



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO

TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO

**“El Club Hotel Sierra de la Ventana como
patrimonio cultural: el legado del Ferrocarril
Sud en la construcción del turismo en
Argentina”**

Tesista:

Schulz Trinidad Inés

Directora: Carolina E. López

Co-Directora: Romina D. Matamala

BAHÍA BLANCA 2025

Agradecimientos:

A mis padres, por ser mi sostén incondicional, inspiración y compañeros de aventuras a lo largo de estos años.

A mis hermanos y amigos, por su acompañamiento, escucha y aliento constante en esta última etapa de la carrera.

A mis antecesores, principalmente mis cuatro abuelos, cuyo legado familiar me vinculó al ferrocarril y al Club Hotel, sirviendo de inspiración temática para esta investigación.

A la Universidad Nacional del Sur y a todos los profesores y amigos que tuve a lo largo de la carrera. En especial a Carolina y Romina, por su invaluable acompañamiento y guía en este proceso final.

A todos ustedes, muchísimas gracias!

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
CAPÍTULO I: ABORDAJE METODOLÓGICO	8
1.1 Planteamiento del problema	8
1.2 Objetivos.....	12
1.3 Hipótesis:	13
1.4 Metodología y técnicas de investigación.....	13
1.4.1 Enfoque y alcance de la investigación	13
1.4.2 Técnicas de recolección y análisis de la información	14
CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL.....	15
2.1 Marco conceptual.....	15
2.1.1 Patrimonio cultural: De la herencia a la construcción social	15
2.1.1.1 El Patrimonio Industrial: Concepto, Definición y Disciplina de Estudio	17
2.1.1.2 Patrimonio ferroviario.....	19
2.1.1.3 Binomio turismo - patrimonio: el patrimonio como atractivo.....	21
2.2 Marco histórico	23
2.2.1 El Ferrocarril como factor modernizador de Argentina	23
2.2.2 Historia y desarrollo de la red ferroviaria argentina durante 1857-1914.....	24
2.2.2.1 Período fundacional (1857-1880).....	25
2.2.2.2 Consolidación y auge (1880-1914)	26
2.2.3 Desarrollo turístico en Argentina a fines del XIX: los Grandes Hoteles	29
2.2.3.1 Compañía de Hoteles Sudamericanos y el desarrollo del turismo ferroviario	31
2.2.3.2 Los Grandes Hoteles vinculados al FCS	35
CAPÍTULO III: ANÁLISIS DEL ÁREA Y TEMA DE ESTUDIO	38
3.1 Delimitación y contextualización del Partido de Tornquist y la comarca	38
3.1.1 Caracterización de Villa Ventana	40
3.1.2 Turismo en la Comarca Sierras de la Ventana	41

3.1.2.1 Atractivos turísticos de Villa Ventana	42
3.2 Club Hotel Sierra de la Ventana a través del tiempo.....	43
3.2.1 Fundación y vínculo con el Ferrocarril (FCS)	45
3.2.2 El Club Hotel: construcción y diseño	46
3.2.2.1 Llevar turistas al Club Hotel: la construcción del Ramal 111 de trocha angosta.	51
3.2.3 Usos alternativos y etapa de decadencia (1917-1983)	52
CAPÍTULO IV: RESULTADOS DEL PATRIMONIO Y POTENCIAL TURÍSTICO ..	56
4.1 Análisis de las ruinas como patrimonio: avances y retrocesos de 1983 a la actualidad	57
4.1.1 El marco legal para constituir el Club Hotel en patrimonio	57
4.2 Las asociaciones civiles en la preservación: reconocimiento y puesta en valor	58
4.3 Potencial turístico del predio Ruinas Club Hotel	60
CAPÍTULO V: REFLEXIONES FINALES.....	62
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	64
ANEXO	73

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura I Cuadro de conceptualizaciones del patrimonio cultural.....	19
Figura II Datos relativos a la exportación de los ferrocarriles argentinos en 1893.....	27
Figura III Desarrollo ferroviario en Argentina desde 1857 hasta 1917	28
Figura IV Localización de los Grandes Hoteles en Argentina.....	30
Figura V y VI Vista del Hotel Balneario Puente del Inca y Tarifas del Ocio	32
Figura VII Vista del Hotel Balneario Cacheuta.....	33
Figura VIII Comercialización del Hotel Balneario Cacheuta.....	34
Figura IX Vista del Acceso del Ascensor de los Baños Termales de Cacheuta.....	34
Figura X Vista del Hotel Bristol.....	35
Figura XI Veraneantes en la Rambla Bristol.....	36
Figura XII Vista del Hotel Boulevard Atlántico.....	37
Figura XIII Localización del partido de Tornquist.....	38
Figura XIV Plano de la Comarca Sierras de la Ventana.....	39

Figura XV Vista del Club Hotel Sierra de la Ventana.....	46
Figura XVI y XVII Plano planta baja del CHSV y vista del salón de fiestas.....	47
Figura XVIII Plano planta alta del CHSV.....	47
Figura XIX Fachada del frente de las alas.....	48
Figuras XX y XXI Vista escaleras de mármol de carrara y vajilla de plata del CHSV.....	49
Figuras XXII y XXIII Vista de la cancha de tenis y confitería.....	50
Figuras XXIV, XXV y XXVI Plano y vista de los pabellones del personal.....	50
Figuras XXVII y XXVIII Construcción del ramal y boleto de la trochita.....	52
Figuras XXIX y XXX Publicidades del Club Hotel.....	53
Figura XXXI Ensayo de los tripulantes en el gran comedor.....	54
Figura XXXII Línea de tiempo CHSV.....	56
Figura XXXIII Caminata sobre el ramal 111.....	59
Figura XXXIV Ruinas del CHSV en la actualidad	61

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de Tesina de Grado tiene como eje central la revalorización patrimonial de activos históricos vinculados al desarrollo del turismo nacional, mediante el análisis de un caso emblemático. Esta investigación se enfoca en el Club Hotel Sierra de la Ventana (CHSV), una edificación inaugurada en 1911 y declarada patrimonio mediante la Resolución N° 05/98.

La relevancia del CHSV radica en ser un vestigio de la denominada Belle Époque¹ argentina y un testigo crucial de la expansión del sistema ferroviario nacional a principios del siglo XX, cuyo desarrollo fue el motor de la modernización y la consolidación de un turismo de élite. La trayectoria de este hotel, que pasó de ser la 'Maravilla del siglo' a su estado actual de ruina, constituye un valioso recurso narrativo y patrimonial para el desarrollo turístico local, requiriendo un análisis que vincule su dimensión histórica con su aprovechamiento actual en la Comarca Sierras de la Ventana

Desde la perspectiva de la gestión turística, el patrimonio es un atractivo esencial, con capacidad para ser realizado y puesto en valor por la actividad turística. La conexión entre ambos ofrece múltiples oportunidades dado que el turismo facilita la difusión, el acceso y el conocimiento del patrimonio, fomentando una mayor conciencia sobre su conservación. Asimismo, se concibe como una fuente crucial de recursos económicos para la gestión y protección patrimonial (Troncoso y Almirón, 2005).

La presente tesina aborda la relación entre la expansión del sistema ferroviario y el desarrollo de la actividad turística de élite en Argentina, un proceso fundamental en la consolidación del Estado-nación y del modelo económico agroexportador (1857-1914). El ferrocarril actuó como un motor de la modernización social y económica, transformando el territorio al vincular las zonas productivas con los puertos marítimos y fluviales.

En este contexto de crecimiento y extensión de las vías de hierro, las propias compañías ferroviarias idearon una estrategia empresarial diversificada para mantener latente la demanda de pasajes y potenciar el uso de sus líneas. Esta estrategia consistió en la inversión y construcción de hoteles de lujo en áreas aledañas a las vías, generalmente en territorios no urbanizados o remotos, con el fin de crear centros de veraneo y descanso terapéutico destinados a las clases altas. Estos grandes complejos turísticos, inspirados en las experiencias europeas,

¹Periodo histórico que, en Argentina, se extendió aproximadamente por 30 años, entre 1880 y 1910. Losada, L. A. (2022). "La belle époque en Buenos Aires. Contrapuntos entre localismo y el afrancesamiento". Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo; 2022; 45-5.

fueron los primeros en Argentina e implicaron la auto sustentación y gestión vitales para su éxito (Pastoriza y Piglia, 2012).

Esta investigación se centra en un estudio de caso particular y emblemático: el Club Hotel Sierra de la Ventana (CHSV). Su singularidad radica no solo en haber sido un paradigma de la arquitectura y lugar destinado al ocio de la época, sino en su rol fundacional dado que impulsó la creación de la actual comarca turística de Sierras de la Ventana, en el sudoeste de la Provincia de Buenos Aires. De este modo, el análisis del CHSV permite comprender los inicios del turismo en Argentina y examinar su valor como patrimonio industrial y arquitectónico en la actualidad

La tesina se organiza a partir de cinco capítulos. El primero describe el abordaje metodológico de la investigación, integrado por el planteamiento del problema, los objetivos, la hipótesis, la metodología y técnicas empleadas. El segundo se divide en dos apartados, uno de ellos contiene el marco referencial de la investigación, donde se definen y profundizan los aspectos teóricos-conceptuales que estructuran el trabajo como patrimonio cultural, patrimonio industrial, patrimonio ferroviario y el vínculo del mismo con el turismo. En el siguiente apartado, se reconstruye la historia y se analiza el impacto que tuvo la red ferroviaria en las dinámicas económicas y sociales de Argentina; especialmente, si se estudia las motivaciones que impulsaron a las compañías de ferrocarriles (FFCC) instaladas en nuestro país a diversificar sus capitales y promover la construcción de Grandes Hoteles (GH) para impulsar el desarrollo del turismo y, de manera directa, aumentar las cifras de transporte de pasajeros. En el tercer capítulo se desarrolla el análisis del área de estudio, en el que se indagan las principales características de la Comarca Sierras de la Ventana, la localidad de Villa Ventana, y se profundiza en la historia del Club Hotel Sierra de la Ventana, desde su construcción en el año 1911 hasta su incendio en 1983, desarrollando los diversos usos y propietarios que tuvo en ese período. Examinando sus componentes patrimoniales más significativos: su arquitectura distintiva y el ramal ferroviario concebido para su acceso exclusivo. En el cuarto, se aborda el diagnóstico patrimonial y potencial turístico de las Ruinas del Club Hotel; y se demuestra que, a pesar de su trágico final en 1983, el legado histórico del CHSV persiste como activo fundacional. El diagnóstico se realiza a través del accionar de los gobiernos provinciales y municipales, la participación de la comunidad local y asociaciones civiles en la protección y la comprensión de su uso turístico actual a partir del trabajo de campo y datos relevados. Por último, en el quinto capítulo se desarrollan las reflexiones finales y la validación de la hipótesis.

CAPÍTULO I: ABORDAJE METODOLÓGICO

1.1 Planteamiento del problema

En la actualidad, en Argentina se observa una creciente revalorización de los vestigios del pasado, especialmente aquellos vinculados a grandes obras de infraestructura y a la memoria histórica de una región. Estos elementos, cargados de significado cultural y testimonios de épocas pasadas, son progresivamente reconocidos no solo por su valor intrínseco, por su importancia para la preservación de la memoria histórica de una comunidad y por los rasgos identitarios que en torno y a partir de ellos pueden gestarse, sino también por su significativo potencial como atractivo turístico. En este contexto, la relación entre el patrimonio y la actividad turística se torna cada vez más relevante. Esta relevancia subraya la necesidad de delimitar y comprender las múltiples interrelaciones que se tejen entre la existencia, reconocimiento y preservación del patrimonio con el desarrollo turístico.

Por lo tanto, comprender el alcance de estos conceptos y las múltiples relaciones que los vinculan es fundamental al analizar casos específicos de bienes patrimoniales que se convierten en motores del desarrollo turístico local, como es el caso del emblemático Club Hotel Sierra de la Ventana. Fundado en 1911 y ubicado en el pintoresco pueblo de Villa Ventana², los vestigios del edificio se erigen como uno de los principales atractivos de la localidad serrana, ejemplificando la compleja relación entre el patrimonio y el turismo.

En el marco de los estudios de las ciencias sociales, la noción de patrimonio ha sido abordada desde distintas perspectivas y su definición como concepto se ha transformado en un amplio campo de estudios, con múltiples miradas y propuestas de análisis. En este sentido, señala García Canclini (1999: 16) que repensar el patrimonio exige “deshacer la red de conceptos en que se halla envuelto”.

De aquí se desprende la creciente importancia de la protección y preservación del patrimonio, principalmente en un contexto internacional de creciente globalización económica, social y cultural, en el que los bienes -en especial, el patrimonio cultural- se han transformado en mercancías disociadas de su valor de uso, de las prácticas significantes, de los saberes y el entramado de apropiaciones locales, que les da sentido a los productos culturales (Tello, 2010: 126-129). Esta creciente amenaza –señalada por algunos autores- que la cultura global y

² Denominado el pueblo más alto de la provincia de Buenos Aires, La localidad está ubicada entre el Cerro Napostá y el Cerro Tres Picos, rodeada por los arroyos Belisario y Las Piedras, que en conjunto con el frondoso bosque refuerzan su encanto de villa montañosa.

homogenizante generaría sobre las culturas locales revitaliza la importancia de proteger y preservar el patrimonio cultural, en tanto manifestación identitaria³. Sin embargo, hay autores que cuestionan y problematizan la “supuesta” amenaza que el proceso de globalización representa para el patrimonio cultural y sostienen que, por el contrario, su desarrollo ha permitido la eclosión de organizaciones de la sociedad civil que se movilizan para reivindicar determinados bienes y prácticas culturales, desde su vinculación con las memorias e identidades colectivas⁴. Como señala Lucía Colombato (2014), la consideración del patrimonio nacional como bien público a proteger se instaló en los sistemas jurídicos de los Estados modernos de Europa y América, en el siglo XIX. Paralelamente al desarrollo de la legislación interna sobre el patrimonio nacional, la regulación de los bienes culturales, y su valoración como bienes jurídicos protegidos, han sido abordados por organismos de derecho y tratados internacionales⁵ (López, 2023).

