

Turismo y balnearios en Mendoza (Argentina): políticas públicas, asociaciones civiles e iniciativa privada (1918-1943)

Tourism and resorts in Mendoza (Argentina): public policies, civil associations and private initiative (1918-1943)

Pablo Federico Ricardo Bianchi Palomares

Universidad Nacional de Cuyo
CONICET

RESUMEN

Este trabajo indaga en el desarrollo de la balneoterapia, durante las décadas de 1920 y 1930 en Mendoza, provincia situada en el oeste de Argentina. Luego de la llegada del ferrocarril en 1885, se registró un proceso de modernización a distintas escalas, sustentado por los gobiernos liberal-conservadores en la provincia y el país. Durante las primeras décadas del siglo XX tuvieron auge los espacios destinados al ocio y la sociabilidad: en lo económico-empresarial, el surgimiento de hoteles y estaciones balnearias fue impulsado por las políticas públicas de ese momento, o bien propiciado por la iniciativa privada. Estos emprendimientos ampliaron los itinerarios turísticos de las afueras de la ciudad, asociados al ocio y al tratamiento de dolencias, facilitado por el aumento de la movilidad mecanizada y las mejoras en las vías de comunicación terrestre. La investigación busca dar cuenta de los cambios y persistencias en las prácticas, los espacios de sociabilidad, los actores intervinientes y los medios de transporte; para lo cual se sirve de fuentes primarias, como artículos en prensa, revistas de actualidades, guías turísticas, fotografías históricas, memorias de gobierno y estadísticas oficiales, analizadas a la luz del modelo narrativo histórico.

Palabras clave: balneoterapia, historia del turismo, políticas públicas, inversión pública y privada

ABSTRACT

This work explores the inaugural steps of balneotherapy during the 1920s and 1930s in Mendoza, a province located in the west of Argentina. After the arrival of the railway in 1885, a process of modernization was recorded at various levels, supported by the liberal-conservative governments in the province and in the country. During the first decades of the 20th Century, spaces dedicated to leisure and sociability succeeded:

pbianchi@mendoza-conicet.gob.ar

in the economic-business sphere, the establishment of hotels and thermal resorts was driven by the public policies of that time or facilitated by private initiative. These ventures expanded the tourist itineraries outside the city, associated with leisure and the treatment of ailments, facilitated by the increase in mechanized mobility and improvements in communication routes. The research seeks to account for the changes and persistence in practices, spaces of sociability, actors involved and the means of transportation, for which it relies on primary sources such as newspaper articles, current affairs magazines, tourist guides, historical photographs, government memoirs, and official statistics, enlightened through the Historical Narrative Model.

Keywords: balneotherapy, history of tourism, public policies, public and private investment

1. INTRODUCCIÓN

El problema que se va a abordar toma como escenario la provincia de Mendoza, situada en el centro-oeste de Argentina y asentada en un territorio semidesértico, donde la regulación del recurso hídrico es de suma importancia para el desarrollo de las actividades humanas. El arco temporal para el estudio, comprende los últimos años de la década de 1910 hasta 1943, segmento en que se dan simultáneamente dos procesos: el crecimiento del parque automotor, con el consiguiente crecimiento de la red vial local, por un lado; y la difusión de destinos turísticos de Mendoza, por otro, activada desde las agencias gubernamentales por medio de políticas públicas de fomento.

Fue el intendente Luis Lagomaggiore (1884-1888) quien inauguró los “Baños de la Exposición”, como respuesta a la escasez de baños en las viviendas particulares. Ofrecían duchas frías, calientes, electroterapia y gimnasio (Raffa, 2007). Los arrendatarios debían ofrecerlos a precios “reducidos (...), poniéndolos al alcance de la clase proletaria” (Coni, 1897, p.518). Documentos oficiales de principios de siglo XX confirman que esta práctica tenía vigencia, e incluso, que habían existido otros establecimientos para baños públicos en el radio urbano de la capital (Municipalidad de Mendoza. 1904), aunque no necesariamente fueron empleados por personas de bajos recursos.

En esos primeros años, surgieron las estaciones balnearias más importantes de la montaña mendocina, en Cacheuta (1890-1913), Puente del Inca (1904) y Villavicencio (1920ca), que contaron con amplia difusión en distintos medios escritos; los que les valió mayor reconocimiento aunque a los hoteles de la ciudad, situación que se mantuvo prácticamente invariable hasta fines de la década de 1920 (Bianchi, 2023). Al mismo tiempo, se fueron consolidando otras actividades recreativas y culturales afines, como el casino, el teatro y el cine; con la particularidad que algunas de ellas tuvieron también apoyo de los gobiernos provinciales.

A mediados de 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. De hecho, la irrupción del automóvil como medio de transporte, trajo aparejados innumerables cambios, tanto a nivel sociocultural como en términos político-económicos (Bianchi y Luis, en imprenta). 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, o en la zona superior conocida como “alta montaña”, donde se ubican las nacientes de los principales ríos, sino que también posibilitó una serie de desplazamientos hacia el interior rural de la provincia que albergaba, en muchos casos, destinos de carácter popular. La difusión del uso del automóvil particular, como también la mayor oferta del transporte colectivo, permitió que cada vez más personas se desplazaran hacia esos sitios, como alternativa a los ya consagrados balnearios de montaña.

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. En 1934 se produjo la creciente más importante sobre el río Mendoza en todo el siglo, causando serios daños materiales y pérdida de vidas humanas. La catástrofe interrumpió los servicios del ferrocarril Trasandino por varios años, lo que contribuyó a impulsar el desplazamiento en vehículos motorizados, a los sitios que antiguamente estaban conectados por el tren (Bianchi, 2023).

En este contexto, este artículo busca dar cuenta del desarrollo de las prácticas y espacios vinculados con la balneoterapia, durante las décadas de 1920 y 1930 en Mendoza, tomando como escenario el proceso modernizador iniciado luego de la llegada del ferrocarril a la provincia, en 1885. Este proceso, sustentado por los gobiernos liberal-conservadores en la provincia y el país, tuvo distintas consecuencias a nivel cultural y económico. Como hipótesis de partida, sostenemos que los sitios destinados al ocio se hicieron accesibles a capas más

amplias de la población; por una parte gracias a las políticas públicas de ese momento, pero también, debido a la iniciativa privada. En consecuencia, se ampliaron los itinerarios turísticos de las afueras de la ciudad, asociados al ocio y al tratamiento de dolencias. El estudio de los destinos asociados a la balneoterapia puede, además, poner en evidencia la compleja red de relaciones entre políticas públicas, la iniciativa privada y las asociaciones civiles, para comprender su impacto en el desarrollo del turismo; como también dar pautas sobre los cambios y persistencias en las prácticas de ocio asociadas con estos lugares.

La investigación se sirve de fuentes primarias, como artículos en prensa, revistas de actualidades, guías turísticas, fotografías históricas, memorias de gobierno, estadísticas oficiales y álbumes conmemorativos, examinadas a la luz del modelo narrativo histórico, mediante las herramientas del análisis fotográfico (Valle Gastaminza, 2002; Fitz Canca, 2001) y el análisis del discurso.¹

Adherimos a una serie de investigaciones llevadas a cabo en la misma línea a nivel internacional, nacional y local. En el primero de estos ámbitos, Alain Corbin (1993) realiza una genealogía de la playa moderna, y tematiza aspectos vinculados al binomio turismo y salud. John Walton (2002) aborda el primer balneario de la clase obrera inglesa. Por su parte, Carlos Larrinaga (2002, 2005 y 2011) indaga desde una perspectiva macrosocial en fenómenos turísticos, el termalismo y su derrotero en la península ibérica. En el ámbito argentino, Melina Piglia (2011) analiza el surgimiento del turismo de los años veinte en relación con la movilidad social ascendente. Elisa Pastoriza (2009) analiza la ciudad de Mar del Plata, su desarrollo y conflictos.

Respecto de los avances suscitados en Mendoza, este trabajo es tributario de las investigaciones en materia de políticas públicas, llevadas adelante por Cecilia Raffa (2016 y 2020) como también de los que tratan los efectos de la modernización en la construcción simbólica y material de la montaña y los destinos de turismo local, que hemos abordado previamente (Bianchi 2020 y 2023; Bianchi y Villalobos 2019 y 2022). Pablo Lacoste (1997) ha indagado en

el desarrollo de las vías de comunicación terrestres (carreteras y ferrocarril), mientras que Cecilia Raffa y Natalia Luis (2020) han explorado el crecimiento de la agencia técnica estatal dedicada a la construcción de obras viales en la provincia, junto con el plan de acción llevado adelante por esos años, en el segmento 1936-1943. Falta aun indagar en destinos específicos asociados a la balneoterapia, especialmente en zonas suburbanas y rurales, cuestión que este texto pretende comenzar a abordar.

