



Universidad Nacional  
de San Martín

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTIN**

**ESCUELA DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS**

**LICENCIATURA EN TURISMO**

**GÉNESIS DEL DESARROLLO DEL TREN PATAGÓNICO, RAMAL  
VIEDMA-BARILOCHE ENTRE 1900 A 1950**

**CARRERA: Licenciatura en Turismo**

**AUTOR : Matías Abadi**

**TUTOR: Verónica García Sánchez de León**

**FECHA DE PRESENTACIÓN: 12/12/2024**

## RESUMEN

En el presente trabajo se propuso desarrollar e investigar la relación existente entre el Ferrocarril Patagónico y el turismo en la región. Para ello se realizó un relevamiento bibliográfico de diferentes investigaciones en donde encontramos información importante para el desarrollo de este trabajo. Asimismo, se realizaron diferentes entrevistas a algunos actores que son considerados importantes, como algunas autoridades del sector de turismo de los diferentes pueblos de la región sur, así como a un representante del ferrocarril patagónico.

Durante la investigación se abordaron temas importantes como el turismo, la ley de fomento de territorios, y su importancia para el poblado de la región, Indagando sobre la relevancia del proyecto del tren Patagónico para el crecimiento de la región Sur, Además, Se Analizó el proceso de construcción del ferrocarril, comparándolo con otros trenes en Argentina.

### **Palabras clave:**

**Turismo - Desarrollo turístico - Modelo Agroexportador - Parques Nacionales –Tren Patagónico**

## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Justificación.....	1
<b>2. OBJETIVOS.....</b>	<b>2</b>
2.1. Objetivo General.....	2
2.2. Objetivos específicos.....	2
<b>3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....</b>	<b>2</b>
<b>4. METODOLOGÍA.....</b>	<b>2</b>
<b>5. ESTADO DE ARTE.....</b>	<b>3</b>
<b>6. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>4</b>
6.1. Turismo.....	4
6.2. Desarrollo Turístico.....	11
6.3. Modelo Agroexportador.....	12
6.4. Parques Nacionales.....	13
6.5. Transporte Ferroviario.....	15
<b>7. DESARROLLO.....</b>	<b>17</b>
7.1. Evolución Del Ferrocarril En Argentina.....	17
7.2. Modelo Agroexportador en Rio Negro.....	20
7.3. Tren Patagónico.....	21
7.4. Turismo en Rio negro.....	25
7.5. Turismo en Bariloche.....	26
7.6. Relación Viedma - Tren Patagónico.....	33
7.7. Corredor turístico – Ruta Nacional.....	35
7.8. Turismo Rural en el corredor turístico RN.....	37
7.9. Crisis ferroviaria.....	38
<b>8. IMPACTOS ECONOMICOS, SOCIALES Y TURÍSTICOS.....</b>	<b>40</b>
<b>9. FODA.....</b>	<b>43</b>
<b>10. CONCLUSIÓN.....</b>	<b>46</b>
<b>11. BIBLIOGRAFÍA y REFERENCIAS.....</b>	<b>48</b>
<b>12. ANEXOS.....</b>	<b>50</b>

# 1.INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia de la Argentina, el desarrollo del ferrocarril tuvo un rol clave en su economía, en la organización del país y en el turismo. Su importancia se basó en que fue el medio de transporte más utilizado, principalmente en los tiempos del modelo agroexportador, para el traslado de mercaderías para su comercialización hacia diferentes ciudades, lo que impactó en su desarrollo económico. Asimismo, cabe mencionar que en donde se establecía una estación de tren, se asentaban muchos poblados, por lo que permitió el crecimiento de cada pueblo. En el caso de la zona patagónica, al ser una zona tan despoblada, la llegada del ferrocarril contribuyó a su crecimiento poblacional y en forma paralela al desarrollo de diferentes actividades productivas. El ferrocarril fue importante para el surgimiento de destinos turísticos como por ejemplo la zona del Lago Nahuel Huapi, ya que facilitó la llegada a aquellos lugares cuyo acceso se tornaba difícil.

Es por ello que el tema elegido de esta investigación es analizar el impacto del tren patagónico en el desarrollo económico, evaluar cómo influyo en el turismo, y cómo esto genero un desarrollo y crecimiento en la infraestructura en las localidades de Viedma y Bariloche, Provincia de Río Negro entre el 1900 y 1950 aproximadamente.

## 1.1. Justificación

En este trabajo de investigación se realizó un recorrido histórico sobre la evolución, y la importancia que tuvo el ferrocarril en nuestro país, haciendo énfasis en el tren patagónico, y la influencia que tuvo en la economía regional, y de qué manera influencio a la infraestructura y desarrollo del turismo.

El trabajo es de suma relevancia para poder reconocer la importancia que tienen los trenes, ya que en nuestro país fueron fundamentales para nuestra economía y para el surgimiento del turismo, ya que desde su existencia y gracias a distintas políticas impulsadas por el gobierno nacional, pudimos llegar a lugares que anteriormente era más complicado debido a que era muy caro y no era de fácil acceso.

Este trabajo tiene como fin revalorizar la importancia que tuvo el tren en nuestra nación, en los aspectos económicos, social y principalmente en el aspecto turístico. También, para que sea de utilidad para futuras investigaciones relacionadas a la temática.

## 2. OBJETIVOS

### 2.1. Objetivo General

Describir cuál fue el impacto del Tren Patagónico, ramal Viedma-Bariloche, en el desarrollo económico, y cómo fue su relación con el turismo, en la Provincia de Río Negro en el periodo comprendido entre los años 1900 y 1950.

### 2.2. Objetivos específicos

- Analizar la relación entre el tren patagónico Y el desarrollo de los municipios donde transita el ferrocarril y su vinculación con el turismo.
- Indagar sobre el proyecto de construcción del ferrocarril Patagónico
- Relevar la infraestructura turística

## 3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En Argentina, la aparición del ferrocarril fue muy importante para nuestra sociedad, destacándose principalmente durante los tiempos del modelo agroexportador, trasladando todo lo producido en las distintas provincias, llevándolo hacia nuestros puertos con el fin de ser vendido y exportado hacia otros países.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que este medio de transporte, nos permitió alcanzar y conocer aquellos lugares que, anteriormente a esto, era mucho más complicado de llegar.

Teniendo en cuenta que el tren logro achicar las distancias, facilitar los accesos, generar arraigo de la población y desarrollo económico, es importante interpelarnos en relación con ¿cuáles fueron los impactos generados por la aparición del Tren Patagónico en las localidades de Viedma y Bariloche? ¿Estos efectos también se vinculan a la actividad turística?

## 4. METODOLOGÍA

El enfoque del presente trabajo es cualitativo con alcance descriptivo. Se realizó un relevamiento y análisis de la bibliografía vinculado con los impactos del Tren Patagónico en

relación al desarrollo económico, de infraestructura y turismo en las localidades de Viedma y Bariloche.

Se ha indagado sobre diferentes trabajos de investigación, vinculados con el desarrollo ferroviario, haciendo foco en el tren patagónico y el turismo en la Provincia de Río Negro.

Teniendo como ejes de análisis el desarrollo económico y ferroviario, de infraestructura y turismo, se procedió al análisis y comparación de los trabajos seleccionados.

También, se llevaron a cabo entrevistas a informantes clave que son partes de los municipios donde transita el ferrocarril, como secretarías de turismo/cultura y un representante del ferrocarril.

## 5. ESTADO DE ARTE

Se ha realizado un relevamiento de diferentes trabajos de investigación que abordan la temática estudiada. Durante la búsqueda, se han encontrado algunos trabajos que nos hablan de lo que fue el periodo de construcción del tren investigado, y su vinculación con el turismo. A continuación, vamos a destacar algunos de ellos de los cuales considero importantes en pos de desarrollar este trabajo

Mazza y Bruno (2021), en su investigación destaca en primer lugar la importancia que tuvo en nuestro tema Ezequiel Ramos Mexía, teniendo un rol fundamental en el desarrollo de la construcción del ferrocarril, el cual comenzó luego de la ley 5509 de fomentos de territorios. Por otra parte, también destaca la figura de Bailey Willis quien crea la comisión nacional de estudios hidrológicos. Este, plantea la posibilidad de construir un polo industrial debido a la energía hidráulica existente allí.

Durante este trabajo, vincula la construcción del ferrocarril con el desarrollo del turismo, relacionando a esto con Parques Nacionales.

Otro de los textos analizados es el de García (2021) quien realiza una vinculación entre todo lo que significaba Bariloche, lugar que era considerada como la Suiza de Argentina debido a la similitud de los Alpes. Destaca algunas figuras importantes en la historia de Bariloche, como Ramos Mexía y Bustillo y relaciona la importancia del tren patagónico al surgimiento del turismo como actividad económica.

En cuanto a lo histórico se han encontrado dos investigaciones que hacen un relevamiento histórico de lo sucedido con los ferrocarriles. El primero es de Blanco (1994) quien relata brevemente la historia de los trenes en el continente europeo, mientras que Mignone (2012) comenta sobre la historia de los ferrocarriles en Argentina.

## 6.MARCO TEÓRICO

El marco teórico del presente trabajo de investigación abordará los siguientes conceptos que forman parte de las bases teóricas fundamentales para el desarrollo del mismo.

### 6.1. Turismo

El trabajo de investigación de Sancho (1994), desarrolla las diferentes definiciones que tuvo la actividad turística a lo largo de su historia hasta llegar al concepto actual del turismo.

Durante la década del 40, profesores de la Universidad de Berna, lograron definir al turismo como “la suma de fenómenos y de relaciones que surgen de los viajes y de las estancias de los no residentes, en tanto en cuanto no están ligados a una residencia permanente ni a una actividad remunerada”. Esto fue definido en plena segunda guerra mundial, a modo de anticipo de lo que vendría más adelante, conocido como el turismo de masas.

Años más tarde, en el año 1982 Mathieson y Wall definieron este concepto como

“El turismo es el movimiento temporal de la gente, por períodos inferiores a un año, a destinos fuera del lugar de residencia y de trabajo, las actividades emprendidas durante la estancia y las facilidades creadas para satisfacer las necesidades de los turistas”. (Sancho,1994, pp 46).

Por su parte, Acerenza (2006) desarrolla la idea del turismo como concepto dependiendo desde que lugar se lo mira.

En el aspecto económico, afirma que no se pudo definir al turismo de forma unánime ya que no existe un consenso para poder elaborar y definirlo.

Pero a pesar de eso, existe cierto acuerdo que dice que el turismo es “el conjunto de las actividades industriales y comerciales que producen bienes y servicios consumidos total o parcialmente por visitantes extranjeros o por turistas nacionales”.

Esto fue definido por la secretaria de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo,) en el 1971.

Por otro lado, la Geografía siempre se interesó por el turismo. Según describe, a Kohl (1841), “llamaba la atención sobre la fuerza transformadora del medio que tenían los desplazamientos de personas hacia un lugar determinado”.

La definición del turismo como concepto se empieza a desarrollar luego de la segunda guerra mundial. Estos estudios se enfocaron a analizar el lazo existente entre el espacio, las actividades turísticas y las repercusiones que esto genera en el territorio.

El geógrafo Frances, J.L Michland define a la actividad como:

“el conjunto de actividades de producción y de consumo originadas por unos desplazamientos variados de, por lo menos, una noche fuera del domicilio habitual, cuyo motivo es el esparcimiento, los negocios, la salud o la participación en una reunión profesional, deportiva o religiosa. (Acerenza, 2006, pp 14)

Esta definición ha sido aceptada por el Consejo Superior de Turismo Francés en el año 1978.

De acuerdo a la investigadora, la sociología, al igual que la geografía comenzó a definir la actividad turística después de la segunda guerra mundial. Durante la década del 60 se relacionaba a la actividad con todo aquello que tiene que ver con el aspecto social. Durante los años 70 es que aumenta el interés por el turismo desde el área de la sociología, y con ello existieron diferentes trabajos de campo por parte de la sociología con la actividad turística.

No sólo ha permitido tomar conocimiento de muchos aspectos sociológicos relacionados con esta actividad, sino ha contribuido también a la comprensión del tiempo libre y el ocio, en cuyos marcos tiene lugar el turismo, mediante los aportes efectuados tanto por los científicos sociales como por los empíricos.

Si bien los sociólogos no definieron al turismo, contribuyó mucho a realizar estudios de campo, ya que ayudaron a entender la importancia que tiene el tiempo libre y el ocio para las personas

Otra ciencia que estudio el turismo fue la Psicología. Esta rama considera al turismo como un comportamiento social, por lo tanto, se necesita tanto de la psicología como de la sociología.

La psicología no pudo definir a la actividad turística como un concepto, pero ha colaborado en definir los motivos y los factores psicológicos, tanto de manera individual como colectiva descubriendo los motivos por el cual las personas deciden realizar la actividad y cuáles son las motivaciones que tiene el turista para querer desarrollar la actividad.

En su investigación, la autora describe y desarrolla los diferentes tipos de turismo que existen.

El turismo de masa se origina a fines del siglo XIX en las zonas industriales de Inglaterra. Esto se dio por una consecuencia de la etapa de la racionalización en donde se decía que el hecho de salir de vacaciones y tomar un descanso del trabajo, era bueno para recuperar energías y volver con más ánimo.

De acuerdo a los historiadores Lash Y Urry, el inicio del turismo fue en el año 1841, cuando Thomas Cook revoluciono en aquella etapa lo que luego fue considerado como turismo de masas. Introdujo una serie de cambios y transformaciones revolucionarios, logrando que las personas puedan irse de vacaciones de manera organizada.

El turismo alternativo es una respuesta por parte de la sociedad en respuesta a lo que fue el turismo masivo. A diferencia de lo desarrollado anteriormente, podemos afirmar que este tipo de turismo se caracteriza por ser cuidadoso con el medio ambiente.

Otros tipos de turismo que existen son turismo de naturaleza, ecoturismo, turismo rural, turismo sostenible,

En la actualidad, podemos destacar un nuevo tipo de turismo que denominamos la etapa del posturismo.

Según ha desarrollado, en la década del 80 hubo un antes y un después para la historia de la actividad. Los paquetes vacaciones como se solía vender, comenzaron a tener una baja y hay una transformación en lo que se comenzó a vender.

Hubo un cambio social en el turismo en donde la sociedad dejó de querer que todos sean tratados de manera homogénea ya que no todos tienen los mismos gustos, sino todo lo contrario. A partir de este momento se empezó a ofrecer los paquetes de vacaciones, pero de manera individual y a gusto de cada persona, desplazando a lo que fue el turismo de masas.

Molina (2000), repasa brevemente la historia del turismo. Divide la historia del turismo en lo que se denomina como pre turismo, turismo industrial (temprano, maduro y posindustrial) y postturismo,

El preturismo se ha desarrollado desde el siglo XVII hasta el siglo XVIII y tuvo como característica principal lo que conocemos como Grandtour. En esa época se destacaron los viajes realizados por la clase alta de la sociedad como son los hijos de los nobles o comerciantes con un poder adquisitivo muy alto, cuyo fin era mejorar la educación. Allí, obtenían contactos diplomáticos y de negocios entre la alta sociedad.

Estos viajes duraban hasta 2 años, y lo realizaban acompañados de sirvientes y una persona de confianza de la familia.

Uno de los lugares de mayor importancia fueron los balnearios, fue un lugar social importante debido a la cantidad de gente que viajaba hasta allí.

El turismo industrial temprano inicia en el siglo XIX y finaliza hasta el inicio de la segunda guerra mundial.

En esta etapa se construyeron cadenas hoteleras en las grandes ciudades, balnearios en la costa mediterránea, comenzaba a aparecer los primeros destinos turísticos en América Latina y además, se crean oficinas gubernamentales que se dedicaban directamente al desarrollo turístico.

Hacia el año 1863 se da un hecho que ha cambiado la historia en el turismo, que fue la creación de la primera agencia de viajes en Alemania. 15 años más tarde, se crea otra agencia de viajes en París, que fue la primera en organizar un viaje con fines turísticos. A mediados del siglo XIX aparece uno de los actores que ha cambiado la actividad turística, Thomas Cook. Se destacó por organizar viajes con todos los servicios turísticos incluidos.

El turismo industrial maduro, se destacó a partir de la segunda mitad del siglo y hasta los años 90. En estos años, se caracterizó el turismo denominado como sol y playa.

Por ejemplo, España pasó de recibir 25.000 turistas en la década del 50, a recibir más de 600.000 turistas.

