de Turismo, en 1939, dan cuenta de ello.

En este sentido, la DNV como la Dirección de Parques Nacionales (1934) apuntaron a "orientar las corrientes turísticas desde la gran ciudad capital hacia el interior, redescubriendo y recuperando el territorio nacional, extendiendo la presencia del Estado central en áreas de frontera" (Ospital 2005, 79). Ospital sostiene que el Estado diseñó nuevas políticas para el territorio nacional y promovió la ejecución de obras. Según la autora, la acción política presuponía una reapropiación del espacio nacional y una revalorización de regiones aún no plenamente ocupadas o utilizadas. Se combinaban en estas acciones de gobierno, las ideas de refundación del Estado junto a los nuevos enfoques económicos de la recurrencia y aprovechamiento de los recursos propios para enfrentar la coyuntura internacional posterior a la crisis.

Estas acciones se orientaron a lograr un país "ideológicamente cohesionado, a partir de la multiplicidad regional" (Raffa 2016, 223), lo que se evidenció en Mendoza, desde el accionar de diversas asociaciones culturales, el surgimiento de juntas de historia y los congresos y reuniones en torno de la temática cultural: se celebraron el Congreso de Escritores y Plásticos de Cuyo (1937 y 1938) y el primer Congreso de Historia de Cuyo (1938), se crearon el Instituto Provincial de Cultura y la Universidad

[5] Para ampliar información consultar: Plotkin y Zimmerman (2012a y 2012b), Bohoslavsky y Soprano (2010), Soprano, Frederic y Graciano (2010) y Di Liscia y Soprano (2017).

[6] Raffa 2020; Raffa y Luis 2020.

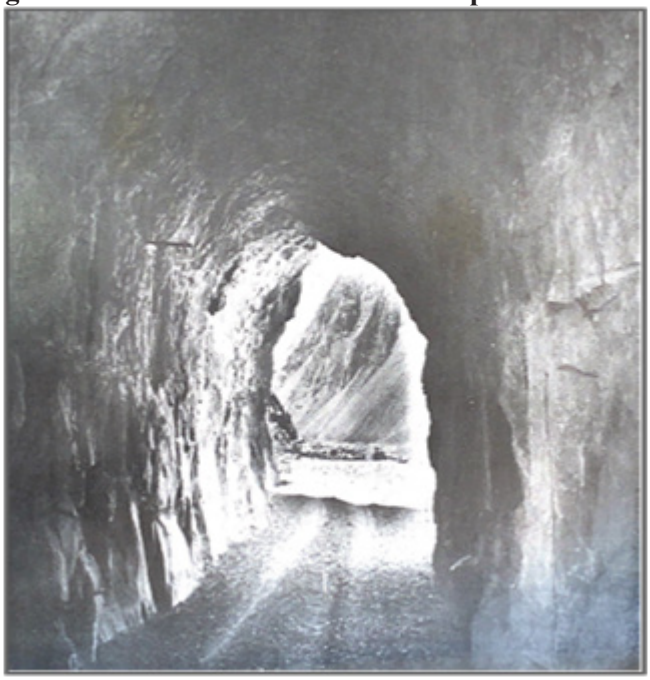
Nacional de Cuyo (1939) y se refundó la Junta de Estudios Históricos de Mendoza (1938). Por su parte, el Centro Mendocino de la Capital Federal, reunía desde 1936 a los mendocinos residentes en dicha ciudad, con el objeto de pronunciar conferencias, ciclos de charlas y emisiones radiofónicas sobre política, personajes relevantes e historia de la provincia cuyana (Bianchi 2023).

Red vial, turismo y movilidad mecanizada

Con respecto al turismo internacional, destaca la carretera que va desde Buenos Aires a Mendoza y llega a la frontera con Chile, con una longitud de 1200 km aproximadamente. Es una de las más importantes del país, dado que enlaza cinco provincias: Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza con la Capital Federal, por uno de sus extremos, y con los centros más importantes de Chile, por el otro, luego de atravesar la cordillera. El primigenio trazado de esta ruta se constituyó sobre el histórico camino de las postas o Camino Real, que recorría el territorio nacional de este a oeste. Paralelo a él y en territorio de alta montaña se dispuso la línea férrea del Trasandino, inaugurado en 1910. El uso de ese viario por el transporte automotor se inició en la década de 1920, para completar el cruce hacia Chile, mediante las infraestructuras del ferrocarril (Lacoste 2013).

En la década de 1930, se juzgó necesario mejorar el camino existente a Chile desde Mendoza, por la variante Villavicencio. En 1934, se licitó la obra para el tramo Mendoza-Villavicencio, designando las cotas inicial y final del tramo en los km 0 y 6.319 respectivamente. En la zona cordillerana, fue necesario realizar desmontes en la roca, abrir dos túneles y ejecutar diversas obras de arte (Fig. 1).

Figura 1 Camino internacional a Chile por Las Cuevas.



Fuente: Memoria DNV 1934, 682

Las imágenes del proyecto, mostraban (entre otras) un camino en zigzag trazado en la ladera de la montaña, dando cuenta no sólo de la belleza del paisaje del lugar; sino también de la complejidad de la obra en términos técnicos (Fig. 2). Este tipo de obras puso en evidencia la necesidad creciente por integrar reparticiones para la resolución de las vías comunicacionales terrestres, en este caso particular vinculando a equipos de la DNV y a profesionales locales, más la relevancia que adquirían los camineros y vaqueanos de la zona.

Luego de pasar por Villavicencio, la ruta enlazaba por la cuesta de Paramillos para conectar con Uspallata, donde se encontraba nuevamente con la traza ferroviaria (Fig. 3). Hacia 1937 se realizaron importantes inversiones para mejorar las condiciones de circulación para tránsito vehicular en la porción más occidental y elevada del camino carretero, luego de un fuerte aluvión estival que, a partir de 1934, interrumpió indefinidamente la vía del Trasandino y perjudicó más de 100 km de esa

ruta. Pero esto constituyó una solución temporal, la única posibilidad de cruzar a Chile se mantenía por la empinada cuesta a través del camino por Cristo Redentor, a 4200 metros de altura, con curvas y contra curvas peligrosas, situación que se mantuvo por varios años (Lacoste 2013).

En 1934, Pedro Fiore, en la revista *Caras y Caretas*[7], escribía una crónica sobre el paseo en automóvil en la región:

> "El turismo andino es ya algo concreto, es decir, que dejó de ser un mito, como lo fue en otras épocas. Los caminos son transitables y casi podría afirmarse que después del terrible aluvión que destruyó Cacheuta y sus alrededores, los caminos, por efecto de una labor intensa y rápida, han conquistado para el turista más seguridad" (Fiore 1934, 110).

Asimismo, en la memoria de la DNV se señala: "no sólo ofrece a los viajeros una ruta cómoda y segura, sino que ha abierto nuevos y bellos panoramas al turismo incipiente en la región (...)" (Memoria DNV 1934, 119-120). Es importante destacar que, por tratarse de un viario internacional, no solo implicaba un desafío en el diseño y proyecto de infraestructura, sino que las instancias técnico-administrativas para ejecutar las obras se dilataban, dado que requerían primero el acuerdo entre ambos países. Luego de comunicaciones entre las autoridades viales de Argentina y Chile, y de la revisión por parte del directorio argentino, se determinó que la ejecución de los caminos de comunicación con Chile comprendería cuatro etapas: estudios preliminares, convenios definitivos de obras de financiación, estudios definitivos y construcción. Para ello, se formó una comisión mixta integrada por funcionarios de ambos países, compuesta por el ingeniero Emilio L.L. Perazzo, en representación de la DNV (jefe de la División Cuyo y en 1938 Ingeniero Inspector), y José Alberto Cravello. Por la parte chilena fueron designados los ingenieros Carlos Concha Ferández y Florencio Oyarzun Day (Memoria DNV 1938: 35).