Este texto se organiza en cinco partes: luego de la introducción, la segunda parte desarrolla el contexto histórico-político definido en el recorte temporal, junto con algunas consideraciones en materia de vialidad y la acción de asociaciones privadas. Bajo el título “Los balnearios de Mendoza” abordamos la descripción histórico-analítica de los destinos vinculados al ocio y la balneoterapia, en el ámbito urbano, rural y de montaña. El cuarto apartado indaga en la propiedad y modos de gestión de los establecimientos (estatal o privada), las políticas públicas en materia de vialidad y la acción de empresas de transporte en beneficio del turismo mecanizado, para cerrar el escrito con las Conclusiones.

2. EL CONTEXTO HISTÓRICO

Entre fines del siglo XIX y comienzos del XX, nuevas olas de radicalización transformaron las prácticas políticas en Latinoamérica. En las ciudades comenzaron a formarse nuevas agrupaciones políticas -liberales avanzados, radicales, socialistas- cuya composición y forma de actuar quebraban la paz de los acuerdos entre caballeros. Esta creciente politización de sectores urbanos produjo un gran cambio y las clases altas comprendieron que las ciudades habían dejado de ser suyas (Romero, 2007, pp. 292-305). Sobre todo, 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 (N°1912), que implicó un cambio significativo al instaurar la obligatoriedad y el secreto del voto y la representación de

la minoría, permitiendo elecciones más transparentes que trajeron aparejado un proceso de democratización política.

Las elecciones de 1916 llevaron a la UCR al gobierno nacional, dos años después salió triunfante el radical José Néstor Lencinas (1918-1920) en Mendoza (Richard-Jorba 2013). Lo sucedieron su hijo Carlos Washington Lencinas (1922-1924) y Alejandro Orfila (1926-1928), en un momento de profundas convulsiones políticas y económicas con intervenciones federales a la provincia, crisis que devino en la ruptura del partido provincial con la consiguiente separación de la fuerza nacional y el surgimiento de la UCR Lencinista, “vinculada al radicalismo antipersonalista” (Richard-Jorba, 2011, p. 32). A nivel nacional, el ciclo se cerró el 6 de setiembre de 1930 con el golpe encabezado por el general José Félix Uriburu, que derrocó al gobierno de Yrigoyen.

Las actividades asociadas al turismo mecanizado eran aún incipientes. El equipamiento institucional y legal en materia vial recién se estaba gestando: la Dirección de Puentes y Caminos (creada por Ley N°393/1907), dependiente del Ministerio de Obras Públicas, 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).

La *Revista Mensual Buenos Aires al Pacífico*, de propiedad del ferrocarril y de circulación nacional, no sólo se encargó de la difusión de los balnearios de montaña (que eran gestionados por la Compañía de Hoteles Sudamericanos, una empresa subsidiaria), sino que también comenzó a incluir diversos aspectos de Mendoza como parte integrante de la oferta turística, dejando en evidencia por medio del discurso promocional que, sumado a las cualidades naturales y paisajísticas propias de la provincia, se incorporaban lentamente otros aspectos que contribuyeron a alimentar el imaginario asociado a la ciudad capital:

Sus calles amplias, bien trazadas y bordeadas de añosos y corpulentos árboles, nos hablan bien a la clara del culto que ese pueblo profesa por el árbol. (...) lo que llena de asombro es el gran Parque General San Martín, situado al pie mismo de los primeros contrafuertes andinos, y constituye uno de los paseos más bellos de la República. (...) Desde los portones, una gran avenida conduce al Cerro de la Gloria, en cuya cima se alza el monumento al ejército de los Andes (...). La ciudad, vista comercialmente, tiene las características de las grandes urbes, sus servicios públicos son de primer orden, las líneas de tranvías y ómnibus cruzan la ciudad por todas partes (...). Grandes casas de comercio se hallan establecidas, y numerosas sucursales de otras evidencian la prosperidad y la situación económica de esta ciudad (Mendoza 1928, pp. 90-91).

Las figuras simbólicas en las que se apoya el discurso repiten las evocaciones hechas a inicios del siglo, como la belleza escénica de las montañas, el orden y limpieza de la ciudad y la cultura en torno del árbol (Bianchi, 2023). A este discurso hegemónico incorpora la figura del Parque San Martín y el Cerro de la Gloria, sitios que fueron reportando una relevancia creciente para las clases populares.

El ciclo conservador-demócrata dio un fuerte impulso al desarrollo del turismo: 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 este tema 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, p.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.

En este período se comenzaron a idear instrumentos que posibilitaran tanto la promoción turística de la provincia como su regulación. Durante la gestión de Ricardo Videla se incluyó en el organigrama del Ministerio de Industrias y Obras Públicas la Sub-Secretaría de Industria, Propaganda y Turismo, cuyas incumbencias estuvieron orientadas a promocionar Mendoza como destino, integrándose a las acciones de distintos actores como las empresas de transporte y los hoteles. Poco tiempo después se avanzaría fuertemente en materia del turismo mediante la aprobación de las Leyes N° 1.216/36 y N° 1.298/38 y sus complementarias N° 1.351/39 y N° 1.401/41 (Raffa y Luis 2020). La primera de ellas creó la Dirección Provincial de Turismo y contempló diversos estímulos a la inversión privada para la construcción de hoteles. La segunda, habilitó la posibilidad que el Estado provincial construyera distintos alojamientos y los concesionara (Raffa, 2020 y Bianchi, 2023).

Sumado a ello, se dio fuerte impulso al desarrollo industrial: en 1936 se instalaron en Mendoza dos fábricas productoras de cemento: MINETTI (Compañía Sudamericana de Cemento Portland “Juan Minetti e hijos”) y CORCEMAR (Corporación Cementera Argentina), que 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 elemento incuestionable para construir pavimentos en la región andina, aspecto que posibilitó crear y mejorar las vías de comunicación y, por ende, facilitó el desarrollo del turismo (Raffa y Luis, 2020).

En simultáneo, 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.

Las asociaciones civiles asociadas 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 (en adelante 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. El Automóvil Club Mendoza (ACM), fundado en agosto de 1931, también tuvo cierta relevancia en la provincia en la promoción de las actividades vinculadas con la automovilidad. 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 del Touring Club Argentino (TCA), inició algunas gestiones con representantes del poder político local y la constitución formal de la filial mendocina se dio por asamblea en marzo de 1930. Avanzada la década de 1930, es posible vislumbrar acciones concretas por parte de estas asociaciones, de fomento al turismo mecanizado y demandas en torno del estado de los caminos, la necesidad de contar con mapas actualizados, solicitudes para colocar surtidores de nafta en puntos clave de los itinerarios y realizar una labor de fomento más intensa entre sus asociados (Bianchi, 2023).

3. LOS BALNEARIOS DE MENDOZA

En este apartado se abordan de manera descriptivo-analítica los balnearios surgidos o mejorados, tanto de iniciativas del Estado (provincial o municipal) o bien por la acción de privados, agrupados según su ubicación en el territorio provincial, en los tres oasis de riego.²

3.1. BALNEARIOS DEL OASIS NORTE

3.1.1. BAÑOS DE LA EXPOSICIÓN

Este balneario urbano, surgido de la política sanitaria de Lagomaggiore a fines del siglo XIX (1887ca), funcionó en las instalaciones que el gobierno provincial había hecho para la Exposición Interprovincial de 1885. Según el contrato de arrendamiento, “los baños contarían con duchas frías, calientes y de vapor, baños turcos, rusos, turcos romanos, electroterapia y gimnasio”. La intención de instalar estos baños “tuvo como trasfondo la necesidad de encontrar un destino para el edificio de la feria, pero además se propuso como solución a la escasez de baños en la viviendas particulares, muchas de las cuales ni siquiera tenían agua potable” (Raffa, 2007, p. 13). Los baños se ubicaron sobre la principal arteria de la ciudad, a pocas cuadras de la plaza Independencia. Si bien en el discurso la intención era mejorar la higiene pública, se sobreentendía que el servicio “era para la clase alta y no para los pobres que no podrían pagarlo”.

En efecto, el establecimiento perduró en el lugar por lo menos hasta fines de la década de 1920, con una oferta de actividades complementaria a la inicial que incluía, además de una pileta de natación y baños a vapor, sulfurosos y con agua de mar; una atrayente propuesta de ocio. Las publicidades relevadas confirman que allí se ofrecía música de “selectas orquestas; típica, americana y clásica”, servicio “esmerado” de bar y confitería “con artículos del más refinado gusto”; atendido por personal “experto y correcto” y con precios “populares” (Al Pabellón de las Delicias, 1930, s.p.).