En este sentido, Troncoso y Almirón (2005) destacan que desde la perspectiva de la gestión turística, el patrimonio es un atractivo esencial, con capacidad para ser realizado y puesto en valor por la actividad turística. La conexión entre ambos ofrece múltiples oportunidades ya que el turismo facilita la difusión, el acceso y el conocimiento del patrimonio, fomentando una mayor conciencia sobre su conservación. Asimismo, se concibe como una fuente crucial de recursos económicos para la gestión y protección patrimonial. Por último, el turismo dinamiza el patrimonio y contribuye al desarrollo local de los sitios donde este se ubica.

De esta manera, la presente tesina propone abordar los múltiples vínculos e interacciones entre el turismo y el patrimonio cultural, haciendo énfasis en cómo este último acciona como un atractivo y motor de la actividad. En relación a lo mencionado, Pinassi (2017) sostiene que el patrimonio cultural trasciende la mera herencia del pasado, constituyéndose en el vínculo que se forja cuando la sociedad valora y dota de significado a esos bienes o expresiones, activando así los procesos deseados para su preservación.

La problemática central que orienta esta investigación radica en la necesidad de recopilar y analizar la historia del Club Hotel Sierra de la Ventana, construido por el Ferrocarril del Sud

³ Afirma Hall (2010) que el primer elemento de toda identificación es su carácter relacional, ya que las personas se identifican de ciertas maneras o de otras en contextos históricos específicos y en el marco de relaciones sociales localizadas (p. 29). Hall, Stuart (2010) [1992]. La cuestión de la identidad cultural. En E. Restrepo, Walsh, C. y Vich, V. (eds.) Sin garantías: Trayectorias y problemáticas en estudios culturales (pp. 363-404). Popayán-Lima-Quito: Envión Editores-IEP- Instituto Pensar-Universidad Andina Simón Bolívar.

⁴ Para ampliar esta posición, consultar los trabajos de Lucía Colombato (2014-2016).

⁵ En este caso se cita a la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, aprobada el 17 de octubre de 2003 en la 32ª Conferencia General de la UNESCO (p. 2).

como un centro turístico regional durante el período de auge y expansión del ferrocarril en Argentina (1880-1914). A pesar de la relevancia histórica y estratégica de esta iniciativa, aún no se ha abordado en profundidad la relación que existió entre la construcción de este tipo de establecimientos en nuestro país por parte de las compañías ferroviarias y el propósito de acrecentar el tráfico de pasajeros, al transformarlos en potenciales turistas que accedieran a distintas regiones con atractivos naturales destacados.

La expansión del ferrocarril (FFCC) en Argentina durante finales del siglo XIX y principios del XX fue un factor clave en la profunda transformación económica y social del país. Su despliegue fue un elemento fundamental para la expansión y consolidación del modelo agroexportador impulsado por la elite dirigente argentina de entre siglos. La extensa red ferroviaria, con sus vías y estaciones, no sólo dinamizó las economías regionales al conectar de manera eficiente las áreas productivas -las vastas zonas agrícolas y ganaderas del interior- con los puertos, sino que también materializó uno de los múltiples anclajes espaciales del sistema de producción capitalista (Harvey, 2000). La misma comenzó de manera incipiente en 1857, logrando contar con 6.500 kilómetros de extensión para finales de la década del 80 y, alcanzar en 1914 una extensión de más de 31.000 kilómetros (Lobato, 2000: 300).

La infraestructura necesaria para expandir las vías férreas y desarrollar el comercio exterior, en su mayoría impulsada por capitales británicos que buscaban localizar e invertir sus excedentes, actuó como un fermento de modernización que reorganizó por completo el territorio, los flujos comerciales y las jerarquías urbanas, adaptando al país para su inserción en el mercado mundial como productor de materias primas, exportando cereales en 389 mil toneladas, 129 mil toneladas de lana y 127 mil toneladas de carnes congeladas en sus primeros años de desarrollo (Lobato, 2000: 300). Sin embargo, más allá de esta función productiva, el ferrocarril también cumplió un rol importante en el transporte de pasajeros y, complementariamente, se convirtió en un catalizador para el desarrollo del turismo, una actividad incipiente que comenzaba a valorar los paisajes, los recursos naturales y las propiedades curativas de diversas regiones, como las playas de la costa atlántica, las sierras del interior y los baños termales del norte (Salerno, 2012).

Este fenómeno no fue exclusivo de Argentina, dado que la historia del turismo moderno está intrínsecamente ligada al ferrocarril. Como antecedente fundamental es necesario mencionar a Thomas Cook, quien en 1841 organizó el primer servicio ferroviario con fines turísticos en Inglaterra. Fue un viaje de 35 kilómetros desde Leicester hasta Loughborough, para 500 pasajeros (Cook, 2025). El éxito de estas iniciativas impulsó a las compañías ferroviarias a

expandir sus negocios e ir más allá del mero transporte de cargas y personas, diversificando sus inversiones de capital en la industria hotelera con el objetivo de incentivar el flujo de pasajeros y acrecentar sus ganancias. Así, el primer hotel en Europa construido y controlado por un ferrocarril surgió en Londres, junto a la estación de Euston. Este modelo, diseñado para superar desafíos como la lejanía de las estaciones a los centros urbanos y la necesidad de ofrecer comodidad a los viajeros, fue rápidamente imitado por otras empresas ferroviarias en Inglaterra, Escocia, Irlanda o Gales (Simmons, 1984).

Fue en este contexto que las compañías de capitales ingleses radicadas en Argentina, como el Ferrocarril del Sud (FCS), replicaron el modelo europeo de inversión en hotelería, dando origen al turismo de élite. La construcción de los Grandes Hoteles (GH), de carácter ostentoso e innovador, en regiones con microclimas beneficiosos o recursos naturales terapéuticos, fue una estrategia clave para diversificar sus inversiones incentivando así el tráfico de pasajeros hacia destinos como Puente del Inca y Cacheuta en la provincia de Mendoza, Rosario de la Frontera en Salta, Alta Gracia y La Falda en Córdoba y Mar del Plata en Provincia de Buenos Aires (Pastoriza & Piglia, 2012). Este ciclo expansivo se detuvo abruptamente en el año 1914 con el inicio de la primera guerra mundial que, al afectar drásticamente la economía global, también frenó las inversiones extranjeras.

El caso del Club Hotel Sierra de la Ventana (CHSV), inaugurado en 1911 por el FCS, representa un ejemplo paradigmático de esta política empresarial. Su monumental envergadura, los servicios ofrecidos, su ubicación estratégica y la construcción de un ramal ferroviario específico para conectarlo, ilustran la magnitud de la inversión y la clara intencionalidad del FCS de atraer viajeros y generar un nuevo flujo de ingresos a través del turismo (Pastoriza & Piglia, 2012). Dentro de la oferta turística actual de Villa Ventana, las imponentes ruinas del Club Hotel de Sierra de la Ventana constituyen uno de sus principales atractivos. Declaradas sitio histórico municipal en 1998 según la Resolución N.º 05/98, Monumento Histórico Municipal, según la Ordenanza N.º 1684/05, y mediante la Ley N.º 10419 cuenta con media sanción para declararse Monumento Histórico Provincial. Este bien patrimonial es accesible únicamente a través de guías habilitados, lo que subraya su importancia y la necesidad de una gestión especializada (Secretaría de Turismo de Tornquist, 2025).

Sobre la base de lo expuesto con anterioridad, se desprende la importancia de desarrollar esta investigación con el objetivo de profundizar en el conocimiento sobre las políticas empresariales que guiaron la toma de decisión de los capitales ferroviarios instalados en nuestro país en

relación al desarrollo del turismo, conocer la historia del Club Hotel Sierra de la Ventana para comprender cómo se configuró en patrimonio cultural y cuál es su rol como atractivo turístico en la actualidad. El presente estudio busca llenar el vacío existente en la investigación sobre el tema, al proporcionar un análisis que trascienda lo anecdótico o la mera refuncionalización del Club Hotel y permita profundizar el conocimiento sobre el desarrollo del turismo de élite en Argentina, analizar la valorización de Villa Ventana como un lugar turístico, y comprender las potenciales herramientas para una mejor gestión y valoración del CHSV como un legado histórico-cultural y un pilar del desarrollo turístico actual de Villa Ventana.

1.2 Objetivos

El **objetivo general** que procura esta tesina es:

- Reconstruir y analizar la historia del Club Hotel Sierra de la Ventana, construido por la compañía Ferrocarril del Sud como un centro turístico regional de élite, para comprender su configuración como patrimonio cultural y su rol como atractivo turístico en la actualidad.

Los **objetivos específicos** de la misma son:

- Describir el contexto histórico del desarrollo del ferrocarril en Argentina y el rol desempeñado por las empresas ferroviarias en la aparición del turismo como actividad económica.
- Investigar las motivaciones económicas, sociales y estratégicas del Ferrocarril del Sud para la construcción y promoción del Club Hotel Sierra de la Ventana como destino turístico regional durante el período 1880-1914.
- Reconstruir las características arquitectónicas, los servicios ofrecidos y el perfil de los visitantes del Club Hotel Sierra de la Ventana, comparándolo con otros modelos de hotelería ligados al ferrocarril durante el mismo periodo en Argentina, para dimensionar su relevancia original.
- Examinar la importancia de las ruinas del Club Hotel Sierra de la Ventana como patrimonio y atractivo turístico en la configuración del desarrollo turístico actual de Villa Ventana y la Comarca Serrana.
- Analizar la importancia y el rol actual del Club Hotel Sierra de la Ventana como patrimonio y atractivo turístico para el desarrollo de Villa Ventana.

1.3 Hipótesis:

La inversión del Ferrocarril del Sud en la construcción del Club Hotel Sierra de la Ventana y el ramal ferroviario asociado fue fundamental para el emplazamiento de la localidad serrana y el desarrollo del turismo regional, fundando las bases para que el sitio persista como un valioso patrimonio arquitectónico ferroviario y un atractivo turístico relevante en la actualidad.

1.4 Metodología y técnicas de investigación

1.4.1 Enfoque y alcance de la investigación

La presente investigación adoptará un enfoque cualitativo, buscando comprender en profundidad el fenómeno del desarrollo del turismo ferroviario en Argentina a principios del siglo XX a través del caso emblemático del Club Hotel Sierra de la Ventana. Este enfoque permitirá explorar las motivaciones, estrategias, percepciones y el significado cultural asociados a la génesis de este patrimonio y su rol actual como atractivo turístico.

Según Hernández Sampieri (2010), el enfoque cualitativo se basa en áreas o temas relevantes de investigación y se caracteriza por su flexibilidad en el planteamiento de preguntas e hipótesis, las cuales pueden surgir antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. Esta flexibilidad se alinea perfectamente con la naturaleza exploratoria de este estudio, permitiendo ajustar y refinar la indagación a medida que se profundiza en el caso del Club Hotel.

El alcance del estudio será exploratorio y descriptivo. Exploratorio al adentrarse en el análisis de la relación entre las políticas empresariales de las compañías ferroviarias y el fomento directo del turismo a través de la hotelería, un área donde la literatura existente presenta vacíos. Esta aproximación se fundamenta en la perspectiva de Hernández Sampieri (2010), quien señala que los estudios exploratorios se llevan a cabo cuando se examina un tema o problema poco estudiado, generando incertidumbres o que aún no ha sido abordado. Su utilidad radica en familiarizarse con fenómenos desconocidos, obtener información para investigaciones más completas, identificar conceptos prometedores y establecer prioridades para futuras indagaciones.

Simultáneamente, el alcance será descriptivo al caracterizar en detalle la génesis, el propósito, las características arquitectónicas y de servicios del Club Hotel Sierra de la Ventana, así como su evolución hasta su configuración actual como patrimonio y atractivo turístico. En palabras de Hernández Sampieri (2010), el alcance descriptivo busca definir las propiedades, características y perfiles de individuos, grupos, comunidades, procesos, objetos u otros

fenómenos, y su utilidad radica en presentar de manera precisa los diversos aspectos o dimensiones de una situación bajo estudio. Este doble alcance, exploratorio y descriptivo, se alinea con los objetivos propuestos, permitiendo construir una base de conocimiento sólida sobre el caso.

1.4.2 Técnicas de recolección y análisis de la información

Para llevar a cabo la investigación y abordar los objetivos planteados, se emplearon las siguientes técnicas de recolección y análisis de datos:

- **Revisión bibliográfica y documental:** constituye la técnica principal utilizada. Se realizó un exhaustivo rastreo y análisis de fuentes primarias: documentos de archivo del Ferrocarril del Sud (libros de la compañía, revista rumbo al Sud, biografías de empleados), planos originales del Club Hotel Sierra de la Ventana, fotografías históricas, publicidades de la época y memorias de compañías ferroviarias. La consulta de estos materiales fue fundamental para reconstruir la historia del CHSV y la estrategia del FCS. También se consultaron fuentes secundarias: libros académicos especializados en historia del ferrocarril en Argentina, historia del turismo, estudios sobre el contexto histórico de Argentina y publicaciones sobre hotelería histórica. Además, se incluyeron el digesto del Honorable Concejo Deliberante de Tornquist, artículos científicos, tesis de grado y posgrado, y prensa histórica relevante que aborda la temática.
- **Trabajo de campo y observación directa:** se desarrollaron dos salidas a campo. La primera fue la visita y registro fotográfico al sitio de las ruinas del Club Hotel Sierra de la Ventana en Villa Ventana para una observación directa de su estado actual, la configuración de sus restos arquitectónicos y su entorno. Se documentó visualmente el bien patrimonial para complementar la descripción. En la segunda visita, se realizó la observación de la dinámica turística, atendiendo a cómo se desarrolla la visita guiada al sitio en la actualidad, el flujo de visitantes, la información que se brinda y la experiencia turística actual.
- **Entrevistas semi estructuradas:** se llevaron a cabo tres entrevistas con informantes clave vinculados al Club Hotel Sierra de la Ventana. Estos incluyen a Mercedes, dueña del museo Sendero de los Recuerdos y Pablo Perotti, guía local.

CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL

2.1 Marco conceptual

2.1.1 Patrimonio cultural: de la herencia a la construcción social

La definición de patrimonio cultural es, en esencia, un campo intrincado con múltiples miradas y conceptualizaciones (García Canclini, 1999). Al estudiar la bibliografía de referencia, este concepto aparece ligado a la idea de herencia. Ballart (1997) sostiene que el patrimonio se crea mediante la producción de objetos o conjuntos de objetos que, con el transcurso de generaciones, un individuo o un grupo de individuos lo identifican como propios. Profundizando con la mirada etimológica y conceptual de herencia, otra definición pertinente lo concibe como un conjunto de bienes muebles, inmueble e inmateriales que hemos heredado del pasado y hemos decidido que merece la pena proteger y conservar (Querol, 2010).

Así, el patrimonio cultural se configura como una herencia que comprende la totalidad de bienes, tanto materiales como inmateriales, que una comunidad valora y reconoce como representativos de su identidad. Esta perspectiva ha sido desarrollada y consolidada por diversos expertos en el campo (Prats, 1998; Ballart y Juan-Tresseras, 2001). Estos elementos, intrínsecamente cargados de un profundo simbolismo, requieren una protección especial que trascienda la mera conservación física, abarcando también la regulación y promoción de cómo se utilizan socialmente. Es, a su vez, una construcción social en constante evolución, sujeta a las dinámicas de las circunstancias históricas y sociales de la época.

Sin embargo, en este proceso de identificar los bienes culturales que deben conservarse, protegerse y difundirse como herencia de una cultura, Tello (2010) señala su tendencial conversión en mercancía, a partir del cual despliegan luchas de diversos actores que pretenden su conservación/monetización/transformación, e imponer una definición oficial de su valor cultural. En este contexto, existe un patrimonio colectivo denominado “Patrimonio de la Humanidad”. A nivel internacional, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), a través de su Convención sobre la Protección Mundial, Cultural y Natural de 1972, fundamenta el reconocimiento de un sitio como Patrimonio Mundial en la existencia de "valores universales excepcionales". Al respecto, Pinassi (2018) advierte respecto a quién o quiénes definen estos valores, colocando en el centro de análisis los procesos sociales dominantes que intervienen en la delimitación de lo que se considera patrimonio. Este fenómeno conduce frecuentemente a la sacralización de ciertos bienes histórico-culturales,

llevándolos a un estatus de representación emblemática de una sociedad específica y, por ende, justificando su preservación.

Paralelamente, desde una perspectiva integral, el patrimonio se concibe como el vínculo o la relación que se establece entre los componentes materiales e inmateriales con la sociedad. Es decir, no se trata simplemente del bien recibido o delegado al futuro -un edificio, la danza o el objeto mueble-, sino la conexión que une ese bien o expresión cultural con la sociedad. En esta línea, Pinassi (2017) afirma que el *patrimonio cultural* trasciende la mera herencia del pasado, constituyéndose en el lazo que se forja cuando la sociedad valora y dota de significado a esos bienes o expresiones. Por lo tanto, es esta apreciación colectiva la que los transforma en patrimonio y activa los procesos necesarios para su preservación.

Según Querol (2010: 163) la clasificación de patrimonio cultural se articula a dos grandes categorías: material e inmaterial.

- El patrimonio material se refiere a la transmisión de mensajes culturales a través de objetos que actúan como verdaderos testimonios permanentes de la civilización y la cultura. Este mismo se subdivide en:
 - Mueble: incluye artefactos históricos, obras de arte, manuscritos, documentos, fotos, películas, grabaciones, artesanías.
 - Inmueble: Comprende monumentos, museos, sitios arqueológicos, ciudades patrimonio, paisajes culturales, centros industriales, mineros e ingeniería.
- El patrimonio inmaterial, por su parte, se refiere al conjunto de tradiciones vivas que las personas y comunidades reconocen como propias. Este concepto, según la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO de 2003, abarca las costumbres, expresiones, saberes y técnicas, así como los objetos e instrumentos, espacios culturales y lugares asociados a ellas. Este patrimonio se transmite de generación en generación y está en constante evolución. Las comunidades lo adaptan según su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, lo que fortalece su sentido de identidad y continuidad, al mismo tiempo que fomenta la diversidad cultural y la creatividad. Se manifiesta en los comportamientos, saberes y valores de la comunidad que lo habita, incluyendo fiestas, ritos y creencias, leyendas y mitos, música, lenguajes, gastronomía, técnicas artesanales y costumbres (Olivera, 2011).

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), en su Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de 1972, establece una definición fundamental para el *patrimonio cultural*, que incluye:

- Monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos que tengan valor excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia.
- Conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia.
- Lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.

En las últimas décadas, el concepto de patrimonio ha evolucionado y se ha enriquecido notablemente, dejando atrás ciertas limitaciones y adoptando una perspectiva más humanista e integral. Esta visión contemporánea lo concibe como un conjunto de valores intrínsecamente ligados a la sociedad local. Al reconocer el rol central de la comunidad, la legitimación legal resulta insuficiente para consolidar el patrimonio. Más allá de sus atributos históricos, culturales, formales o paisajísticos, los bienes sólo se convierten en patrimonio cuando son verdaderamente aprehendidos y valorados por la comunidad. Esta comprensión integral del patrimonio nos libera de enfoques tradicionales, permitiendo analizar a la sociedad como la verdadera creadora y promotora patrimonial, trascendiendo la simple descripción de sus componentes culturales.

2.1.1.1 El patrimonio industrial: concepto, definición y disciplina de estudio

El pasado se nos revela a través de los objetos, que actúan como vehículos de la historia y catalizadores del flujo cultural. En este contexto, los vestigios materiales derivados del proceso de industrialización deben ser estudiados y preservados a través de la arqueología industrial (Gama, 1986: 12), que emerge como la disciplina dedicada al estudio del patrimonio industrial. Este último se concibe como el conjunto de bienes vinculados directamente a la producción, que no solo sirven como testigos de una era pasada, sino que adquieren un valor particular por haber sido protagonistas de una revolución social y económica que transformó la sociedad hasta la actual era post-industrial (Casanelles Rahola, 1998). En esta misma línea, Querol (2010: 265) lo define como el conjunto de bienes, tanto tangibles como intangibles, provenientes de la

explotación industrial, un período que alteró por completo las creencias, el uso del espacio, los ritmos horarios, la distribución del trabajo y los esquemas familiares del mundo rural previo.

En 2003, el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), una organización que promueve la cooperación internacional en la preservación, conservación, investigación, documentación, estudio, interpretación y avance de la educación en este ámbito, redactó la carta de Nizhny Tagil, donde se define el Patrimonio Industrial como:

“... los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación” (TICCIH, 2003:1)

El patrimonio industrial tiene la función vital de fortalecer la memoria colectiva dado que actúa como una vía alternativa, y a la vez complementaria, de los registros escritos para comprender la vida cotidiana y el mundo laboral del pasado. El abandono y la desaparición del patrimonio industrial constituyen una pérdida cultural significativa, ya que estos bienes son valiosos testigos de épocas pasadas de la industrialización (Pardo Abad, 2004). Su relevancia radica profundamente en su arraigo a un lugar específico, ya que aunque procesos de producción similares puedan darse en diversas regiones o países, estos bienes adquieren un interés particular por su especificidad técnica y, específicamente, por la cultura local que los rodea y les otorga significado. Esto implica que su preservación no puede seguir las mismas pautas del patrimonio artístico; a diferencia de una obra de arte, valorada por su singularidad y creatividad, el valor del patrimonio industrial radica precisamente en su carácter común y no excepcional (Casanelles Rahola, 1998).

Estudiar el patrimonio industrial permite conocer e interpretar la cultura industrial en la sociedad contemporánea: las prácticas y conocimientos asociados a la producción capitalista, la dimensión humana y simbólica implicada en los artefactos industriales, y el uso de la tecnología y su despliegue en el espacio (Romero Oliveira, 2019). En este sentido, el patrimonio es, ante todo didáctico, ya que permite comprender tanto la vida y la producción de la sociedad en el pasado como su impacto en el presente. Su preservación no busca la mera contemplación de una "obra maestra", sino que sirve como herramienta esencial para el entendimiento de la historia social y económica de una época. Por ello, es fundamental que sea inteligible para la población, explicando su dimensión técnica y social de forma integral (Casanelles Rahola, 1998). Esta

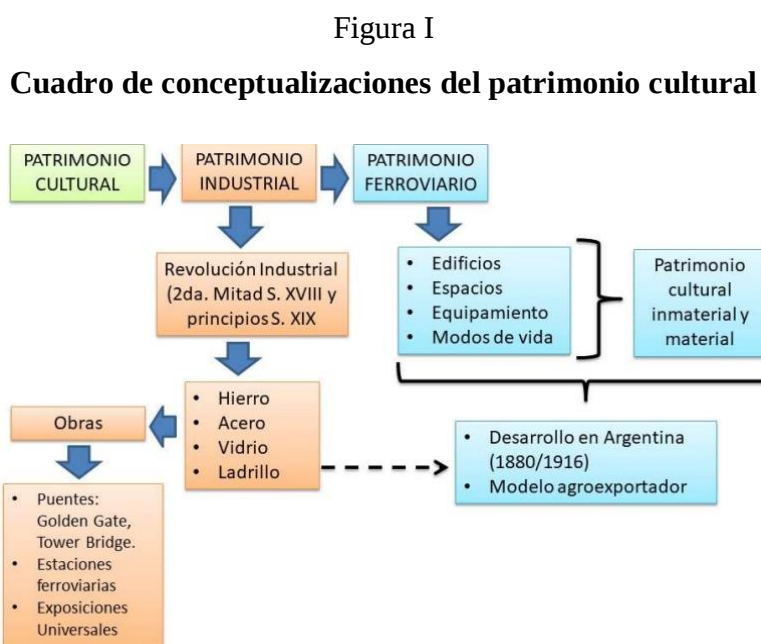
concepción impulsa un cambio en el concepto general de conservación, promoviendo una integración más estrecha entre los bienes muebles e inmuebles y la inclusión de los edificios por ejemplo en la narrativa museística.

Por lo tanto, el abandono y la desaparición de los bienes industriales representan un auténtico derroche cultural, dada la riqueza que simbolizan de otras épocas de la industrialización (Pardo Abad, 2004). La importancia de su protección y conservación es crucial porque "[...] mantiene vivo el recuerdo de un pasado no muy lejano y puede convertirse en un motor de desarrollo económico mediante políticas que incentiven su reutilización cultural" (Pardo Abad, 2004: 9).

La rica interconexión entre la historia, la tecnología y la sociedad que define al patrimonio industrial se manifiesta de manera particular en el patrimonio ferroviario, un subconjunto con características propias que merece una consideración más detallada.

2.1.1.2 Patrimonio ferroviario

Inserto en la categoría de patrimonio industrial, se encuentra el patrimonio ferroviario como se puede observar en la siguiente figura I:



Fuente: Cátedra Gestión del Patrimonio, DGYT, Universidad Nacional del Sur (2021).

A pesar de esta clasificación, un desafío central en la investigación es que el término aún está en formulación. Este problema surge porque, en la mayoría de los casos, se lo considera de manera automática como parte del concepto mucho más amplio de patrimonio industrial. Aunque es indudable que el patrimonio ferroviario pertenece a la esfera del patrimonio

industrial, y trazar una línea divisoria nítida entre ambos es complicado (Hidalgo Giralt, 2010), resulta necesario hacer un esfuerzo por diferenciarlos. Ponce (2022), quien lo define como una tipología específica dentro del patrimonio industrial, destaca que representa un campo cultural y un espacio de memoria colectiva vital para la identidad de diversas comunidades, valorado por ser generador de comunicación e intercambio social y productivo.

Si bien los bienes patrimoniales han perdido su función inicial, el deseo de que perduren en el tiempo permite refuncionalizarlos, vinculando el pasado y el presente. Lo mismo ha sucedido con el ferrocarril ya que sus elementos arquitectónicos, el material rodante y otros objetos vinculados, que originalmente servían para el transporte, hoy se han transformado en bienes patrimoniales (Méndez Andrés, 2013). En este contexto, Fernández López (1992) lo define como un conjunto de objetos que forman parte del sistema ferroviario, incluyendo el material móvil, la infraestructura y el conjunto mobiliario como edificios, relojes, material de trabajo, entre otros.

En el año 2005, la Federación Europea de Ferrocarriles y Tranvías Turísticos y de Museo (FEDECRAIL) mediante la Carta de Riga reconoció el valor del equipamiento ferroviario, aunque su principal debilidad es que prioriza el material rodante sobre otros elementos. Al concentrarse en la funcionalidad de la máquina, el documento reduce la riqueza del patrimonio a un mero objeto, perdiendo la oportunidad de explorar la cultura del trabajo ferroviario en un sentido más amplio, como lo propone la arqueología industrial. La Carta sugiere una jerarquía del patrimonio ferroviario: aquel propiamente dicho -el material rodante, en particular, la locomotora- y luego las infraestructuras y finalmente las herramientas lo que refleja la visión de las asociaciones de preservación y operadores turísticos que la redactaron, quienes están más interesados en la operación y la nostalgia que en el contexto histórico y social completo.

Por lo tanto, para comprender el patrimonio ferroviario de forma completa, no debemos limitarnos a analizarlo como una mera colección de edificios, equipos e infraestructura. Una visión tradicional que se centre solo en las características históricas de sus componentes físicos es insuficiente. En cambio, es importante entender estos espacios por su dimensión simbólica, la memoria colectiva y la historia ferroviaria, donde se producen significados, sentimientos, emociones, experiencias y conflictos entre los diferentes actores sociales involucrados (Pinassi, 2020).