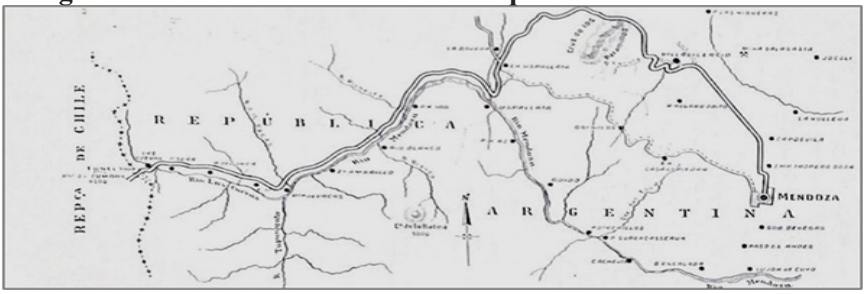
[7] *Caras y Caretas*, inspirada en la revista alemana *Simplicissimus* (1896-1944), fue una publicación político-humorística, masiva y miscelánea. Su staff incluía a los españoles Eustaquio Pellicer y José María Cao y a los argentinos Bartolomé Mitre y Vedia y José S. Álvarez. En muy corto tiempo alcanzó una circulación y una popularidad inédita para el mercado nacional (Gamarnik 2018, 124).

Figura 2 Proyecto del camino a Chile por Uspallata, vía Villavicencio

Fuente: Memoria DNV 1934, 118.

En 1938, se hicieron ampliaciones de curvas, construcción de muros y pretiles en la subida al Cristo Redentor, que daban cuenta de la complejidad que representaba la obra debido a las particularidades del entorno natural. Se realizaron puentes, variantes y nuevos tramos en el camino internacional a Chile (*La Quincena Social* 1938, s.p.). Las obras continuaron en los años posteriores, inaugurándose luego del período aquí analizado.

Figura 3 Camino de Mendoza a Chile por la Cruz de Paramillos



Fuente: Memoria DNV 1933, 164

Durante el periodo conservador-demócrata, las agencias estatales encargadas de la red vial tuvieron un papel protagónico. Raffa y Luis (2020) señalan al respecto, que la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) ocupó un rol central en Mendoza, para bajar la desocupación por medio

de la obra pública (la construcción de puentes y caminos fue la actividad que mayor mano de obra ocupó). Esta repartición "activó un mecanismo de financiamiento para obras, que se mantuvo durante sus primeros ocho años de existencia: la totalidad de los fondos provinciales se destinaban a las obras que se ejecutaban por administración" y para el pago de personal administrativo y gastos generales; mientras que los recursos recibidos por la adhesión de la provincia a la Ley N°11.658/32 (creación de la DNV) se aplicaban íntegramente "a la ejecución de obras por contratos, a su vez los materiales se adquirían a través de licitaciones públicas" (Raffa y Luis 2020, 154).

En este ciclo destaca la pavimentación de itinerarios que luego fueron incorporados a las guías de viaje, como el circuito del Challao, el camino de acceso al Cerro de la Gloria y el acceso a Papagayos, en el Parque General San Martín. De igual modo, se iniciaron las rutas Mendoza-San Rafael; San Rafael-General Alvear y Mendoza-San Juan (Raffa y Luis, 2020). Fue durante esta gestión que se avanzó en la pavimentación del tramo Mendoza-Desaguadero, en la zona este y en el límite con la provincia de San Luis (Raffa 2020). Durante la gobernación de Vicchi y con un nuevo director a cargo de la DPV (el ingeniero Alvise Bevilacqua), se concluyó el camino Mendoza- Neuquén con fondos federales, que incluyó la construcción de un puente sobre el río Neuquén, por cuenta y cargo de la DNV junto a esa provincia. La intención de las gestiones políticas era doble: a nivel local, buscaba incluir a la provincia en el camino desde Buenos Aires a Neuquén y "los Lagos del Sud"; desde la Nación se pretendía la unión entre dos zonas petrolíferas (desde 1932 se había comenzado a planificar la explotación de petróleo).

Hacia 1942, se concretó también el tramo Mendoza-empalme Villavicencio y la pavimentación de la calle San Martín en el departamento de Las Heras, durante la presidencia del ingeniero Emilio López Frugoni en la DNV (1940-1943). López Frugoni se había desempeñado como ministro de Industrias y Obras Públicas de la provincia, durante el gobierno de Ricardo Videla (Raffa y Luis 2020), por lo que estaba al tanto de las necesidades en la red vial de Mendoza. La obra del tramo Mendoza-Villavicencio fue licitada, con resultado favorable para la empresa Martinelli y Torrent SRL (Raffa y Rodríguez Vázquez, 2022). Como antecedentes de esta iniciativa, podemos mencionar las propuestas de mejora del camino hacia el hotel termal situado en el lugar, surgidas

hacia 1921 y luego en 1926 (Volante de Cuyo, septiembre de 1926), aunque las tareas no se iniciaron durante el gobierno lencinista (Los Andes, 22/11/1927), debido posiblemente a la inestabilidad política y la intervención federal que sufrió la provincia en 1928 (Luis 2021).

En 1943 surgió una propuesta de urbanización del valle de Potrerillos, que buscaba coordinar las intervenciones puntuales iniciadas con la construcción del Hotel de Potrerillos (finalizado en 1941) y la instalación de un camping (1937), "primer ensayo encarado en el país desde un organismo público" (Raffa 2020a, 192), para el fomento del turismo. El proyecto de ley, que contaba con 20 artículos, establecía en sus considerandos "la urbanización y mejoramiento del inmueble con arreglo a un plan", que debía comprender el aprovechamiento de los lugares y adyacencias de los hoteles existentes (en ese momento, convivían el nuevo Hotel de Potrerillos y el antiguo, llamado "Sierra del Plata", ambos gestionados por el Estado), la creación de un núcleo urbano destinado a residencias particulares de veraneo, la creación de un sector comercial, la construcción de edificios públicos (correo, policía, escuela, sala de primeros auxilios y salón de actos o "cinematógrafo") y la instalación de uno o más campings con todas las comodidades necesarias (Bianchi 2023).

La discusión parlamentaria de la norma, que fue aprobada en Diputados en setiembre de 1943, pero no recibió apoyo del Senado; permitió conocer los pormenores técnicos del proyecto, encomendado al urbanista ing. Benito Carrasco. En palabras del urbanista, que se dirigió al Ministro Frank Romero Day en una misiva, explicando todo lo vinculado al proyecto, contemplaba una sección referida al "hotel y adyacencias, con golf, estacionamiento, accesos y plantaciones y jardines" (Provincia de Mendoza 1942, 1673). Carrasco afirmaba: "utilizando piedras y tunas de la región, los arbustos más adecuados y las flores cultivadas como elementos decorativos se ofrece un paisaje agreste pero cuidado", de manera que, al alejarse del hotel, se identificara más "con la naturaleza fuertemente salvaje". Las expresiones dan cuenta de la valoración del paisaje local, en especial de la flora autóctona, y la ponderación de la intervención por medio de la "culturización" del paisaje agreste y natural de la montaña.