En esta etapa el turismo se afirma como una actividad económica importante en las regiones, en donde los gobiernos nacionales intervienen para regularla. El estado comenzaba a tener un rol importante. Se crearon organismos públicos, quienes dictaron diferentes leyes, en pos de fomentar y poder desarrollarse.

Finalizando esta etapa, encontramos el turismo posindustrial que se da a partir de la década del 80. Durante esta etapa, se da todo lo contrario a lo que fue el turismo masivo. Lo que sucedió en estos años fue que se pasó de un turismo masivo a tener un turismo más especializado de acuerdo a los gustos del viajero.

Las empresas debieron adaptarse a este nuevo mundo en donde el rol protagónico lo tuvo el turista. De esta manera se dejó de ofrecer viajes masivos y se comenzaba a vender viajes que se acomodaban al gusto de el turista.

El ultimo (y actual) ciclo que predomina en el nuevo mundo es denominado como el posturismo. En esta etapa la tecnología juega un rol protagónico. Forma parte de la fuerza de trabajo, organización y gestión del mismo.

Uno de los lugares que se destacan durante este ciclo son los parques temáticos que se destacan principalmente en Estados Unidos (Florida y California en segundo lugar). Por otro lugar, también se destacan lugares que llamamos "ludopolis" como Sídney, Nueva York, Tokio o Hong Kong.

Por otro lado, Wallingre (2011) describe las diferentes fases del turismo, pero en nuestro país. Se divide la historia de la actividad en lo que conocemos como el turismo industrial el cual esta subdividido en turismo industrial temprano, maduro, postindustrial. y Por último el Posturismo.

En primer lugar, describe al turismo industrial temprano que comenzó con la independencia de nuestro país hasta el año 1945. Este ciclo se va a subdividir en 3 momentos. Por un lado, tenemos lo que fue la época de organización nacional que inicia en el año 1810 y finaliza en el 1880.

Los primeros viajes realizados fueron viajes de estudios, entre ellos se destacan personalidades importantes como Darwin, Moreno, Mascardi y Ameghino.

Los primeros desplazamientos con fines turísticos se dan hacia 1870 a las termas de Cacheuta, que en ese entonces se llamaba "termas de Fraile".

En el año 1825 comenzaba a desarrollarse la actividad hotelera en Buenos Aires. Se construye el hotel de inmigrantes. Años más tarde, principalmente entre 1850 y 1870 la ciudad ya contaba con diferentes hoteles de lujo, que era comparado con los mejores alojamientos de las grandes ciudades de Europa.

Por otro lado, dentro encontramos lo que se denomina como "La Belle Époque" durante el 1880 hasta 1918.

Fue un periodo en donde, debido al modelo agroexportador, la clase alta de la sociedad tuvo un gran poder adquisitivo. En estos años, se quiso imitar a Europa. Por ejemplo, una gran cantidad de palacetes fueron construidos (Ejemplo recoleta).

En los viajes realizados al viejo continente, se encontraron con balnearios para el uso exclusivo del turismo. Como hemos mencionado anteriormente, en esta época se imitó mucho todo lo que había en Europa, bajo este contexto surgen los balnearios turísticos como Mar del Plata. Hacia fines de la década del 90, con la llegada del ferrocarril fue un destino exclusivo para la clase alta. Era el destino turístico para la clase alta, en donde pasaban todo el verano allí junto al personal de servicio.

A partir de esto, es que comenzaron a surgir otros destinos turísticos como las Sierras Cordobesas, se desarrollan las termas de Cacheuta para el uso turístico, y distintos balnearios. Hacia inicios del siglo XX se dio la primera visita a las Cataratas de Iguazú para un grupo adinerado de la clase alta Porteña.

Además, Buenos Aires continuo con su desarrollo. Se construyeron nuevos hoteles y diferentes cafés. Las compañías de los ferrocarriles comenzaron a invertir en el país en el desarrollo turístico.

La última fase del turismo industrial temprano, es denominado como la época de la transición. Se da desde el 1918 y finaliza en 1945.

En esos años, hubo una transformación social importante en Argentina. Anteriormente solo existieron 2 clases sociales. Y en estos años comenzó a asomar lo que hoy conocemos como la clase media.

En lo que respecta el turismo, en la década del 20, se comenzó a invertir en infraestructura vial. Aquí, la ACA y el Touring Club fueron importantes ya que tuvieron un rol de promoción y de aporte vial.

Durante los años 30 se crea el Parques Nacional Nahuel Huapi y el Parque Nacional de Puerto Iguazú.

Otro proceso histórico del turismo es el que se denomina como Turismo Industrial Maduro. Se dio entre el 1946 y 1980. En estos años, principalmente durante el gobierno de Perón, los trabajadores adquirieron un rol importante en la sociedad Argentina. Aparece en el país una nueva clase, que fue la clase obrera. Durante estos años, los trabajadores obtuvieron nuevos derechos que les permitía tener acceso al tiempo libre y al ocio, y de esta manera tener vacaciones. Algunos derechos fueron las vacaciones pagas, aguinaldo, salario mínimo, vital y móvil.

Los ferrocarriles fueron nacionalizados, y a partir de ese momento es que comenzó una debacle. Muchos rieles fueron levantados. Por consecuencia a eso, inicio una transformación de otros medios de transporte como fue el auto. En cuanto a la aviación, se crea Aerolíneas Argentinas y se construyen los aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque.

Con respecto al turismo, se destaca durante el gobierno peronista el turismo social. Se le consideraba una actividad importante para los trabajadores, desarrollando la infraestructura hotelera. Durante esta presidencia, se otorgaron muchos créditos hipotecarios que tenía como objetivo financiar proyectos de alojamientos turísticos para continuar con el desarrollo y la infraestructura.

El principal destino de la clase alta fue Mar del Plata, desplazando a la clase más pudiente. De esta manera, estos buscaron nuevos destinos para vacacionar. Punta Mogotes, Pinamar y Cariló fueron los balnearios más buscados por este sector social, mientras que en Cordoba se desplazaron para Villa Carlos Paz.

También existió un desarrollo turístico en diferentes provincias. Puerto Madryn, Puerto Iguazú, Rio Hondo, Villa la Angostura, San Martin de los Andes y Vila Traful fueron algunos de los destinos que se desarrollaron con fines turísticos. Hacia inicios de los 80, gracias a que la UNESCO, se posiciono a Calafate como un destino internacional.

La última etapa del turismo industrial es el turismo postindustrial. Comenzó en el 1980, finalizando 2 décadas después.

Estos años se caracterizaron por los cambios políticos que existieron. El modelo predominante fue el neoliberalismo, dando mayores libertades en el mercado sin tantas regulaciones. También aparece lo que hoy conocemos como la globalización.

Durante estos gobiernos, se vendieron Aerolíneas Argentinas, se concedieron peajes de casi 10.000 kilómetros.

Aparecen nuevas formas de hacer turismo vinculado con la naturaleza y medio ambientes. Algunas actividades destacadas son trekking, mountain bike, rafting, ecoturismo, turismo rural etc.

En el año 1992 sucede un gran cambio para las aerolíneas y las agencias de viaje, el cual facilitaría la comercialización de los pasajes al turista. Aparecen sistemas de reservas como Amadeus, Sabre y Worldspan.

Con respecto a lo político y el turismo, se crea el Plan Federal de Turismo, que definía las inversiones a realizar y el proyecto en el país de la actividad a corto, mediano y largo plazo. En el año 1998 se crea "Argentina" como concepto turístico, promocionando al país como un territorio con una gran variedad de climas patrimonio, actividades y también en el que destaca la cultura de los diferentes lugares de nuestra nación.

Por último, en la década del 90 el país tuvo una gran inversión hotelera, destacándose la Ciudad de Buenos Aires. Existieron muchas inversiones de parte de hoteles internacionales que se instalaron en la ciudad. Algunos de ellos fueron el Park Hyatt, Four Seasons, Meliá, Hilton, Howard Johnson entre otros.

Por último, lugar, actualmente estamos en el postturismo que comienza el siglo XXI hasta la actualidad. Durante estos años, y hasta el día de hoy se le da mucha importancia a la tecnología y al medio ambiente.

En Argentina, a principios de este siglo entra en una crisis económica, derrumbando el turismo emisor y aumentando el turismo interno. El transporte ferroviario entro en crisis y fue tomado nuevamente por el estado. Por su parte, los viajes en crucero han aumentado, principalmente los destinos de Brasil con salida desde Buenos Aires, o los cruceros hacia la Antártida que tiene salida en Ushuaia. Tanto el turismo urbano, como el de naturaleza creció mucho, siendo una región importante en Sudamérica.

En el 2005 se promulgo la nueva ley de turismo (25.997), el que define al turismo como una actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el país. En el mismo año, se lanza un plan federal de turismo sustentable.

En el año 1994 la OMT (Organización mundial del turismo) logra definir la actividad turística como "las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros".

De acuerdo a la OMT, El sistema turístico está compuesto por distintos elementos que se encuentran interrelacionados entre sí, que en conjunto tiene como resultado lo que conocemos a la actividad hoy en día. Estos son la demanda, oferta, espacio geográfico y operadores del mercado.

La demanda se define como un conjunto de consumidores, o posibles consumidores de bienes y servicios turístico. Existe diferente tipo de público y el mismo varía de acuerdo a su gusto y personalidad de cada uno.

Antes de hablar de la demanda, debemos hablar de la oferta. Está compuesto por el conjunto de productos, servicios y organizaciones involucrados activamente en la experiencia turística.

Para que se desarrolle la actividad, debemos tener un espacio geográfico disponible. Es el lugar donde opera la oferta y la demanda, y lugar donde reside la población local.

Por último y no menos importante, encontramos a los operadores de mercado. Son aquellos que se encuentra en relación directa, y que le brindan una experiencia agradable al turista. Un ejemplo de esto son las agencias de viaje, empresas de transporte u organismos públicos que ayudan al desarrollo de la actividad turística en la región.

El sistema turístico propuesto por Molina (1991) está compuesto por los siguientes elementos.

Por un lado, tenemos la superestructura que está compuesto por organizaciones que pueden ser públicas o privadas, y normas, que pueden ser directas o indirectas.

También, se encuentra la infraestructura, que sirve de apoyo, para poder desarrollar la actividad y recibir al turista. Estas instalaciones pueden ser desde los servicios básicos, carreteras o un aeropuerto habilitado.

Además, los atractivos turísticos pueden ser tanto naturales como culturales.

Otro de los elementos que forma parte del sistema turístico es la comunidad local. Estos son aquellas personas que habitan en los lugares en donde se desarrolla dicha actividad. Algo muy importante para la actividad, es la demanda que existe por parte del turista hacia el espacio geográfico en pos de realizar turismo.

La demanda es otro de los elementos que forma parte de este sistema. Esta compuestas por los turistas que visitan el destino. Estos, pueden ser residentes nacionales o internacionales.

Por ultimo lugar, se encuentra los equipamientos e instalaciones. Son aquellos lugares que se especializan en brindar servicios turísticos. Los equipamientos hace referencia a alojamientos, gastronomía o lugares de diversión.

Las instalaciones se dividen en de agua y playa, o montañas por ejemplo.

Otro de los sistemas turísticos que se han desarrollado es el de Boullon (2006). El autor define “el turismo es la consecuencia de un fenómeno social cuyo punto de partida es la existencia del tiempo libre y el desarrollo de los sistemas de transporte”.

Los elementos que lo componen son la oferta, demanda, producto turístico, infraestructura y superestructura.

La demanda se mide de acuerdo a la cantidad de turistas que visitan una región (Medible en región, país, zona, centro turístico y atractivos) y en los ingresos que genera la actividad turística. La demanda se divide en demanda real, turista real, demanda histórica, demanda potencial y demanda futura.

La economía define a la oferta como “cantidad de mercancía o servicio que entra en el mercado consumidor a un precio dado y por un periodo dado.”. Para que un servicio turístico sea considerado como tal, se le debe hacer llegar al turista, el cual puede ser ofrecido por los distintos medios que existen en la actualidad.

El producto turístico es aquello que se ofrece para que el turista pueda pasear y visitar los atractivos que hay en el lugar. Cada viajero tiene sus propios gustos y motivaciones, y el lugar de viaje que este decida, va a depender de eso.

La infraestructura es una parte importante de todas las ciudades o lugares que se visiten. Son aquellos bienes y servicios que sostiene la estructura social y productiva. Algunos ejemplos de esto son las carreteras, hospitales, energía, viviendas etc.

La superestructura es un elemento igual de importante que el resto. Está formado por organismos que pueden ser públicos o privados, que se encargan de optimizar o modificar cuando es necesario cualquier elemento que forma parte del sistema. Es importante tener una superestructura eficaz, para que el desarrollo turístico sea fluido y que el usuario tenga una buena experiencia.

## 6.2. Desarrollo Turístico

En Argentina, Si bien el turismo comienza a forjarse como una actividad alternativa debido a la crisis económica mundial de la década del 30, Barrios (2021) explica el desarrollo de la actividad, la relación que tuvo el turismo con la culminación del ferrocarril Patagónico, y el proceso en donde la Provincia de Río Negro tuvo un aumento significativo del turismo, en donde poco a poco se fue transformando en una ciudad turística. Según el investigador, este concepto refiere a la capacidad que tuvo la ciudad para poder explotar sus recursos turísticos luego de la creación del Parque Nacional. Algunos de ellos fueron el aprovechamiento de sus recursos naturales y paisajísticos, espacios de lagos, montañas, centros comerciales, lugares de artesanos, entre otros. A partir de estos hechos es que la infraestructura hotelera aumento.

Guillen (2016) desarrolla la ideal del desarrollo local y la relación que existe entre el turismo y de qué manera impacta en la sociedad (Económico, social). Afirma la idea de la utilización de esta actividad para el desarrollo de la comunidad local.

Entre los ejemplos que utiliza, describe los beneficios económicos que genera, ya que otorga ingresos, tanto a aquel que invierte en el turismo como al estado. Además, gracias al desarrollo de la actividad genera empleo para la comunidad local, de manera directa como indirecta.

Es consciente de la importancia que se le debe dar a las comunidades locales, y que sea posible preservar la cultura local, y que pueda desarrollar su cultura a través del turismo.

El autor define al turismo a la actividad turística como “una actividad económica que puede cambiar el paradigma del mono producto de una comunidad, y crear una reconversión productiva a nivel local”. También hace referencia a la importancia de la cultura de estas comunidades, ya que debe ser sustentable y sostenible en el tiempo, dándole valor a la comunidad local en relación al turismo, sin perder las costumbres de la misma.

Fernández (2012) define al desarrollo local como un proceso de una construcción colectiva a nivel local, tiene como objetivo movilizar los recursos del territorio en torno de un proyecto común.

También hace referencia al desarrollo turístico, afirmando que es un proceso en el cual intervienen diferentes variables políticas, económicas, sociales, culturales y ambientales.

Se debe tener mucho cuidado cuando una ciudad comienza a transformarse en un lugar turístico, debido a los cambios que puede ir sufriendo poco a poco. Si bien sabemos que tiene impactos económicos positivos, generando ingresos, también puede verse afectado de manera no tan positiva. Las ciudades pueden sufrir una transformación social, perdiendo las costumbres de estas comunidades. Por este motivo es importante involucrarlos en el desarrollo turístico, valorizando su cultura.

En lo que respecta lo ambiental, puede verse afectado debido a la cantidad de personas que accede al lugar. Con el paso del tiempo, si no se tiene un cuidado muy especial, el turismo puede llegar a verse como una actividad negativa, y que el turista no sea tan bien recibido por las comunidades locales.

### 6.3. Modelo Agroexportador

El modelo Agroexportador fue un sistema económico que llevo adelante el país como política entre los años 1880 hasta el 1930. En ese periodo, Argentina se destacó a nivel mundial debido a la calidad de sus productos que fueron exportados hacia Europa.

El mismo se basaba en que durante ese tiempo, debido a la materia prima existente, se producían los diferentes productos con el objetivo de ser exportado.

Por este motivo es que los ferrocarriles tuvieron un rol importante, debido a que trasladaba todo aquello producido en las estancias y era trasladado hacia los grandes puertos.

A partir de la década del 30, esto comenzó a cambiar debido a la crisis económica que existió a nivel mundial. Desde ese momento es que se tuvo que cambiar drásticamente del MAE a lo que fue conocido como el sistema de Industrialización de sustitución de importaciones.