El estudio del patrimonio ferroviario es de gran relevancia porque no solo pone en valor estos bienes, sino que también fomenta el compromiso de la sociedad para conocer y apreciar tanto

los elementos patrimoniales como la cultura y la ciudad en la que se encuentran (Montivero, 2023; Zingoni, 1996, 2010). Para lograr esto, es fundamental entender su origen y significado, así como destacar sus cualidades. La arquitectura de las estaciones y terminales es un componente clave, ya que su estética a menudo refleja los estilos de los países de origen de las empresas inversoras, introduciendo réplicas ajenas al territorio. Además de la arquitectura, es importante caracterizar el paisaje ferroviario. En las áreas de mayor relevancia, se forman grandes terrenos industriales que crean un núcleo consolidado con características propias. Esto permite que el conjunto ferroviario se perciba como una unidad, a pesar de que las obras como edificios complementarios y señalizaciones están separadas.

Este tipo de estudio no solo ayuda a la comprensión del patrimonio, sino que también sirve como una herramienta de divulgación para la sociedad, lo que puede generar una mayor conciencia de prevención y conservación. Esta capacidad del patrimonio para convertirse en un recurso socialmente valioso lleva a analizar la relación fundamental con otra área clave, el turismo, que actúa como un vehículo para su difusión y desarrollo.

2.1.1.3 Binomio turismo - patrimonio: el patrimonio como atractivo

La Organización Mundial de Turismo (OMT) en 2019 define al turismo cultural como una modalidad turística impulsada por el deseo del visitante de interactuar y consumir los atractivos culturales de un destino. Estos atractivos abarcan un amplio conjunto de características distintivas de una sociedad, incluyendo sus patrimonios histórico y arquitectónico, sus creaciones artísticas y literarias, sus tradiciones gastronómicas, y sus expresiones culturales vivas, como sus valores y costumbres.

Como se puede observar en la definición de la OMT, el patrimonio cultural y el turismo están estrechamente vinculados, especialmente a medida que el turismo ha evolucionado de ser una actividad exclusiva a una más popular y accesible. Las personas ya no solo buscan grandes monumentos, sino que optan por visitar lugares que sean más fáciles de comprender y que se relacionen con sus vidas. Troncoso y Almirón (2005) destacan que, desde la perspectiva de la gestión turística, el patrimonio es un atractivo esencial, con capacidad para ser realizado y puesto en valor por la actividad turística. La conexión entre ambos ofrece múltiples oportunidades: el turismo facilita la difusión, el acceso y el conocimiento del patrimonio, fomentando una mayor conciencia sobre su conservación. Asimismo, se concibe como una fuente de recursos económicos para la gestión y protección patrimonial. Por último, el turismo dinamiza el patrimonio y contribuye al desarrollo local de los sitios donde este se ubica.

Gestionar el patrimonio cultural para fines turísticos implica conectar dos mundos con culturas, principios y prioridades diferentes. Aunque ambos sectores pueden beneficiarse mutuamente, también existen conflictos. Para Velasco Gonzalez (2009) esta relación es compleja por tres razones principales:

- Transformación constante: tanto la cultura como el turismo están cambiando rápidamente, impulsados por las nuevas formas en que la gente consume y percibe ambos campos.
- Prioridades divergentes: aunque no haya un conflicto abierto, el sector cultural y el turístico tienen objetivos muy distintos, lo que dificulta su colaboración.
- Falta de coordinación: las decisiones que se toman en un sector a menudo impactan al otro, pero históricamente ha habido una falta de trabajo en común y de estrategias de coordinación para enfrentar estos desafíos.

Una característica del patrimonio es que posee un valor didáctico. Querol (2010) explica que muchos bienes culturales provienen de contextos sociales ya olvidados, lo que hace que su significado no sea obvio para el visitante común. Esto crea la necesidad de un tratamiento didáctico para interpretar y contar la historia de estos lugares. La didáctica del patrimonio va más allá de la simple descripción, ya que busca interpretar y hacer que la historia sea accesible y atractiva. Esta necesidad de interpretación didáctica no solo eleva el nivel cultural de las personas y les da un sentido de pertenencia, sino que también crea oportunidades laborales en un sector en crecimiento.

La concepción didáctica del patrimonio está íntimamente ligada al auge del turismo cultural contemporáneo. A diferencia de lo que sucedía en el pasado, el turismo ya no es exclusivo de una élite y la mayoría de los visitantes ya no buscan grandes monumentos o museos, sino que se sienten más atraídos por sitios más fáciles de comprender y cercanos a su propia realidad. Es por ello que, esta tendencia ha impulsado un creciente interés en Europa por la preservación del patrimonio industrial, el cual ha trascendido su valor cultural para convertirse en un factor clave para el desarrollo económico regional (Casanelles Rahola, 1998: 18).

En este sentido, la relación entre el turismo y el patrimonio no se limita a un mero aprovechamiento económico. Más bien, su éxito y sostenibilidad dependen, en gran medida, de un factor crucial, el reconocimiento y la valoración de la comunidad local. Como señala Velasco Gonzalez (2009), la legitimación legal no es suficiente para que el patrimonio funcione; debe

ser aprehendido por la comunidad en la que se inserta. Esta visión, que también defiende Pinassi (2019), permite trascender el enfoque tradicional y comprender que la sociedad no solo conserva el patrimonio, sino que también lo crea y lo promueve. En definitiva, el patrimonio se convierte en un motor de desarrollo local que, a través del turismo, tiende a generar empleo y dinamiza la economía. Sin embargo, prevalece la mirada integral patrimonial, donde su verdadero valor radica en la capacidad de generar un sentido de pertenencia en las comunidades que lo consideran propio.

2.2 Marco histórico

2.2.1 El Ferrocarril como factor modernizador de Argentina

Para comprender la historia del sistema ferroviario en Argentina, es fundamental contextualizarla en un periodo de profunda transformación política. A mediados del siglo XIX, la nación carecía de un Estado central que impusiera orden político. La consolidación del Estado nacional fue un proceso largo, costoso y complejo que comenzó tras la batalla de Caseros en 1852 y culminó con la derrota de la última rebelión provincial en 1880 (Rocchi, 2000).

La aparición del ferrocarril no fue un evento aislado, sino que estuvo intrínsecamente ligada al control efectivo sobre el territorio, la expansión de la frontera agrícola, al proceso de centralización y ordenamiento político del estado (Lewis, 1983). Además de su función geopolítica, los ferrocarriles desempeñaron un papel vital en la economía y la sociedad, contribuyeron decisivamente al fomento de la producción, la división de tierras, la apertura al comercio global, la dinamización del mercado interior y la movilidad de trabajadores. Para los gobernantes, el tren fue concebido no sólo como un medio de transporte, sino como el motor mismo del progreso y la promesa de la modernidad (Sábato, 2021). Esta idea fue definida por figuras como Juan Bautista Alberdi (1852), que consideraba al desarrollo del ferrocarril como una condición fundamental para el cambio político, económico y social. Su expansión se convirtió en el símbolo por excelencia de esta transformación en la Argentina de fines del siglo XIX.

De esta manera, la llegada de este medio de transporte transformó radicalmente el paisaje y la sociedad argentina. Se establecieron nuevos poblados, antiguos caseríos se convirtieron en florecientes centros urbanos, y se expandieron actividades económicas complementarias. Este dinamismo dio nuevos impulsos a las economías regionales y sirvió como un puente cultural, facilitando la integración de todos los habitantes a la nación (Cicerchia & Rustoyburu, 2016). Asimismo, el tren se convirtió en un símbolo del progreso económico e integración al mercado

mundial. Para los países periféricos, como Argentina, el ferrocarril era la herramienta clave para la exportación de materias primas y la importación de manufacturas. Gracias a las nuevas oportunidades que ofrecía el riel, millones de hectáreas entraron en producción, lo que resultó en un crecimiento exponencial de la producción ganadera, agrícola, minera e industrial (Lacoste, 2013).

Al mismo tiempo, facilitó otro tipo de vinculación entre el medio rural y urbano, abasteciendo a las ciudades de productos agrícolas y al campo de las manufacturas necesarias para el consumo y la producción. Más importante aún, el ferrocarril abrió y desarrolló mercados, fomentó la migración a regiones escasamente pobladas y proporcionó los medios para la cohesión social, permitiendo que la autoridad del estado nacional se extendiera por todo el territorio. En este contexto, la planificación del tendido ferroviario estuvo condicionada por el modelo agroexportador, vinculando directamente los sectores productivos con las zonas portuarias y, desde allí, con el resto del mundo. Los ferrocarriles fueron la herramienta fundamental para que Argentina se convirtiera en un exportador de cereales a gran escala; sin embargo, su impacto no fue uniforme, ya que reforzó el papel de los polos de concentración económica, con las consecuentes hegemonías políticas y de clase (Lewis, 1983; Rocchi, 2000; Harvey, 2000; Salerno, 2012; Cicerchia & Rustoyburu, 2016).

2.2.2 Historia y desarrollo de la red ferroviaria argentina durante 1857-1914

Como se ha explicado, el trazado de las vías no fue aleatorio ya que su diseño se orientó según los objetivos del modelo agroexportador. El inicio del desarrollo ferroviario en Argentina se remonta a 1857 cuando se instaló el Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (FCO) en la Ciudad de Buenos Aires. Con apenas 10 kilómetros de extensión, su primera línea conectó las estaciones Del Parque -en donde actualmente se emplaza el Teatro Colón- y Floresta, mediante la locomotora denominada “La porteña” (Aita Camps, 2022). Ya en 1860, esta línea se extendió hasta Moreno completando así aproximadamente 39 kilómetros de extensión. A pesar de esta experiencia local, la expansión masiva de la red ferroviaria se consolidó luego de 1862, cuando el gobierno nacional implementó políticas⁶ que permitieron la inversión de capitales extranjeros provenientes de Inglaterra y Francia (Lewis, 1983). Gran Bretaña se encontraba en una época próspera en relación al carbón y los ferrocarriles, atravesando su segunda revolución industrial.

⁶ Sarmiento era uno de los propulsores en aumentar los beneficios ofrecidos a las compañías ferroviarias y dotar de tierras, siguiendo el ejemplo de Estados Unidos, con el fin de que se desarrollen líneas férreas en el país. En *Ferrocarriles, expansión agraria y contribución de la tierra. Los debates de 1860*, de Gomez, T. y Schvarzer, J. (2007).

Esa condición en adherencia al marco legal fue clave para atraer a dicha nación ya que buscaba invertir sus excedentes de capital en el extranjero. Así, Argentina se convirtió en un destino atractivo para las empresas ferroviarias inglesas.

2.2.2.1 Período fundacional (1857-1880)

Entre los años 1850 y 1880, se desarrolló el periodo fundacional del sistema ferroviario en nuestro país, en el que se consolidaron seis compañías forasteras: Ferrocarril Central Argentino (FCA), Ferrocarril del Sud de Buenos Aires (FCS), Ferrocarril del Norte de Buenos Aires (FCN), Ferrocarril de Buenos Aires y Ensenada (FCBAyE), Ferrocarril de Buenos Aires a Campana (FCBAaC) y Ferrocarril del Este Argentino (FCEA). Sus sedes principales se encontraban en Londres y en Argentina contaban con oficinas administrativas y un representante legal (Tartarini, 2003; Lenz, 2017).

De capitales ingleses, el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires (FCN), inauguró en 1862 un ramal de 8 km de extensión desde Retiro hasta Belgrano (*Buenos Aires Herald*, 1947). A este tramo se le sumo el ramal desde la ciudad de Buenos Aires a San Fernando, que luego se extendió 4 km más hasta Tigre en 1865 (*Revista técnica*, 1895). Por su parte, el Ferrocarril de Buenos Aires y Ensenada (FCBAyE) inauguró su primer tramo en 1865, que partía a 500 metros de la Plaza de Mayo y realizaba un tramo de 5 km hasta la boca del Riachuelo. Para 1870 se extendió, atravesó el Riachuelo y llegó a Ensenada en 1872. La región mesopotámica quería participar del desarrollo nacional, por lo que en 1866 se inauguró el ramal de 10 km de extensión entre Puerto Ruiz y Gualeguay a cargo del Ferrocarril Primer Entrerriano (FCPER). En el año 1863 comenzó la construcción del ferrocarril Central Argentino (FCCA) que conectaba, mediante un ramal ferroviario de 396 kilómetros, al puerto de Rosario con Córdoba, que finalmente se inauguró en 1870. Esta conexión reforzó la hegemonía de los puertos litorales reflejando el diseño de un sistema pensado para la exportación (Lenz, 2017; Schwarzer, J & Gomez, T, 2012).

El Ferrocarril del Sud de Buenos Aires (FCS) obtuvo la concesión en 1863 para construir y explotar una línea de 114 kilómetros de longitud que partía desde Plaza Constitución hasta el pueblo de Chascomús, la cual se inauguró en 1865, marcando el comienzo de la conquista de la llanura pampeana. La idea de expandirse hacia el interior era compartida por todos los ferrocarriles, tal es así que, entre 1863 y 1866 el FCO se extendió hasta Chivilcoy, situado a 160 km de Buenos Aires. Dichos ramales no sólo expandieron la red, sino que fueron clave para el

modelo agroexportador, conectando las ricas tierras de la Pampa con el puerto de Buenos Aires y el mercado mundial (Schwarzer & Gomez, 2012).