Ese mismo año se encomendó también a Carrasco un anteproyecto del plan de urbanización para Uspallata. Como fundamentaciones de la propuesta, además de la belleza de los panoramas y la relevancia de los cultivos, se ponderó "la evocación histórica del lugar, que hacen de él un sitio especialmente adecuado para aprovecharlo como elemento de

fuerte atracción turística" (Vicchi 1944, 579), y su ubicación "sobre la ruta internacional a Chile y los países del Pacífico". La propuesta urbanística contemplaba "el proyecto de plantaciones, la formación de un gran parque, (…) canchas y campos de deportes apropiados al clima y la topografía y el estudio de los caminos de acceso desde la ruta a Chile junto con una villa de residencias veraniegas" (Raffa 2020a, 214), de manera análoga a lo planeado para Potrerillos. De esta manera, y como parte integrante de los "lugares de mayor atractivo de la provincia", Uspallata quedó incluido en el listado de enclaves de montaña "sobre los que el Estado provincial hizo su inversión" (Raffa 2020a, 215). Si bien esta iniciativa se concretó parcialmente, dejó sentado un importante precedente respecto de la injerencia del Estado en la mejora y acondicionamiento de los destinos de turismo en la montaña mendocina.

Las asociaciones civiles y los discursos en torno al turismo mecanizado

La injerencia de los clubes de automovilistas fue muy relevante en el plano simbólico, dado que contribuyeron a la consolidación de la "cultura del automóvil", de la que el desarrollo vial, las asociaciones automovilísticas, el automovilismo y la práctica turística en vehículos motorizados, eran aspectos centrales (Ballent 2005a). En Mendoza, además del Touring Club Argentino (TCA) y el Automóvil Club Argentino (ACA), tuvo cierta relevancia el Automóvil Club Mendoza (ACM), fundado en agosto de 1931, que perseguía "facilitar el desarrollo de la vialidad y el turismo y fomentar el deporte mecánico en la región de Cuyo". El ACM contaba con 350 socios activos en 1940 (Giménez Puga 1940, 587).

La importancia de estas asociaciones reside en el aporte que realizaron en pos de la mejora de las condiciones materiales de uso de los automóviles, y particularmente en "la difusión de un conjunto de hábitos, lugares, prácticas y valores" que ponían el foco en los nuevos vehículos a motor (Piglia 2019, 12). Sus sedes locales tuvieron, de forma análoga a sus pares nacionales, una importante tarea en la difusión de nuevas prácticas, junto con la exposición de demandas vinculadas, entre otras cosas, a la mejora material de los caminos y a aumentar las comodidades en las rutas troncales provinciales, como la instalación de surtidores de combustible en distintos puntos de los itinerarios: en enero de 1933, *El Volante de Cuyo* (tal el nombre de la publicación del Centro de Protección de Choferes de Mendoza) daba cuenta de la instalación, por parte de

YPF, de sendos surtidores de combustible en Puente del Inca y Uspallata (Fig. 4), con presencia de representantes de la prensa, de las instituciones automovilísticas y algunas familias de lugareños (Inauguración de los surtidores 1933, s. p.). Así, la combinación de expendio de combustible y construcción de caminos en buenas condiciones de transitabilidad, incrementaron el número de visitantes que arribaban en transporte automotor al área de la montaña mendocina.

Figura 4 Inauguración de los surtidores de combustible en localidades de alta montaña.

Fuente: Inauguración de los surtidores 1933, s. p.

La Quincena Social expresaba en una nota de portada:

> "Gracias a las gestiones que en su debido tiempo y con empeñosa actividad llevó ante las autoridades de la provincia, la delegación local del «Touring Club Argentino», se ha iniciado la reconstrucción de los caminos de la campaña, adoptándose, para tales fines, el sistema recomendado en la actualidad como el más perfecto en suavidad y duración. Dicho sistema es el de hormigón sin armadura de hierro (…)" (Caminos modernos 1930, 1-2).

La publicación mencionaba el inicio de los trabajos en el camino que unía Godoy Cruz con Luján y la continuación de la carretera que unía Godoy Cruz y Maipú, "al estilo de las que se construyen en Norte América". El texto relevado afirmaba que las sugerencias de la institución, respecto de cuestiones técnicas en la ejecución de caminos, daban los resultados esperados. La legitimación que fundaba el discurso de la asociación, partía de la contrastación con el caso estadounidense, tomado como referente indiscutido en materia vial de ese momento histórico. Por otra parte, en el tramo final del texto se evidencia un tono de denuncia en el discurso, al remarcar el mal estado de la red vial provincial y la obligación del Estado de atender el asunto. El empleo del adjetivo "bonito" en alusión al viario, en el discurso relevado, expone un posicionamiento innovador de la asociación, que no asumía solamente un rol de peso en cuestiones técnicas o constructivas, sino también desde lo simbólico: el camino remitía a algo más profundo que lo explicitado en el discurso. Lo connotado se refería a la práctica del viaje, al desplazamiento de un lugar a otro, sobre una carretera que proporcionase ciertas comodidades al automovilista, como un andar suave, una experiencia atrayente, la excitación de lo sensible. Todos los aspectos vinculados con el viaje tomaban especial dimensión: el movimiento, la velocidad, el transcurso del tiempo y la percepción del paisaje.

Si bien el TCA había iniciado previamente algunas gestiones con representantes del poder político, la constitución formal de la filial mendocina se dio por asamblea, en el local de la Liga Solidaria Argentina, en marzo de 1930. El presidente *ad hoc* de la asamblea, Rómulo Yegros, expuso, entre otras cosas, sobre "la política de vialidad y de turismo que debe de seguirse en el país, consultando los intereses de las diferentes fuerzas activas que intervienen en el progreso general" (Delegación local del TCA. Lo tratado 1930, s. p.). Su alocución refería a aquello

que la construcción de caminos debía atender, sumado a la necesidad de involucrar a las instituciones de la sociedad civil con injerencia en el asunto, para contribuir con la tarea. El binomio red vial-práctica turística se constituyó como idea destacada de su exposición.

La Segunda Conferencia Nacional de Turismo en Mendoza, celebrada entre el 22 y el 29 de febrero de 1930, generó grandes expectativas. Según la revista del Centro de Protección de Choferes de Mendoza[8], la Conferencia se llevaba adelante en simultáneo con las excursiones de la "Semana de Turismo", y daba cuenta del gran interés despertado por la excursión automovilística a Mendoza, proveniente de Buenos Aires, que contaba "con numerosos inscriptos" (La Segunda Conferencia Nacional 1930, s. p.). La crónica resaltaba las ventajas que se derivaban de la realización del encuentro: difusión de las prácticas en automóvil, de los itinerarios de montaña, de asuntos técnicos vinculados a las travesías -como disponibilidad de alojamiento, de bombas de nafta, estado de los caminos y comportamiento de los motores), además de fomentar el turismo y el desplazamiento motorizado.

En este contexto, una delegación del ACA-sede central llegó a Mendoza, para colocar una placa conmemorativa en el Cerro de la Gloria lo que, arriesgamos, sirvió como antecedente para la expedición hacia Chile en automóvil, que se hizo al año siguiente, con el objeto de "confraternizar con los colegas de allende la cordillera" (La reciente excursión a Chile 1931, s. p.). A la sazón, se colocó un cartel señalizador que indicaba, a modo de hito, el punto fronterizo entre Argentina y Chile, sobre el itinerario entre Buenos Aires y Santiago, iniciativa que fue muy celebrada en ambos países. Lacoste (1997) ha historiado el vínculo carretero entre Argentina y Chile: el primer cruce de la cordillera se hizo empleando el túnel del Trasandino, en marzo de 1923. En 1925 "siete autos realizaron la hazaña, y en 1926, no menos de ochenta" (Lacoste 1997, 206). El autor sostiene que la iniciativa privada se adelantaba al Estado en la apertura de nuevos medios de transporte que enlazaban el oeste argentino con Chile, de lo que se desprende que, en el contexto que analizamos, la actividad de las asociaciones civiles sumada a la gestión de la DPV sazonó un caldo de

[8] *El Volante de Cuyo* tuvo tiradas mensuales, se imprimió entre 1924 y 1952 y bregó activamente por el desarrollo del turismo en la provincia. La revista editó una guía de turismo para la zona Cuyo, que tuvo la particularidad de ser la primera publicación orientada a la difusión de Mendoza como destino turístico, en el marco de las prácticas del turismo moderno (Bianchi 2023).

cultivo favorable, que traccionó en favor de mayores acciones en torno del turismo y la vialidad, lo que confirma el interés despertado en amplios sectores de la sociedad y de la dirigencia política.