Tagliani (2009) desarrolla el concepto del modelo agroexportador y describe como influencio en el país. Anteriormente, era un territorio conformado por distintos lugares que se autoabastecía con todo lo que producía. Desde el momento en que se desarrolla el MAE, y con la inversión en la infraestructura ferroviaria, pasa a ser uno de los grandes centros comerciales que existieron en el mundo debido a la materia prima que teníamos en aquel entonces y la facilidad de transportar estos productos a los grandes puertos, y poder ser un país que se destacó por su capacidad de exportar.

Nuestro país intercambiaba estos productos, a cambio de los diferentes bienes y servicios relacionado de manera directa con la infraestructura.

Como se mencionó anteriormente, existió una relación directa entre los ferrocarriles y los puertos.

Puertos	Comercio	1890-1900	1900/10	1910/20	1920/30	1930/39
		%				
Buenos Aires	Importación	86,8	74,0	85,6	76,8	82,6
	Exportación	25,8	41,5	42,4	37,2	39,8
Rosario	Importación	8,2	10,2	4,0	7,6	4,6
	Exportación	13,1	17,5	20,6	15,2	15,9
La Plata	Importación	0,8	2,5	2,0	1,2	0,6
	Exportación	1,1	3,8	10,6	10,2	9,7
Bahía Blanca	Importación	1,7	2,1	1,5	2,3	1,8
	Exportación	4,9	10,5	10,0	6,4	6,7
Santa Fe	Importación	0,5	1,1	0,4	2,3	1,0
	Exportación	2,8	2,4	1,6	5,6	3,6
Demás puertos	Importación	2,0	10,2	6,2	9,8	9,4
	Exportación	52,3	24,2	15,1	25,4	24,3

Fuente: Ricardo M Ortiz (1943). Valor económico de los puertos Argentinos. Buenos Aires, Ed Losada. P 165

En el trabajo de investigación llevado a cabo por Salerno (2019), desarrolla y describe lo que sucedió con las exportaciones e importaciones en Argentina. Durante el modelo agro exportador, el país se destacaba por la exportación de productos primarios como la lana, carne congelada y cereales.

Tal como se muestra en el cuadro, Buenos Aires fue el puerto principal de este modelo económico, siendo la entrada principal de ingreso y salida de productos.

## 6.4. Parques Nacionales

Caruso (2015) desarrolla brevemente lo que son los Parques Nacionales, y como fueron surgiendo. En primer lugar, para definirlo debemos mencionar la definición legal que dice lo siguiente:

“Serán Parques Nacionales las áreas a conservar en su estado natural, que sean representativas de una región fitozoogeográfica y tengan gran atractivo en bellezas escénicas o interés científico, las que serán mantenidas sin otras alteraciones que las necesarias para asegurar su control, la atención del visitante y aquellas que correspondan a medidas de Defensa Nacional adoptadas para satisfacer necesidades de Seguridad Nacional. En ellos está prohibida toda explotación económica con excepción de la vinculada al turismo, que se ejercerá con sujeción a las reglamentaciones que dicte la autoridad de aplicación (Ley 22.351)”.  
(Caruso, 2015, pp 3)

Bustillo define a los PN como:

“zonas paisajísticamente bellas, geográficamente fronterizas la región patagónica es míticamente asumida como un espacio “geopolíticamente estratégico y fuente de inmensas riquezas, pero poblacionalmente vacío, políticamente postergado y militarmente vulnerable”.  
(Bustillos, 1972, en Fortunato, 2005: 339)

La creación de los parques nacionales tuvo en sus orígenes objetivo político. Esto estuvo relacionado con el hecho de marcar la zona limítrofe y poder ejercer la soberanía.

Debido al trabajo realizado por P. Moreno, el estado nacional le otorgó una gran cantidad de tierras como forma de agradecimiento por su labor de marcar la frontera entre Argentina y Chile.

Se debe destacar las obras realizadas por Bustillo cuando estuvo al mando de la DPN (Dirección de Parques nacionales). Fue uno de los principales actores para desarrollar dicha rama. El turismo surge como una actividad alternativa debido a la crisis que existió en todo el mundo, ya que se dejó de exportar aquellos artículos producidos en el país.

El parque nacional de Nahuel Huapi fue en ese entonces el motivo por el cual Bariloche comenzó a desarrollar la actividad turística, mejorar y aumentar su infraestructura gracias a la mejora en la accesibilidad a la provincia, y así lograr ser atractiva para aquel que quiera disfrutar del tiempo de ocio.

La ciudad de San Carlos de Bariloche, o también conocida como “La Suisse Argentina”, era denominada de esta manera, debido a que alrededor de la ciudad había comunidades de origen Suiza y Alemana.

La ciudad tuvo un gran desarrollo a partir de la influencia de Bustillo con los Parques Nacionales. Se instalaron y mejoraron la infraestructura, aumentando la oferta hotelera gracias a los créditos hipotecarios. Se construyeron gran cantidad de alojamientos, y se mejoraron muchos otros. Una de las obras más destacadas, fue la construcción de uno de los hoteles más conocidos en la región como es el Llao Llao. Además, se mejoraron. Toda la ciudad paso por un proceso de embellecimiento, y de esta manera ser atractiva para el turista, transformando la actividad turística, en una de las principales actividades de la región.

Fortunato (2005) desarrolla la idea de lo que significa los Parques Nacionales.

En el año 1872, se crea el primer Parque Nacional en el mundo que es el PN Yellowstone. Esto dio el pie a que, con el paso de los años, se crearan más espacios en el cual sean considerados como Parque Nacionales.

Con el paso del tiempo, otros países establecieron más parques bajo este concepto, principalmente a mediados del siglo XIX y primera mitad del siglo XX (Entre ellos, Argentina).

De acuerdo al autor, el origen estuvo ligado directamente con la institucionalización de la nación, en el momento de marcar los pasos fronterizos entre Argentina y Chile.

Esto ayudo no solo a configurar los espacios territoriales del país, sino que también paso por una transformación económica. Se pasó de tener muchos lugares con una economía local o regional, a que sean parte de una economía nacional.

Los primeros Parques Nacionales del país tuvieron este objetivo por cumplir. Los mismos fueron el PN Nahuel Huapi e Iguazú. Años más tarde vinieron los parques Los Alerces, Perito Moreno, los Glaciares, Lanín y Laguna Blanca.

Una vez consolidada las fronteras entre los países limítrofes, y ejercida la soberanía nacional sobre estos lugares, se comenzó a pensar en los Parques Nacionales con objetivos turísticos, aprovechando los paisajes y recursos naturales que pueden ofrecer.

## 6.5. Transporte Ferroviario

La aparición del ferrocarril marco un antes y un después alrededor del mundo. Paso por varias etapas de transformación que hacen al tren tal cual lo conocemos hoy. La primera de ellas fue el surgimiento de las maquinas a vapor, y otro suceso importante fue la revolución industrial. Allí, aparece otro de los avances tecnológicos que fue la aparición en el mundo del hierro y el acero.

A principios del siglo XIX, aparece la primera locomotora de cremallera, y hacia el año 1830 en Inglaterra, comienza a funcionar la primera línea ferroviaria en como un servicio público. Este realizaba el trayecto que iba de la ciudad de Liverpool y culminaba en Manchester. Esto fue importante para el desarrollo económico Ingles en ese entonces, ya que unía ambos puertos quienes recibían importaciones de productos textiles del continente americano. Fue una solución a la economía ya que ambos puertos se encontraban unidos mediante un canal, pero estaba totalmente congestionado. Este servicio logro acelerar los tiempos de traslado de mercaderías.

Años más tarde, las redes ferroviarias se expanden principalmente en territorio Ingles, y luego hacia todo el continente europeo. Aquí, dependía de cada país la política en cuanto a las inversiones, si era estatal o privada.

Desde de la aparición de automóvil, el sistema entra en crisis ya que se comenzaba a cambiar el uso del ferrocarril por el auto. Hacia mediados de siglo XX los diferentes gobiernos tuvieron como política la nacionalización de los trenes y las diferentes empresas se fueron concentrando en una sola. A todo esto, se le suma la aparición de un nuevo sistema de transporte que era más rápido como la aviación.

Años más tarde, llegando al 1980 el sistema ferroviario vuelve a competir cuando dentro de la comunidad Europea, se eliminaron barreras fronterizas y apareció en el mundo los trenes de alta velocidad.

Actualmente es muy habitual realizar distintos trayectos en tren, tanto para recorridos de corta distancia como puede ser dentro de la misma ciudad, como de media y larga distancia, o inclusive yendo de un país a otro. Esto se da habitualmente en el continente europeo que tiene un sistema ferroviario más avanzado, sumado a que las distancias son más cortas si lo comparamos con Argentina.

Existen ferrocarriles similares al tren Patagónico alrededor del mundo con similares características. Estos recorren determinada distancia para llegar de un punto hacia otro, pero en la mitad del camino recorre distintos climas de acuerdo al área geográfica, recorriendo distintos paisajes naturales en el camino.

Un ejemplo de esto en Europa es el Bernina Express. Este pasa por distintos paisajes como son los Alpes Suizos que son su principal atractivo, pero también se observan glaciares y lagos. Otra de las características de este recorrido es que transcurre por distintos túneles y puentes, y realiza varios giros a 360 grados otorgando al turista una linda experiencia.

Si comparamos el proceso de desarrollo ferroviario de Europa con el de nuestro, fueron dos procesos totalmente diferentes.

En el viejo continente hubo una gran ola de inversión principalmente en la primera mitad del Siglo XIX, teniendo a Gran Bretaña, Francia y Alemania como los primeros grandes inversores de este medio. Inicialmente se dio en estos 3 lugares, y con el paso del tiempo se fue extendiendo en el resto de los países, logrando una conectividad no solo entre las diferentes ciudades si no que, debido a su ubicación geográfica, tenía el beneficio de estar interconectados uno con el otro.

En Argentina, el surgimiento del ferrocarril llegó años más tarde, y estuvo ligado directamente con el modelo agroexportador, siendo el tren un actor fundamental en este modelo. Gracias a este medio de transporte, lograban trasladarse los diferentes productos a los grandes puertos con el fin de ser exportado.

En la investigación realizada por Salerno (2013) afirma que los ferrocarriles en nuestro país tenían como objetivo fomentar las regiones más apartadas de la urbanización, ya que, gracias a los trenes, facilitarían el traslado de la mercadería producida. Una vez logrado esto, una de las consecuencias que tuvo esto, fue el surgimiento del turismo. Esto nace como una nueva actividad debido a que los trenes pasaban por allí, recorriendo distintos paisajes naturales. Fue una actividad nueva surgida sin tener este propósito, pero fue y es bien aprovechada. Córdoba, Tucumán, Salta, Jujuy y San Carlos de Bariloche. Esta última, quien pasaba por una zona de lagos fue comparada con los Alpes Suizos, por lo que fue denominada como "La Suisse Argentina (La Suiza Argentina). En pos de aprovechar la actividad turística, luego de la llegada del Ferrocarril Patagónico y con la influencia de Bustillo en Parques Nacionales, la zona del Nahuel Huapi comenzaba a desarrollar su infraestructura turística.

Los ferrocarriles en Argentina han sido de gran influencia a lo largo de la historia, siendo parte importante del modelo Agroexportador. Su auge tuvo lugar a principio del siglo XX cuando trasladaba los productos producidos en el país hacia el mercado exterior. En ese entonces, comenzaba a aparecer un nuevo transporte que fue el automóvil, pero en sus orígenes no tuvo mucho éxito debido a la falta de infraestructura, y el tren era mucho más utilizado. Uno de los factores importantes en el sistema ferroviario fue que existió en ese entonces una política clara por parte del estado nacional, en donde se realizó una inversión importante para el desarrollo de los trenes.

Los ferrocarriles estuvieron relacionados de manera directa en la aparición del turismo. Lograron acortar las distancias entre 2 ciudades o poblados, abaratando el costo del mismo. Salerno (2013) afirma que los ferrocarriles del estado, contribuyeron a las ciudades a desarrollar la actividad turística. Esto se dio principalmente en las Sierras Cordobesas y en la zona del Nahuel Huapi. En sus orígenes, se destacaban por sus climas, ayudando al turista a curar enfermedades respiratorias.

Hacia el año 1920, comienza a surgir el concepto del turismo como una actividad de ocio, promocionando los diferentes destinos turísticos en medios como la revista RYF (Rieles y Fomento).

En aquel entonces, las Sierras Cordobesas estaba destinada para la clase media, mientras que Bariloche, por su elevado costo, estaba apuntado para la clase social más pudiente.

## 7. DESARROLLO

### 7.1. Evolución Del Ferrocarril En Argentina

En Argentina, las primeras inversiones de los ferrocarriles comenzaron entre 1860 y 1870 aunque su gran apogeo fue entre 1870 y hasta 1920.

Estas inversiones respondían a la necesidad de la expansión de los trenes facilitando la comercialización y el traslado de los productos, mejorando y acelerando los tiempos de traslado de mercadería vinculado con la actividad ganadera y productos frescos hacia las zonas de quintas y chacras.

En forma paralela permitió la conectividad de aquellos lugares que se encontraban fuera del mapa de la urbanización y lejos de los mercados.

En este sentido, Milo y Tchordonkian (2022) afirman que los orígenes del tren en nuestro país se relacionaron a la actividad ganadera y al cultivo de los cereales en la región Pampeana. Esto fue importante ya que se lograba reducir las distancias entre las ciudades y así agilizar la distribución de estos productos. Además, en aquellos lugares donde había una estación, también había presencia de una comunidad.

En el trabajo investigado por Mignone (2012), realiza una evolución histórica de los trenes en Argentina. La misma se remonta al año 1857 cuando se inaugura la primera locomotora a motor. Esta realizaba un recorrido que iniciaba en la plaza Lavalle y culminaba en San Jose de Flores. Luego, el recorrido se modificó e iniciaba en el centro porteño, finalizando el recorrido en los suburbios de la ciudad.

Años más tarde, entre el 1862 y 1883 se crearon varias líneas de ferrocarril como son Ferrocarril Oeste (hoy conocido como el tren Sarmiento), Ferrocarril del Sud (General Roca), Ferrocarril Central Argentino (General Mitre) y el Ferrocarril Central Norte Argentino (Gral Belgrano).

La aparición del ferrocarril fue una innovación muy importante para el país ya que permitió achicar las distancias entre los lugares. Además, lograba que los poblados que no tenían acceso a los mercados, pudieran lograrlo. En los lugares que se construye las estaciones

de tren que anteriormente a esto, era una tierra despoblada, comienza a ser habitada ya que, si bien podía no ser un gran mercado, tenía acceso a estos lugares. Con respecto a lo económico, el ferrocarril fue el medio de transporte principal y una parte fundamental durante los tiempos del país, cuya política económica era el modelo agroexportador. Durante esa época, todo lo producido como la actividad ganadera, agricultura, lana, cereales entre otros, era transportado a través del tren hacia los grandes puertos.

El principal cambio que ocurrió, a comparación de años anteriores, fue que el estado nacional tenía como objetivo unificar los territorios, uniendo a las zonas apartadas de las urbes con los mercados.

Hacia mediados del siglo XX todos los trenes fueron nacionalizados. En ese momento Argentina poseía una red ferroviaria muy amplia con 47 500 kilómetros aproximadamente a lo largo y ancho del país. Durante ese proceso, los ferrocarriles existentes en aquel momento fueron reagrupados en 6 líneas, que actualmente son la línea Mitre, Sarmiento, Belgrano, Urquiza, Roca y el San Martín. Años más tarde a esto, se crea la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Años más tarde, el sistema ferroviario en el país entra en crisis. Cada vez el sistema era menos utilizado por la población, y lo mismo sucedió para el traslado de mercaderías. Como consecuencia a esto, comenzó un proceso de desintegración de las vías férreas, y la cantidad de kilómetros de vías que el país tuvo anteriormente, bajo considerablemente.

Además, sumando a todo lo que sucedió con el ferrocarril luego del modelo agroexportador y su disminución en su uso, cabe mencionar que los trenes dejaron de tener un rol clave en el modelo político y económico del país. Sumado a esto, apareció un nuevo medio de transporte muy utilizado hasta hoy en día que es el automóvil.