3.1.2. DISPENSARIO PARA OBREROS EN LA CIUDAD VIEJA

Este balneario (1923) cumplía una importante función social. Cabe

aclarar que se ubicaba en el predio de las ruinas de San Francisco, relicto colonial que recordaba el terremoto de 1861, que había destruido la ciudad y provocado su refundación hacia 1863, en una nueva localización. A partir de ese momento, surgió en Mendoza la dicotomía entre la ciudad “nueva” y “vieja” o la ciudad nueva y el barrio de las ruinas (Ponte, 2007). Fue en este punto, más precisamente en el corazón de la antigua ciudad colonial, donde surgió por iniciativa del Estado provincial este dispensario, que ofrecía pileta de natación y estaba vinculado a otros usos sociales, como la práctica del fútbol. En efecto, la antigua plaza fundacional contigua, que no tenía uso, fue cedida por cinco años a la Liga Mendocina de Fútbol (Raffa 2016), lo que acentuaba el carácter popular de este espacio. El dispensario ofrecía cabinas individuales de ducha y un espacio recreativo además de la piscina, lo que facilitaba las instancias de sociabilidad entre los asistentes.

3.1.3. BALNEARIO PLAYAS SERRANAS

Este balneario fue el resultado concreto de una política de fomento al ocio y al turismo, comenzó a construirse en 1935 y se concluyó en 1937. Fue proyectado por la Dirección Provincial de Arquitectura, en lenguaje racionalista (Raffa, 2020). El edificio se ubicó en el extremo del lago del Parque General San Martín, el espacio verde más importante de la ciudad capital y que albergaba desde la década de 1920 las sedes de distintos clubes deportivos y espacios recreativos. El balneario fue pensado como un “elemento de higiene y solaz para la población”, y para los turistas, aportando la posibilidad de “practicar natación y facilitar las reuniones sociales de todas las clases” (Raffa, 2020, p. 195).

El edificio se dispuso en el terreno de manera que pudiese accederse por diversas calles, y que la orientación permitiera a los bañistas, aprovechar al máximo la radiación solar. Este equipamiento se completó con una playa artificial en el exterior, además de extensas superficies semicubiertas bajo los bloques suspendidos del edificio, que oficiaban de solarios y facilitaban las instancias de sociabilidad.

El balneario, con capacidad para tres mil personas, ofrecía salones

de baile, bar-comedor, dos terrazas altas, instalación de radio propia y trampolín de saltos. Las revisiones médicas eran periódicas y se procuró que el costo de la entrada tuviese precios al alcance de todos los bolsillos (Raffa, 2020). A su intención social se sumaba una comunicativa de la propia arquitectura, que asumía un lenguaje en boga para comunicar la labor eficiente del Estado, al detectar una necesidad y poder satisfacerla rápidamente, llegando a amplios sectores de la población.

3.1.4. BALNEARIO ZEPPELIN, EN EL BORBOLLÓN

Situado a 12 km de la ciudad de Mendoza, una publicación de la Comisión Nacional de Climatología y Aguas Minerales, consignaba que sus aguas eran “laxantes y diuréticas”, y estaban recomendadas “para la congestión hepática, los desarreglos gastrointestinales, lavaje de filtro renal en ancianos, para reumáticos, gotosos, artero esclerosos, etc.” (Giménez Puga, 1940, p. 321). El sitio contaba con un “moderno” hotel y era servido por ómnibus de la CITA, diariamente. Las publicidades confirman que el lugar era considerado un punto de reunión “para familias que gozan de un lugar fresco y cómodo” dando cuenta del carácter o perfil de los usuarios.

El hotel (1930) ofrecía, además de alojamiento con pensión, bar, comedor, dos piscinas recreativas “con capacidad para 1000 bañistas”, 22 cabinas individuales de baño y canchas de juego al aire libre. Se accedía al hotel por medio de un camino pavimentado en el primer tramo y luego un camino de tierra “bien mantenido y caracterizado por sus bellas alamedas” lo que da la pauta que se ofrecía mayormente a los usuarios del transporte colectivo de pasajeros, o bien del vehículo particular. Se destacaba que las aguas que llenaban las piscinas provenían de surgentes naturales con una temperatura “agradabilísima”.

El encargo de este hotel-balneario respondió al pedido del comerciante Segismundo Sigall, propietario del Bar Zeppelin en la ciudad de Mendoza, a la empresa constructora de Antonio Pérez Fornés y José Pérez Ferrer. Una nota aparecida en una revista de interés da cuenta de la calidad del alojamiento, con “habitaciones

cómodas y elegantes, orquesta, servicio de autos con bomba de nafta y primeros auxilios” (Balneario Zeppelin, 1930, s.p.).

3.1.5. HOTEL Y BALNEARIO TERMAS DE VILLAVICENCIO

Las aguas de Villavencio se consumían como agua de mesa y también se empleaban como aguas para balneoterapia.³ Según el historiador Fernando Morales Guíñazú, la primera empresa registrada en el lugar databa de 1902, cuando “los señores Pouget, Savoy y Tonon, tres franceses” se encargaron de mejorar “la mísera choza de barro y paja que hasta esa fecha sirvió de albergue a los viajeros”, al construir “una modesta y limpia casita de material con techo de cinc” (Morales Guíñazú 1943, pp.135-136). Hacia 1917 se levantó otra construcción, que servía de albergue a los viajeros, mientras que los baños se tomaban en los pozos naturales que se formaban en el lugar. En 1920 y luego de hacerse cargo de las deudas contraídas por “La Unión Villavencio”, empresa que explotaba las aguas para su consumo como agua mineral, el comerciante Ángel Velaz encaró una importante reforma en el primitivo hotel. Esta ampliación se ubicó al abrigo de un faldeo de la montaña, en una zona de grandes pendientes. El hotel ofrecía 30 habitaciones, contaba con restaurant y ofrecía cuartos de baño termales.

Las postales y algunas publicaciones de la época nos acercan algunas de las prácticas usuales en el paraje, como cabalgatas, avistaje de flora y fauna nativa y caminatas por los cerros de la zona. El comedor del establecimiento se instituyó como espacio emblemático de sociabilidad: presentaba un carácter rústico y austero, tenía un hogar a leños, muebles de madera, artefactos de iluminación hechos con ruedas de carretas y una decoración sobria, pero con todas las comodidades.

Durante el gobierno de Orfila y por medio de un convenio con el Gobierno nacional, se inició la construcción del camino carretero al lugar (Provincia de Mendoza 1928, 95-96). La obra involucró presupuesto provincial, que afrontaba 40% del monto total, presupuesto del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, también por un 40%, y fondos propios de la Sociedad Termas de

Villavicencio, por el 20% restante. En el Decreto N° 813/27, la sociedad administradora del hotel manifestaba a su vez, su propósito de construir, una vez terminado el camino, un nuevo hotel, que armonizara “con el estado de progreso de la Provincia, y que ofrezca a las corrientes de turismo, el adecuado confort de los mejores Hoteles” (Provincia de Mendoza 1928, 95), proyecto que se concretó recién en 1941, al abrigo de políticas de fomento a la construcción de hoteles (Bianchi, 2023) y que cambió por completo la fisonomía (y los destinatarios) del hotel, sellando una relación virtuosa entre el sitio y los miembros más encumbrados de la sociedad.

Las nuevas instalaciones ampliaron la cantidad de habitaciones a 50 y agregaron a la oferta de actividades una cancha de tenis, piscinas al aire libre, capilla, parador y bomba de nafta, dado que el paraje se encontraba en el itinerario que comunicaba, por medio de un camino de montaña, con el vecino país de Chile.

3.1.6. HOTEL Y BALNEARIO LA CRUCECITA

Este hotel, emplazado en una gran planicie previa a las primeras cerrilladas precordilleranas, surgió de la adaptación de la antigua construcción del casco de una estancia jesuítica proveniente del siglo XVIII, de “veinte mil hectáreas de riquísimo suelo, en cuya casa solariega descansó y maduró sus planes militares el General Espejo” (Una revelación turística 1935, 14). Se encontraba a 30 km de la ciudad de Mendoza y a 1435 metros sobre el nivel del mar. La compañía CITA prestaba servicio de micro-ómnibus al paraje, de forma diaria y con servicios especiales los domingos (La Crucecita 1937, p.13).

De ese sitio, las publicidades destacaban las propiedades curativas de las aguas de vertientes propias, indicadas para “afecciones del estómago, hígado, intestino, etc.: muy livianas y diuréticas” (Giménez Puga, 1940, p. 323). Como atractivos del lugar, se nombraban las grandes arboledas y las vistas panorámicas del entorno. Las notas de la época daban cuenta de los servicios de la casa, que contaban con la experiencia de un “experto chef que prepara desde exquisitos bocados hasta el legendario asado y empanadas” (Una revelación turística

1935, 14). Además, se menciona la existencia de una amplia pileta de natación, huerta con árboles frutales y todas las comodidades “para pasar una excelente temporada de reposo”. La mención al servicio de transporte, la calificación del camino de acceso y el menú, permiten formarse una idea del huésped o interesado en este paraje, sumado a la proliferación de anuncios en revistas de difusión de actividades turísticas y en la *Guía General de Mendoza*, de 1940.