De la expedición a Chile en automóvil, uno de sus protagonistas relataba que unos años antes era "impensable" emprender un viaje automovilístico a través de la cordillera: "desde Uspallata hasta Puente del Inca, no existían más que enormes precipicios que hacían imposible el tránsito de todo vehículo que no estuviese dotado de alas". A ello, sumaba la necesidad de "facilitar el conocimiento mutuo, amistad e intercambio de dos grandes pueblos, de un origen histórico común (…)" (Cunietti 1931, s. p.).

Como esta excursión, hemos relevado otras que, ponderando las ventajas del vehículo automotor, promovían el conocimiento de los parajes de montaña: el Cristo Redentor, la estancia de Uspallata, la laguna de Horcones. En todos los casos, los expedicionarios daban datos específicos sobre el hospedaje disponible, panoramas y lugares históricos a observar, tiempo de desarrollo de la travesía, estado del camino y exigencias a que se sometía al vehículo (referido por ejemplo al motor y las cubiertas) y sus cuidados (CITA, 1936), sentando precedentes para quienes quisiesen imitarlos. La cita transcripta resume el espíritu de ese momento, teñido por un sentimiento de panamericanismo, de confraternidad entre las naciones, del valor de la historia compartida por ambos países, y da cuenta de la relevancia del ACA y del TCA para la consecución de un objetivo, también común: el fomento del turismo internacional. No menos importante resultaba la posibilidad de llegar a sitios de montaña, a los que anteriormente se accedía sólo en ferrocarril, por medio del transporte automotor: el vehículo particular evidenciaba un decidido posicionamiento en las prácticas turísticas, sobre todo en el público masculino.

Respecto del ACA, fue muy relevante la construcción, en el radio céntrico de la ciudad, de un equipamiento destacado en la integración de Mendoza con el resto del país: la sede y estación de servicio del ACA, proyectada por el arquitecto Antonio U. Vilar, en la esquina de la Av. San Martín y Amigorena. Moretti et al. (2016) sostienen que el vínculo entre el ACA, YPF y la DNV, surgió de la necesidad de YPF de contar con aliados estratégicos para la venta de sus productos. En 1935, la petrolera había suscrito un convenio con el ACA, para resolver, entre otras cuestiones, el problema de la distribución de naftas elaboradas por la compañía (Moretti

et al. 2016). El convenio YPF-ACA funcionó como un instrumento de demarcación territorial, por lo que la acción de la DNV en este juego fue fundamental. El plan se sustentó en la implantación de estaciones de servicio en ciudades y zonas rurales, localizadas sobre calles o rutas relevantes, de manera que el acceso a los productos de la petrolera estatal fuese más directo, al tiempo que debía enmarcarse en un edificio de particulares características. La sede de Mendoza fue inaugurada en abril de 1940, en el marco de actividades previstas dentro de la Fiesta de la Vendimia de ese año (Fig. 5), proyecto que fue publicado por la revista *Nuestra Arquitectura* en enero de 1943, junto con otras sedes ejecutadas a lo largo y ancho del país.

Figura 5: Una vista del edificio del ACA en Mendoza, desde la esquina

Fuente: Estación de servicio 1943, 46.

La sede del ACA en Mendoza, además de cumplir con los requisitos formales y funcionales que habían adquirido todas las estaciones y sedes sociales del ACA (en términos materiales y simbólicos), garantizaba una adecuada respuesta a la condición particular de Mendoza como centro receptivo de turismo proveniente de Chile, lo que evidenció en el programa de necesidades, una propuesta de ampliación. Para ello, la nota de difusión

de *Nuestra Arquitectura* dio cuenta de la adquisición de un terreno contiguo sobre Av. San Martín, que había permitido expandir incluso la bomba de nafta, con un acceso adicional desde esa importante arteria. La ampliación del edificio incluyó en planta baja la oficina de servicios y locales sanitarios, mejoras en la filial local e incluso la incorporación de una "futura oficina de turismo provincial e internacional" (Estación de servicio 1943, 47).

La Quincena Social se instituyó como vocera de las acciones del TCA y del ACA, posiblemente derivado del doble ejercicio de Leonardo F. Napolitano, como director periodístico de la revista y como presidente de la comisión directiva del TCA-filial Mendoza. Desde la revista, se destacaban las cualidades locales (incorporadas ya al acervo representacional predominante) y el puente que las dos organizaciones podían alzar en favor del desarrollo turístico y vial:

> "El Touring Club Argentino y el Automóvil Club en una porfía generosa y patriótica se han empezado a preocupar y a comprobar que Mendoza con sus termas salutíferas, sus regios hoteles, sus paisajes y panoramas maravillosos en el valle y en la montaña, sus caminos, el desarrollo del alpinismo, las bellezas imponderables de Cacheuta, Puente del Inca, Villavicencio, y el confort que hoy puede brindar nuestra capital andina al turista exigente y de buen gusto, hacen de nuestra región una magnífica estación de invierno (…)" (El turismo en la región andina 1930, 1).

Sumado a las representaciones hegemónicas (Moscovici 1988) ampliamente difundidas, el discurso relevado da cuenta de otras cualidades que, lentamente, se iban incorporando a ese acervo simbólico. Por una parte, pone en evidencia que el turismo de invierno allanó definitivamente la incorporación de la montaña ya no como objeto de contemplación o disfrute estético, sino como espacio relevante para la práctica de deportes y como sede de actividades turísticas, más allá del termalismo consolidado desde principios de siglo. Vinculado con ello, esta prefiguración de la montaña adquirió impulso como repertorio de geosímbolos (Giménez 2000), es decir, como escenario de hechos destacados de la historia y la cultura local, aspecto que queda en evidencia al referir a la "cruzada grandiosa de la libertad" en una clara alusión a la Gesta Sanmartiniana.

Esta condición traspasaba, al mismo tiempo, el ámbito particular; para instituirse como referente de la cultura nacional, es decir, asumir una forma objetivada, con relevancia para todos los habitantes de la República y, por ende, digno de ser conocido.

Transporte automotor, empresas y desarrollo turístico

Respecto de la evolución del parque automotor en Mendoza, la tendencia en la década de 1930 marcaba una línea ascendente, que continuaba (a una tasa menor) con el crecimiento evidenciado en la década de 1920 (Luis 2021). A los fines de este trabajo se discriminaron, a partir de los guarismos de la Dirección de Estadísticas provincial, los porcentajes correspondientes a automóviles particulares, vehículos de alquiler (taxis), ómnibus y micro-ómnibus; partiendo del supuesto que un buen número de los viajes turísticos eran asumidos por empresas de transporte colectivo o taxis (Figs. 6 y 7)[9].

El análisis de las cifras revela que durante la década del treinta, los ómnibus tuvieron una variación fluctuante en el número de matriculaciones, en tanto la cantidad de automóviles para alquiler descendió bruscamente, llegando a un mínimo al finalizar el segmento temporal 1930-1937. Como se mencionó previamente, además de la crisis económica derivada del crack internacional de 1929, que podría explicar estas variaciones; durante el verano de 1934 se produjo el aluvión más importante del siglo en la cuenca del río Mendoza, con la consecuente interrupción del servicio del Trasandino, lo que aceleró, por otra parte, el desarrollo de la movilidad mecanizada privada[10]. Estas circunstancias podrían explicar el aumento significativo en los registros de ómnibus y micro-ómnibus en los tres años posteriores a este evento catastrófico.