Realizando una comparación entre el ferrocarril y el automóvil, este último tuvo un desarrollo mucho más amplio y constante a lo largo de su historia. Llegó a Argentina en la década del 20, y a partir de este momento es que tuvo un gran crecimiento desplazando como medio de transporte principal a los trenes. El Automóvil Club Argentino (ACA) y el Touring Club fueron de gran colaboración para su desarrollo. Una de las grandes desventajas que tuvo el automóvil, con respecto a los trenes en nuestro país, fue la cantidad de rutas existentes si lo comparamos con la cantidad de rieles para el uso del ferrocarril. Esto comenzó a cambiar cuando los dos clubes de automóvil presionaron al estado nacional para desarrollar el propio sistema, y año tras año el uso del auto era cada vez más usual, principalmente en la clase media y alta.

Años	Inversión en obras de puentes y caminos	Porcentaje
1920	3.325.155	0,68
1921	4.359.103	0,77
1922	6.215.315	0,98
1923	5.476.571	0,8
1924	8.091.813	1,2
1925	8.940.616	1,19
1926	9.688.589	1,2
1927	15.935.333	2
1928	16.606.247	2
1929	14.265.979	1,65
1930	18.174.339	2,11
1931	19.294.225	2,4
1932	23.014.981	2,74

Fuente: Revista de Ciencias Económicas. Año XXI. Noviembre 1933. N°148

En el cuadro podemos observar cómo se fue dando el progreso y desarrollo del automóvil. En una comparación con lo que fue en ese momento el ferrocarril, observamos que si bien desde que apareció se fue desarrollando, los primeros años no tuvo un gran crecimiento, sino que su mayor aumento se da a partir de la década del 30, en el momento que el ferrocarril empieza a tener una baja en su uso debido a la crisis económica que existía en ese momento al rededor del mundo, y aparece este nuevo medio de transporte como otra alternativa.

Sin embargo, Fraschieri (2019) afirma que, a fines del siglo XIX, desde el gobierno nacional plantearon que la Patagonia era una ubicación privilegiada por sus recursos naturales, ya que tenía la posibilidad de desarrollar diferentes actividades productivas, pero su principal problema era la falta de población en las ciudades.

En el año 1908 se sanciona la ley de fomento de territorios, quien fue impulsada por el ministro de aquel entonces Ramos Mexía, que tenía como objetivo desarrollar la Patagonia poblando la Patagonia. Es por esto que impulsan el proyecto del Tren Patagónico, que empieza en Viedma y finaliza en lo que hoy conocemos como San Carlos de Bariloche.

Gracias al ferrocarril, comienza a poblarse toda esta zona, y todos los lugares donde transita el tren. Es entonces que esta zona, principalmente la del Nahuel Huapi, comienza a ser visitado principalmente por las clases más altas, ya que permite el acceso. Si bien no era un lugar fácil de llegar, con la culminación de esta obra, se podía visitar.

Algunas personalidades importantes de la prensa y distintas personas importantes visitaron el Nahuel Huapi y esta empezó a ser difundida como “La Suiza Argentina” gracias a sus maravillosos paisajes y recursos naturales.

Habiendo mencionado esto, podemos afirmar que el ferrocarril es una parte importante para la historia de nuestro país. Tuvo un rol muy destacado durante la primera mitad del siglo XX, cuando estuvo estrictamente vinculada con el modelo agroexportador. Fue una aparición importante en el país, en donde tuvo una gran inversión de capital.

Su auge se dio en estos tiempos, pero luego de la década del 30 se vio influenciado por la crisis económica que ocurrió a nivel mundial.

El turismo empieza a surgir gracias a todo lo mencionado anteriormente, pero el motivo por el cual empieza aparecer como una nueva actividad económica fue gracias a la crisis generada a nivel mundial en la década del 30. Las principales actividades productivas entran en crisis, y el turismo fue una respuesta para aquel contexto. Bustillo fue el encargado de idear un plan para el desarrollo del mismo, comenzaron a realizarse las diferentes obras y la infraestructura turística creció debido al aumento de la demanda. A partir de este hecho, gracias a la crisis ocurrida, sumado a las obras realizadas del tren patagónico, es que el turismo pasa a ser una de las actividades principales de la región. En principio solo aquellas personas de clase alta y privilegiadas podían acceder a la Patagonia, esto comenzó a cambiar cuando el peronismo asume el poder. Fue un cambio social impactante, ya que la clase media trabajadora obtuvo más derechos como las vacaciones pagas o el aguinaldo, lo que le permitió tener acceso al ocio.

## 7.2. Modelo Agroexportador en Rio Negro

La provincia de Rio Negro se divide en tres grandes regiones. La zona de mesetas, área de valles y la región andina. Nos vamos a concentrar en esta última región, que es la zona donde pasa el tren patagónico.

En el trabajo de Tagliani (2009) afirma que durante periodo que Argentina tuvo como política económica el modelo agroexportador, Bariloche se dedicaba principalmente a la producción de cereales, madera y lana, a cambio de materia prima chilena. Durante los años 1910 aproximadamente, se decide construir la Aduana entre ambos países (Argentina y Chile), interrumpiendo la relación comercial existente en ese entonces. A raíz de esto, es que lentamente comenzó a desarrollarse el turismo en Bariloche. Esta actividad comienza a consolidarse años más tarde, con la culminación del proyecto del Ferrocarril Patagónico y las obras realizadas por Bustillo, quien tenía a cargo la Dirección de Parque Nacionales.

En la zona andina de la provincia de Rio Negro, existe una vinculación directa entre el ferrocarril y el turismo. En primer lugar, debemos mencionar el proyecto de ley de fomento de territorios, que logró conectar a esta región, con distintos puntos del país mediante el tren. Hubiese sido casi imposible conocer lo que hoy es como el Nahuel Huapi y sus alrededores, sin la existencia del ferrocarril, ya que esto mejoro la accesibilidad a estos lugares caracterizados por sus paisajes naturales.

### **7.3. Tren Patagónico**

En el trabajo de Salerno (2013), se observa como el tren fue importante para el surgimiento del turismo en la zona de la Patagonia ya que logro llegar a lugares que anteriormente a esto, era impensado por la dificultad en su accesibilidad. Si bien fue algo que no estuvo planeado, con el paso del tiempo el turismo paso a ser una de las actividades principales de la zona, además de uno de los motivos por el cual esta zona se ha ido poblando. Desde el momento en que empezó a crecer esta industria, también crece el desarrollo de la infraestructura. A partir de la llegada del ferrocarril, se construyen diferentes instalaciones para poder recibir a los turistas que llegaban a estas ciudades.

En sus inicios esta región fue considerada como un lugar turístico de ambiente, refiriéndose a los lagos y paisajes que ofrece la zona del Nahuel Huapi. A partir de esto, esta región comenzó a desarrollarse. Esta área inicia el crecimiento en el momento en el cual Mar del Plata, que era el lugar para vacacionar para la elite, deja de serlo, y dicha clase social comienza a elegir otro destino y otro tipo de viaje.

En el trabajo de investigación de Oriola (2005), se observa que para diseñar y planificar este ramal existió una ley cuyo objetivo fue el poblamiento de la región. Dentro de esta, se encontraba la construcción de una red ferroviaria que comenzaba en el Puerto de San Antonio Oeste y finalizaba en la zona del Nahuel Huapi. La finalización de la obra se vio demorada por la existencia de diferentes problemas políticos. Finalmente, el ramal finalizó en 1934.

El Ramal Viedma-Bariloche es transitado por el tren turístico de larga distancia, llamado Tren Patagónico. Este no es solamente tren turístico, sino que también es un medio de transporte y de carga.

Mazza y Bruno, (2017), afirman que el ferrocarril fue muy importante para fomentar el desarrollo de las regiones apartadas de centros poblados y de sus mercados. El tren no sólo incentivó el desarrollo de estas áreas alejadas de los centros urbanos, sino que también, permitió desarrollar la industria turística.

Uno de los impactos que tuvo la construcción del ferrocarril, tanto directa como indirecta, fue la migración extranjera para trabajar en el tren. Los emplearon para tener distintas funciones como en la colocación de rieles, construcción de nuevas estaciones entre otras. Además, esta nueva red de transporte iba a permitir transportar mercaderías como lana, cuero y carnes.

A continuación, podemos observar el recorrido que actualmente realiza el tren patagónico, el cual transita por distintas localidades de las cuales podemos destacar Viedma - Bariloche como estaciones cabeceras.



Fuente: <https://trenpatagonica.com.ar/>

Tasas Anuales promedio de crecimiento poblacional por región  
RIO NEGRO

	1895-1960	1895-1927 <sup>4</sup>	1927-1960	1895-1914	1914-1927	1927-1947	1947-1960
Total	4,8%	6,1%	3,6%	8,3%	2,9%	4,0%	2,8%
Meseta	3,9%	6,5%	2,0%	8,4%	3,7%	2,5%	-0,3%
Valles	5,0%	5,3%	4,4%	6,5%	3,6%	5,1%	4,2%
Andina	7,7%	10,6%	2,7%	20,6%	-2,6%	5,4%	4,2%

Fuente: Trabajo de investigación de Pablo Tagliani (2009)

En el cuadro resumido por Tagliani (2009), se observa la importancia que tuvo el ferrocarril en el crecimiento de la Provincia de Río Negro y en la economía. En el mismo vemos que el mayor aumento de la población se da en las primeras 2 etapas, tiempos en el cual en nuestro país se desarrolló el modelo agroexportador (1880 – 1930). Durante esos tiempos, Argentina enfocó su economía en la producción agropecuaria principalmente y exportación de sus productos a cambio de bienes industriales y servicios de infraestructura.

El investigador destaca el rol que tuvo el ferrocarril y el impacto que tuvo tanto en Bariloche como en las zonas cercanas a partir de la culminación del proyecto Patagónico. En el aspecto económico fue importante para las áreas productivas y su relación directa que tuvo con el tren durante los tiempos del Modelo agroexportador. En lo que respecta lo social, a medida que se avanzaba en la construcción de las vías, se asentaron los distintos poblados, de los cuales algunos son denominados como pueblos ferroviarios, ya que su existencia estuvo vinculada directamente con el paso del tren.

Desarrolla que gracias al proyecto de ley de fomento de territorios, llevado a cabo por el Ministro Ramos Mexia, fue que se incentivó a la migración para que las tierras que se encontraban totalmente deshabitadas con el objetivo de que aquellos que fueron para aquellas zonas, puedan explotar estos terrenos vacíos, pero que tenía una gran capacidad de explotación productiva.

Además de todo lo mencionado recientemente, aparece en los últimos años el turismo como una actividad diferente a las actividades productivas en estos poblados no tan turísticos (A

comparación de Bariloche, por ejemplo), el turismo rural. Aquí se desarrolla dicha actividad con el objetivo de ofrecer una experiencia diferente a lo que conocemos como el turismo tradicional de siempre.

El Tren Patagónico, marcó un antes y un después en la Provincia de Río Negro, ya que desde la llegada del mismo ocurrieron muchísimos cambios en la provincia. Además de la importancia que tuvo en todo lo económico, fue un motor de poblado en los distintos pueblos en donde transita el ferrocarril, ya que estos pueblos fueron apareciendo y construyéndose desde la mejora en la conectividad y accesibilidad a los grandes centros urbanos.

Es totalmente impensado imaginar la provincia como lo es hoy sin las mejoras que existieron en los transportes para poder llegar a estos lugares en donde anteriormente a esto, era aún mucho más complicado. Anteriormente al proyecto, y a la culminación del mismo, llegar a estos lugares era mucho más complicado debido no solo a los costos, sino también a los tiempos que llevaba lograr llegar hasta la Provincia de Río Negro.

El proceso de construcción del proyecto patagónico fue diferente si se compara con otros ramales que existen en nuestro país.

Como bien se menciona anteriormente, luego de aprobarse la ley de fomentos de territorios en el año 1908, se procedieron a realizar distintas inversiones en los ferrocarriles, lo que iba a permitir achicar las distancias entre distintos lugares. Uno de los objetivos fue la colonización y el poblamiento de muchas áreas que estaban vacías.

En el trabajo de investigación de Palau y Asensi (2012), se analiza las diferencias entre un proyecto público y un privado. Se analiza cual fue la diferencia de otros trenes construidos en el país con respecto a la Patagonia, que contaban con inversión pública e privada, este proyecto constaba únicamente de inversión pública. Para fomentar el mismo, no se realizaba un adelanto del dinero, sino que lo que se hizo fue construir de a partes cada estación, de acuerdo a la cantidad de dinero disponible. Es decir, se iba construyendo estación por estación, de acuerdo a la situación financiera del país y de la provincia. Es decir, fue una especie de financiación que dependía del negocio inmobiliario. A medida que se vendían los terrenos, o los lotes para obtener el espacio, se avanzaba con el desarrollo de la infraestructura ferroviaria.

A continuación, se comparte algunos puntos fundamentales en las cuales se basó la construcción del ramal Patagónico:

Uno de los puntos que trata la ley de fomentos de territorios relacionado a la inversión inicial, indica que el estado autoriza el estudio, construcción y explotación de los ferrocarriles. La construcción de cada línea de estación, iniciaba luego de realizar los estudios correspondientes a cada área. El estado tiene derecho a adquirir o utilizar el agua de los ríos, arroyos o lagos que se encuentre en la cercanía de dichas zonas, que se requiera para la realización de las estaciones de tren.

Con respecto a la inversión realizada, el estado tenía el derecho a construir en las zonas portuarias las instalaciones necesarias del desarrollo de la infraestructura, con el fin de poder trasladar mercaderías de las estaciones de tren hacia los puertos, para que estos

puedan ser comercializados. Algunas de estas fueron los muelles, pero lo más importante fueron los depósitos de carga y descarga.

El proceso del tren patagónico se fue llevando a cabo a medida que se terminaba una estación. Es decir, no se tenía un capital para toda la obra, si no que se fue financiando. Siguiendo con esta estrategia económica, el negocio inmobiliario fue rentable debido a los inmigrantes que llegaban aquí. Para poder avanzar con esta obra, se debía vender las tierras para obtener una ganancia y obtener el doble del valor real que tiene la realización de la estación de tren. Por ejemplo, si la obra tenía un valor de \$2.000.000, se debía vender los terrenos en \$4.000.000.

A comparación de otros trenes que han sido construidos en el país y en la Patagonia, el tren patagónico no tuvo ningún tipo de inversión directa por parte de los sectores privados, si no que fue un proyecto realizado directamente por el estado nacional, por lo cual fue quien llevo a cabo esta obra.

El proyecto tuvo un capital inicial de 25 millones de pesos para poder comenzar con la construcción de los trenes, y luego de eso se financio gracias a los negocios de venta de los terrenos. Esto tenía como fin poblar toda esta zona, acercar los pueblos a las grandes ciudades donde existía un mercado, y también poblar las áreas que se encontraban totalmente vacías.

Una de las grandes desventajas que tuvo este tipo de estrategia, es que no existía un plazo determinado de finalización de las obras, ya que se dependía de un factor económico externo. Si no se lograba la venta de las tierras, no se podía avanzar con la construcción del ferrocarril.

En el trabajo investigado por Ciselli (1998) nos acota las diferentes etapas por las cuales paso el proyecto, y como fue la mano de obra requerida para llevar a cabo el ramal Patagónico.

Durante la etapa de la construcción del tren, se requirió mano de obra de todo tipo, pero la mayor demanda fueron los ingenieros y técnicos que estuvieron a cargo en distintas áreas. Según se indica, la mayoría de los empleados que tenían funciones más importantes eran de origen anglosajón, mientras que los que solo se requería su fuerza tenían un origen italiano.

El proyecto del Ministro Ezequiel Ramos Mexia necesitaba para llevarse a cabo una gran cantidad de trabajadores, por tal motivo es que el estado autoriza a que personas que Vivian en Buenos Aires, podían trasladarse hacia el destino con el objetivo de trabajar en esta obra. Estos fueron en su mayoría personas no calificadas, alcanzaba con que pudiera utilizar su fuerza y no hacía falta tener experiencia o conocimientos previos en este tipo de obras.

Las condiciones ofrecidas no fueron las mejores, y por este motivo es que el proceso tuvo varias dificultades para llevarse a cabo.

Se trabajaba en pésimas condiciones y debido a esto es que los trabajadores hicieron varias huelgas y reclamos. La primer gran huelga ocurrió debido a que a los trabajadores se les había prometido determinado salario, pero este en realidad no fue así. Estos reclamaron

una mejora en la calidad de vida, aumento de sus salarios y menor cantidad de horas trabajadas. Existieron varias huelgas, que trajo como consecuencia el despido de muchos trabajadores. Esta situación empezaba a cambiar con una tercer huelga, en donde en esta ocasión los empleados lograron su objetivo.