3.1.7. HOTEL Y BALNEARIO TERMAS DE CACHEUTA

Los primeros rastros materiales de este balneario se remontan a 1885: las fotografías históricas revelan un conjunto de piletas para baños en la ribera del río Mendoza, en el lugar denominado “de la Boca del Río”, que aprovechaban las vertientes naturales de aguas termales y sulfurosas. Estas instalaciones sólo resolvían la necesidad del baño, de manera muy precaria. El sitio se encontraba a la vera de un cauce provincial, sobre los que el Gobierno ejercía absoluta potestad (Provincia de Mendoza 1935, pp. 369-370). Para la explotación del lugar, se recurrió desde temprano a la modalidad de la concesión. Las primeras construcciones de principios de siglo XX incluyeron un restaurant y un modesto edificio destinado a habitaciones para alojamiento (Bianchi, 2023), que se fueron mejorando y ampliando: se construyó un edificio con cuartos para baño, otro para alojamiento de huéspedes, restaurant, casino y capilla.

La Legislatura de Mendoza llamó a concurso mediante Ley N°519/1910 para la explotación del lugar, que se resolvió, luego de evaluar las propuestas, a favor de la empresa conformada por un bodeguero y dos comerciantes de la plaza local: Arturo Dácomo, Ramón Junyent y Luis Lattuada. En julio de 1913, según consta en los antecedentes del contrato de concesión, la Sociedad Arturo Dácomo & Cía. transfirió a Carlos Sepp y Federico Devoto todos los derechos y acciones que poseían sobre las termas de Cacheuta, para lo cual constituyeron la Sociedad Anónima Termas de Cacheuta, que en lo sucesivo se encargó de la explotación del balneario (Bianchi, 2023). El hotel se amplió nuevamente y llegó a contar con habitaciones para alojar 150 personas, dos comedores, restaurant

propio con huerta y granja de animales, lavadero mecánico, cámara frigorífica, consultorio médico, teatro y dos ascensores: uno para bajar desde el andén a la rambla del hotel, y otro para descender al cuarto de baños. El establecimiento contaba con usina propia, que proveía de electricidad a todas las secciones (Bianchi, 2023).

Este sitio se instituyó como referente del veraneo de las clases acomodadas y recibió el apoyo de políticas públicas de fomento en distintos momentos de su historia. Durante la gestión de Alejandro Orfila (1926-1928) se mejoró el camino carretero de acceso al lugar (Provincia de Mendoza 1928) y se ampliaron las instalaciones, incorporando tinglado “para la guarda gratuita de automóviles”, bar destinado a “clientela popular y chauffeurs”, edificio para alojamiento “de enfermos pobres”, edificio de 47 habitaciones y dependencias y una nueva instalación de calefacción para los pabellones principales del hotel (Provincia de Mendoza, 1928, pp.101-102).

Luego del aluvión de 1934, que afectó severamente al hotel, se rescindió el contrato de concesión a la SA Termas de Cacheuta y se celebró uno nuevo con la empresa de Enrique Balbi, que ya tenía concesiones de otros hoteles de Mendoza, y que le permitió acogerse a las primas otorgadas por las leyes de fomento al turismo. Luego de un lapso de inactividad, las mejoras y acondicionamiento del hotel se inauguraron en 1948.

3.1.8. HOTEL Y BALNEARIO TERMAS DE PUENTE DEL INCA

El Hotel y Balneario Puente del Inca surgió en el paraje homónimo, a 183 km de la capital en la zona de la alta montaña mendocina, a 2700 metros sobre el nivel del mar. Estaba vinculado a la infraestructura ferroviaria, instalada por empresas privadas, que migraron en distintos momentos a capitales de origen británico. La estación Puente del Inca del ferrocarril Trasandino fue construida en 1902. Hacia 1903, la Compañía de Hoteles Sud Americanos Ltda. construyó el hotel termal, aprovechando una vertiente natural de aguas sulfurosas con propiedades curativas (Bianchi, 2023). El hotel tenía capacidad para albergar 150 personas y contaba con consultorio médico, salón de billares, sala de señoras, salón de

fiestas, peluquería y bar (Bianchi 2023). Los departamentos para pasajeros estaban distribuidos a ambos lados de largos corredores y provistos de cuartos de baño. Contaba con “departamentos de lujo, para familias” en el bloque frontal del edificio, en el piso alto. Cada uno poseía departamento anexo para sirvientes. Además, contaba con cocina, amplias bodegas y despensas donde se almacenaban “vinos, licores, conservas y comestibles de toda especie” (Morales 1916, citado por Lacoste, 2013, pp. 229-230).

El acceso al edificio con los cuartos de baño se hacía desde el hotel, por medio de un túnel de 130 m de longitud, con un perfil de herradura de aproximadamente 2 m de ancho (Bianchi 2023). Los cuartos, en número de 9, contaban con pileta revestida de azulejos. Cada bañista disponía de 30 minutos para el baño, de los cuales se reservaban diez minutos para la limpieza del recinto. Los baños funcionaban desde las 6 de la mañana hasta las 11.30 hs y por la tarde desde las 15 hasta las 19 (Lacoste 2013, 3). La empresa responsable del gerenciamiento del hotel, aprovechó su emplazamiento en el corazón de la cordillera, para ofrecer los servicios necesarios para la práctica del montañismo: encaró la construcción de un refugio cercano al lago de Horcones y demarcó senderos para la práctica de caminatas.

Luego del aluvión de 1934 y de manera análoga a lo ocurrido en Cacheuta, se hizo cada vez más frecuente el acceso al paraje en vehículo particular y en transporte colectivo, dado que los servicios del Trasadino continuaron interrumpidos por 10 años. Los cambios en la modalidad de transporte hicieron posible el acceso a un público más amplio, que ya no se veía privado de acceder, debido a los altos costos del pasaje en tren (Bianchi, 2023). En efecto, las empresas de transporte CITA y CATA prestaron servicios hacia la alta montaña, entre Mendoza y Punta de Vacas. La empresa Grzona también se dedicó a este itinerario con automóviles, entre las estaciones Mendoza y el límite fronterizo (Giménez Puga, 1940).

3.1.9. BALNEARIO EL CHALLAO

En febrero de 1936, la revista CITA publicó una detallada crónica

sobre este paraje, sitio emblemático de recreo en las proximidades de la ciudad de Mendoza. Ubicado a 7 km de la capital y a 1200 metros sobre el nivel del mar, su ubicación “entre sierras y lomas quebradas que se extienden hasta el corazón mismo del macizo andino” le conferían su aspecto panorámico y pintoresco (Mendoza veraniega 1936, p. 17). Se anunciaba la posibilidad de tener un contacto estrecho con la naturaleza y asombrarse con la presencia de abundante cantidad de cactus.

En el lugar se encontraban múltiples establecimientos para baños de propietarios privados, de los que destacamos el “Terraza Hotel Challao” y “La Higuierita”, que contaban con pileta de natación “de 500 metros cuadrados” y “con agua mineral aprobada por la oficina química”, respectivamente, cualidades que se empleaban como argumento en los discursos promocionales.

Una crónica posterior, aparecida en la misma revista, daba cuenta de los puntos de atracción ubicados en el camino de acceso, como “La Herradura”, nombre que se daba a un punto del trazado, que armaba una amplia curva para salvar un profundo cañadón. Asimismo, mencionaba a presencia de los restos del acueducto colonial que, surtido de una vertiente del lugar, llevaba el agua a la plaza fundacional de Mendoza. Finalmente, la crónica aludía al balneario que en un tiempo había sido “el predilecto de las familias pudientes de Mendoza”, donde toda la edificación provenía de aquellos años, “en que se consideraba chic tener casa en El Challao”. Con la facilidad del transporte, el sitio quedaba “al alcance de todos, y la numerosa concurrencia cuenta allí con hoteles, recreo y hermosas piletas de natación, alimentadas con el agua pura de montaña” (El Challao, 1937, p.1). El discurso de la crónica da cuenta de las posibilidades de acceso al paraje, y los módicos precios al alcance de todos los bolsillos.

Si bien se enuncia la posibilidad de comer en el lugar, no siempre se alude a la palabra “restaurant” o “cantina” para mencionar el servicio, sino que se emplean calificativos más modestos, pero que dejaban en claro la gran oferta de actividades que el lugar ofrecía. Por ejemplo, la existencia de “amplias ramadas para banquetes, *lunchs*,

pic-nics y bailes” junto con “habitaciones para familias”, haciendo referencia al prestigio y honorabilidad de sus huéspedes.

3.1.10. BAÑOS DE LUNLUNTA

El sitio estaba emplazado sobre la margen derecha del río Mendoza, a 8 km de Luján de Cuyo y a 26 de la ciudad de Mendoza, con caminos de acceso “en buenas condiciones” y bordeados de arboledas. Allí se emplazó un modesto hotel, que era “preferentemente visitado por familias”, y contaba con servicio de ómnibus de la compañía CITA (Giménez Puga, 1940, p. 321). Algunas crónicas aparecidas en revistas de difusión turística hacían referencia a que antiguamente, y de forma análoga al Challao, el paraje había sido “concurrido por las familias pudientes del viejo Mendoza”, para posicionar el destino entre los potenciales viajeros.