[9] Debemos aclarar que la mayoría de los servicios estaban destinados a cubrir las necesidades del transporte diario, en servicios urbanos e interurbanos. Los ómnibus de las empresas analizadas tenían capacidad entre 24 y 32 pasajeros, según el modelo del coche (s.d. motor a nafta y Leyland-motor a gas-oil, respectivamente), mientras que los micro-ómnibus llegaban a transportar un máximo de 6 pasajeros y tenían puntos de salida y llegada fijos.

[10] El servicio de tranvías eléctricos se vio seriamente afectado, debido a los daños ocasionados en la usina de Cacheuta, que proveía de energía a la ciudad.

Figuras 6 y 7 Cantidad de vehículos matriculados en la provincia: Automóviles particulares (arriba) - Automóviles para alquiler, ómnibus y micro ómnibus (abajo).

Fuente: elaboración de los autores, en base a los datos consignados en los Anuarios Estadísticos (1930-1937 y 1952) (1938, 1939 s.d.).

Iniciada la década de 1940, los guarismos evidencian un estancamiento en la cantidad de micro-ómnibus, al tiempo que los automóviles para alquiler exhibieron un incremento, aunque a una tasa menor. La matriculación de ómnibus se mantuvo con una tendencia en alza hasta 1943 y, a veces, dominante respecto del total. De los datos analizados, concluimos que la relevancia del transporte colectivo motorizado fue cada vez mayor, lo que se vio beneficiado, además, por una buena disponibilidad de combustible[11] y por las mejoras operadas sobre la red vial. Al respecto, las

[11] La fundación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en 1922 abrió las puertas de un

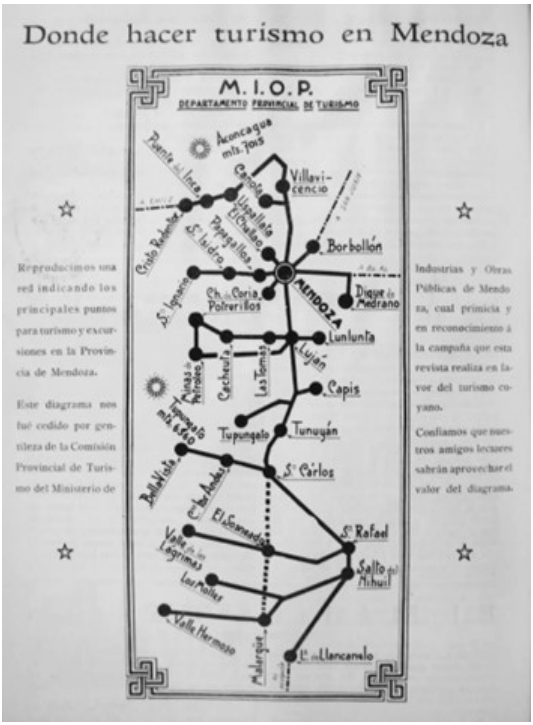
estadísticas de la DPV evidenciaron avances en los sistemas constructivos empleados, optimizando la red con pavimentos: hacia 1931, sólo el 1% de los caminos estaban pavimentados (asfaltados u hormigonados) y hacia 1942 este porcentaje había ascendido al 8% (Raffa y Luis 2020), mientras el resto permanecía en tierra (caminos compactados o enripiados).

Es importante destacar que la función de la DPV excedía lo meramente técnico: tenía injerencia exclusiva, por intermedio de la "Sección Tráfico" de la repartición, en el control y fiscalización de todos los aspectos vinculados al transporte, según lo estipulaba la ley 1077/33 (Giménez Puga 1940), es decir, observaba puntualidad, cumplimiento de las frecuencias y recorridos, respeto de las normas viales, etc.

Junto con los clubes de automovilismo, las empresas de transporte colectivo desempeñaron un importante rol en la vinculación material y simbólica de Mendoza hacia el interior suburbano y rural, como también interprovincial e internacional. Ambas empresas tenían secciones especiales dedicadas al turismo (Giménez Puga, 1940), con la edición de una revista (el caso de la CITA) y de folletos y guías promocionales (CATA).

largo camino de extracción y refinamiento de crudo en el país (que en Mendoza había tenido un importante antecedente con la Compañía Mendocina de Petróleo, a cargo de Carlos Fader) y se consolidó con la construcción de la destilería de Godoy Cruz, en 1937. Hacia 1940 la producción fiscal había registrado un notable incremento, por lo que la empresa resolvió construir una nueva planta de elaboración en Luján de Cuyo, de mayor capacidad, que fue inaugurada el 20 de diciembre de 1940 (Bianchi y Villalobos, 2020).

Figura 8 Esquema de la revista CITA, con los sitios turísticos de Mendoza.



Fuente: CITA 1935, 30.

La CITA era una empresa subsidiaria de la empresa ferroviaria BAP y estaba circunscripta exclusivamente al área de influencia del ferrocarril. La "División Cuyo" inició sus actividades en 1930, atendiendo problemas relacionados con el transporte de cargas y de personas. Paralelamente, se involucró con la cuestión del turismo, por medio de la publicidad que aparecía en las páginas de su revista, como también a través de notas periodísticas que reflexionaban sobre el estado de los caminos, hoteles y destinos en general; y con reseñas de sitios y circuitos turísticos. La empresa transportaba pasajeros y encomiendas desde y hacia Capital Federal, San Juan y Chile, en un servicio combinado con el Trasandino (Mendoza. Evolución agrícola 1936, 16-18).

Con llegada a un amplio público de Mendoza, como del resto de las ciudades que unía el itinerario del Ferrocarril BAP en el país, con

Capital Federal a la cabeza (donde se encontraba la sede de la "División Buenos Aires"), garantizó la circulación de representaciones sociales en torno de Mendoza y su oferta turística. En 1935, la revista publicó un gráfico que, a modo de mapa, consignaba los sitios turísticos provinciales, enlazados por líneas (Fig. 8).

El esquema no presenta ninguna utilidad concreta, dado que no informa sobre las mejoras en los viarios (consolidado, pavimentado), ni sobre las distancias entre un punto y otro, ni sobre la existencia de accidentes morfo-topográficos, como ríos, arroyos o lagunas. Pero operó en el sistema cognitivo del receptor, mostrando una gran variedad de sitios de interés, a lo largo y ancho de la geografía provincial. La imagen confirma que las representaciones sociales que circulaban en torno de Mendoza, tenían un correlato territorial, extendiendo redes (caminos) y puntos (sitios), favoreciendo una representación visual que asociaba a la provincia con una gran oferta.

Quien hubiese seguido a lo largo de las publicaciones, cualquiera de los textos promocionales de la revista sobre Mendoza, (o cualquier otro texto que hubiese circulado en las revistas de la época), podía asumir rápidamente que esa dispersión territorial significaba diversidad de geografías, de territorios y de paisajes: hacia el oeste, la zona de montaña (que el gráfico ayuda a incorporar cognitivamente, consignando las alturas de cerros emblemáticos), hacia el sur, la vinculación con Neuquén "hacia los lagos del Sud", al norte la ruta a Chile por Villavicencio y hacia el este el camino a la capital nacional. La expansión hacia el este y el sur, connotaba la presencia de zonas agrícolas de la provincia.