La expansión del ferrocarril a través de la llanura pampeana no solo fue una contribución para el desarrollo económico, sino que también se convirtió en una herramienta clave para el Estado nacional en su estrategia de consolidar su presencia en dicho territorio. Estas áreas eran víctimas de ataques de los pueblos originarios a las caravanas de carretas y arreos de ganado, por lo que la llegada del tren provocaba que las comunidades indígenas huyesen despavoridas ante las locomotoras y esa ruta se tornaba segura. Esta estrategia de seguridad se reforzó con la denominada campaña militar iniciada en 1876 durante el gobierno de Avellaneda por el Ministro de guerra Adolfo Alsina y finalizada en 1880 por el Ministro Julio Argentino Roca. Se implementó un plan para la ocupación definitiva, el alejamiento del indio y la distribución de las tierras para su cultivo, lo que resultó en la incorporación de más de 15.000 leguas al patrimonio de la nación (*Buenos Aires Herald*, 1947: 34; *Los Andes*, 2015; Lenz, 2017).

En 1874, el Estado nacional asumió la administración del Ferrocarril Andino, ramal que partía desde Villa María en la provincia de Córdoba hasta Villa Mercedes provincia de San Luis. En 1876, se creó el Ferrocarril Central Norte (FCCN) que vinculaba las provincias nortenas de Tucumán, Salta y Jujuy (*Revista técnica*, 1897: 230; Salerno, 2003). Para 1875, la red de ferrocarriles contaba con 1384 kilómetros y un total de ocho líneas diferentes (*Revista técnica*, 1895: 25). Este notable aumento fue el resultado directo de la intensificación de las políticas estatales que lograron duplicar la extensión y la mayor inversión de capital extranjero, especialmente británico, que buscaba expandir la red hacia las áreas productivas del país.

2.2.2.2 Consolidación y auge (1880-1914)

A partir de 1880, la red ferroviaria Argentina experimentó una fase de crecimiento sin precedentes. Para ese entonces, la red contaba con 2.516 kilómetros de extensión, su expansión consolidó el modelo agroexportador y extendió el control del Estado nacional sobre el territorio. En la década siguiente aumentó drásticamente y fue entre 1880 y 1890, cuando los caminos de hierro alcanzaron los límites de la provincia de Buenos Aires, conectando a Mar del Plata, Tres Arroyos y Bahía Blanca en el sur. Hacia el oeste las líneas se extendieron hasta Mendoza y San Juan, mientras que en el norte enlazó ciudades como Santiago del Estero, Catamarca y Chilcas en las cercanías de Salta. En la región Mesopotámica, unieron Paraná con Concepción de Uruguay y Gualguaychú con Villaguay (Lacoste, 2013).

La ramificación ferroviaria en el interior del país continuó de forma sostenida entre 1890 y 1900. El Ferrocarril del Sud (FCS) completó su línea hasta Neuquén, mientras que la red incorporó cuatro capitales provinciales más: Salta, Jujuy, Corrientes y Santa Fe. Con ello, las trece provincias argentinas de ese momento ya tenían su ciudad capital conectada a la red nacional, consolidando así la autoridad del gobierno central. La figura II, facilitada por la Dirección de Ferrocarriles, muestra que para 1893 el sistema ya estaba muy avanzado, contando con más de 13.683 km de extensión, 22 empresas en explotación distribuidas a lo largo del territorio nacional. Entre ellas, demostraban su supremacía las cuatro grandes empresas de la época, el FCS, el FCO, el FCCA y el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBR) cada una con más de 100 locomotoras. Para principios del siglo XX, Argentina poseía uno de los sistemas ferroviarios más extensos e integrados de América Latina, en su mayor parte de propiedad británica. La extensión de las ferrovías alcanzó los 16.800 km y desde el punto de vista político, el ferrocarril había llegado a ocho capitales de provincia (Lewis, 1983; Sabato, 2012: 294).

Figura II
Datos relativos a la exportación de los ferrocarriles argentinos en 1893

NÓMINA DE LOS FERROCARRILES	Longitud de la línea al 31 Diciembre de 1893	Trocha de la línea	CAPITAL QUE REPRESENTA (emitido)	Tren rodante existente				Pasajeros transportados	Carga transportada
				locomotoras	coches	furgones	vagones de carga		
kilómts.	metros	PESOS ORO	NÚMERO				toneladas		
F. C. NACIONALES de propiedad del Estado									
Andino	254.250	1.676	6.690.511 —	16	16	12	163	38.387	108.655
Primer Entre Riano	9.850	1.435	153.839 —	3	2	—	17	12.198	18.834
Central Norte	398.595	1.00	22.522.610 —	45	53	14	502	89.342	69.015
Dean Funes á Chilcetto	298.500	1.00	10.227.207 —	16	13	5	323	9.993	5.762
Chumbicha á Catamarca	65.549	1.00	2.832.130 —	5	8	3	84	10.256	4.132
Total y término medio	1026.744	—	42.426.297 —	85	92	34	1.089	160.176	206.398
con garantía									
al Pacífico	685.276	1.676	17.801.406 —	41	51	40	1.113	298.918	295.747
Gran Oeste Argentino	513.150	1.676	18.926.200 —	58	51	35	716	94.794	90.161
Villa Maria á Rufino	226.840	1.676	5.418.000 —	9	12	10	179	12.173	17.139
Nor-Oeste y Nor-Oeste	205.534	1.676	4.110.693 —	19	9	6	250	11.889	14.339
Bahia Blanca y Nor-Oeste	81.949	1.676	2.500.000 —	2	6	3	51	2.470	2.590
Este Argentino	180.863	1.435	5.130.720 —	14	22	5	281	22.228	58.537
Nord-Este Argentino	241.177	1.435	7.347.450 —	10	16	4	165	28.817	29.430
Trasandino	121.283	1.000	4.135.724 —	4	5	2	69	4.365	3.337
San Cristobal á Tucuman	621.994	1.000	12.025.089 —	32	42	21	503	94.989	187.251
Central Córdoba (Seccion Norte)	884.578	1.000	21.000.000 —	89	93	62	1.251	156.456	364.967
Total y término medio	3742.644	—	98.395.282 —	278	307	188	4.578	727.299	1.063.498
sin garantía									
Sud de Buenos Aires	2249.306	1.676	75.899.325 —	187	262	169	6.793	2.517.953	893.637
Oeste de Buenos Aires	664.291	1.676	35.519.609 —	119	80	112	8.350	2.470.332	1.119.749
Buenos Aires y Rosario	1475.478	1.676	43.678.318 —	109	176	149	4.439	1.765.533	753.909
Central Argentino	1205.136	1.676	53.227.687 —	136	183	103	3.634	2.671.454	1.188.684
Buenos Aires y Puerto Ensenada	190.651	1.676	13.213.923 —	29	66	32	1.032	1.490.472	354.085
Gran Sud de Santa Fé y Córdoba	301.700	1.676	7.068.080 —	21	20	6	540	71.145	93.114
Central del Chubut	70.080	1.000	1.008.000 —	3	6	2	57	508	5.642
Total y término medio	6156.642	—	229.612.942 —	604	803	573	19.865	10.987.397	4.408.820

Fuente: *Revista Técnica* (1895) N.º 2, p 32.

Este periodo de máximo auge y expansión se diferenció de la anterior porque fue responsabilidad del Estado argentino propiciar el entorno adecuado para la llegada de estas nuevas inversiones. La mayoría de los autores coinciden en atribuirle un papel significativo a la

Ley Mitre⁷ (Ley N° 5315, de 1907), que incentivó el último gran apogeo de inversiones en el sector a partir de la concesión de exenciones impositivas, que se mantuvieron vigentes hasta 1946. Esto marcó el inicio de un desarrollo ferroviario masivo en el país, transformando el territorio al expandir la red de 2.234 km a más de 33.000 km, lo que la convirtió en la más extensa de Sudamérica y la octava a nivel mundial (Lenz, 2007; Lacoste, 2013: 40).

El ciclo de expansión, favorecido por la Ley Mitre, continuó hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914. Argentina no pudo escapar de los efectos del conflicto bélico, ya que las rentas aduaneras, uno de sus principales recursos económicos, se redujeron sensiblemente. Como resultado, el país debió formalizar varios empréstitos a corto plazo para hacer frente a sus compromisos, lo que aumentó la deuda externa. La clausura de los mercados monetarios a causa de la guerra impidió la obtención de capitales para nuevas construcciones, y las fábricas destinadas a la producción de rieles y materiales fueron reorientadas a la fabricación de elementos bélicos (*Buenos Aires Herald*, 1947: 40). La siguiente figura (III) permite observar las cifras acerca de la extensión en kilómetros, las ganancias pesos oro, cantidad de pasajeros y toneladas de carga transportados para los años 1857 hasta 1917. En la misma se advierte cómo a partir del desenlace de la primera guerra mundial, el número de pasajeros y las toneladas de carga comenzaron a disminuir de manera constante.

Figura III
Desarrollo ferroviario en Argentina desde 1857 hasta 1917

Años	Extensión Kilómetros.	Capital \$ oro	Productos \$ oro	Gastos \$ oro id.	Ganancias \$ oro	Pasajeros	Carga Toneladas	Interés sobre capital
1857	10	255,108	19,185	12,448	6,787	56,190	2,257	2.36 %
1862	47	1,117,536	153,765	131,554	19,211	387,533	18,954	1.72 %
1867	572	13,592,831	1,537,064	982,985	554,079	1,648,404	128,818	4.08 %
1872	865	23,958,488	3,409,583	1,951,414	1,458,169	2,247,370	342,709	6.09 %
1877	2,262	59,147,327	5,174,753	3,141,918	2,032,835	2,853,406	720,683	3.44 %
1882	2,666	65,672,570	8,496,165	4,527,017	3,969,148	3,646,104	1,307,964	6.04 %
1887	5,868	176,998,579	19,516,585	10,969,373	8,547,212	8,199,051	3,844,045	4.83 %
1892	12,920	441,368,282	19,538,939	11,707,662	7,831,307	11,788,398	6,037,933	1.77 %
1897	14,997	507,637,269	28,293,081	16,558,403	11,734,678	16,410,945	8,981,129	2.31 %
1902	17,591	500,867,160	43,272,585	22,975,446	20,297,139	19,815,439	14,090,340	3.62 %
1907	22,045	772,769,218	87,970,316	54,215,438	33,754,908	41,784,298	27,929,011	4.35 %
1912	32,212	1,201,757,443	132,059,613	82,641,737	49,417,876	73,641,550	40,430,404	4.11 %
1915	34,921	1,336,313,658	125,032,505	79,481,161	45,551,434	67,401,101	35,655,679	3.31 %
1916	35,213	1,340,504,263	129,517,972	84,680,577	44,837,395	64,829,930	36,630,578	3.34 %
1917	35,256	1,347,421,570	111,387,000	81,523,000	29,864,000	57,344,000	28,501,000	1.27 %

Fuente: Revista Mensual del BAP (1918). N°4. p34.

⁷ Estableció la exoneración total de impuestos -derechos aduaneros y gravámenes nacionales, provinciales y municipales- para los materiales, artículos y vehículos destinados a la construcción y explotación de ferrocarriles. A cambio de estos beneficios, las empresas se sometían a la regulación de tarifas por parte del Estado. Si bien esta legislación fue decisiva para atraer capital extranjero y expandir la red de manera masiva, su carácter liberal generó debates sobre el rol del Estado frente a las empresas privadas.

Durante este periodo de expansión y auge ferroviario, las compañías replicaron el modelo de inversión europeo. Con el objetivo de diversificar sus negocios, establecieron empresas subsidiarias que se encargaron de la creación y gerencia de los Grandes Hoteles (GH), de manera que aumentó la inversión de capitales, así como también el tráfico de pasajeros. De esta manera, el ferrocarril no sólo transformó el territorio para la producción, sino que también sentó las bases para el surgimiento de un incipiente turismo de élite, impulsando la infraestructura necesaria para el descanso y el recreo de los viajeros (González Bracco & Perez Leloutre, 2020).

2.2.3 Desarrollo turístico en Argentina a fines del XIX: los Grandes Hoteles

A finales del siglo XIX, la visión de empresarios pioneros como Ernesto Tornquist⁸, Patricio Peralta Ramos⁹ y Pedro Luro¹⁰ incentivó, en sintonía con el desarrollo del ferrocarril, la creación de los primeros centros turísticos en Argentina. En este contexto de impulso empresarial y desarrollo ferroviario, se consolidó la instalación de los Grandes Hoteles (GH) en Argentina. Estos hoteles fueron edificios cuya infraestructura garantizaba su funcionamiento autónomo, y contaban con una infraestructura, comodidades y atributos que daban cuenta del status de sus huéspedes. De esta manera, funcionaron como mediadores entre el confort y lo exótico, y permitieron a las clases altas trasladar sus prácticas y sociabilidad a parajes hasta entonces poco explorados.