El lugar destacaba por la presencia de cultivos de frutales y hortalizas en las márgenes del río, además de ofrecer las comodidades necesarias para realizar camping y paseos. Desde Luján de Cuyo partían al sitio varios servicios de ómnibus durante la temporada de verano, con frecuencias los fines de semana, lo que da cuenta de las facilidades para acceder al paraje, tanto en vehículo particular como en transporte colectivo. En este paraje se fomentaba el contacto con la naturaleza y el avistaje de la flora y fauna del lugar.

3.2. BALNEARIOS DEL OASIS CENTRO

3.2.1. HOTEL TERMAL EL CHILLANTE

Este hotel y balneario (1940 ca), ubicado a 60 km de la capital provincial, ofrecía “habitaciones confortables con baños calientes y excelente cocina” (Giménez Puga, 1940, p. 1045). Entre las actividades del lugar, se podía practicar pesca, caza y natación. Si bien no ofrecía gran cantidad de habitaciones para alojamiento, era posible degustar platos típicos de la zona o bien practicar avistaje de aves y flora nativa.

El edificio, sin ser lujoso, ofrecía una arquitectura de escala amable, que seguía el gusto en boga por esos años, resuelto en este caso en una arquitectura pintoresquista en su vertiente californiana

con muros blanqueados, cubiertas de suave pendiente en tejuela, y galerías como espacios predilectos de transición entre el exterior y el interior.

3.2.2. HOSTERÍA EN EL MANZANO

Este proyecto también surgió de la repartición estatal de Arquitectura, al mando de Ewald Weyland y, si bien no se destinó exclusivamente a funcionar como balneario, sí constituyó una de las primeras avanzadas del Estado provincial en la ocupación permanente del territorio en la zona del Manzano Histórico, en Tunuyán, sitio vinculado con la Gesta Libertadora (Raffa, 2020). El edificio se concluyó en 1941 y ofició como punta de lanza de una serie de acciones que tomaron como escenario ese lugar, instituyéndolo destino predilecto del turismo y del ocio. La proximidad a ríos y arroyos, el paisaje montañoso, la benignidad del clima, la belleza del paisaje y el atractivo histórico,⁴ se conjugaron para posicionar este destino en los recorridos de turismo montañoso del centro de la provincia.

El edificio se resolvió respondiendo a las mismas premisas que otros proyectados por la repartición estatal, como el Hotel de Potrerillos en la localidad homónima o la hostería del Dique en Luján de Cuyo: suscribió a una arquitectura pintoresquista en la variante californiana, con muros blanqueados, remarques en piedra de la zona, galerías sobre pies derechos de madera, rejas en hierro forjado y techos de suave pendiente terminados en tejas españolas.

3.3. BALNEARIOS DEL OASIS SUR

El reconocimiento de la zona Sur de Mendoza había ido aumentando desde principios de siglo, principalmente por la existencia de afluentes termales (tanto en el actual territorio de San Rafael, como de Malargüe, departamentos que en ese tiempo componían una única unidad administrativa), reconocimiento que gozaba de consenso en amplios sectores de la sociedad. Por citar algunos afluentes, nombraremos las fuentes minerales del Yeso, Pan

de Azúcar, Cajón Grande Campanario, Sosneado, Aguas Amarillas, Cerro Bola y La Totora (en San Rafael), junto con las surgentes de El Peralito, Los Molles y volcán Peteroa-El Azufre (en el actual territorio de Malargüe).

Respecto de la injerencia del Estado provincial en el fomento del turismo, encontramos un antecedente muy relevante en la gestión de Ricardo Videla: un proyecto de ley, tratado en la Cámara de Senadores en setiembre de 1935, que buscaba declarar de utilidad pública y sujetos a expropiación los manantiales de aguas minerales existentes en los Molles y El Peralito, en las márgenes del río Salado.

Los fundamentos del proyecto de ley se apoyaban en la consideración de los manantiales como parte integrante del dominio público, por encontrarse a la vera de un curso de agua, sobre los que la Provincia ejercía absoluta potestad. El objetivo que la ley perseguía, consistía en la implantación de “un gran hotel sanatorium y de turismo”, para lo cual era necesario no sólo expropiar los terrenos de los afluentes, sino también “para la construcción de los baños, hotel sanatorium, canchas de sports y demás construcciones para el mantenimiento de las haciendas y animales indispensables para las necesidades del establecimiento” (Provincia de Mendoza, 1935, pp. 369-370). En segunda instancia, el proyecto buscaba llamar a licitación para la explotación de las aguas, que debía concretarse por medio de “uno o más edificios de hotel y balneario modernos, con capacidad total para no menos de 300 pasajeros e invertir en ellos no menos de \$500.000 m/n”. El proyecto ponía en juego la capacidad del Estado de facilitar el acceso a un servicio público, en tanto debía preverse la “asistencia de enfermos, asistencia gratuita de pobres y las demás cláusulas referentes a la explotación que el Poder Ejecutivo considere útiles a fin de asegurar el máximo posible de beneficios para la salud y descanso de los pasajeros”, además, por supuesto, del fomento del turismo (Provincia de Mendoza, 1935, p. 370).

Los autores del proyecto, legisladores Julio César Raffo de la Reta y Carlos G. Puga, sostenían que la ubicación del futuro balneario estaba próxima al paso internacional a Chile, además que el gobierno de la Provincia había concluido un “magnífico camino”

hasta las termas, y la Nación tenía prevista la construcción de un puente sobre el río Salado, lo que garantizaba el acceso al lugar. Este proyecto finalmente no tuvo éxito, pero el interés puesto en el lugar por la dirigencia del momento, culminó una fase de mejoramiento sistemático de ambos parajes, paradójicamente en manos de privados: en El Peralito se construyó el hotel Termas de Lahuen C6 (según las fuentes relevadas, casi en simultáneo con la discusión del proyecto previamente aludido) y Los Molles había incorporado una oferta termal hacia 1930, con la mejora del camino y un hotel con baños, que aprovechaban las vertientes naturales de aguas calientes. A continuación, se describe cada uno de estos emprendimientos.

3.3.1. TERMAS DE EL PERALITO

Las termas El Peralito (conocidas también como Lahuen C6) estaban ubicadas en el valle del río Salado, sobre la margen derecha del río y en la zona cordillerana de las fuentes termales, cerca de Los Molles. La historiadora María Elena Izuel rescata una publicidad de 1932 sobre este sitio, que ponderaba “la cantidad y bondades de sus aguas surgentes” y sus “cualidades curativas”. Además, refería a la “belleza panorámica del lugar” (Izuel, 2013, párr. 2). Ese año se inició la construcción de un modesto hotel, que atendía a los viajeros y ofrecía comida y alojamiento. Este edificio, que persiste actualmente, se componía de un bloque alargado, que alojaba hacia el Oeste la zona pública (comedor, estar) y hacia el Este las habitaciones para huéspedes y los cuartos de baño termales. Hacia 1934, Vicente Zavattieri figuraba como responsable de las afamadas termas, quien también, como concesionario, realizó importantes obras de mejora en el lugar: instalación de luz eléctrica, timbres y la mejora del servicio de cocina y baños termales. Algunos años más tarde se encargó de la concesión Víctor García, un reconocido corredor de turismo carretera, oriundo de General Alvear. Junto con su esposa, Esperanza Fernández, gestionaron el hotel “con gran éxito” (Bianchi, 2023): se amplió el ala de habitaciones (a continuación de la existente) y se agregaron cuartos de reposo frente a los cuartos de baño.

3.3.2. TERMAS DE LOS MOLLES

El hotel se ubicaba sobre las márgenes del río Salado, a 1700 metros sobre el nivel del mar. Las termas de Los Molles eran conocidas por las propiedades de sus aguas, al menos desde principios de siglo XX (Empresa Explotadora Los Molles, 1930). La benignidad del clima y lo apacible del ambiente, hacían del lugar un sitio privilegiado para el disfrute de la naturaleza. La ubicación del primitivo hotel, a 200 km de la ciudad de San Rafael, y la precariedad del camino de acceso, dificultaban el arribo al paraje: “el viaje de ida se hace en automóvil desde San Rafael, empleando veinte largas horas en el recorrido” (Sangines, 1924, p. 32). La zona ofrecía al visitante “un conjunto de inesperadas y atrayentes bellezas naturales”, como el Pozo de las Ánimas, la Laguna de la Niña Encantada, la Tumba del Indio y una variedad de lugares “que rivalizan para formar un conjunto de extraordinaria belleza, todo ello coronado con la majestuosidad de las cumbres nevadas y la tranquilidad del lugar” (Giménez Puga, 1940, p. 319).