La avanzada territorial de la CITA se materializó eficazmente con la construcción de la primera terminal de autobuses (Bianchi 2022) que se implantó en el radio urbano de Mendoza, en una parcela en calle Primitivo de la Reta, entre Amigorena y Alem, con un ingreso secundario sobre calle San Juan. Julio César Bac (2018), relata que, en ese momento, numerosas líneas de pasajeros de corta y media distancia, llegaban y partían desde diferentes puntos de la ciudad, dado que empleaban como cocheras los talleres o galpones que tenían las empresas prestatarias. Algunos años después la parada de todas las empresas fue trasladada a la Avenida Las Heras, por lo que se formaban largas colas de vehículos que ocasionaban graves problemas de tránsito en la zona (Bac 2018, párr. 5).

Entre otras causas, esta situación animó a la CITA a construir su propia terminal.

El proyecto fue encargado al arquitecto Lyman O. Dudley[12], quien adoptó una tipología que concentraba todas las funciones del edificio en el tercio central de la parcela, recostando el edificio sobre la calle principal (Primitivo de la Reta), de manera que generaba andenes de espera para pasajeros y calles de circulación para las unidades en cada costado del solar (Fig. 9). En el centro del terreno, dispuso la playa de maniobras y en el frente sobre la calle posterior, ubicó el estacionamiento de las unidades. El proyecto fue publicado en la revista *Nuestra Arquitectura*, en mayo de 1941, y denota la concepción innovadora del planteo, al ajustar el partido arquitectónico a una cuestión técnica, que demandaba el movimiento y radios de giro de las unidades.

La terminal ofrecía en planta baja confitería-bar, sanitarios públicos, oficina de encomiendas y cargas locales, oficina de boletos y abonos, y oficina de recaudación. En planta alta, se ubicaban las secciones administrativas de la empresa (Fig. 10). Ambos niveles se articulaban por un bloque de escalera central, que emergía en el centro geométrico de la fachada, instituyéndose como punto focal de la composición (Fig. 11). La alta racionalidad y funcionalidad del proyecto connotan eficiencia, confianza en la técnica, seguridad y seriedad, características que hacían referencia al novedoso transporte automotor y a los servicios de la empresa.

La CATA, por su parte, se dedicaba al "transporte de pasajeros, al turismo internacional, embarques y despachos de aduana, servicio de cargas y encomiendas" (Giménez Puga 1940, 366). Inicialmente, prestaba los servicios Mendoza-Valparaíso y Mendoza-Santiago de Chile[13].

[12] Lyman Otis Dudley nació el 11 de marzo de 1897 en Brooklyn, Nueva York. Estudió en la facultad de Artes y Ciencias de Harvard y en la École Nationale des Beaux Arts de París. Realizó proyectos para Estados Unidos y Argentina, de los que destacan los edificios para el National City Bank of New York, Etam y Johnson. En nuestro país, trabajó en colaboración con el arquitecto Aberastain Oro, para numerosos proyectos en Mar del Plata. (Liernur et al., 2004, p. 220). En su indagación estilística abordó proyectos vinculados al historicismo como también al racionalismo, en este último caso en obras diseminadas por el interior, muchas de ellas publicadas en números de la revista *Nuestra Arquitectura,* entre 1938 y 1944.

[13] Es importante señalar que existían otras empresas que prestaban servicios de transporte colectivo, pero hemos referenciado, a los fines de este trabajo, las dos más relevantes.

Figuras 9, 10 y 11 Andén de espera (arriba) y sección administrativa (abajo) y fachada principal (der.)

Fuente: Dudley 1941, 14, 16 y 17.

La línea internacional Mendoza-Chile, estaba servida por "35 automóviles cerrados de los últimos modelos para este servicio"[14] (Giménez Puga Ibíd.). Los viajes se hacían con frecuencia diaria en temporada veraniega, cubriendo el itinerario ida y vuelta, sumando un servicio combinado con el Trasandino tres veces por semana. En temporada invernal, mantenía sólo este último servicio, combinado con el ferrocarril. La reseña destacaba el cuerpo de choferes-mecánicos "expertos" designados a tal fin, que había "cimentado en buena parte el prestigio" de que gozaba la línea de montaña. Además, refería al servicio

[14] En comparación, la CITA tenía a disposición, en el servicio Mendoza- Punta de Vacas, 30 coches Ford "de lujo"(es probable que, desde allí, hiciera servicio combinado con el Trasandino para el cruce a Chile que, luego del aluvión sólo fue posible con la sección chilena del ferrocarril, que no había sido afectada).

de intérpretes en varios idiomas, cicerones (guías) y las tareas de reserva de hoteles, pasajes y atención de equipaje.

A partir de 1940, la empresa fue ampliando sus bocas de venta de pasajes, sumando a las agencias de Buenos Aires, San Juan, Santiago de Chile, Valparaíso y Los Andes; las de Montevideo, Río de Janeiro, Rosario, Córdoba, Santa Fe, Paraná, Salta y Tucumán. Además, había instalado "Sub Agencias en las principales ciudades argentinas y chilenas". El servicio turístico estaba especializado en excursiones económicas en Chile y Mendoza. En Mendoza, ofrecía salidas a Cacheuta y Potrerillos, Villavicencio, Uspallata, Puente del Inca y Cristo Redentor; y también a los alrededores de Mendoza, "abarcando los balnearios, fuentes termales, bodegas y viñedos" (367).

Una reseña expresaba que el propósito de la empresa era "hacer más agradable el paso o la estadía del turista en esta bella región, y a la vez secundarlos en sus viajes, poniendo a su disposición un servicio de transportes, eficiente y económico" (Qué es la CATA y qué hace 1935, s. p.). La imagen que acompañaba la crónica, mostraba la flota de vehículos del recorrido cordillerano, junto con sus choferes (Fig. 12)[15].

[15] En 1969 la empresa empleó por primera vez un ómnibus para el cruce de la cordillera: el modelo Mercedes Benz 608 (Quiénes somos s.f., párr. 8).

Figura 12 Unidades y choferes de la CATA, en una fotografía promocional

Fuente: Qué es la CATA y qué hace 1935, s. p

A continuación, explicaba:

> "La CATA no ha escatimado esfuerzo para conseguir los más expertos choferes y los coches más lujosos que pisan la cordillera, lo que ha provocado de los pasajeros, testimonios en los que destacan la pericia de los choferes, la eficiencia de los coches y la excelente organización de esta empresa" (Qué es la CATA y qué hace 1935, s. p.).

Aspectos como eficiencia, calidad en el servicio, seriedad y responsabilidad eran las cualidades destacadas por las crónicas para resaltar la actividad de la empresa.

Consideraciones finales

Lo abordado en el trabajo permite esbozar la compleja red de relaciones que operaron en Mendoza, en su proceso de consolidación como destino turístico, en estrecha vinculación con el transporte colectivo. Como señalamos, el periodo de gestiones conservador-demócratas fue

particularmente importante en el posicionamiento de Mendoza como destino turístico del centro-oeste de Argentina. Las políticas públicas implementadas dieron un fuerte impulso a la actividad, a partir de la mejora de las vías de comunicación terrestre, por las agencias estatales de vialidad y turismo creadas durante el período.

No obstante, es importante remarcar que existieron otros actores relevantes. La acción de asociaciones civiles, como el TCA, el ACA y el ACM, fue muy significativa a la hora de encauzar demandas a los agentes del poder político, concretamente en aspectos referidos a la mejora de los caminos, el aumento de las comodidades en los itinerarios (como el abastecimiento de combustible y el alojamiento) y a la difusión de nuevos destinos y prácticas. Estas asociaciones promovieron un acercamiento vertiginoso entre las prácticas propias de la movilidad mecanizada y las del turismo, contribuyendo, como han demostrado otras investigaciones de la escala nacional, a la consolidación de la cultura de la automovilidad, que adquirió entonces una importancia fundamental que se sumaba al impulso dado por el Estado y por las empresas de transporte colectivo.