Debemos realizar una diferenciación entre lo que fue el tren Viedma - Bariloche, a comparación del resto de los ferrocarriles construidos a lo largo y ancho de nuestro territorio.

En primer lugar, y la gran diferencia existente fue el tipo de inversión. El proceso del mismo fue totalmente distinto ya que al tener una inversión pública, el desarrollo del proyecto fue distinto. Otro logro del proyecto del entonces ministro, fue el poblar los terrenos que se encontraban deshabitados. De esta manera, si bien esto hizo que la construcción se obstaculice debido a la falta de fondos, paralelamente logro cumplir con lo planteado previamente que fue el habitar aquellos terrenos que se encontraban en desuso para que pueda ser explotados.

Tampoco fue casualidad que se haya demorado tanto este proyecto, ya que existieron múltiples conflictos entre los trabajadores contra el estado, ya que estos incumplieron con lo que había sido pactado, lo que tuvo como consecuencia muchas huelgas, reclamos o se trabaje a desgano, y por ende se demore la culminación del tren.

## 7.4. Turismo en Rio negro

Salerno (2013), describe que Desde el momento que el ferrocarril comenzaba a desarrollarse, el turismo nacional estaba dividido en tres estilos diferentes: por un lado, se encontraba la zona de playas como Mar del Plata y sus playas cercanas como Miramar, Necochea, Villa Gesell entre otros. Por otro lado, se encontraba las sierras cordobesas como Alta Gracia y Capilla del Monte, y por último, se desarrolla la zona del Nahuel Huapi, lo que hoy conocemos como San Carlos de Bariloche principalmente, que se caracterizaba por sus paisajes naturales de lagos principalmente.

La provincia de Rio Negro en sus orígenes fue un área que se dedicaba a las actividades productivas como la lana. Esto fue así hasta el año 1930, en el cual hubo un cambio en el mundo y Argentina no fue ajena a esto. Debido a una crisis mundial, se generó un cambio de política económica en el cual se pasó del modelo agroexportador, en el cual se producen los distintos artículos con el fin de ser exportados, a una política de sustitución de las importaciones. Bajo este contexto, el país sufrió de deflación y desempleo, sumado a grandes migraciones a las áreas metropolitanas del país.

Debido a lo mencionado anteriormente, algunas regiones debieron buscar nuevas alternativas en el aspecto económico. Gracias a la crisis ocurrida en aquellos tiempos, es que se recurre al incentivo del turismo. En la provincia se destacaba la zona del Nahuel Huapi, destacándose todos los atractivos turísticos naturales que poseía Bariloche. A partir de estos hechos es que comenzaba a desarrollarse la infraestructura turística y ferroviaria, en donde permitió la conectividad de manera más ágil. Una de las obras que dio pie para el incentivo del turismo fue la construcción del puente sobre el Rio Negro, en el cual conecto

Carmen de Patagones con Viedma, sumado a la finalización del tren Patagonia que realizaba el trayecto Viedma - Nahuel Huapi.

En sus inicios, estos lugares se destacaron como destinos de salud, ya que se concurría ahí para poder curar enfermedades respiratorias. Para realizar este tipo de viaje, las personas debían hacer un viaje largo, en donde había que abordar por 2 trenes como el Ferrocarril del Sud, el tren a Bariloche y un tramo que había que hacerlo en coche. Este último destino fue apuntado a la sociedad alta con mayor poderío económico.

Debemos decir que, si no fuera por la crisis en la década del 30, muy posiblemente, el turismo en la provincia jamás hubiese existido, o no se hubiera desarrollado en ese momento. Esa época fue un incentivo para que la actividad se desarrollara ya que fue una respuesta a aquellos tiempos complicados.

¿Qué hubiese pasado si jamás hubiese existido la crisis? Si bien no podemos saberlo, talvez nunca se hubiese tenido en cuenta todos los paisajes naturales que rodea a la provincia y todos sus recursos que posee, principalmente en San Carlos de Bariloche que se destaca el Parque Nacional Nahuel Huapi.

Aquí, el turismo estuvo muy vinculado con la aparición del Tren Patagónico ya que facilito el acceso a este lugar que era complicado llegar, sumado a que parte de la clase aristocrática hablaba maravillas de estos lugares, quienes anteriormente debido a su posición económica les era más fácil llegar a los lugares con poca conectividad.

Se considera que existe una gran relación entre el surgimiento y posteriormente, con su desarrollo del turismo. Jamás se hubiese desarrollado de la manera que paso, sin el tren patagónico. La actividad turística aparece como una respuesta a un contexto mundial difícil y complicado como fue la crisis económica de la década del 30. Al tener el desarrollo económico en baja, ven al turismo como una oportunidad de generar ingresos debido a los recursos naturales que poseía, principalmente lo que anteriormente era la zona del Nahuel Huapi, hoy conocido como San Carlos de Bariloche.

Además de lo que se mencionó anteriormente, hubo sucesos políticos y sociales que cambiaron el rumbo de Argentina. Durante el gobierno peronista, los trabajadores lograron obtener muchos derechos laborales que tuvo un impacto directo en la actividad. Algunos de ellos fueron la adquisición del aguinaldo o que los empleados comenzaran a tener días de vacaciones pagas.

En resumen, esto logro que a partir de ese momento, la clase obrera pueda tener derecho al goce y comenzaran a disfrutar de la actividad turística, lo que genero un gran aumento de ingresos económicos, y como consecuencia a esto, en las principales ciudades turísticas como Bariloche y al rededores hubo un aumento, y además una gran mejora de su infraestructura para poder recibir mayor cantidad de personas.

## 7.5. Turismo en Bariloche

Si bien hoy en día se conoce a San Carlos de Bariloche como una ciudad turística, no siempre lo fue. Anteriormente, el foco de la economía estaba puesto en otros sectores. A lo largo de su historia, paso por un proceso de transformación turístico. Podemos dividir este

proceso en dos etapas. Hasta el año 1934 y posterior a ese año, cuando Bustillo crea la dirección de parques nacionales.

De acuerdo al trabajo realizado por Garcia (2021), anteriormente a ese año, había una construcción simbólica de lo que era Bariloche la cual fue narrada diferentes personas de la alta sociedad, quienes tenían llegada a las clases más bajas y les contaban lo que era la ciudad. Una de esas personas fue Aarón Anchorena, quien publica en la revista caras en el año 1902 su experiencia en la Patagonia de nuestro país. En el mismo, enaltece las bellezas naturales que tiene de bosques y lagos principalmente, y realiza una comparación con los Alpes Suizos y los Glaciares de Mont Blanc.

En otro de los viajes hecho por la periodista Ana Maria Elflein del diario de La Prensa en el año 1917, relata lo que eran las bellezas naturales del sur de nuestro país, admirando principalmente lo impactante que es el lago Nahuel Huapi, mencionando nuevamente porque esta zona es considerada como la Suiza Argentina (O la Suisse Sudamericane). Hubo otras narrativas que afirman que no era necesario irse a Europa para poder apreciar estas bellezas naturales.

En la historia Barilocheense existieron grandes personalidades que fueron importantes para que toda el área del Nahuel Huapi y sus alrededores, sea una ciudad que se dedica al turismo. Podemos destacar a las figuras de Francisco P Moreno, Exequiel Bustillo y Bailey Willis.

El primero de los mencionados, fue de gran importancia ya que había recibido unas tierras en el año 1903 por ser parte fundamental en la resolución del conflicto existente en ese entonces con Chile por los límites entre Argentina y Chile. Es entonces que el Científico y explorador, entre otras profesiones, decide donar estas tierras a nuestra nación. Podemos afirmar que fue el primer impulsor de un proyecto turístico aun inexistente en la región de la Patagonia.

Otra de las personalidades destacadas de la región fue quien estuvo a cargo de la comisión de estudios hidrológicos, realizó una obra para proveer agua potable a esta zona, además de ayudar a la finalización del ferrocarril, fue un factor importante para establecer lo que hoy se conoce como el Parque Nacional del Nahuel Huapi.

Por último, lugar, se encuentra Exequiel Bustillo, la persona más importante en relación con el desarrollo del turismo en el lugar. Algunas de las cosas que realizó en la ciudad fue que debido a sus contactos, tanto del sector público como del sector privado pudo llevar a cabo diferentes obras. Alguna de ellas fue la instalación de la línea telegráfica y telefónica y la construcción de una línea de tren que iba desde Buenos Aires (Constitución) hasta Bariloche.

También, fue parte de la comisión de parques nacionales y fue quien fomenta la creación de la dirección de parques nacionales en el año 1934(Ley nacional 12.304).

El principal objetivo que tenía era la preservación de los recursos naturales que el país posee bajo este régimen. Otro de los temas que la ley trató es la organización y el incentivo del turismo, así también como garantizar que estos lugares tengan un fácil acceso para quienes desean visitar dichos lugares.

De esta manera fue que Bariloche iniciaba un proceso de transformación, para comenzar a ser lo que hoy conocemos como una ciudad que se dedica al turismo.

Bustillo realiza un gran cambio en lo que es la infraestructura, entre las que se encuentra la construcción del centro cívico, el hotel Llao Llao (También tuvo una reconstrucción), Puertos

y muelles en la ciudad y alrededores (Villa la Angostura, Puerto Blest, Isla Victoria), instalación de ACA, la presencia del Banco Nación, así como la instalación de servicios básicos e indispensables no solo para el turismo si no para el residente común como son las cloacas, agua corriente, etc. También, finalizó algunas obras importantes para el desarrollo y la promoción turística como fue el ferrocarril que salía desde Buenos Aires y llegaba a Bariloche. Además, en el 1940 se construye el Aeropuerto de la ciudad lo que facilitaba el acceso, ya que acortaba más aun las distancias.

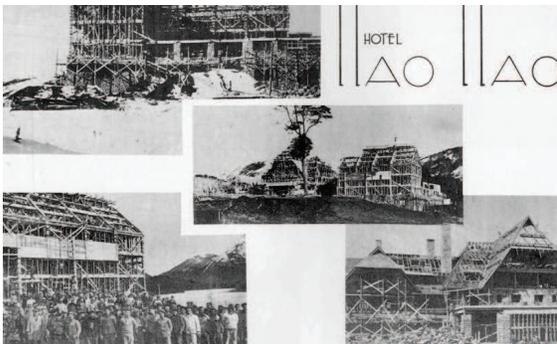
Luego de la inversión realizada con estas obras publicas, la ciudad de Bariloche empezaba a ser promovido como un destino turístico en los medios gráficos tanto nacionales como internacionales.

Uno de los motivos que impulso dicho proceso fue la crisis financiera en la segunda década del siglo XX producido por la primera guerra mundial. Anteriormente a esto, si bien la ciudad poseía todos estos recursos, no estaban siendo bien aprovechados. Es a raíz de este hecho es que se produce una caída económica en las actividades productivas hasta ese momento (actividad ganadera, agricultura, forestal) que la ciudad comienza a cambiar el motor de la economía de Bariloche. A partir del 1920 es que comienza a haber un cambio de perspectiva como respuesta a la crisis existente en el mundo, y empiezan a pensar en el turismo como una actividad económica alternativa para generar ingresos económicos para la provincia.

A continuación, podemos observar algunas imágenes de cómo eran estos lugares, hoy turísticos, durante la etapa de la construcción y con las obras terminadas.



Centro cívico de Bariloche en construcción. **Fuente: Archivo Visual Patagónico**



## Hotel Llao Llao. Fuente: Interpatagonia

A partir de la llegada del Peronismo a la política nacional, en el año 1945 hubo un cambio de posición con respecto al turismo a nivel nacional, que afectó a todo el país incluyendo la Patagonia. Se comenzaba a pensar al turismo que sea abierto para todas las clases sociales, incluyendo a la clase media trabajadora, que gracias a determinadas políticas impulsadas por el gobierno nacional, como vacaciones pagas o aguinaldo, tuvieron acceso a aquellas actividades relacionadas al ocio como el turismo.

De acuerdo al análisis realizado por Galafassi y Barrios (2020) podemos observar que a partir de estos hechos, y habiendo aumentado la infraestructura existente en comparaciones de años anteriores, se pasó de recibir 12.000 turistas en el 1945, a 15 000 al año siguiente, y llegando a 45 mil turistas por año en el 1949.

Es a partir de estos datos que podemos observar que luego de haber pasado por un proceso de transformación turística, sumado a las distintas obras realizadas en la ciudad, como la mejora de infraestructura o la mejora en la accesibilidad a la ciudad con el ferrocarril, Bariloche empezaba a ser un destino dedicado al turismo como su principal motor económico, que aumenta año a año la cantidad de turistas que recibe, los cuales llegaban aquí para explorar lo que era conocido como la Suiza Europea.

La ciudad de Bariloche paso por un gran proceso de cambio de infraestructura. Como se mencionó anteriormente, solo las clases privilegiadas podían tener acceso de visitar los recursos naturales que la ciudad posee. Era difícil llegar aquí debido a los costes del viaje y el difícil acceso. Esto empezaba a cambiar con la construcción del tren patagónico, pero aun así, el perfil del turista seguía siendo el mismo.

Hacia la década del 30, la infraestructura era muy pobre. Apenas había 470 plazas hoteleras, unas cinco empresas circulaban para ofrecer servicios turísticos, 12 restaurantes y 2 confiterías, sumado a la producción local de productos regionales como algunos dulces, cervezas o artesanías de cerámica y madera, tallada por la población local.

Una institución importante en el desarrollo turístico fue el momento en el cual se construye el Club Andino Bariloche, en donde realizan algunas medidas para fomentar el turismo como la construcción de sendas y caminos, para que sea más fácil aprovechar los recursos naturales que tiene.

Además de la transformación de la infraestructura turística, también se dispuso de modificar la estética de la ciudad para que se convierta en una ciudad como aquellas que existen en Europa. Algunos ejemplos de aquello es el Centro Cívico. Si Analizamos dicho lugar, podemos observar que alrededor de la plaza se encuentran algunos edificios importantes como lo son la biblioteca (Cultura), la municipalidad y la fuerza armada, sumado a que esta estratégicamente bien ubicado ya que también se encuentra a unos pocos pasos del famoso lago Nahuel Huapi.

Como bien mencionamos anteriormente, la aparición del Peronismo en el año 1945 con un nuevo pensamiento político marco un antes y un después tanto a nivel nacional en distintos aspectos.

En lo socioeconómico podemos destacar la integración de la clase baja y media a las actividades de ocio gracias a determinadas políticas impulsadas por el gobierno nacional, entre ellas podemos destacar que el empleado comienza a tener dos semanas de

vacaciones pagas por el empleador, sumado a un sueldo adicional anual (Aguinaldo). Gracias a esto, las nuevas clases comienzan a tener acceso al ocio, y el perfil del turista empieza a cambiar. A partir de ese momento, el turismo deja de ser una actividad exclusivo para la elite, y empieza a ser algo en el que todos podían ser parte de ello. La ciudad de Bariloche pasa por una transformación profunda en cuanto a su infraestructura. Algunas de las cosas que podemos mencionar fueron la construcción de centros de verano, recreativos, hospitales, además de adquisición de hoteles con el fin de fomentar el turismo nacional, y sumado al querer incentivar a las empresas privadas a que inviertan en esta actividad que estaba en crecimiento, debido al aumento de la demanda. También, se avanza con el cable carril del Cerro Cathedral, se crearon hoteles, hosterías y campings para poder aumentar la capacidad de recibir al turismo en la zona del lago Nahuel Huapi.

Adicionalmente a esto, una de las facilidades brindadas por el estado nacional fue la accesibilidad a la zona de lagos. El medio de transporte más utilizado para llegar aquí fue el ferrocarril Patagónico, que si bien anteriormente a estos tiempos existía, lo que cambio durante el gobierno de Perón fue la nacionalización de los trenes, y por ende la regulación de las tarifas, reduciéndolas drásticamente para que las clases menos pudientes logren acceder aquí, que ya de por si era muy difícil llegar debido a la lejanía que tenía con la Ciudad de Buenos Aires. Como consecuencia de la dicha política y la reducción o financiación de las tarifas, comienza a aumentar la llegada del turismo para esos años. Siguiendo con la misma postura de inclusión a todo tipo de público, surge el turismo social y escolar. Este programa se basaba en la realización de distintas actividades con el objetivo de conocer estas bellezas naturales. Este plan consistía en que por ejemplo los estudiantes que visitaban la ciudad en temporada baja (Abril y Mayo), obtenían un descuento de un 35% del costo total del viaje.