El antiguo edificio, que databa de 1916, dejaba mucho que desear a las necesidades de los viajeros. Pero hacia 1928 Fermín Díaz inició la explotación sistemática del lugar, con fines curativos y recreativos, mediante la mejora del camino de acceso y de los servicios del hotel. El nuevo edificio contaba con “las comodidades y el confort necesario en aquellas alturas”, y ofrecía “amplios” comedores, “de ventilación y calefacción agradables y con amplias vistas a la montaña”, dormitorios “cómodos y ventilados, disponiendo del número de camas indispensables, como asimismo de un mobiliario adecuado” (Empresa Explotadora Los Molles, 1930, s. p.). El edificio de los baños se había construido sobre las seis vertientes naturales de aguas termales, constituyendo once piletas con temperaturas entre 36°C y 48°C. La observación de las imágenes históricas permite confirmar que el hotel contaba con 20 habitaciones aproximadamente, distribuidas en sendos bloques, detrás y en un cuerpo lateral del bloque principal.

En realidad, no se trataba de un único edificio, el anterior convivió con esta ampliación e incluso fueron agregándose otras

construcciones. Izuel confirma que, si bien Díaz realizó las obras de mejora, en realidad el campo era propiedad de Domingo Bombal, quien había entregado la zona en concesión a quien quisiera trabajar el hotel. Emilio Chaumont se hizo cargo, hacia 1940, de la concesión y a cambio realizó refacciones, construyendo 25 habitaciones más con baño privado. José Teruel tuvo luego dos veces la concesión “y ayudado por sus hijas y uno de sus yernos, don Juan Tonidandel, amplió el hotel a 80 habitaciones con un hermoso comedor” (Izuel, 2013, párr. 12).

En el mismo paraje y como resultado de la Ley N°1216 /36 de fomento al turismo, se concretó entre 1937 y 1938 la hostería homónima, que nucleaba, además de habitaciones para alojamiento, jefatura de policía, sala de primeros auxilios y aulas (Raffa 2020), pero este emprendimiento no tuvo relación con los baños termales.

3.3.3. BALNEARIO MUNICIPAL EL INDIO

Este hotel y balneario (1940 ca) se ubicaba en la Villa 25 de Mayo, poblado fundacional de la zona sur. Sus instalaciones daban “el aspecto de hotel tipo californiano, ofreciendo al turista comodidades y bellezas panorámicas” (Giménez Puga, 1940, p. 985). De su nombre, inferimos que el establecimiento ofrecía habitaciones para alojamiento. Las publicidades dan cuenta de la calidad de su cocina y de las instalaciones para el baño recreativo, del que destacaba su “moderna” piscina.

4. POLÍTICAS VIALES, DESTINOS Y EMPRESAS DE TRANSPORTE

Si bien el transporte público de pasajeros se había iniciado en Mendoza con carruajes de tracción a sangre, la modernización operante desde fines del siglo XIX permitió la incorporación de otros medios de movilidad mecanizada. En primer lugar, el tranvía eléctrico, inaugurado en 1912 (Luis, 2021), que cubría un itinerario de 5 km de extensión, entre el centro y la zona en expansión de la ciudad. Hacia 1920 comenzó a funcionar el servicio de autobús y dos años después “la provincia ya contaba con 17 líneas de ómnibus que prestaban servicio entre la capital y los departamentos” (Luis 2021,

p.149). A fines de 1928 se sumó un nuevo medio de transporte público, el taxi-colectivo, que podía trasladar hasta 6 o 7 personas (Luis, 2021).

Estos avances facilitaron no sólo el transporte de pasajeros, sino que también vinculó la ciudad con destinos suburbanos y agrícolas del territorio. Respecto del aumento del parque móvil, las estadísticas confirman que para 1922 había 1.582 vehículos a motor matriculados en toda la provincia, número que ascendió a 5.511 en 1926 y cerró la década con un total cercano a 9.450 (Luis, 2021). Dos fueron las consecuencias directas de este proceso exponencial: por una parte el aumento en la demanda de combustible,⁵ por otra la necesidad de adecuar y ampliar la red vial existente, conforme crecía la necesidad de desplazarse y se incorporaban al mercado coches de mejores prestaciones y mayores velocidades.

El mejoramiento y mantenimiento de la red vial, que quedaba a exclusivo cargo de agencias expertas gerenciadas por el Estado provincial, nacional o incluso el Ejército (Luis, 2021), posibilitó en simultáneo, la conexión hacia zonas rurales, para hacer más eficiente el transporte de productos agrícolas,⁶ pero también el desarrollo del turismo interno: las rutas enlazaban sitios asociados a las prácticas del ocio y descanso dominical (Raffa y Luis, 2020), o bien sitios históricos vinculados con la Gesta Sanmartiniana (Las Heras, 1925).

Hacia 1925 existían 1.387 km de caminos en la provincia, “sin considerar los de la capital” (Luis 2021, 152). En la década de 1930 y respecto del aumento del parque automotor, la curva de crecimiento evidencia una meseta y hacia 1937, el número de automotores matriculados llegó a 11.679 (Raffa y Luis, 2020). Raffa (2020) indaga en el papel central que la Dirección Provincial de Vialidad, creada en 1933, ocupó en la promoción de las obras viales en Mendoza: durante la gobernación de Ricardo Videla, se sentaron las bases para un amplio sistema provincial de caminos. Entre 1933 y 1935 la construcción de caminos priorizó la unión ente departamentos (como en el caso del camino entre San Martín y Rivadavia, o el carril de unión entre Maipú y Luján), el enripiado y pavimentación de calles de villas cabeceras como San Rafael,

Rivadavia o Godoy Cruz (Raffa y Luis, 2020). Las zonas destinadas al esparcimiento de la población también tuvieron su atención, como los circuitos del Challao, el Cerro de la Gloria y el acceso a Papagayos en el Parque General San Martín. Se iniciaron las rutas Mendoza-San Rafael; Santa Rafael-General Alvear y Mendoza-San Juan. Fue durante esta gestión que se avanzó en la pavimentación del tramo Mendoza-Desaguadero en el límite con la provincia de San Luis y se concretó la construcción del Arco de Desaguadero, portal de acceso a Mendoza desde el este (Raffa 2020).

En diciembre de 1938, la provincia tenía 3.574 km de caminos conservados. De ellos, 2.666 km estaban a cargo de Vialidad Provincial. Hacia 1940, la gestión de gobierno daba cuenta de una “extensión de caminos conservados”, que ascendían a un total de “3.653 km, los caminos construidos sumaban 650 km y los reconstruidos 509 km” (Raffa y Luis 2020, 164).

Respecto de los destinos vinculados a la balneoterapia, hemos elaborado una tabla comparativa que permite esbozar algunas consideraciones con relación a su administración, la modalidad de desplazamiento y las zonas que más se privilegiaron.

Tabla 1. Balnearios de Mendoza, ubicación, origen, relación con políticas públicas y tipo de administración.

nro	nombre	ubicación	origen		fecha		vinculado a PP?		administración	
			1887 ca	1923	mejoras	-----	si	no	pública	privada
1	Baños de la Exposición	oasis norte (ciudad de Mendoza)	gris	gris	-----	-----	X			X
2	Dispensario para obreros	oasis norte (ciudad de Mendoza)	gris	gris	-----	-----	X			X
3	Playas Serranas	oasis norte (ciudad de Mendoza)	gris	gris	-----	-----	X			X
4	Zeppelin	oasis norte (El Borbollón)	gris	gris	1840 ca	1930		X		X
5	Termas de Villavicencio	oasis norte (Las Heras)	gris	gris	s XVIII	1900ca-1920-1941	sólo el de 1941			X
6	La Crucecita	oasis norte (Luján de Cuyo)	gris	gris	s XVIII	1930ca		X		X
7	Termas de Cacheuta	oasis norte (Luján de Cuyo)	gris	gris	1890	1905-1913-1948	X			X
8	Termas Puente del Inca	oasis norte (Las Heras)	gris	gris	1903	1920-1935		X		X
9	El Chailao	oasis norte (Las Heras)	gris	gris	s XVIII	1935ca		X		X
10	Baños de Lumlunta	oasis norte (Maipú)	gris	gris	s XVIII	1935ca		X		X
11	El Chillante	oasis centro (Tunuyán)	gris	gris	1940ca	-----		X		X
12	Hostería El Manzano	oasis centro (Tunuyán)	gris	gris	1941	-----	X			X
13	Termas El Peralito	oasis sur (San Rafael)	gris	gris	1932	1940		X		X
14	Termas Los Molles	oasis sur (San Rafael)	gris	gris	1910ca	1928-1940		X		X
15	El Indio	oasis sur (San Rafael)	gris	gris	1940	-----	X			X

Fuente: elaboración del autor en base a revistas, álbumes conmemorativos, prensa, memorias de gobierno y estadísticas provinciales (gris=propiedad del Estado, azul=propiedad de privados).