Los GH de este periodo fueron especialmente edificados por compañías ferroviarias británicas. Estas empresas no sólo construyeron el equipamiento para alojar a los viajeros y turistas más exigentes, sino que también asumieron su administración y el fomento del turismo. Para esto, se encargaron de la propaganda, la publicidad y la difusión a través de revistas periódicas, a menudo gestionando su comercialización en filiales propias, como por ejemplo la filial del FCBAP ubicada en las Galerías Pacífico. Como documentaron González Bracco y Perez Leloutre (2020), se detallan 11 de estos emblemáticos hoteles (Figura IV), ejemplos concretos de la arquitectura y la visión que definieron esa época:

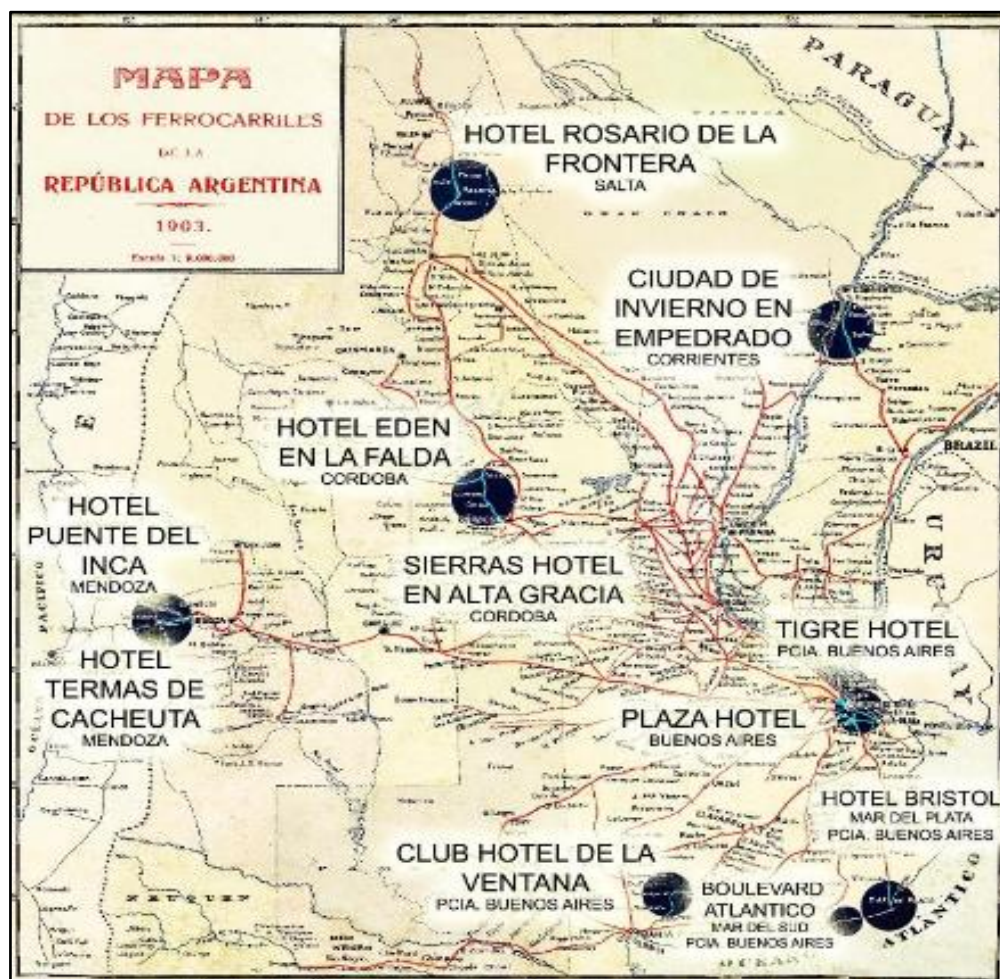
⁸ Empresario de la época y fundador, junto con personalidades como Carlos Pellegrini, de la Compañía Nacional de Grandes Hoteles, cuyo fin era la compra y explotación de hoteles en la capital y el interior del país (Compañía Nacional de Grandes Hoteles, 1888, p. 4). Su firma Tornquist & Co. fue principal accionista e impulsora de los Grandes Hoteles.

⁹ Estanciero y comerciante, fundador del partido General Pueyrredón en 1874.

¹⁰ Se lo denomina el fundador de Mar del Plata, ya que creó un gran saladero que promovió la creación del puerto Marplatense y la llegada del ferrocarril debido a la exportación de carnes. Junto con Peralta Ramos fueron pioneros y propulsores de la creación de Mar del Plata como balneario

- Relacionados al atractivo termal: Hotel Casino Termas de Rosario de la Frontera (1896) en la Provincia de Salta; Hotel Puente del Inca (1903) y Hotel Casino Termas de Cacheuta (1913) en la Provincia de Mendoza.
- Relacionados al atractivo de las sierras: Hotel Edén (1898) y Hotel Sierras (1908) en la Provincia de Córdoba; Club Hotel de la Ventana (1911) en Villa de la Ventana, Provincia de Buenos Aires.
- Relacionados al atractivo balneario: Bristol Hotel (1888) en Mar del Plata; Boulevard Atlántico (1891) en Mar del Sud, ambos en la Provincia de Buenos Aires; y Hotel Continental (1913) en Empedrado, Provincia de Corrientes.
- Relacionados a la ciudad: Tigre Hotel (1890) en Tigre; y Plaza Hotel (1909) en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Figura IV
Localización de los Grandes Hoteles en Argentina.



Fuente: González Bracco & Pérez Leloutre (2020). *Localización de los GH en el territorio argentino.*

Estos establecimientos hoteleros eran centros de sociabilidad y recreación donde la élite argentina destinaba su tiempo de ocio. Como lo evidenciaba la prensa de la época, que actuaba como guía social, la “gente de dinero y buen gusto marcha en esta temporada a Cacheuta, a Potrerillos, a Puente del Inca. Otros van a Alta Gracia y los diferentes sitios encantadores que hay en la hermosísima tierra cordobesa” (Bravo, 1918: 9). Las instalaciones contaban con espacios dedicados a diversas actividades recreativas para hombres y mujeres, quienes extendían su estadía durante todo el período estival en glamorosas habitaciones, incluso acompañados por su comitiva personal. Esta dinámica es evidenciada por la presencia de personalidades reconocidas de la dirigencia política e ideológica de Argentina—como Pedro Luro, Victorino de la Plaza y Saturnino Unzué—quienes, durante el verano de 1918, retuvieron habitaciones para todo el mes de febrero en el Hotel Balneario Termas de Cacheuta (*Revista Mensual BAP* N°3, 1918: 37). Como también se utilizaba el Plaza Hotel a la hora del té para celebrar un regreso de Europa de alguna amiga o algún baile benéfico en el Tigre Hotel. Es precisamente esta ostentación, considerada sinónimo de buen gusto y confort, lo que llevó a caracterizar este período como la época dorada de la hotelería nacional (Padilla & Benseny, 2017).

2.2.3.1 Compañía de Hoteles Sudamericanos y el desarrollo del turismo ferroviario

Como se puede observar en el mapa, existían varios Grandes Hoteles en la época distribuidos a lo largo del tendido ferroviario. La Compañía de Hoteles Sud-Americanos¹¹ que operaba como una entidad subsidiaria del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP), tenía como objetivo administrar estratégicamente los complejos turísticos de la empresa. Esta sinergia permitió que el FCBAP no sólo ofreciera el servicio de transporte, sino que también gestionará directamente los destinos a los que sus ramales conducían. El mismo fue pionero en la promoción turística de Mendoza y el ramal trasandino¹² fue un pilar clave en esta estrategia. En su *Revista Mensual BAP* (1918), el FCBAP desarrollaba una sección para promocionar atractivos turísticos en destinos como Santiago de Chile, Mendoza y San Juan, destacando sus balnearios termales. La principal motivación de los turistas era el poder curativo de sus aguas, aunque los servicios de los establecimientos podían competir con los más afamados similares europeos. Estos hoteles

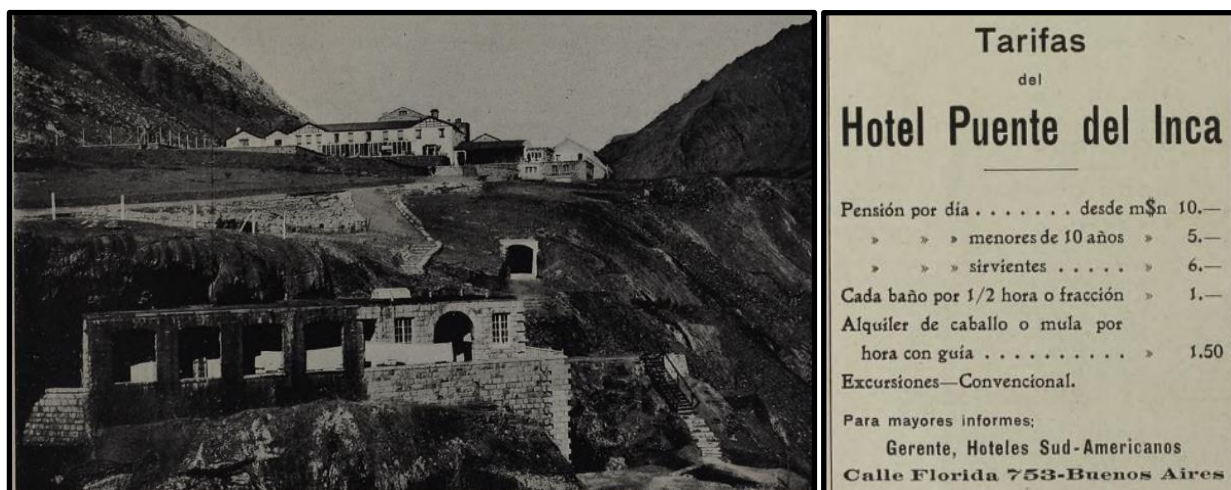
¹¹ Compañía subsidiaria del Ferrocarril BAP, fundada en 1908. Su gerencia se ubicaba en calle Florida 753, Buenos Aires - actual Galerías Pacífico-. Estuvo encargada del hotel Sudamericano de Bahía Blanca - esquina Av. Colón y Vieytes-.

¹² Unía los puertos de Buenos Aires y Valparaíso (Chile), enlazaba destinos como Cacheuta, Potrerillos, Uspallata y Puente del Inca, siendo Las Cuevas la localidad más occidental.

estaban ubicados en un entorno geográfico de gran valor paisajístico, como la imponente Cordillera de los Andes, y eran accesibles en tren mediante este ramal (Lacoste, 2012: 230).

El Hotel Balneario Puente del Inca, fundado en 1903 por la misma Compañía de Hoteles Sud-Americanos, ubicado en la alta montaña mendocina a 2.700 metros sobre el nivel del mar, al pie de las nieves eternas del Aconcagua (Figura V), aprovechó la vertiente natural de aguas sulfurosas con propiedades terapéuticas. Su acceso exclusivo fue consolidado por la Estación Puente del Inca del ramal Trasandino (1902), asegurando la llegada de la élite directamente desde Buenos Aires. Ya suponiendo del éxito del turismo termal para la época, este sumaba el encanto del paisaje donde se encontraba inmerso (González Bracco & Perez Leloutre, 2020).

Figura V y VI
Vista del Hotel Balneario Puente del Inca y Tarifas del Ocio



Fuente: *Revista BAP* (1918) N°2. p 33 y *Revista BAP* (1918) N°3. p 26.

Ofrecía una infraestructura y servicios de lujo, aunque con un enfoque más orientado al turismo de aventura y contemplación paisajística. Su oferta de ocio (Figura VI) sofisticada incluía actividades propias del entorno cordillerano como cabalgatas, montañismo y excursiones a puntos emblemáticos como el Cristo Redentor y la Laguna de los Horcones, complementadas con los deportes de élite de la época, como croquet, tiro a la paloma y tiro al blanco. Además de su famosa cocina de primer orden, el balneario termal era su principal atractivo de salud, prometiendo la curación de dolencias relacionadas con el reumatismo, la parálisis y trastornos digestivos (Bianchi, 2023; *Revista BAP*, 1918).

Años más tarde, la compañía ferroviaria construyó el Hotel Balneario Cacheuta fundado en 1910 y ubicado a tan solo 39 km de Mendoza, se erigió como un modelo de la hotelería de élite de la

época (Figura VII). El establecimiento disponía de 150 amplias habitaciones con baños privados y una batería de servicios de lujo: desde la provisión de luz eléctrica y ascensores - que aseguraban la conexión desde el andén, el hall principal y el sector de los baños- hasta una oferta de ocio sofisticada, compuesta por salones para baile y cinematografía, terrazas, jardines y un casino, elemento esencial en los grandes hoteles de la época. Con respecto a la salud, el establecimiento destacaba su gran galería termal de cien metros equipada con consultorio médico especializado en hidroterapia, destinado al tratamiento de afecciones como el reumatismo y trastornos del sistema nervioso y digestivo. Adicionalmente, se ofrecían servicios complementarios como farmacia, peluquería, lavandería y una oficina nacional de correos y telégrafos.

Figura VII
Vista del Hotel Balneario Cacheuta



Fuente: *Revista Mensual del BAP* (1918) N°2 p 11.

Este sitio se instituyó como referente del veraneo de las clases acomodadas. Es de destacar la condición colonizadora que alcanzó el hotel, en el sentido de generar arraigo de las personas al lugar; ya sea por la gran cantidad de empleados que demandaba su funcionamiento, quienes tenían su residencia permanente en las dependencias del hotel, como por la afluencia continua de visitantes, lo que provocaba un incesante flujo de personas, sobre todo en la temporada de verano. Según la *Revista Mensual del BAP*, de 1918, la operatividad anual se organizaba por temporadas, y su modelo de comercialización estaba intrínsecamente vinculado al servicio ferroviario. La gerencia de la Sociedad Anónima Termas de Cacheuta y el FCBAP expedían

boletos de excursión que incluían el transporte ida y vuelta en coche cama y la pensión completa, lo que destaca la integración vertical del servicio (Figura VIII).

Figura VIII
Comercialización del Hotel Balneario Cacheuta

ESTACIONES	Incluyendo 7 días de pensión en el Hotel		Incluyendo 14 días de pensión en el Hotel		Incluyendo 21 días de pensión en el Hotel	
	Pasaje entero	Medio pasaje	Pasaje entero	Medio pasaje	Pasaje entero	Medio pasaje
Buenos Aires (Retiro y Palermo)....	194.70	130.85	264.70	186.85	334.70	242.85
Mercedes.....	182.70	123.55	252.70	179.55	322.70	235.55
Chacabuco.....	172.65	117.50	242.65	173.50	312.65	229.50
Junin.....	167.60	114.40	237.60	170.40	307.60	226.40
Alberdi.....	159.85	109.75	229.85	165.75	299.85	221.75
Rufino.....	152.85	105.55	222.85	161.55	292.85	217.55
Laboulaye.....	145.60	101.10	215.60	157.10	285.60	213.10
Mackenna.....	135.15	94.80	205.15	150.80	275.15	206.80
Villa Mercedes.....	119.00	80.50	189.00	136.50	259.00	192.50
Bahía Blanca.....	197.35	132.45	267.35	188.45	337.35	244.45
General Pico.....	156.85	107.95	226.85	163.95	296.85	219.95

Estos boletos serán válidos para regresar hasta 3 meses de la fecha de su emisión.