Uno de los medios utilizados para el incentivo del turismo nacional fue a través de publicidades en los medios de ese momento, piezas de propaganda turística y guías turísticas, así como piezas fílmicas y gráficas.

A continuación, se observan algunas piezas graficas de difusión utilizadas para promocionar la actividad turística y poder tener llegada a las clases excluidas hasta ese momento.



Fuente: <https://www.magicasruinas.com.ar/publicidad/pepubli1584.htm>

“a) posibilitar el acceso del pueblo al conocimiento de las bellezas naturales del país y las creaciones del esfuerzo argentino, aprovechando al mismo tiempo los beneficios del descanso físico y espiritual que proporciona el turismo;

b) facilitar el acceso del mayor número posible de extranjeros al conocimiento del país, mediante la organización adecuada del turismo hacia los centros de mayor belleza y atracción.

Usted disfrutará de los beneficios de este otro de los objetivos fundamentales del 2°. Plan Quinquenal. ¡Apóyelo, colaborando en el éxito!  
agosto 1953”

A continuación, observamos otra pieza publicitaria, y de qué manera se buscaba promocionar a Bariloche, realizando una comparación entre la zona de los lagos del Nahuel Huapi y Suiza, denominando esta área como “La Suiza Argentina”, no solo por sus paisajes naturales, si no por la variedad de recursos naturales que tiene como sus lagos o bosques.



Fuente: [www.magicasruinas.com.ar](http://www.magicasruinas.com.ar)

De acuerdo a la investigación realizada por Wojtiuk (2023), podemos definir que otro de los actores importantes para el desarrollo turístico de la ciudad fue el nacimiento del Club Andino de Bariloche en el año 1931 que fue un club pionero fomentando las actividades de montañas y de skí. Durante la primera década desde su creación, tuvo un rol muy importante relacionado al aspecto social. En ese tiempo, se comenzaba a debatir junto a la población local, cuál era la mejor manera de sacarle provecho al aspecto turístico, como también de qué forma podría relacionarse con el entorno. La institución jugó un papel importante ya que, son ellos quienes popularizaron las actividades de trekking, senderismo, y lo más importante, los deportes invernales como el ski.

También tenían bajo su mandato algunos refugios propios como el Refugio López, Viejo Tronador, Dormilon Bergholoff entre otros.

Para concluir con lo que es la actividad turística en la ciudad que hoy conocemos como San Carlos de Bariloche, hay que mencionar las distintas etapas y factores que estuvieron involucrados, pasando desde la culminación del proyecto ferroviario, el rol de Bustillo en esta zona, el proceso de transformación turística, la transición hacia una ciudad plenamente turística y todos los cambios sociales ocurridos hasta la primera mitad del siglo XX.

Sin lugar a dudas, Bariloche es la ciudad turística mas importante ubicada dentro de la provincia de Rio Negro. La misma, no siempre fue así si no que como fuimos mencionando anteriormente, paso por un proceso de transformación para ser conocida lo que es hoy, un área que su principal actividad es el turismo.

Existieron varios momentos que cambiaron la historia Barilochense. Uno de ellos fue la creación de Parques Nacionales. Marco un antes y un después, ya que, si no hubiese sido por él y por la creación de lo que hoy conocemos como la Administración de Parques Nacionales, muy posiblemente jamás se hubiese desarrollado de la forma que lo hizo, o se hubiese desarrollado mucho más tarde. Bustillo incentivo el desarrollo turístico promocionando las áreas naturales que rodea toda la zona del Nahuel Huapi y alrededores. Una de las grandes obras que realiza fue modificar su estética. Cambiaron sus construcciones, sus plazas y sus edificios más importantes y emblemáticos se modificaron.

Si bien el ferrocarril logro la mejora y el abaratamiento de la accesibilidad a Bariloche, fue importante la clase aristocrática como incentivo de la actividad turística. Gracias a sus relatos en los medios como eran las revistas y los diarios, motivo a la clase trabajadora a poder visitar un destino que anteriormente a la finalización de la obra ferroviaria, era una utopía pensar en llegar aquí. En ellos, contaban las maravillas naturales que poseía toda el área del Nahuel Huapi, realizando una comparación con Los Alpes Suizas. Es de aquí que se le comienza a denominar como “La suisse Argentina”.

Podemos afirmar que sin la existencia de los distintos proyectos como fue el ferrocarril, la creación de los parques nacionales o la crisis de los años 30, la ciudad de Bariloche probablemente hubiese seguido siendo un lugar en donde su principal económica era la actividad productiva. Esto, sumado a todo lo mencionado, fue el punta pie inicial que dio comienzo al desarrollo de esta actividad, y que explota con la finalización del tren, y años más tarde cuando la clase media obtuvo las distintas facilidades para llegar aquí y realizar actividades de ocio.

## 7.6. Relación Viedma - Tren Patagónico

Viedma es otra de las ciudades más importantes de la Patagonia Argentina y una de las estaciones principales por donde circula el ferrocarril. Se desarrolló sobre esta ciudad ya que es una estación cabecera por donde transita el tren, y es considerada una de las ciudades más importantes de la Provincia de Rio Negro. Se analizó los impactos que tuvo la construcción del tren patagónico, y de qué manera influencio en la economía local y en la infraestructura.

La Patagonia fue incorporada a los territorios nacionales hacia fines del siglo XIX con las campañas militares realizados, que tenía como objetivo el despoblamiento de los pueblos indígenas y poder lograr un asentamiento en esos lugares. Hacia principios del siglo XX, la población que había en ese entonces era mayoritariamente de origen no nativa, principalmente masculina y con escasa educación, y parte de los pueblos originarios que fueron incorporados a la población para poseer mano de obra en la zona rural. La Patagonia fue incorporada a los territorios pertenecientes al país, quien en ese entonces tenía una política económica del modelo agroexportador. Es decir, se producía diferentes artículos con el objetivo de que estos sean exportados. Los principales productos que comercializaba esta zona eran los productos agropecuarios, que eran intercambiados por bienes industriales y servicios de infraestructura.

Viedma, fue una de las zonas más importantes de la región. En la ciudad se concentraba más del 50% del ganado de toda la provincia de Rio Negro. Además, era uno de los lugares con mayor población de la provincia, lo que implicaba tener mayores y mejores servicios que el resto de las ciudades o pueblos.

Franco (2022) analiza el impacto económico y territorial que tuvo Viedma luego de la construcción del Tren Patagónico (1932). Alrededor de Viedma comenzaron a haber distintos asentamientos en los distintos pueblos ubicados cerca de la ciudad.

Algunos de ellos son las localidades por donde circula el tren como Valcheta, Ramos Mexia, Sierra Colorada, Los Menucos, Comallo y Pilcaniyeu.

Económicamente, luego de la aparición de este nuevo medio de transporte, la región tuvo un gran crecimiento. ya que facilitaba el transporte de los productos fabricados en la provincia, sumado a la cercanía del puerto y la conexión con el Océano Atlántico.

En ese entonces las actividades que predominaban en la región para exportar fue la ganadería.

La ciudad de Viedma, según un censo realizado tenía un 25% de lana en toda la provincia, sumado al stock de la actividad ganadera. Esta ciudad fue constituida como el centro de servicios de dicha actividad. También, fue designada como la capital de Rio Negro para fines del siglo XIX.

En el trabajo de investigación de Tagliani (2021), se analiza que, durante los inicios del siglo XX, las funciones que tenía Viedma hasta ese entonces, comenzaban a cambiar. La actividad de lana se desplaza hacia la ciudad de San Antonio Oeste debido a distintas decisiones empresariales de la actividad. Además, esta ciudad tiene un puerto, lo que facilita la comercialización de los productos fabricados en la provincia, y principalmente, se conectaba fácilmente con Buenos Aires.

En la década del 30, hubo una crisis que afectó a todo el mundo, y Argentina no fue la excepción. En este contexto político y económico, se debió cambiar el rumbo económico en el país. Se pasó de tener una postura en la cual se producía para exportar productos a una política denominada la sustitución de importaciones.

Bajo este contexto mundial, se derrumbó la actividad de la lana ya que no había ningún tipo de demanda, lo cual era una de las actividades principales de la región.

Como se menciona anteriormente, el Peronismo fue una parte importante para la historia de nuestro país, marcando un antes y un después a partir de los cambios sociales y económicos ocurridos, en donde la clase trabajadora obtuvo mayores derechos sociales y laborales que le permitía tener acceso al ocio.

En el trabajo de Ruffini (2020) históricamente la ciudad de Viedma sufrió desastres naturales como inundaciones, perjudicando a toda la población local, una de ellos ocurrió en el 1899, lo que provoco la destrucción de la ciudad, en parte por la falta de infraestructura para contener esto. No había ningún tipo de defensa ante estos hechos.

Fue un desastre natural que afecto a la economía local, destruyendo 16 000 hectáreas que se dedicaban al cultivo y a la ganadería.

Durante el gobierno peronista, dentro del plan quinquenal empezaban a ocuparse de estos problemas realizando varias obras, y construyendo la infraestructura adecuada para que no vuelva a sufrir estos hechos. Se construyeron obras de riego para distintas localidades de la provincia entre como Rio Colorado, Valcheta, Choele Choel, Conesa, Frias y Viedma.

Si bien Viedma no es una ciudad considerada turística, es la capital administrativa de la provincia de Rio Negro. Aunque no se le vincula directamente con el turismo, fue importante en la etapa donde predomino el modelo agroexportador por su cercanía al puerto.

A pesar de eso, tuvo una influencia en la actividad de manera indirecta, ya que, a partir de la construcción del tren Patagónico, que inicia aquí y finaliza en Bariloche, en las cercanías a la ciudad se construyeron los distintos poblados.

Resumiendo, podemos afirmar que a pesar de no tener una vinculación directa, ni que actualmente casi no se desarrolle la actividad turística, fue importante en sus inicios para el comienzo de la misma en el resto de la provincia, principalmente en el área del Nahuel Huapi que es la ciudad de mayor influencia en Río Negro.

## 7.7. Corredor turístico – Ruta Nacional

Gallo (2016), lleva a cabo una investigación en el cual desarrolla sobre el turismo en la Provincia, realizando un breve resumen sobre lo sucedido históricamente con los pueblos originarios, ferrocarril y el turismo.

A continuación, se hace énfasis en la ruta turística ubicada en la Ruta Nacional 23, las cuales fueron surgiendo y desarrollando gracias al tren patagónico. Están integradas por las localidades de Pilcaniyeu, Comallo, Ing. Jacobacci, Maquinchao, Los Menucos, Sierra Colorada, Ramos Mexia y Valcheta.

### Pilcaniyeu

Fundada en el año 1921 en manos de inmigrantes extranjeros, especialmente por población Europea y Sirio-Libaneses. La misma, se desarrolla 10 años más tarde con la culminación del ferrocarril patagónico, que realizaba el tramo Viedma – Bariloche, aprovechando la actividad ganadera. El pueblo es parte de la Red Argentina de Turismo Rural Comunitario del cual describiremos más adelante.

En cuanto a su actividad turística, tiene al Río Pichileufu en donde es aprovechada principalmente en verano para hacer pesca de vadeo.

Lo más destacado de este pueblo son las distintas estancias rurales que ofrecen al turista experiencias en este rubro. Algunas de ellas son cabalgatas, caminatas y distintas actividades rurales.

También, posee actividades astronómicas que se pueden realizar, o actividades culturales como la visita del Museo Arqueológico y Sala Cultural Pilcaniyeu.

La infraestructura turística es muy escasa. Tiene algunas estancias rurales, 2 pequeños alojamientos y un camping municipal.

### Ingeniero Jacobacci

Esta localidad fue fundada en el año 1916. Es considerada como un pueblo ferroviario. Por aquí, además del tren patagónico, pasaba el ferrocarril la trochita, conectando al pueblo con la ciudad de Esquel.

Su principal actividad económica es la ganadería y la minería, pero también se desarrolla el turismo rural. Además de este tipo de turismo, también posee actividades culturales en donde se puede visitar en parque geo-paleontológico, un museo y su casco histórico.

Aquí podemos destacar el turismo ferroviario que trata de la estación “empalme”. Es un lugar histórico para esta área. Aquí se bifurcan las vías de trocha ancha y angosta. Tiene un parador gastronómico

### Maquinchao

Maquinchao fue fundada en el año 1911 y es la ciudad cabecera del partido 25 de Mayo de Río Negro. Se construyó una estación del ferrocarril en esta zona, y es a partir de ese momento, observando la importancia pastoral de la zona que el pueblo comenzó a poblarse. Históricamente fue una localidad muy importante ya que fue el principal centro comercial del ferrocarril que transita por este pueblo.

La mayor explotación productiva desarrollada es la lana. Por este motivo es que todos los años se realiza la fiesta nacional de la lana y de la ganadería.

En cuanto a la actividad turística, como muchos otros pueblos de similares características, desarrolla el turismo rural. El mayor atractivo que hay aquí es el parque recreativo Laguna Ñe Luam, ubicado a 30 km del pueblo. En este se pueden llevar a cabo actividades de verano como turismo de sol y playa, trekkings, kayak, eco ciclismo, avistaje de fauna y pesca deportiva.

Su infraestructura es mayor a comparación de los otros pueblos analizados. Tiene 4 alojamientos, y una oficina de turismo.

### Ramos Mexia

Su nombre se debe a quien fue uno de los hombres de mayor importancia en la Patagonia. Fue la persona que impulso el proyecto de fomento de los territorios nacionales, y quien motivo a la construcción del tren patagónico.

### Valcheta

Valcheta está ubicado en uno de los extremos (principio o final) de este corredor. Fue el pueblo que menos aislado se encuentra de las grandes urbes, debido a que se encuentra ubicado a 107 kilómetros del balneario de Las Grutas, un importante destino turístico de la región.

Es considerado el oasis del tren debido al arroyo que baja de la meseta, y atraviesa el pueblo de este a oeste.

La aparición del ferrocarril logro expandir el desarrollo productivo de la región, que se dedicaba a la producción de frutas y verduras. Gracias a este medio de transporte, logro trasladar sus productos con mayor facilidad.

Su principal actividad turística es la explotación del bosque petrificado. El mismo realiza visitas con un guía local y se puede recorrer a pie como en bicicleta.

El puntudo, Don Felipe son algunos de las actividades que se pueden realizar. Ofrecen actividades relacionado a los paisajes naturales y actividades de campo.

Valcheta cuenta con la mayor infraestructura turística de este corredor. Tiene más de 10 opciones de hospedaje y varias alternativas gastronómicas.

## 7.8. Turismo Rural en el corredor turístico RN

Guillon (2016) define al turismo rural como “la modalidad más apropiada para potenciar su desarrollo”. En su trabajo de investigación, indica que esta actividad surge en Latinoamérica por la falta de desarrollo en las áreas rurales, debido a su ubicación geográfica que estaban aisladas de la urbanización, y vieron a esto como una oportunidad para desarrollarse a si mismo.

El turismo es una actividad alternativa de la actividad agraria, en donde tiene como objetivo revalorizar la forma de vida de un grupo de personas, y otorgarle un valor agregado al patrimonio local.

Esta actividad no posee ni tampoco requiere demasiada infraestructura turística, ya que su valor principal son sus recursos, tanto culturales como es la forma de vida de aquellos que viven, y trabajan en la actividad agraria, como naturales debido a la ubicación geográfica y la forma que está rodeado.

Una de sus consecuencias son nuevos ingresos económicos para el dueño de quien ofrece este servicio, pero además genera empleo tanto directo como indirecto, sumado a que la ciudad o el pueblo local se ve beneficiado por la llegada de nuevos turistas.

En la Patagonia, la actividad comienza a surgir gracias a la construcción del ferrocarril, en donde hay muchos pueblos con una población pequeña, en donde se encuentran alejado de las grandes ciudades (Como Viedma o Bariloche). El momento donde realmente comenzaba a aparecer, fue cuando la lana entra en una crisis económica, y los pequeños productores les era muy complicado competir en el mercado. Es de esta manera que el turismo rural aparece como una actividad alternativa para obtener ingresos, y también podían mostrar la cultura local y los recursos naturales que poseen.

Gran parte del corredor patagónico que describimos anteriormente, casi que no tiene desarrollado el turismo. Si bien los poblados fueron fundados como pueblos ferroviarios, actualmente parte del corredor se destaca por realizar, y recibir el turismo rural en la materia del turismo.