La tabla muestra que del total de establecimientos analizados, el 40% estaba vinculado a alguna política de fomento, mientras que el 60% restante respondía a los intereses de inversores privados. Respecto de su ubicación, el 67% de los ejemplos se situaron en el oasis norte, sólo un 13% en el oasis centro y el restante 20% en el oasis sur,⁷ lo que pone en evidencia la intención de la dirigencia, por favorecer no solamente los destinos consagrados, sino también el posicionamiento de otras regiones, ubicadas en las afueras de la capital provincial. Un 33% de los establecimientos analizados se implantaron en sitios donde existía previamente alguna explotación de aguas minerales y sulfurosas, pero que no habían tenido hasta el período que estudiamos, mejoras significativas con relación a los equipamientos y servicios.

En este sentido, la fotografía histórica nos permite conocer los destinos de El Borbollón, El Challao y Villavicencio que, si bien contaban con instalaciones desde el primer tercio del siglo XIX o principios del siglo XX, eran muy precarias o no estaban adecuadas a la prestación del servicio de baños o alojamiento, dado que se trataba de construcciones modestas adaptadas de la arquitectura residencial, para funcionar como casas de hospedaje en cada uno de los destinos. El 33% de los ejemplos analizados fue administrado por el Estado (provincial o municipal), mientras que el 67% restante fue administrado por privados.

Por otra parte, es interesante señalar que muchos de los sitios eran accesibles solamente por medio de precarios caminos, que en algunos casos fueron mejorados por la política expansiva de las agencias expertas del Estado provincial; o bien por las propias empresas que administraban los establecimientos, lo que permitió que cada vez más personas pudiesen desplazarse hacia ellos, con un mínimo de confort. Sólo los balnearios de Cacheuta y Puente del Inca fueron, en un primer momento, accesibles en tren, situación que se revirtió luego de 1934, año a partir del cual fueron más frecuentes los desplazamientos en vehículos a motor. En el resto de los establecimientos, la accesibilidad era posible por medio de carreteras, lo que podría explicar la extensa vigencia que evidenciaron,

al no tener que competir con las comodidades (sobre todo en las primeras décadas del siglo XX) y costos, en muchos casos privativos, del traslado en ferrocarril. Esto se hizo visible en algunas de las guías de turismo del período analizado, que incluyeron sistemáticamente algunos de los balnearios que hemos identificado, en los anuncios y promociones de las empresas de transporte colectivo. Tal fue el caso de los balnearios del Borbollón, Puente del Inca y del hotel de Villavicencio, presentados en la *Guía Anual de Turismo Córdor*, publicada por primera vez en 1934.

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, 2005).

Junto con los clubes de automovilismo, las empresas de transporte colectivo, como la CITA y la CATA, que hemos mencionado previamente, 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 primera) y de folletos y guías promocionales (la segunda).

La acción de la CITA 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). Para el servicio Mendoza-Punta de Vacas, la empresa contaba con “30 coches Ford de lujo”. Es probable que, desde allí, hiciera servicio combinado con

el Trasandino para el cruce a Chile, dado que luego del aluvión, sólo fue posible contar con la sección chilena del ferrocarril, que no había sido afectada.

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, p.366). Inicialmente, prestaba los servicios Mendoza-Valparaíso y Mendoza-Santiago de Chile. 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. La línea internacional Mendoza-Chile, estaba servida por “35 automóviles cerrados de los últimos modelos para este servicio” (Giménez Puga, 1940, p.366). 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 servicio a zonas de montaña. Además, refería al servicio de intérpretes en varios idiomas, cicerones 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” (Giménez Puga, 1940, p.367).

CONSIDERACIONES FINALES

El artículo postula que los sitios destinados al ocio fueron accesibles a capas más amplias de la población; por una parte, gracias a las políticas públicas, pero también, debido a la iniciativa privada. Luego de la revisión y análisis de las fuentes, se confirma que, efectivamente, hubo una serie de actores con pesos específicos diferenciales, que contribuyeron a dinamizar las prácticas y a incrementar los destinos turísticos en el interior de Mendoza.

Por una parte, el Estado provincial, como principal impulsor de políticas públicas, que se caracterizaron -sobre todo en el ciclo conservador-demócrata- por su continuidad y por la intención de instalar nuevos destinos de turismo, en el interior suburbano y rural de la provincia. Pero también asume una función social y sanitaria, propiciando una serie de mejoras, que llegaron a más estratos de la población.

En segunda instancia, fueron las empresas privadas encargadas de la explotación de los afluentes termales, las responsables de construir edificios y propender a la mejora de los servicios vinculados con la balneoterapia y con la hospedería, prácticas que aglutinaron buen cantidad de adeptos, a juzgar por las continuas promociones, publicidades y discursos relevados en las revistas de difusión y las guías de turismo, sobre todo a partir de 1930. Es interesante resaltar, al respecto de este punto, la variedad existente en relación con la tenencia y administración de los hoteles y balnearios, donde predomina la propiedad de empresas privadas en la mayoría de los casos, empresas que también ejercían la administración de los establecimientos; pero también se advierte la presencia del Estado provincial y municipal tanto en la propiedad como en el gerenciamiento de los balnearios y, en algunos casos, por medio de la concesión.

En tercer lugar, el trabajo dio cuenta de la relevancia de las asociaciones civiles y las empresas de transporte tanto en la difusión de los destinos, como en la instauración de “nuevas” prácticas vinculadas con la auto-movilidad, sumado a la incorporación de nuevos itinerarios que vinculaban con otros sub-destinos, que

expandieron una compleja red a lo largo y ancho de la geografía provincial. En efecto, no sólo el oasis norte, sino también las zonas centro y sur de Mendoza fueron objeto de políticas públicas y de la acción de empresas privadas, que fueron ampliando la oferta de turismo en consonancia con la mejora y ampliación de las vías de comunicación terrestre. Observamos que esta dinámica de desarrollo se activó mediante la instalación de equipamientos acordes con las necesidades y gustos del momento, o bien mediante la creación de empresas de transporte colectivo que facilitaron la comunicación, por vía terrestre, entre la capital provincial y el resto de la provincia, otras zonas del país e incluso Chile, reforzando los itinerarios de montaña.

Respecto de las prácticas, la mayoría de los establecimientos estudiados favorecieron instancias de sociabilidad, que se reflejaron con una amplia gama de actividades y espacios arquitectónicos específicos, además de las vinculadas con la balneoterapia y el alojamiento, como la gastronomía, el baile y la música. Por otra parte, propiciaron el contacto con la naturaleza, sobre todo en los entornos alejados de la ciudad, por medio de cabalgatas, caminatas, avistaje de flora y fauna y contacto con el medio local que cada destino ofrecía.

En síntesis, podemos confirmar que, efectivamente, el “mapa del turismo provincial” se diversificó en el ciclo analizado, tendiendo a una ampliación de los servicios y una mayor facilidad para acceder a los sitios, por medio del ferrocarril en una primera etapa; y del vehículo privado o del transporte colectivo en un segundo momento; lo que garantizó la vigencia de las estaciones balnearias, a lo largo de todo el ciclo analizado.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Al Pabellón de las Delicias (1930). *La Quincena Social*, 15 y 30 de noviembre, año XII, (278-279), s.p.
- BALLENT, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr.*

- Emilio Ravignani*, 27: 107-136. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672005000100004
- BALNEARIO ZEPPELIN (1930). *La Quincena Social*, 15 de agosto, año XII, (272), s.p.
- BIANCHI, P. (2020). El suburbio moderno en pueblos de montaña: Cacheuta como caso de estudio (1900-1950). *Claves. Revista De Historia*, 6(11), 351-379. <https://doi.org/10.25032/crh.v6i11.13>
- BIANCHI, P. (2023). *¿Media pensión o pensión completa?: una historia de la hotelería y del turismo en Mendoza 1884-1955*. 1a ed. - Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo. Secretaría de Investigación, Internacionales y Posgrado, Libro digital, PDF Archivo Digital: descarga y online https://ica.bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/19792/bianchi-mediapensionopensioncompleta.pdf
- BIANCHI, P. y LUIS, N. (en imprenta). 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. Facultad de Ciencias Económicas. UBA.
- 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. <https://doi.org/10.18861/ania.2019.9.2923>
- BIANCHI, P. Y VILLALOBOS, A. M. (2022). La construcción material de la montaña mendocina en el campo arquitectónico e ingenieril (1890-1930): Prácticas y saberes extranjeros. *Anales de Investigación en Arquitectura*, 12(1), 76-94.
- CANO, G. (1938). *Tres años de gobierno*. Mendoza: Imprenta Oficial.
- CASA FLICHTMAN (1936). *Guía Anual de Turismo Cóndor (1936-1937)*. Mendoza, San Juan, San Luis, Chile. s.d.
- CONI, E. (1897). *Saneamiento de la provincia de Mendoza*. Buenos Aires: Imprenta P. Coni.
- CORBIN, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*. Milán: Mondadori.