Como demostramos a lo largo del trabajo, tanto la empresa CITA como la CATA, tuvieron un rol principal en favor del turismo interno e internacional, dedicando recursos humanos, materiales y financieros para introducir mejoras constantes en los servicios de transporte. La complejidad creciente del servicio, que demandaba mejoras edilicias y técnicas (talleres, oficinas administrativas, agencias de venta de pasajes y la primera terminal de transporte colectivo con que contó la ciudad), junto con la importante difusión de rutas y modos de vivenciar las prácticas, orquestada desde las revistas, guías y folletos promocionales; testimonian el interés suscitado en torno de la actividad.

La experiencia de la velocidad, la percepción de las distancias y el sentido de aventura se posicionaron fuertemente como atractores, a la hora de alimentar los discursos promocionales, aspectos que fueron continuamente promovidos por las asociaciones de automovilistas, el Centro de Choferes de Mendoza y las empresas de transporte colectivo, que facilitaron enormemente la inclusión de amplias capas de la población a las prácticas turísticas, actuando inicialmente de manera complementaria al servicio ferroviario y, luego del aluvión de 1934, desde el centro de la escena.

Así en Mendoza, la combinación de discursos que promocionaban el viaje en automóvil, la prestación del servicio de transporte colectivo; y el expendio de combustible y la construcción de caminos en buenas condiciones de transitabilidad, incrementaron el número de visitantes que arribaban en transporte motorizado al área de la montaña mendocina. La investigación confirma que el campo de estudio en la temática del turismo y el transporte automotor tiene gran potencial en Mendoza, y permite vislumbrar nuevas y múltiples aristas de abordaje, en el derrotero provincial.

Referencias Bibliográficas

Bac, Julio César. 2018, 11 de junio. «Breve historia de nuestra querida terminal de ómnibus». *Los Andes* [On line]. https://www.losandes.com.ar/breve-historia-de-nuestra-querida-terminal-de-omnibus-por-julio-cesar-bac/

Ballent, Anahí. 2005. «Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta». *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* 27: 107-136.http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672005000100004

Barrio, Patricia. 2015. «Un proyecto efímero de regulación privada de la vitivinicultura en la provincia de Mendoza (República Argentina) en contexto de crisis: la Sociedad Vitivinícola de Mendoza, 1916-1919». *Revista Historia y Sociedad,* Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia: 167-197.https://revistas.unal.edu.co/index.php/hisysoc/article/view/48032

Barrio, Patricia. 2018. «Finanzas públicas y vitivinicultura durante el lencinismo. Mendoza 1923-1928». *Folia Histórica del Nordeste* 31: 1-26. https://revistas.unne.edu.ar/index.php/fhn/article/view/2906/2581

Bianchi, Pablo. 2020. «El suburbio moderno en pueblos de montaña: Cacheuta como caso de estudio (1900-1950)». *Claves. Revista de Historia,* 6(11): 351-379.https://ojs.fhce.edu.uy/index.php/claves/article/view/766

Bianchi, Pablo. 2022, 22 de abril. «La terminal de ómnibus de la CITA». *Los Andes.* Recuperado de https://www.losandes.com.ar/arquitectura/la-terminal-de-omnibus-de-la-cita/

Bianchi, Pablo. 2023. *¿Media pensión o pensión completa? Una historia de la hotelería y del turismo en Mendoza (1884-1955).* Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo. Secretaría de Investigación, Internacionales y Posgrado. Edición en PDF.

Bianchi, Pablo y ana María Villalobos. 2019. «La modernidad en Mendoza (1890-1930): el enclave Cacheuta como testimonio de montaña». *Anales de Investigación en Arquitectura* 9(2): 69-88. https://doi.org/10.18861/ania.2019.9.2923

Bianchi, Pablo y Ana María Villalobos. 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

Boletín de Obra Pública de la República Argentina. 1938. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

Booth, Rodrigo. 2011. «El automóvil, un objeto técnico superior. Debates y experiencias en torno a la irrupción de la motorización privada en Chile (1902-1914)». En *Voiture: l'Amérique indépendante et les moyens de transport*. Editado por Tauzin, Isabelle. À pied, à cheval, 199-211. Burdeos: MSHA.

Booth, Rodrigo. 2013a. «El camino como aventura. El automóvil y la movilidad turística en el Chile de comienzos del siglo XX». *CA Ciudad y arquitectura* 151: 16-21.

Booth, Rodrigo. 2013b. «Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900/ Public Hygiene and urban mobility in 1900 Santiago». En *ARQ* 85: 52-61.

«Caminos modernos». 1930. *La Quincena Social*, 28 de febrero.

Cano, Guillermo. 1938. *Tres años de gobierno*. Mendoza: Imprenta Oficial.

Chartier, Roger. 1991. *El mundo como representación. Historia cultural: entre práctica y representación.* Barcelona: Gedisa.

CITA. febrero, 1935 [Aviso publicitario]. Año I, (5): 30.

Cunietti, Francisco. 1931. «De Mendoza a Chile en Automóvil». *La Quincena Social,* 15 y 30 de abril.

Delegación local del TCA. «Lo tratado». *La Quincena Social*, 15 de marzo.

Dirección General de Estadística. Anuarios 1930-1937. Mendoza, Argentina: Editorial Oficial.

Dudley, Lyman. 1941. «Estación terminal para ómnibus». *Nuestra Arquitectura.* Revista mensual de arquitectura142: 29-34.

Cueto, Adolfo, Aníbal Romano y Pablo Sacchero. 1991. *Historia de Mendoza, desde los primitivos habitantes hasta nuestros días.* Mendoza: Ed. Diario Los Andes.

Delgado, Garcés. 2004. «Mendoza y el Ferrocarril». En *Mendoza a través de su historia,* compilado por Arturo Roig, Pablo Lacoste, María Cristina Satlari, 183-208. Mendoza: Caviar Bleu.

Dirección de Estadísticas de la Provincia de Mendoza. (1954). Anuarios Estadísticos 1952-1954. Mendoza: s. d.

«El turismo en la región andina».1930. *La Quincena Social*, 15 de mayo.

«Estación de servicio, garaje y sede social Mendoza». (1943). En Nuestra Arquitectura. Revista mensual de arquitectura 162: 44-47.

Errázuriz, Tomás. 2016. «Ocio, placer y (auto) movilidad en la construcción simbólica de los alrededores de Santiago». En *EURE* 42: 279-305. https://www.scielo.cl/pdf/eure/v42n127/art12.pdf

Fiore, P. 1934. «Auto-moto-ciclismo». *Caras y Caretas* 1853.

Fitz Canca, María José. 2001. «Análisis documental y fotografía histórica. Patrimonio Histórico». En *Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico* 34: 232-241.

Gago, Daniel. 2004. «La economía: de la encomienda a la moderna industria mendocina». En *Mendoza a través de su historia,* compilado por Arturo Roig, Pablo Lacoste, María Cristina Satlari. Mendoza: Caviar Bleu.

Gamarnik, Cora. 2018. «La fotografía en la revista Caras y Caretas en Argentina (1898-1939): innovaciones técnicas, profesionalización e imágenes de actualidad». En *Estudos Ibero-Americanos* 44: 120-137. https://doi.org/10.15448/1980-864X.2018.1.27391

Giménez, Gilberto. 2000. T*erritorio, cultura e identidades. La región sociocultural.* Cultura y Región. Bogotá: CES-Universidad Nacional.

Giménez Puga, Francisco. 1940. *Guía General de Mendoza.* Buenos Aires: Kraft.