La localidad más destacada en esta actividad es Pilcaniyeu, en donde junto a San Carlos Bariloche, son los lugares de mayor actividad.

El turismo rural, surge como una idea de las familias agricultoras y emprendedoras, en donde tiene como objetivo evitar la migración de aquellos que viven en estos pequeños pueblos, sumados a que tienen como objetivo la difusión de la forma de vida

En la Provincia uno de los organismos encargados de promover y desarrollar el turismo es el Ente de la Región Sur. El mismo fue creado a fines de la década del 90. Su objetivo es la planificación de las distintas acciones por el cual se promociona al turismo en la región mencionada.

Dentro de estas, se destaca la parte económica, social y cultural. En lo que respecta lo económico destacamos el turismo rural como una actividad alternativa, además de la actividad ganadera existente hace muchos años.

Por otra parte, encontramos una parte social que refiere a todo lo humano de la región, así como también la importancia que tiene lo ecológico para la sociedad como el cuidado del medio ambiente y un programa forestal.

Por último, la parte cultural menciona a mantener y a difundir todo lo vinculado con la cultura local en estas regiones.

El ente de turismo de la región sur, tiene como objetivo lograr un desarrollo económico integral, buscando una relación entre lo que es el turismo y la cultura local, con el fin de obtener un beneficio para la comunidad local. Otro de los factores importantes son los recursos naturales que poseen. Aquí, se promueven aquellos paisajes naturales el cual pueden ser aprovechador para el desarrollo de dicha actividad, pero sin perjudicar al medio ambiente.

Estos lugares que se desarrollaron a partir de la construcción del tren, no tienen muy avanzado el turismo. Se han destacado desde sus inicios por desarrollar actividades productivas, y con el paso del tiempo han entrado en la debacle.

Si bien tratan de generar ingresos extras, el turismo no es la actividad principal de los dueños de las estancias.

Debido a la ubicación, que, si bien está conectado a través del ferrocarril, no posee una gran demanda, si no que gran parte de la actividad turística está concentrando en San Carlos de Bariloche.

## 7.9. Crisis ferroviaria

Como se describió anteriormente el ferrocarril fue el principal medio de transporte utilizado, y que gracias a este surgió el turismo, ya que permitió el traslado de un lugar a otro con mayor facilidad. Si bien, en ese momento, fue el medio más importante, no fue el único. A comienzos de la década del 30, el tren empezaba a tener una competencia, que era el automóvil.

En el trabajo realizado por Ortega (2010) Analiza lo sucedido en aquellos años.

Durante las siguientes décadas, el auto era la segunda opción de la movilidad de los usuarios debido no solo a motivos económicos, si no también a la infraestructura. Cabe mencionar que muchos usuarios optaban por transportarse en tren de una ciudad a otro, y utilizar su vehículo en el lugar de destino debido a las pésimas condiciones y falta de infraestructura existentes en aquel entonces de las rutas.

El uso del auto se comenzaba a explotar durante los gobiernos Peronistas cuando la clase media podía acceder a las vacaciones pagas y aguinaldo, entre otros derechos ganados. Anteriormente a eso existieron algunas instituciones importantes que lograron que la difusión del auto sea posible. Estos fueron el Automóvil Club Argentino (ACA) y el Touring Club Argentino (TCA). Gracias a estos dos, sumado a la colaboración del gobierno nacional, se mejoraron los estados de las rutas, se colocaron carteles de señalización. Otro de los

actores que colaboro a este desarrollo como competencia a los trenes fue un convenio entre la ACA e YPF, en el cual se construyeron distintas estaciones de servicio a lo largo del país.

En sus inicios, el automóvil fue promocionado como un viaje más íntimo y familiar, y por el cual se podía llegar a lugares que el tren estaba imposibilitado debido a que no llegaba a esos lugares, como por ejemplo a algunos balnearios de Mar del Plata.

A lo largo de la historia nacional, el sistema ferroviario paso por varios momentos de crisis, en donde sufrió distintas modificaciones de su estructura. Uno de ellos fue durante el gobierno de Frondizi, luego del gobierno de Perón. Durante su mandato tuvo varios momentos difíciles para los ferrocarriles.

En el momento que asume Frondizi como presidente de Argentina, los ferrocarriles no se encontraban en las mejores condiciones. Hacia fines de la década del 60, los esfuerzos se centraron en la modernización del material de los trenes en el cual aparecen nuevos avances tecnológicos, y se reestructuraron las distintas áreas de gestión.

Al año siguiente, comenzaba una nueva etapa denominada como el proceso de racionalización. En aquellos tiempos, muchos empleados fueron despedidos, para tener un número acorde a las necesidades de los trenes, sumado al cierre de algunos ramales. El objetivo de esto fue la reducción del déficit existente en aquel entonces, en donde fue importante la reducción del personal, sumado al aumento (o actualización) de las tarifas, y el cierre de aquellos ramales en donde transitaba el ferrocarril pero en donde no generaba ningún tipo de ganancia económica, sino todo lo contrario, el funcionamiento de esos trenes generaron pérdidas.

Año	Pasajeros transportados (en millones de personas)	Carga transportada (en millones de toneladas)	Personal	Déficit (en dólares)	Cotización del dólar
1948	350,6	34,2	173.206	48.087.368	9.50
1949	470,1	31,6	184.418	32.715.443	15.80
1950	490,9	32,8	188.568	31.259.272	16.50
1951	524,2	32,9	184.734	31.838.407	27.00
1952	531,2	29,6	200.065	27.586.090	23.15
1953	541,0	30,5	198.871	32.611.144	20.10
1954	572,2	31,0	204.336	35.109.438	26.70
1955	578,6	28,7	209.854	39.624.000	34.25
1956	605,1	27,7	214.698	86.245.000	35.78
1957	618,5	26,8	218.513	77.885.000	40.20
1958	622,5	25,3	219.917	113.161.000	48.04
1959	604,0	26,7	220.591	105.872.000*	79.19
1960	579,8	26,1	200.590	117.199.000*	83.00
1961	445,0	21,9	152.153	157.549.000*	83.00
1962	449,2	17,2	157.705	135.732.000*	113.00

**Fuente: Fernando Ariel Ortega (2010)**

En el cuadro elaborado por el autor, se analiza r todo lo mencionado durante este proceso. Se observa como fue el apogeo en relación a la cantidad de pasajeros transportados,

mientras que paralelamente hubo un gran aumento de personal, en el cual se ve reflejado en el déficit fiscal.

Durante el año 1961, se ve reflejado una gran disminución de cantidad de pasajeros transportados. Durante ese año, se buscó la comunicación entre todas las regiones siempre que sea posible. Aquellas vías que no fueron económicamente rentables, fueron eliminadas, y como consecuencia hubo una baja no solo de los pasajeros transportados, si no también de los millones de toneladas transportadas, como del personal que tuvo el sistema ferroviario.

A raíz de todo esto, durante este gobierno, sumado a las distintas huelgas que ocurrieron durante su mandato, surge como una nueva alternativa de transporte el colectivo. A partir de la década del 60, se incentiva el uso de los medios automotores.

Por todo lo comentado anteriormente, cabe destacar que el ferrocarril tuvo un rol importante en el desarrollo de nuestro país. Si bien en sus inicios, fue un medio muy utilizado tanto para la carga de mercadería como de personas, económicamente no siempre fue un negocio rentable para el estado. Por este motivo, y por los constantes cambios de gobierno y su política económica es que el ferrocarril sufrió muchas variaciones en cuanto a su uso. Si bien este fue uno de los motivos, debemos mencionar el uso de ferrocarril ya que aparece como una competencia al tren.

En sus inicios, esta carecía de la infraestructura necesaria para un correcto uso, pero con el paso de los años fue creciendo hasta lograr desplazar como el medio más usado al ferrocarril.

También hay que mencionar que el modelo ferroviario es un modelo que a lo largo del tiempo fue útil y muy exitoso, pero que, en muchos casos mal administrado, lo que conlleva a que existan muchas crisis internas en el sistema, generando huelgas.

Por ejemplo, hubo un gran aumento del personal, pero las cargas transportadas estaban en baja, y de esta manera logro que, a lo largo del tiempo, el sistema ferroviario entre en crisis.

## 8. IMPACTOS ECONOMICOS, SOCIALES Y TURÍSTICOS

El proyecto del tren patagónico ha pasado por distintas etapas, desde el momento que inicia su construcción hasta el año de finalización de la obra, y ha generado distintos tipos de consecuencias, como impactos económicos, sociales e inclusive fue de suma importancia para la aparición de la actividad turística

Dentro de los impactos económicos, podemos mencionar lo que dice Salerno (2013), en donde describe la importancia del turismo para estas zonas. En la investigación realizada, desarrolla la idea del rol que tuvo el tren Patagónico para el crecimiento del turismo, destacando a Bariloche y sus alrededores en esta zona. Afirma que el tren logro achicar las

distancias entre los lugares, mejorando, facilitando y abaratando la accesibilidad a la misma. De esta manera, cada vez era mayor la cantidad de turistas que llegaban a la región, y por este motivo se mejoró y aumento la infraestructura para generar un buen viaje a quienes iban a disfrutar del área del Nahuel Huapi y alrededores.

Otro de los impactos económicos a destacar en la región sur fue el cambio que sucedió en los pueblos. Durante las entrevistas realizadas a la secretaria de turismo de Valcheta, nos ha informado sobre la importancia del ferrocarril. El mismo fue de suma importancia para el desarrollo de la actividad económica de Valcheta. Gracias a la aparición del tren, aumento la producción de frutas y verduras, logrando transportar grandes cantidades hacia toda la línea. Según se supo en aquel entonces, el monto transportado desde el pueblo fue de entre 5 a 8 toneladas semanales que iban en cajones o bolsas por parte de las principales familias productoras

Con respecto a lo social, tanto Mazza y Bruno (2017) como Oriola (2015) coinciden en que el principal impacto que tuvo en el aspecto social fue que además de la importancia que tuvo en lo económico, utilizaron el proyecto patagónico con el objetivo de que sea un motor de poblamiento en aquellas zonas que se encontraban fuera de la urbanización. Estas localidades, por donde transita el tren se encontraban totalmente vacías, y a partir del tren es que comenzaron a poblarse por inmigrantes para que estas áreas consideradas marginadas, puedan poblarse, exista un trabajo en las tierras y de esta manera seguir desarrollándose.

Algo a mencionar de la región sur fue el cambio de infraestructura. Por ejemplo, según nos ha comentado el secretario de turismo de Valcheta, gracias a la construcción del ferrocarril, se instalaron bombas de agua necesarias para poder abastecer a la población de San Antonio y alrededores, que era transportado por el tren.

Otro hecho importante para la localidad, fue la instalación del servicio telegráfico, el cual fue inaugurado en el año 1918, a través de un sistema cableado. Este servicio duro hasta el año 1993.

A. Chovalli, (comunicación personal por whatsapp, 21 de Octubre del 2024), desde la secretaria de turismo de Jacobacci describe la importancia del tren Patagónico. El ferrocarril fue quien dio origen al asentamiento del pueblo en donde hoy está ubicado, ya que anteriormente se encontraba en otro lugar, pero con el paso del tren, se traslada la pequeña aldea, a las tierras donde está actualmente.

Explica que el ferrocarril genero crecimiento y desarrollo en todas las localidades en donde transita el tren, y Jacobacci no fue la excepción.

El tren fue el motor de desarrollo económico que impulso la actividad en la región, uniendo y comunicando a cada uno de los pueblos por donde transitaba. Además de conectar a los pueblos entre sí, transportaba la materia prima extraída en la región como la lana y la diatomea.

Por este motivo es que se considera desde los orígenes del tren hasta la década del 90 el principal eje de transporte, comunicación y desarrollo para el pueblo.

Sumado a esto, proporciono mano de obra ya que el pueblo nace gracias a la aparición del ferrocarril. Es por esto que la vida comercial que existió en la región dependía de la red

ferroviaria. La mayoría de las familias que estaban asentadas en Jacobacci, trabajan de manera directa o indirecta en torno al ferrocarril.

Podemos afirmar que, de esta manera, se fue construyendo lo que hoy conocemos, y se desarrolló anteriormente como el corredor turístico de la Ruta Nacional 23, en donde surge como una consecuencia de la aparición del tren patagónico, considerando muchos de ellos como “Pueblos ferroviarios”, ya que tienen una relación directa con la aparición del ferrocarril.

Por otra parte, Julio, (comunicación por whatsapp, 21 de Octubre del 2024) quien forma parte de la secretaria de turismo de Sierra Colorada, explicó de qué manera afecta la aparición y finalización del proyecto del ferrocarril Patagónico.

El impacto fue mayormente económico y social.

Gracias al tren, se podía enviar alimentos y la producción de lana que se obtiene en la región, además de que se transportaron animales vacunos y ovinos.

En cuanto al aspecto social, gracias a este medio es que los habitantes de la región de los pueblos de la Línea Sur, lograron transportarse de un lugar a otro con mayor facilidad, con mayor frecuencia y comodidad, logrando de esta manera estar más cerca unos de otros.

H. Casano, representante del tren Patagónico. (Comunicación por whatsapp, 2 de Noviembre del 2024), Explica que anteriormente a la construcción de la red ferroviaria patagónica, la mercadería era transportada a través de caminos de tierra que tenía una infraestructura muy pobre y precaria. El principal transporte utilizado hasta ese momento eran las carretas, y estaba empezando a aparecer el automóvil, pero su uso era casi nulo. Como describimos anteriormente en el trabajo, el ferrocarril nace bajo la ley 5559 de Ramos Mexía. La ley de fomento de territorio, así como indica su nombre tuvo como objetivo fomentar el poblamiento y desarrollo económico a través de la construcción de redes ferroviarias.

El turismo que podía existir hasta ese entonces, fue una actividad para pocos, ya que debían de tener mucho dinero ya que los costos para llegar hasta las zonas turísticas como el Nahuel Huapi, era muy elevado. El proyecto original de la región fue realizar un ferrocarril denominado como transpatagónico, pero el mismo jamás se concluyó. El único que sobrevivió fue el Patagónico.

Uno de los principales cambios que generó la llegada del ferrocarril a San Carlos de Bariloche, fue que este comenzó a movilizar masas de personas, lo que anteriormente era imposible. A partir del 1934 cuando concluyó el proyecto, empieza a aumentar la cantidad de visitantes.

Desde el momento que se recibe una cantidad importante de turistas, surge el cicloturismo a Bariloche, ya que los trenes contaban con furgones para trasladar bicicletas y poder realizar actividades con este medio.

Según comenta Casano, previo a la llegada del ferrocarril a lo que hoy conocemos como la región sur, la provincia se veía imposibilitada de tener un desarrollo económico ya que había muchos pueblos que se encontraban despoblados porque no existía ningún medio viable para poder transportarse de un lugar a otro, ni poder trasladar productos productivos.

Durante su funcionamiento y hasta los años 70, llego a tener salidas de 3 trenes diarios ida, y otros 3 realizando el recorrido de regreso, trasladando unas 3000 personas diarias por tren hasta los años 60 aproximadamente.

A partir de allí, el tráfico de pasajeros vía tren comienza a decaer debido a que se generó un cambio en el método de viaje.

## 9. FODA

El tren Patagónico, el cual se analiza, paso por diferentes etapas, tanto en el aspecto social, económico y político el cual se vio influenciado por un contexto tanto nacional como mundial.

Se realizó un análisis FODA en donde existieron distintos factores que hicieron que el ferrocarril pase por las distintas fases desde el momento en que aparece el proyecto hasta la finalización de la obra.

### Fortalezas:

Una de las principales fortalezas del tren Patagónico, es que fue construido durante los tiempos del modelo agroexportador, con el objetivo de tener llegada a los grandes puertos. La misión era la recolección de todo lo producido para poder llegar a todos sus destinos, y que estos productos fueran exportados, siguiendo el circuito del modelo predominante en los tiempos de Argentina durante los años 1880 hasta el 1930, momento de impacto de la crisis de Wall Street.

Otro logro del proyecto fue facilitar la accesibilidad al mercado, permitiendo la llegada de productos a los sectores más alejados de los grandes mercados. Esto fue posible, en gran medida gracias a la conexión del ferrocarril entre los diferentes pueblos en donde transita.