- EL CHALLAO (febrero, 1937). Revista CITA. Año III, (29), 1.
- EMPRESA EXPLOTADORA LOS MOLLES (1930). *Los Molles. Sinónimo de Salud. Hotel y balneario*. Buenos Aires: Est. Gráfico Rasso.
- FITZ CANCA, M. J. (2001). Análisis documental y fotografía histórica. *Patrimonio Histórico: Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, 34, 232-241.
- GIMENEZ, G. (2001). Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas. *Alteridades*, (22), 5-14.
- INCHAUSPE, O. y MARZO, M. (1967). Geografía de Mendoza. Tomo 1 y 2. Buenos Aires: Ed. Spadoni S.A.
- IZUEL, M.E. (2013, 16 de febrero). Historia de San Rafael: hoteles termales en la región Sur. *Diario UNO* San Rafael [On line]. https://www.diariouno.com.ar/san-rafael/historia-san-rafael-hoteles-termales-region-sur-16022013_SkGrGGu-JH
- LA CRUCECITA (febrero, 1937). Revista CITA. Año III, (29), 13.
- LACOSTE, P. (1997). La ruta internacional de Mendoza a Chile por el paso «Los Libertadores» a través de la prensa (1923-1961): aportes para el estudio de la integración binacional. *Cuadernos de Historia*, (17), 203-221.
- LACOSTE, P. (2013). *El Ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chilenos, 1872-2013*. Santiago de Chile: Editorial IDEA.
- LARRINGA, R.C. (2011). Termalismo y turismo en la España del siglo XIX, en: *La evolución de la industria turística en España e Italia*. Encuentro de Historia Económica 6º Palma de Mallorca, 569-608.
- LARRINGA, R., C. (2002). El turismo en la España del siglo XIX. *Historia contemporánea*, 25, 157-179.
- LARRINGA, R., C. (2005). A Century of Tourism in Northern Spain, 1815-1914. En: *Histories of Tourism*. Bristol: Chanel View Press, pp.88-103.
- LAS HERAS (15/02/1925). *La Quincena Social*, año VI (139), s.p.
- 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. N° 57, doi: <https://doi.org/10.46553/RGES.57.2021.p.136-160>
- MENDOZA VERANIEGA (febrero, 1936). Revista CITA. Año II, (17), 7-17.
- MENDOZA (enero, 1928) *Revista Mensual BAP*. Año XII, (122), 90, 91.
- MORALEZ, G. F. (1943). *Villavicencio a través de la historia*. Mendoza: Peuser.
- MOREY, R. (1939). *Álbum de Mendoza. Reseña geográfica, histórica, cultural, política, comercial e industrial*. Mendoza: D'Accurzio.
- MUNICIPALIDAD DE MENDOZA (1904). *Primer Censo Municipal de Población con datos sobre Edificación, Comercio e Industria de la Ciudad de Mendoza*.
- OLASCOAGA, L. (1937). Cap. 3. Turismo. Su concepto social e interés económico. *Centro Mendocino 18 de enero. Conferencias pronunciadas bajo su auspicio en el transcurso del año 1936*. Capital Federal: s. d.
- PASTORIZA, E. (2009). Un mar de memoria. Historias e imágenes de Mar del Plata. Buenos Aires: Edhasa.
- PASTROIZA, E. y TORRE, J. C. (2019) *Mar del Plata, un sueño de los argentinos*. Buenos Aires: Edhasa.
- PIGLIA, M. (2011). The awakening of tourism: the origins of tourism policy in Argentina, 1930–1943. *Journal of Tourism History*, 3(1), 57-74.
- PONTE, J. (2007). *Mendoza, aquella ciudad de barro. Ilustrado: historia de una ciudad andina desde el siglo XVI hasta nuestros días*. Mendoza: CONICET
- PROVINCIA DE MENDOZA (1928). *Dos años de ministerio. Gobierno del Doctor Alejandro Orfila. Memoria presentada por el Ministro de Industrias y Obras Públicas Doctor José Aguilar a la Honorable Legislatura de Mendoza 1926-1927*. Buenos Aires: Colombatti y Cía. Ltda.
- PROVINCIA DE MENDOZA (1935). *Diario de Sesiones del Honorable Senado. 19 de setiembre. 14ª reunión. 13ª Sesión ordinaria*. Mendoza: Best Hermanos.

- RAFFA, C. (2007). El imaginario sanitario en Mendoza a fines del siglo XIX: obras de higiene y salubridad durante la intendencia de Luis Lagomaggiore (1884-1888). *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 11(2).
- RAFFA, C. (2016). *Plazas fundacionales: el espacio público mendocino entre la técnica y la política 1910-1943*. (1a ed. Ilustrada). Guaymallén. Libro Digital. <https://bdigital.uncu.edu.ar/9256?fbclid=IwAR0UQzqIPxLvUXnN3aKXXNikXJ8BRzt0tH85gvnBAWbI9OgIKJ9IOpykmWs>
- RAFFA, C. (2020). *Construir Mendoza. Obras y políticas públicas en el territorio (1932-1943)*. Universidad Nacional de Cuyo. Facultad de Filosofía y Letras. Mendoza: Instituto de Historia del Arte. Dirección URL del libro: <https://bdigital.uncu.edu.ar/15153>
- 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. Revista de Historia Local y Regional*, 7(2), 146-172.
- RICHARD-JORBA, R. (2011). Los gobiernos lencinistas en Mendoza. *Salud pública y vivienda popular, 1918-1924*. *Avances del Cesor*, (8), 31-62.
- RICHARD-JORBA, R. (2013). Somos el Pueblo y la Patria: El populismo lencinista en Mendoza frente al conflicto social y la prensa: discursos, representaciones y acciones, 1917-1919. *Revista de historia americana y argentina*, 48(1), 11-54.
- ROMERO, J. L. (2007). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. 2ª ed., Buenos Aires: Siglo XXI.
- ROIG, A.A. (1993). *Historia de las ideas, Teoría del discurso y pensamiento latinoamericano*. Colombia: USTA.
- ROIG, A. A. (s. a.). *La teoría del discurso y la investigación de lo ideológico*. En: Roig, A. A. *Narratividad y Cotidianeidad*. Ecuador: Quipus.
- SANGINES, A. (01/01/1924). Una maravillosa fuente de salud. Los Molles (San Rafael) con sus sorprendentes aguas curativas. *La Palabra*, Mendoza, 32- 33.

- UNA REVELACIÓN TURÍSTICA EN MENDOZA (marzo, 1935). Revista CITA. Año I, (6), 14.
- VALLE GASTAMINZA, F. (2002). Perspectivas sobre el tratamiento documental de la fotografía. En: Imagen, cultura y tecnología: Primeras Jornadas: [Madrid, 1 al 5 de julio], Archiviana.
- WALTON, J. K. (2002). Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido, siglos XVIII-XX. *Historia Contemporánea*, (25), 65-82.

NOTAS

¹ Tomamos como referencia para esta metodología, la Teoría del Discurso propuesta por Arturo Roig (1993 y s.a.)

² El término oasis refiere a un modelo de ocupación del territorio, definido por un endicamiento de un curso de agua natural, a partir del cual surgen canales menores e hijuelas, que permiten distribuir el agua para regadío de cultivos o para su tratamiento para consumo humano. En Mendoza, el modelo de oasis ha permitido la vida y el desarrollo de las actividades económicas, fundamentalmente la agricultura; en tres espacios o ámbitos: el oasis norte en torno al río Mendoza, el oasis centro en torno al río Tunuyán y el oasis sur en torno a los ríos Diamante y Atuel (Inchauspe y Marzo 1967).

³ Una amplia descripción de esta fuente y hotel termal puede leerse en Morales Guiñazú (1943) y Bianchi (2023).

⁴ Por este lugar se produjo el retorno del General San Martín a la Argentina, luego del cruce de los Andes y las múltiples batallas por la independencia.

⁵ La fundación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en 1922 abrió las puertas de un 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).

⁶ A partir de la temporada 1932-1933 y marcadamente desde 1935-1936, se inició un boom comercial para el sector frutihortícola que permite entender el especial interés que prestó el Estado provincial al diseño de criterios sobre empaque, y al traslado y comercialización de frutas. Ese volumen, acompañaba además a la producción vitivinícola que, aún en épocas de crisis, movilizaba importantes recursos (Rodríguez Vázquez, citado por Raffa y Luis 2020, 157).

⁷ Cabe aclarar que en 1950 surgió el departamento de Malargüe, por Ley N°1937, “en base a extensas superficies en torno del distrito homónimo perteneciente a San Rafael” (Bianchi 2023, 102).

Fecha de recepción: 03 de noviembre 2023

Fecha aceptación: 9 de abril 2024

Fecha versión final: 17 de mayo 2024