Gorelik, Adrián y Anahí Ballent. 2001. «País urbano o país rural: La modernización territorial y su crisis». En *Nueva Historia Argentina. Tomo VII: Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, dirigido por Alejandro Cattaruzza. Buenos Aires: Sudamericana.

Gruschetsky, Valeria. 2020. «Nuevas avenidas, nuevos paisajes. La transformación de Buenos Aires a través de las infraestructuras de movilidad durante la década de 1930». En *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional VII* (2).

«Inauguración de los surtidores YPF en Uspallata y Puente del Inca». 1933. "El Volante de Cuyo", (s. d.), s. p.

Jodelet, Denise. 1986. «La representación social: fenómenos, concepto y teoría». En Psicología Social II, compilado por S. Moscovici, 469-494. Barcelona: Paidós.

Korol, Juan Carlos. 2001. «La Economía». En *Nueva Historia Argentina. Tomo VII: Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre*

política (1930-1943), dirigido por Alejandro Cattaruzza. Buenos Aires: Sudamericana.

«La reciente excursión a Chile por el ACA».1931. *La Quincena Social,* febrero.

«La Segunda Conferencia Nacional de Turismo suscita gran expectativa».1930. *El Volante de Cuyo,* febrero.

Los Andes, 22/11/1927, s/p.

Lacoste, Pablo. 1998. «Grandes obras de Mendoza. Aportes para el estudio de la historia de la ingeniería y el turismo, con especial referencia al corredor andino». *Diario UNO.*

Lacoste, Pablo. 2013. *El Ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chilenos, 1872-2013*. Santiago: Editorial IDEA.

Liernur, Francisco, Fernando Aliata, Aleandro Crispiani y Graciela Silvestri. 2004. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Buenos Aires: AGEA. https://www.iaa.fadu.uba.ar/omp/index.php/iaa/catalog/book/diccarqarg

Luis, Natalia. 2019. «La alpargata en el espacio público. Los efectos de la política lencinista en el espacio público mendocino». Tesis doctoral (inédita). Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Filosofía y Letras.

Luis, Natalia. 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». En *RES GESTA* 57: 136-160. DOI: https://doi.org/10.46553/RGES.57.2021. https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/article/view/3774

«Mendoza. Evolución agrícola industrial del transporte». 1936. *CITA*, mayo.

Ministerio de Obras Públicas. 1938. Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad.

Ministerio de Obras Públicas. 1938. Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad.

Moretti, Graciela. 2014. «Cemento, petróleo y paternalismo industrial en Mendoza (1930-1994)». En *Labor & Engenho* 4: 17-34. https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/195/pdf_15

Moretti, Gracela, Alberto Lucchesi, Marcela Scaramella, Carlos Sala y Romina Sales. 2016. «Paisajes industriales y Arquitectura Moderna. Presencia e imagen de YPF y el ACA en Mendoza». En *Revista de las Facultades de Arquitectura e Ingeniería* (1): 1-21.

Moscovici, Serge. 1979. *El psicoanálisis, su imagen y su público.* Buenos Aires: Huemul.

Moscovici, Serge. 1981. «On social representations». *Social cognition. Perspectives on everyday understanding*, 8(12): 181-209.

Moyano, Rrodolfo. 1997. «El transporte público de pasajeros». En: *Mendoza, historia y perspectivas. Aporte para el estudio de una ciudad fundada en 1561,* compilado por Pablo Lacoste. Mendoza: Diario UNO.

Ospital, María Silvia. 2005. «Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920–1940». En *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe* 16(2): 63-84. https://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/346

Pastoriza, Elisa y Melina Piglia. 2012. «Asociaciones civiles, empresas y Estado en los orígenes del turismo argentino». En *Anuario IHES*, 27: 393-415. http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2012/Dossier%20pastoriza/Asociaciones%20civiles.pdf

Piglia, Melina. 2011a. «Automóviles, nafta y caminos: los vínculos entre el Automóvil Club Argentino y el Estado en los años treinta». En *Entrepasados* 36,37: 155-174.https://www.researchgate.net/publication/281650069_Automoviles_nafta_y_caminos_los_vinculos_entre_el_Automovil_Club_Argentino_y_el_Estado_en_los_anos_treinta

Piglia, Melina. 2011b. «The awakening of tourism: the origins of tourism policy in Argentina, 1930–1943». En J*ournal of Tourism History* 3(1): 57-74.

Piglia, Melina. 2012. «En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950)». En *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 10(1): 61-73.https://www.redalyc.org/pdf/881/88123053006.pdf

Piglia, Melina. 2019. *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado.* Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Provincia de Mendoza.1942. Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados. 21/22/23 de setiembre. 26ª reunión – 25ª sesión ordinaria. Mendoza: Best Hermanos.

Quiénes somos (s. f). Cata Internacional [Texto]. https://www.catainternacional.com/quienes-somos#:~:text=En%201933%20naci%C3%B3%20la%20Compa%C3%B1%C3%ADa,San%20Juan%20%2D%20Santiago%20de%20Chile.

Raffa, Cecilia. 2019. «El turismo como estrategia del Estado: visiones políticas y aportes técnicos en Mendoza (1936-1943)». En *Anuario de la Escuela de Historia Virtual* 17: 104-127.https://revistas.unc.edu.ar/index.php/anuariohistoria/article/view/24473

Raffa, Cecilia. 2020. *Construir Mendoza. Obras y políticas púbicas en el territorio (1932-1943).* Universidad Nacional de Cuyo. Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Historia del Arte. Dirección URL del libro: https://bdigital.uncu.edu.ar/15153

Raffa, Cecilia y Natalia Luis. 2020. «Caminos para el turismo y la producción. La acción de la Dirección Provincial de Vialidad en Mendoza (1933-1943)». En *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional* 7(2): 146-172.

Raffa, Cecilia y Florencia Rodríguez. 2022. «¿Quiénes construyen obra pública?: trayectorias empresarias en a provincia de Mendoza, durante los gobiernos conservadores (1932-1943)». En: *Anuario Universidad Nacional de Rosario* 36 http://anuariodehistoria.unr.edu.ar/ojs/index.php/Anuario/index

Richard Jorba, Rodolfo. 2014. «Los frutos del viñedo deberían ser para todos. Depresión y resurrección de la vitivinicultura y aumento de la conflictividad social en Mendoza (Argentina), 1919-1920». En *Estudios Sociales* 45: 71-101.

https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/EstudiosSociales/article/view/4453

Roig, Arturo. 1993. *Historia de las ideas, Teoría del discurso y pensamiento latinoamericano.* Colombia: USTA. https://unamiradafilosofica.files.wordpress.com/2013/07/roig-1993.pdf

Sautu, Ruth, Paula Boniolo, Pablo Dalle. y Rodolfo Elbert. 2005. *Manual de metodología.* Buenos Aires: CLACSO.https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/sautu2.pdf

Valle Gastaminza, Félix. 1999. «Dimensión documental de la fotografía». En *Manual de documentación fotográfica*. Madrid: Síntesis.

Valle Gastaminza, Félix. 2002. «Perspectivas sobre el tratamiento documental de la fotografía». *Imagen, cultura y tecnología: Primeras*

Jornadas, Madrid.https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/8948/perspectivas_valle_ICT_2002.pdf?sequence=1

Contribución de autoría

Conceptualización, Análisis formal, Investigación, Administración del proyecto, Supervisión, Visualización, Redacción – borrador original: Pablo F. Bianchi Palomares.

Curación de datos, Metodología, Recursos, Software, Validación, Redacción – revisión y edición: Natalia M. Luis.

Adquisición de fondos: Pablo F. Bianchi Palomares y Natalia M. Luis.

Fecha de recepción del artículo: 28/01/2024
Fecha de aceptación del artículo: 14/04/2024