Otra de las consecuencias que tuvo el proyecto, fue que se impulsó el empleo en el área, Maquinistas, guardas, cambistas etc son algunos ejemplos de las oportunidades brindadas gracias a este medio de transporte que en aquel entonces fue toda una novedad para la región

Durante el gobierno de Perón, sucedieron distintos cambios que marcaron un antes y un después. Como ya fue mencionado, la clase media fue ganando mucho protagonismo, entre ellos, las vacaciones pagas y el aguinaldo. Todos estos cambios facilitaron que este sector social pudiera visitar el área del Nahuel Huapi y alrededores, lo cual era muy costoso y poco accesible previo a los derechos adquiridos y a la finalización de la obra.

El paso del tren signifió un acontecimiento para el turismo. Surge lo que hoy conocemos como turismo rural en donde, a diferencia de Bariloche que predomina el turismo de paisajes naturales y lagos, aquí se busca promocionar el estilo de vida de campo, en estos lugares.

La ventaja que tiene esta actividad es que no requiere de mucha inversión en infraestructura, ya que lo que se busca es transmitir la cultura y las actividades de los estancieros.

Además, bajo un contexto complicado debido a una crisis económica, y unos años más tarde, se comenzó a desarrollar el turismo aprovechando los recursos naturales, principalmente en la zona del Nahuel Huapi, que luego se convierte en un Parque Nacional. Gracias a esto y al rol clave de Bustillo, Bariloche y sus alrededores empezaba a desarrollar la actividad, realizando las distintas obras en la ciudad para poder ser una ciudad que tenía no solo los recursos, si no que se encontraba preparada para llevarla a cabo.

A modo de ejemplo, desde la secretaria de turismo de Valcheta, el entrevistado nos comentó que gracias al funcionamiento del tren, logro aumentar su producción ya que era más fácil trasladarla. También, se mejoró la infraestructura, así como también se instalaron algunos servicios básicos e indispensables.

Esta fue y es de suma importancia para sus habitantes ya que cumple con un servicio social, comercial y bancario entre otros.

Con el paso del tiempo, el tren patagónico se convirtió en un atractivo turístico que permitió al pueblo mostrar su diversidad cultural.

#### Oportunidades:

Durante este tiempo, otro de los grandes objetivos que tuvo el proyecto fue el poblamiento de aquellas tierras que se encontraban no solo en desuso, si no que estaban totalmente deshabitadas y no había absolutamente nada ni nadie. Es entonces que sacaron provecho del ferrocarril para poder lograr poblar estos lugares, y que el país saque provecho de esto, ya que el propósito no era únicamente llenar estas tierras, sino que también aquellas personas, que fueron principalmente inmigrantes, puedan ingresar en el modelo productivo económico de la nación.

(A. Chuvelli, comunicación de whatsapp, 21 de Octubre del 2024) Tal como nos menciona desde la secretaria de Turismo de Jacobacci, indico que el tren fue de suma importancia, porque gracias al paso del ferrocarril por esta zona es que se inicia un asentamiento en los distintos poblados en la región. Se aprovechó la importancia que tuvo en su momento el ferrocarril en nuestro país, desarrollando el sistema económico existente en su momento pudiendo trasladar todo aquello que se producía, no solo a los puertos para que sea exportado, si no que también era trasladado a los pueblos por donde el tren Patagónico circula.

La crisis de la década del 30 afecto a gran parte del mundo, y Argentina no fue una excepción. Los países entraron en una crisis económica, y se debió cambiar el rumbo de la economía. En este sentido, se tuvo que cambiar el modelo predominante, que fue el modelo agroexportador y se pasó a lo que se llamó el modelo de industrialización por sustitución de importaciones, que fue todo lo contrario. En lugar de producir para exportar, se produce todo aquello que sea posible para su uso y comercio dentro del país.

En este sentido, la zona del Nahuel Huapi, en lugar de verse afectado por la crisis económica mundial, aprovecho esto para poder cambiar su aspecto económico a lo largo de todo el país.

Vio en esto una oportunidad de cambiar su fuente de ingresos, y paso de producir para poder exportar a encontrar un nuevo negocio dentro de esta zona.

De esta manera es que surge el turismo, aprovechando las áreas naturales que poseía. Esto tuvo sus grandes resultados cuando se desarrolla la actividad turística, época en la cual Bariloche y alrededores lograr una gran mejoría en su infraestructura para poder recibir a la demanda. La afluencia de visitantes se fue ampliando año tras año, y gracias a los distintos actores mencionados anteriormente es que logra convertirse en un destino turístico importante.

#### Debilidad:

Una de las grandes debilidades que tuvo este proyecto, fue el tipo de inversión. A diferencia de gran parte de los distintos ramales que existen acá, los cuales tuvieron capital de origen privado, el ramal estudiado tuvo inversión estatal.

El procedimiento fue totalmente diferente, ya que las estaciones del ramal fueron construidas a medida que se vendían tierras privadas. Es decir, para poder avanzar con el proyecto se tenía que lograr vender los terrenos que se encontraban deshabitados para obtener el capital suficiente para poder avanzar con el proyecto.

Por este motivo es que se demoró tanto la finalización de la obra ferroviaria, y que recién fue inaugurada para el año 1934.

#### Amenaza:

Si bien el medio de transporte más utilizado por la población en el periodo del modelo agroexportador fue el ferrocarril, no era el único medio.

A partir de la década del 20 apareció también en el país el automóvil, lo cual con el paso del tiempo significó la competencia directa a este medio.

En sus inicios, desde la culminación del proyecto patagónico el transporte más utilizado era el tren, con el paso del tiempo el uso del ferrocarril fue disminuyendo, sumado a las distintas crisis ferroviarias que paso a lo largo de la historia, y el uso del automóvil fue aumentando.

En lo que respecta este medio, fue uno de los motivos por el cual el tren fue desplazado. Se realizaron diferentes inversiones de infraestructura por lo cual con el paso de los años, y a partir de la década del 60 este fue el medio de transporte de mayor uso para trasladarse.

El tren Patagónico el cual realiza el trayecto Viedma - Bariloche, fue construido específicamente con el objetivo de mejorar la conectividad y seguir desarrollando el modelo agroexportador. La crisis existente en la década del 30 afectó a gran parte de las economías mundiales. Por este motivo es que el modelo producto del país entra en crisis, y se debieron cambiar los planes originales que anteriormente a esto se poseía.

H. Casano, (representante del tren patagónico, comunicación por whatsapp, 2 de Noviembre del 2024), comenta que se da una revolución aeronáutica en donde era mucho más fácil y rápido viajar, sumado a que el uso del automóvil era mucho más habitual. Durante esta época se desarrolla el Plan Larkin, en donde el empresario privado fue absolutamente beneficiado, entre los que se encontraban las grandes marcas de vehículos y neumáticos.

A partir de este momento, es que comienza a haber un gran desarrollo en las carreteras, y de esta manera es que se logra tener una gran mejora de la infraestructura. A partir de este momento, Bariloche pasa de recibir turismo principalmente ferroviario, a recibir al turista a través de sus automóviles propios.

A lo largo de la historia aeronáutica, la aviación tuvo sus diferentes revoluciones de las cuales fue pasando de la década del 40 aproximadamente, teniendo unas 8 horas de vuelo, con 2 escalas en el medio, y 20 años más tarde, se podía llegar en la mitad del tiempo y con una sola escala.

La gran diferencia con la actualidad se dio en los años 90, en donde anteriormente existían los aviones pero eran utilizados mayormente por la clase alta, y a partir de esa década, el avión comienza a tener más llegada a las grandes masas.

## 10. CONCLUSIÓN

Luego de la finalización de la investigación con el relevamiento bibliográfico y las entrevistas realizadas, se puede afirmar que la Patagonia, precisamente la región sur, tuvo un desarrollo tardío a comparación de otras provincias o regiones.

En primer lugar hay que mencionar a algunos actores importantes como Ramos Mexia y Bustillo que fueron personas que cambiaron la historia de la provincia. El primero fue importante, ya que gracias a la ley de fomento de territorios, logro impulsar el poblado en una región prácticamente inexistente, o al menos despoblada.

El segundo fue muy importante ya que revoluciona la ciudad, cuando hubo un cambio de perspectiva económica, incentivando al turismo gracias al Parque Nacional Nahuel Huapi.

El ferrocarril sirvió como motor para poblar las tierras que se encontraban totalmente deshabitadas con mucho espacio para aprovechar.

También, es importante afirmar que tuvo un rol clave en la economía de la región sur, ya que por muchos años la economía tuvo al tren patagónico como el principal protagonista de la actividad.

En sus orígenes el tren fue el medio de transporte más utilizado, pero con el paso del tiempo su uso fue disminuyendo. En principio, era conveniente utilizar debido a su bajo costo y por qué era muy fácil moverse de un punto a otro. Luego, aparecieron avances tecnológicos que le generaron una mayor competencia, y el uso del ferrocarril comenzó a disminuir.

La actividad aeronáutica tuvo varias revoluciones que hicieron que sea mucho más fácil llegar a determinado destino. La otra alternativa fue la aparición del automóvil, que en sus orígenes era muy escaso su uso, sumado a infraestructura muy pobre, pero que con el paso

del tiempo esto se fue modificando. Se realizaron inversiones para mejorar esto y el tren fue desplazado como el medio más utilizado.

Podemos afirmar que el tren Patagónico tuvo muchos impactos, tanto económicos, sociales y turísticos.

En cuanto a lo económico, por un lado se destaca su importancia durante el modelo agroexportador, transportando mercadería de carga hacia los puertos para que los productos sean exportados. También, jugó un rol clave en el surgimiento de la actividad turística, ya que abarató el costo de llegar hacia la Provincia, donde anteriormente era muy difícil y caro.

Lo social fue muy importante, ya que debido a la construcción del tren Patagónico, muchos pueblos fueron poblados y son considerados como pueblos ferroviarios.

Además, durante época de construcción del ferrocarril, generó mucha empleo, demandando mano de obra en diferentes puestos, algunos más calificados que otros.

Luego del relevamiento e investigación, podemos afirmar que la actividad turística jamás se hubiese podido desarrollar de la manera que se dio, si no que, se hubiese comenzado a desarrollar con el uso del automóvil, y luego con la revolución aeronáutica, ya que sin la existencia del ferrocarril era muy difícil y costoso llegar a determinados lugares.

## 11. BIBLIOGRAFÍA y REFERENCIAS

- Bandieri S (2021). *Río Negro, los caminos de la historia*. 1a ed. - Neuquén: Pido La Palabra, 2021. v. 2, 428 p.; 22 x 16 cm.
- Caruso, S. (2015). *Análisis del proceso de creación de los Parques Nacionales en Argentina*. Geograficando, 11 (1). ISSN 2346-898X
- Álvaro M (2012). *La actividad agraria en el ingreso de los hogares rurales: el caso de dos pueblos de la línea sur Rionegrina*. VII jornadas de Sociología de la Universidad Nacional de La Plata. "Argentina en el escenario latinoamericano actual: debates desde la ciencia social".
- Barros Garcia G (2021). *La construcción simbólica del turismo en Sn Carlos de Bariloche de 1902 a 1945*. Kalpana revista de investigacion. ISSN 1390-5775.
- Boullon R. (2006). *Planificación del espacio turístico*.
- Fernández M (2019). *La planificación estratégica como instrumento de desarrollo del turismo en la Comarca Viedma-Patagones*. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
- Franco M (2022). *Proyecto de Investigación "Estado y Administración pública: génesis, estructura y reforma del aparato institucional del Estado en Río Negro 1955-2003"*. Código: 40-C-566 UNRN 2017-2021.
- Fortunato N (2005). *El territorio y sus representaciones como recurso turístico. Valores fundacionales del concepto de "parque nacional"*. Volumen 14 (2005) pp. 314 - 348
- Gallo F (2016). *El turismo, una estrategia para un nuevo desarrollo de la línea sur*. UNLP, FCE
- Gómez Milo, T., & Tchordonkian, S. (2022). *El complejo vial ferroviario argentino en el siglo XX*. La evolución del transporte de cargas. Ejes De Economía Y Sociedad, 6(10), 393–421. <https://doi.org/10.33255/25914669/61020>.
- Mazza, C., y Perla B., (2017). *Las infraestructuras ferroviarias en la historia del territorio: proyectos y realizaciones en la Patagonia norte argentina en la primera mitad del siglo XX*. Registros. Revista de Investigación Histórica 13(1):37-54.
- Mignone A (2012). *Sistema Ferroviario Argentino*. Revista Geográfica Digital. IGUNNE. Facultad de Humanidades. UNNE. Año 10. N° 19. Enero-Junio 2013. ISSN 1668-5180. Resistencia, Chaco. En: <http://hum.unne.edu.ar/revistas/geoweb/default.htm>
- Molina, S. (1991). *Conceptualización del Turismo*. Ed. Limusa

- Molina, S (2000). *El posturismo. De los centros industriales a las ludopolis*. Editorial Tesis Económicas Profesionales
- Oriola, J., (2005). *Memoria Oral e Identidad en los ferroviarios patagónicos. X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.
- Ortega F (2010). *De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958 - 1962)*. Revista de historia de la industria. Los servicios y las empresas en América Latina. Año 4 – número 7, segundo semestre del 2010.
- Palau Eduard Álvarez y Asensi Mireia Hernández (2012). *Dos modelos, dos resultados para un mismo propósito: La colonización patagónica mediante infraestructuras ferroviarias públicas o en colaboración público-privado*. Revista internacional de economía y gestión de las organizaciones Vol. 1, nº 2, ISSN 2254-1608.
- Ruffini M (2020). *Agro y política en la Norpatagonia Argentina durante el Peronismo (1946-1955)*. Nova revista Amazónica – Volume VIII – N° 020 – Setembro 2020 – ISSN: 2318-1346.
- Salerno E, (2013), *Los inicios del turismo y los ferrocarriles del estado en Argentina en las primeras décadas del siglo XX*. VI congreso de historia ferroviaria. Universidad Nacional de Tres de Febrero, Argentina.
- Salerno E (2009). *Los Ferrocarriles estatales Argentinos en busca de los puertos en la primer mitad de siglo XX*. Congreso Historia Ferroviaria. Palma, 14 a 16 de Octubre del 2009.
- Sánchez Blanco V (1994). *Desarrollo de las líneas férreas en Europa: Aspectos históricos*. La red de transporte ferroviario en España.
- Sancho A (1994). *Introducción al Turismo*. Organización Mundial del Turismo
- Tagliani P (2009). *Los inicios del desarrollo económico en Rio Negro*. Revista Pilquen. Sección ciencia sociales. Año XI, numero 2009.
- Wallingre N (2011). *Avances en la construcción del conocimiento del turismo. Estudios y perspectivas de turismo*. Volumen 20 (2011) pp 149 – 170.
- Wallingre N (2011), *Retrospectiva del desarrollo del turismo en la República Argentina 1810-2010. Un repaso necesario*. Signos Universitarios: Revista de la Universidad del Salvador, ISSN 0326-3932, Año 30, N°. 46, 2011.
- Wojtiuk J (2023), *El rol del Parque Nacional Nahuel Huapi y el Club Andino Bariloche como agentes de territorialización de San Carlos de Bariloche*. Revista calidad, tendencias y desafíos en turismo, Condet.

## **PÁGINAS WEB**

- Archivo Visual Patagonico. [@Archivovisualpatagonico]. (17 de marzo del 2024).  
[https://www.instagram.com/p/C4n5PFKL4Gb/?img\\_index=2&igsh=cHV5dWNpaDBzZzFh](https://www.instagram.com/p/C4n5PFKL4Gb/?img_index=2&igsh=cHV5dWNpaDBzZzFh)
- Bariloche Argentina. (27 de Diciembre del 2012). Bariloche - Video antiguo de promoción de la ciudad.  
<https://www.youtube.com/watch?v=w3WCap1dXA4>
- Real Patagonia. (s.f). Turismo de la region sur.  
<https://www.realpatagonia.com.ar/>
- Tren Patagónico. <https://trenpatagonicososa.com.ar/>
- Willgenhoff Gerardo. (15 de Septiembre del 2015). Bariloche y los limites de la Suiza Argentina. Razón y Revolucion.  
<https://razonyrevolucion.org/turismo-de-primera-el-desarrollo-capitalista-en-bariloche-y-los-limites-de-la-suiza-argentina>

## **12. ANEXOS**

Se han entrevistado a diferentes personas que forman parte de las secretarias de turismo o cultura, y a un representante del ferrocarril Patagónico. Se les ha realizado las siguientes preguntas:

- Que tipo de impacto piensa que genero el tren patagonico alli, desde sus inicios hasta la década del 50.
- Qué oportunidad piensa que genero la llegada del tren para la ciudad.