Fuente: Revista Mensual del BAP (1918) N°7 p 16.

Es importante destacar que el tren era el único medio de acceder al mismo. Por caso, la estación Cacheuta del ramal Trasandino registró en el año 1914, 9.823 pasajeros despachados y 16.283 pasajeros recibidos. En síntesis, la conjunción del atractivo hidrotermal, el lujo de sus instalaciones (Figura IX) y la accesibilidad garantizada por el ferrocarril, revalidan el papel del tren como agente catalizador en la consolidación del turismo de élite y salud en la región andina (Bianchi, 2020).

Figura IX
Vista del acceso del ascensor de los baños termales de Cacheuta



Fuente: Sánchez, 2023.

2.2.3.2 Los Grandes Hoteles vinculados al FCS

El Ferrocarril del Sud también se encontraba ligado al turismo, el mismo tuvo incidencia en la creación de hoteles o extensión de ramales ferroviarios a lugares en los que su accesibilidad era muy compleja. El caso de estudio de esta investigación, el Club Hotel Sierra de la Ventana (CHSV), que se abordará en el siguiente capítulo en profundidad, era un GH directamente construido y gestionado por el ferrocarril, y fue considerado uno de los más grandes de América.

El Bristol Hotel de Mar del Plata (figura X) abrió sus puertas el 8 de enero de 1888 en un tiempo récord. Inicialmente concebido en un estilo anglo normando, el complejo experimentó un crecimiento vertiginoso para satisfacer la demanda de la época. Pasó de un edificio original de 67 habitaciones a ocupar tres manzanas completas, unidas por túneles para el servicio y los pasajeros. El gran hito de esta expansión fue la nueva ala, la cual adoptó un ostentoso lenguaje afrancesado y que introdujo el máximo lujo de la época: los baños en suite.

Figura X
Vista del Hotel Bristol



Fuente: *Caras y Caretas* (1902). Bristol Hotel Mar del Plata. *Caras y Caretas*, N°219 (5) p. 21.

El Bristol no solo ofrecía alojamiento, sino que era el centro de la sociabilidad estival. Sus extensos salones, comedores, casino y jardines de esparcimiento actuaban como una avanzada de la metrópolis sobre el mar, donde la élite trasladaba sus prácticas sociales. A diferencia de los complejos andinos como Hotel Balneario Cacheuta o Hotel Balneario Puente del Inca que

se enfocaban en la cura termal, el Bristol se asoció directamente al ocio ostentoso y la exhibición social (figura XI) en la rambla homónima¹³ (González Bracco & Perez Leloutre, 2020;).

Figura XI

Veraneantes en la Rambla Bristol



Fuente: *Caras y Caretas* (1914). El verano en Mar del Plata. *Caras y Caretas*, N° 800 p.48.

El hotel se instituyó como el arquetipo del turismo balneario y de ostentación de la élite argentina, una visión impulsada por la llegada del Ferrocarril del Sud (FCS) a la ciudad en 1886. El proyecto fue una iniciativa de la alta esfera empresarial, consolidada por figuras como Ernesto Tornquist y José Luro -hijo de Pedro Luro-, quienes conformaron la sociedad para capitalizar la demanda social que ya desbordaba los alojamientos existentes. La accesibilidad garantizada por el FCS fue el motor de esta consolidación, pues conectaba de manera eficiente la ciudad-balneario con la Capital Federal (Compañía Nacional de Grandes Hoteles, 1888; Elías, Fernández & Poinso, 2014).

Por otro lado, el Boulevard Atlántico (figura XII) tiene una historia completamente diferente, queriendo continuar la idea de Ciudad-Balneario establecida por el Hotel Bristol, fue inaugurado en 1891 en la localidad de Mar del Sud, provincia de Buenos Aires. Construido bajo el paradigma arquitectónico de los GH y con la finalidad de crear un espacio de ocio para la aristocracia de la época, contaba con un estilo neoclásico europeo con 90 habitaciones de lujo y servicios de primera categoría. A su vez, seguía con los lineamientos de las prácticas sociales

¹³ La rambla Bristol consistía en un edificio de 400 metros de largo y 45 metros de ancho con cabinas de baños y negocios, para pasear al aire libre con vista al mar y consistía un desfile ceremonial de la época (Torre, 2019).

características de la época, contaba con teléfono, planta generadora de energía eléctrica, canchas de tenis, salones comedores de grandes dimensiones permitiendo la socialización de sus huéspedes, bar, salón de juegos, salón de baile con piano y hasta un cine (Padilla & Benseny, 2017; Losada, 2022). Lamentablemente, el ramal desde Mar del Plata a Mar del Sud planeado por el FCS nunca se materializó debido a la crisis económica de 1890 y el emprendimiento no prosperó debido a la falta de accesibilidad provocada (Gonzalez Bracco & Pérez Leloutre, 2020).

Figura XII

Vista del Boulevard Atlántico



Fuente: Bizon P. (2020). Diario Clarín.

CAPÍTULO III: ANÁLISIS DEL ÁREA Y TEMA DE ESTUDIO

3.1 Delimitación y contextualización del Partido de Tornquist y la comarca

El Partido de Tornquist (figura XIII) está localizado en el Sudoeste de la provincia de Buenos Aires¹⁴, a una distancia de 519 km de la Capital Federal. Con una superficie continental de 4.183 km², el distrito limita al noreste con Coronel Suárez, al norte con Saavedra, al este con Coronel Pringles, al sur con Bahía Blanca, y finalmente, al sudoeste con Villarino.

Figura XIII

Localización del partido de Tornquist



Fuente: Rodríguez, C. (2009). Mapa N° 1 Localización partido de Tornquist. p. 153.

Originalmente configurada como área de fortines, producto de la campaña militar impulsada por el gobierno nacional en 1876, la región experimentó una progresiva ocupación. Con la llegada del Ferrocarril del Sud (FCS) en 1883 mediante el Ramal Bahía Blanca- Lamadrid, la planta urbana se acrecentó. En este contexto, fue Ernesto Tornquist quien, en 1886, fraccionó tierras aledañas a la estación del FCS, creando la colonia agrícola-ganadera que atrajo a inmigrantes

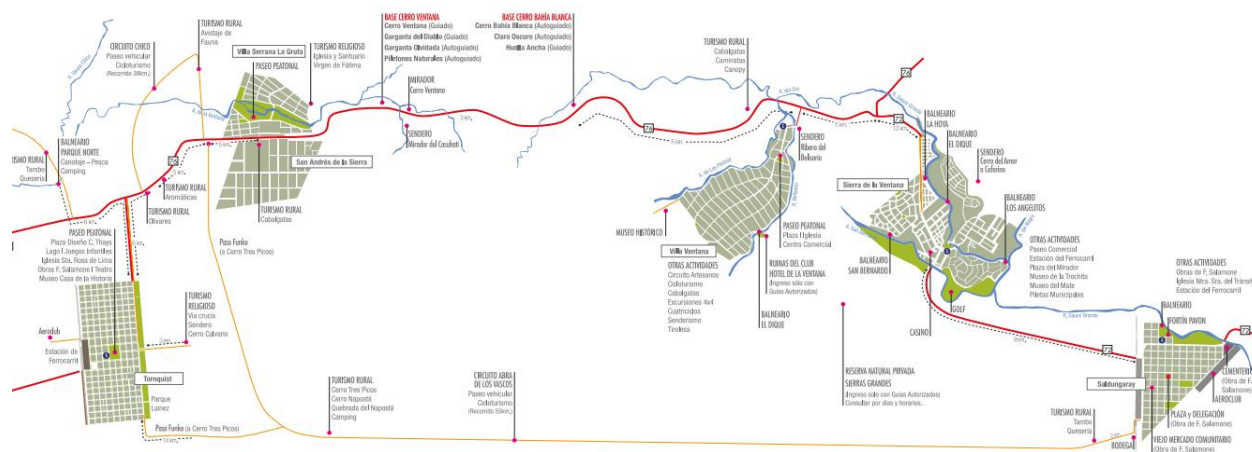
¹⁴ Región integrada por 14 partidos: Adolfo Alsina, Bahía Blanca, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Suárez, Guaminí, Monte Hermoso, Patagones, Puan, Saavedra, Tres Arroyos, Tornquist y Villarino. Posee diversos atractivos turísticos divididos en tres geoambientes (litoral, interior y serrano).

suizos, alemanes y rusos. En el año 1905 mediante la Ley Provincial N.º 2926 se creó el Partido de Tornquist¹⁵, cuyo artículo N.º 3 dispuso que sus autoridades se asentasen “...en la estación del mismo nombre del Ferrocarril del Sur” (Bróndolo *et al.*, 1973). Actualmente, su población asciende a 14.669 habitantes, según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC, 2023:16), distribuidos en las localidades de Villa Ventana, Sierra de la Ventana, Saldungaray, San Andrés de las Sierras, Villa Serrana la Gruta, Tres Picos, Chasicó y la ciudad cabecera homónima.

En la actualidad, la conectividad terrestre del partido está garantizada por tres rutas viales (Figura XIV). La ruta provincial N.º 76 atraviesa en su mayoría la comarca serrana, siendo vía de acceso desde el sudoeste y noreste. Otro acceso principal es la ruta provincial N.º 72, que permite el ingreso desde el sudeste a través de las localidades de Saldungaray y Sierra de la Ventana. Finalmente, la ruta nacional N.º 33 conecta Tornquist con Pigüé desde el norte y Bahía Blanca desde el extremo sur. Este contexto geográfico e histórico está fuertemente definido por el cordón serrano más relevante de la provincia, Sierra de la Ventana.

Figura XIV

Plano de la Comarca Sierras de la Ventana



Fuente: Secretaría de Turismo Tornquist. (2025). *Guía de Servicios Turísticos Comarca Sierras de la Ventana*. P 4.

Estas formaciones se denominan Sierras Australes o sistema de Ventania, con una extensión de 180 kilómetros de longitud y un ancho máximo de 60 kilómetros, el sistema está compuesto por siete cordones denominados: Sierra de la Ventana, de Curamalal, de Bravard, de Puan, de Las

¹⁵ Denominado originalmente “Partido de las Sierras” y modificado a su nombre actual mediante la Ley 3288/1910.

Tunas, de Pillahuinco y de Chasicó o también denominado de los Chilenos. Turísticamente, el partido de Tornquist tiene el privilegio de contar con el cordón de Sierra de la Ventana, donde se encuentran los mayores atractivos y elevaciones. Las alturas máximas oscilan entre los 900 y 1300 metros sobre el nivel del mar, siendo el cerro Tres Picos el más alto de la Provincia de Buenos Aires con 1243 metros sobre el nivel del mar (Rodríguez, 2009).

Con respecto al clima de esta región, es de carácter templado de transición, y presenta una marcada variabilidad estacional. Sus cuatro estaciones bien definidas incluyen veranos que pueden superar los 40°C e inviernos con olas de frío. Las precipitaciones, que otorgan un carácter subhúmedo y alcanzan hasta 900 mm anuales cerca de los cordones serranos, varían con picos en primavera-otoño y un reciente incremento en verano. Esta diversidad térmica y pluviométrica, junto con los vientos irregulares que predominan en primavera, proporciona un abanico de condiciones propicias para la diversificación de actividades a lo largo del año (Rodríguez Negri, 2014). A su vez, el bioma característico de la región es el pastizal pampeano y serrano, el cual es protegido por el Parque Provincial Ernesto Tornquist (PPET), ubicado próximo a la localidad (Rossell & Visciarelli, 2012).

Turísticamente, la zona es conocida como la Comarca de Sierras de la Ventana e integra el área de la ruta provincial N° 76 que recorre desde la ciudad cabecera de Tornquist hasta la localidad de Saldungaray, incluyendo al Parque Provincial Ernesto Tornquist. Esta denominación se debe a que, más allá de los límites del Partido de Tornquist, las diversas localidades y atractivos que componen este corredor vial comparten una identidad territorial unificada por el sistema serrano de Ventania y articulan una oferta turística conjunta, lo que facilita su promoción y gestión como destino. Esta escala comarcal resulta pertinente como ámbito geográfico, forjando un paisaje con sentido y ordenación paisajística (Instituto Geográfico Nacional, 2025).

3.1.1 Caracterización de Villa Ventana

Villa Ventana, el área específica abordada en este estudio, se encuentra en el corazón de esta comarca, a 107 km de Bahía Blanca y a 17 km de Sierra de la Ventana. Esta villa se asienta sobre las márgenes de dos cursos de agua: el Arroyo Belisario sobre la margen izquierda y el Arroyo Las Piedras a su derecha. Su accesibilidad se asegura mediante la ruta provincial N° 76, eje vial principal del partido como se detalló anteriormente. Esta posición central le asegura la conexión con los principales centros urbanos, al articularse hacia el norte con la ruta nacional N° 33 y hacia el sureste con la ruta provincial N° 72.

Resulta complejo definir la fecha fundacional de Villa Ventana, ya que no surgió de la colonización agrícola tradicional, sino de una inversión turística planificada. De esta manera, el evento fundacional sucedió en el año 1904, cuando comenzó la construcción del Club Hotel Sierra de la Ventana (CHSV). Dicha obra fue impulsada por la Sociedad de Tierras y Hoteles de la Sierra de la Ventana¹⁶, compuesta por Laínez y Tornquist, entre otros, y finalmente inaugurada en 1911. Sin embargo, su fecha fundacional según la Dirección de Geodesia es en el año 1947, luego de que los hermanos Salvador y Ramón Salerno desarrollaron la urbanización y loteo de las tierras lindantes al Club Hotel Sierra de la Ventana (Iparraguirre & De Carluccio, 2023; Rossell & Visciarelli, 2012).

Su ubicación estratégica y origen vinculado al turismo histórico la consolidaron como un enclave turístico por excelencia. Esto queda demostrado en las estadísticas de la Secretaría de Turismo de Tornquist (2024), que demuestran que Villa Ventana es la segunda localidad más visitada de la comarca luego de Sierra de la Ventana, justificando su relevancia como sitio de patrimonio arquitectónico ferroviario, cultural y atractivo turístico.

3.1.2 Turismo en la Comarca Sierras de la Ventana

El turismo es una de las principales actividades económicas de la comarca, en especial vinculado a los paisajes singulares que le otorga su ubicación en el Sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Seguido de los productos regionales destacados, sus eventos programados y la cercanía a centros emisores de importante magnitud como Bahía Blanca, Buenos Aires y la accesibilidad lograda, la convierten en un centro de gran atracción turística.

Su emplazamiento en un valle a 450 metros de altura sobre el nivel del mar es un atractivo relevante, considerando que es la localidad más alta de la provincia. A su vez, cuenta con diversos paisajes naturales y un rico patrimonio cultural con alto grado de conservación, suficiente para posicionarse dentro de la provincia como un destino turístico para el turismo aventura, ecoturismo, turismo rural o científico entre otras modalidades. La dinámica local indica que la villa es turismo-dependiente, siendo esta actividad la que organiza el espacio, desplazando otras actividades productivas (Rossell & Visciarelli, 2012; Rodríguez, 2009).

En busca de articular las actividades públicas y privadas, como de potenciar la promoción turística de la marca “Comarca Turística Sierras de la Ventana”, la Municipalidad de Tornquist,

¹⁶ Constituida el 2 de septiembre de 1909, fue presidida por Pearson S. H., perteneciente al directorio del FCS (Boletín Oficial, 7 de octubre de 1910).

mediante la ordenanza N°3332/21 creó el Ente Mixto de Turismo del Distrito de Tornquist (EMITT). Entre sus funciones se destaca la de “Promover y apoyar la diversificación en el uso del destino, generando congresos, convenciones, reuniones, ferias, eventos sociales, culturales y deportivos que permitan la inserción de la Comarca Turística de Sierras de la Ventana como destino turístico todo el año (Municipalidad de Tornquist, 2021).

3.1.2.1 Atractivos turísticos de Villa Ventana

Si bien la estrategia de desestacionalización impulsada por el EMITT abarca toda la comarca, Villa Ventana es uno de los principales nodos de la actividad turística. El área de estudio posee diversos atractivos que se articulan de forma específica en torno a los sitios naturales de las sierras, el patrimonio histórico con alto valor simbólico y una oferta recreativa orientada al turismo familiar y de eventos, que motivan el desplazamiento de los visitantes. Siguiendo el sistema de clasificación que propone la OEA CICATUR¹⁷, se los dividió sobre la base de la Secretaría de Turismo de Tornquist (2025) en las siguientes categorías:

Sitios naturales

-Sendero Ribera del Belisario: sendero de carácter autoguiado de 1900 metros de extensión desde el acceso de la localidad hasta el dique y de un bajo esfuerzo físico. Se puede realizar en ambos sentidos y tiene una duración máxima de 40 minutos. A lo largo de su recorrido se observan el arroyo Belisario, algunas colonias de loros barranqueros y diversas vistas panorámicas.

-Dique municipal: es un balneario de acceso libre y gratuito, recreo veraniego construido sobre el arroyo Belisario brindando la posibilidad de disfrutar sobre la vera del mismo.

-Punto Panorámico: es la parte más alta de la localidad, posee una de las vistas panorámicas más bonitas de la comarca, en donde se ubica una hamaca que permite observar al cordón serrano sobre el final de la avenida principal de la localidad - Avenida Cruz del Sur-.

-Fuente del Bautismo: es una caída de agua de 10 metros de altura que forma un piletón semicircular que simula una fuente bautismal. Es un trekking de moderado esfuerzo y requiere de un guía habilitado.

Acontecimientos programados

¹⁷ Es el acrónimo de Clasificación de Atractivos Turísticos de la Organización de los Estados Americanos (OEA). Es una metodología para identificar, clasificar y evaluar los recursos turísticos.

-Fiesta provincial de la Golondrina: es un acontecimiento único que pone en valor la migración de las Golondrinas entre los hemisferios norte y sur, anunciándose en las localidades hermanas de Villa Ventana y San Juan de Capistrano en California, Estados Unidos. Este suceso se repite todos los años a mediados de enero en donde las aves arriban a la Comarca para anidar y criar sus pichones, completando un vuelo de 12.000km. En su honor se celebra este evento en la plaza Salerno y cuenta con 35 años de antigüedad.

Folklore

-Circuito de artesanos: permite conocer sus talleres, los procesos de cómo se conjugan el saber antiguo con el uso de nuevos materiales y técnicas generando trabajos originales y de gran calidad. Producciones locales genuinas en madera, telas, vidrio, piedras, plata y alpaca.

Museos y manifestaciones culturales históricas

-Museo Sendero de los Recuerdos: es un museo histórico privado que aborda la historia de Villa Ventana y la comarca en general. Cuenta con más de 20 años de antigüedad y fue declarado de interés municipal mediante la Resolución N°21/02. Exhibe a través de sus cuatro salas una muestra fotográfica, objetos y mobiliario de otras épocas, que incluyen temáticas como: generalidades de la Comarca, vinculada a la formación geológica de la Comarca, su geografía, clima, la conformación del Partido de Tornquist y sus primeros pobladores; Club Hotel Sierra de la Ventana detallando acerca de su construcción, piezas únicas y mobiliario de la época; la Historia de Villa Ventana, centrándose en las familias pioneras de la zona, primeras instituciones y las fiestas tradicionales.

-Ruinas Club Hotel de la ventana: fue el primer Hotel Casino de Sudamérica inaugurado en 1911. En la actualidad se encuentra en ruinas y su acceso se realiza únicamente con guías habilitados, durante un recorrido de 2 horas de duración. Se recomienda complementar su visita con el Museo mencionado en el punto anterior para vislumbrar mobiliario, vajilla y luminaria entre otras pertenecientes al mismo.

3.2 Club Hotel Sierra de la Ventana a través del tiempo

De todos los atractivos mencionados, el Club Hotel Sierra de la Ventana (CHSV) merece un análisis particular. No solo sus restos representan un recurso turístico clave en la actualidad, sino que su historia constituye el eje fundacional de la localidad y explica la dinámica turística de la comarca. El estudio de su historia enfrenta una dificultad metodológica significativa, la escasez de datos oficiales fidedignos que contrastan con la narrativa popular. La investigación en fuentes

primarias como publicaciones periódicas del Ferrocarril del Sud (FCS), biografías de figuras influyentes como Arturo Coleman¹⁸ y revistas de la época -*Caras y Caretas*- y prensa periódica evidencia esta limitación. Gran parte de la información consultada proviene de fuentes secundarias y relatos históricos de carácter anecdótico, lo cual subraya la necesidad de un análisis crítico. Prueba de esta inconsistencia son las incongruencias en la fecha de inauguración, según Rogind (1937: 433) fue en el mes de septiembre de 1911. Rodríguez y Rodríguez citan el 11 de noviembre de 1911 y en algunas publicidades del FCS se menciona que es inaugurado al público el 1 de diciembre (Ferrocarril del sud, s/f). Esta carencia de información oficial y consensuada constituye, actualmente, un desafío para los guías locales en la articulación de un relato histórico unificado.

Para comprender el valor patrimonial de las ruinas que se visitan actualmente, es importante destacar su relevancia en términos de afluencia turística. Las visitas registradas con ticket de acceso al predio fueron 4100 en 2023, 5400 en 2024 y 4485 hasta octubre de 2025 (Secretaría de turismo, 2025). Es relevante que el dato de 2025 no incluye a 480 residentes que ingresaron de junio a octubre sin abono de acceso.

Antes de culminar en ese estado, el Club Hotel Sierra de la Ventana (CHSV) fue visitado por grandes personalidades de la época y denominado por Julio Argentino Roca como la maravilla del siglo. Después de enfrentar las restricciones que la ley N°3645¹⁹ impuso a uno de sus atractivos -los juegos de azar-, el hotel estuvo cerrado al público durante más de 20 años, siendo nuevamente ocupado a partir de la llegada de los tripulantes provenientes del Admiral Graf Spee²⁰, que tras una avería y posterior hundimiento de la nave, los marineros utilizaron las instalaciones del CHSV como lugar de residencia.

Dejando atrás el lujo y las comodidades que había ostentado en la etapa cercana a su inauguración, el Hotel fue utilizado para alojar a las tropas del Ejército Argentino, específicamente a quienes realizaban el servicio militar. Posteriormente, funcionó de sede para alumnos y docentes de la carrera de Agronomía de la Universidad Nacional de La Plata. Tras diversos intentos de demolerlo durante la década de 1970, comenzó la debacle y, por último, un

¹⁸ De origen gales, desde 1887 trabajó para el FCS y fue una figura muy influyente para el desarrollo de Bahía Blanca. Consultar COLEMAN, A. (1949). *Mi vida como ferroviario inglés en la Argentina, 1887-1948*, Bahía Blanca: Talleres Panzini.

¹⁹ Prohibía la instalación de casa, club u otros establecimientos públicos de cualquier naturaleza que se realicen juegos de azar – ruleta, caballitos, taba, tómbola, bacarat, lansquenet, poker y golfo-.

²⁰ Denominado "acorazado de bolsillo" (o *Panzerschiff*) por su combinación de blindaje, liviandad y velocidad, atípica para un buque de guerra de su categoría.

incendio accidental en 1983 terminó condenando su destino. Esta trayectoria histórica constituye en la actualidad el principal recurso narrativo para la promoción y desarrollo del producto turístico local de Villa Ventana.

3.2.1 Fundación y vínculo con el Ferrocarril del Sur

El Ferrocarril del Sur gozaba de un futuro propicio, donde cada vez se expandía más. Sus vías férreas alcanzaban el número de 3696 kilómetros, una extensión significativa considerando que el total de vías férreas de la provincia de Buenos Aires era de 5619 kilómetros en 1901 (Rogind, 1937: 267;271). Esta extensión ferroviaria permitió la unión, en pocas horas de viaje, de la Capital Federal con la Comarca serrana y Bahía Blanca; esto fue pensado especialmente para la clase privilegiada argentina, generando un flujo turístico hacia la región (Pastoriza, 2003).

Como parte de su estrategia de expansión, el FCS procuraba fomentar la creación de complejos turísticos en localidades servidas por sus ramales, con el objetivo de incrementar el tráfico de pasajeros. El médico Feliz T. Muñoz²¹ había realizado una visita a las Sierras de la Ventana y en ella constató que su clima era beneficioso y puro, lo que generaba un gran alivio a pacientes con enfermedades de las vías respiratorias. Es por ello que manifestó al intendente del Partido de las Sierras, Manuel Laínez²², la utilidad de construir un centro asistencial u hospital en dicha región (Rodríguez & Rodríguez, 2001; Iparraguirre & De Carluccio, 2023). Laínez poseía 3000 hectáreas que había obtenido del Establecimiento Estancias y Colonias Tornquist S.A, por lo que decidió aceptar la sugerencia del médico e ir en busca de interesados para llevar adelante el proyecto. Es entonces cuando se dirigió al Sr Percy Clarke, gerente del Ferrocarril del Sud, que consideró interesante la propuesta debido a que el ramal que atravesaba la pampa en dirección al Sudoeste ya les estaba siendo rentable y la concreción de un proyecto de este tipo lograría aumentar esa rentabilidad; la única modificación que realizó fue la de reemplazar el proyecto de construcción de un hospital por el de un complejo hotelero sin precedentes para la región. (Rodríguez, 2001: 9).

Previo a profundizar en el proyecto arquitectónico, es necesario contextualizar el lugar de su emplazamiento. En el año 1903 se autorizó la construcción del Ramal Olavarría-Bahía Blanca del FCS, inaugurándose la estación de Sierra de la Ventana, que en 1912 se modificó a

²¹ Según relata Rodríguez, S. M & Rodríguez, S (2001). En su libro “Club Hotel de la Ventana. Historia de un Gigante”. Tornquist: Municipio de Tornquist.

²² Propietario de la Estancia Las Vertientes y del periódico “El diario”. Fue senador de la provincia de Buenos Aires y el primer intendente del partido de las Sierras. Todo un referente en lo político y económico de la Argentina de la época.

Saldungaray; y está ubicada a 96 kilómetros de Bahía Blanca. Posteriormente, en 1908, Diedrich Daniel Meyer, vendió parte de sus tierras para construir la estación ferroviaria de Sauce Grande, luego denominada Sierra de la Ventana, a 104 kilómetros de Bahía Blanca (Ferrocarril del Sud, 1931: 392).

3.2.2 El Club Hotel: construcción y diseño

La concepción de este ambicioso proyecto hotelero de lujo en un enclave serrano remoto exigió de una propuesta arquitectónica que brindara los servicios y costumbres a lo que su público estaba acostumbrado. Simulando grandes centros ociosos europeos, la construcción del Club Hotel de la Ventana (Figura XV) comenzó en el año 1904 a cargo de los arquitectos Jacques Dunant²³ y Gastón Luis Mallet²⁴. De este modo, se diseñó con una disposición sencilla, teniendo en consideración el clima de la localidad y la orientación de los vientos dominantes. Según relata Viñuales (2011), el objetivo era realizar el establecimiento como nudo central y a sus alrededores se consolidaría una villa de vacaciones con viviendas particulares que se situarían en medio de jardines y en torno al parque del Hotel. Lamentablemente, este proyecto nunca logró concretarse y veinte años más tarde, se lotearon las tierras pertenecientes a la Compañía de Tierras y Hoteles de Sierra de la Ventana (CTHSV) y se fundó la localidad de Villa Ventana.

Figura XV
Vista del Club Hotel Sierra de la Ventana



Fuente: Bengonchea, C. 2023.

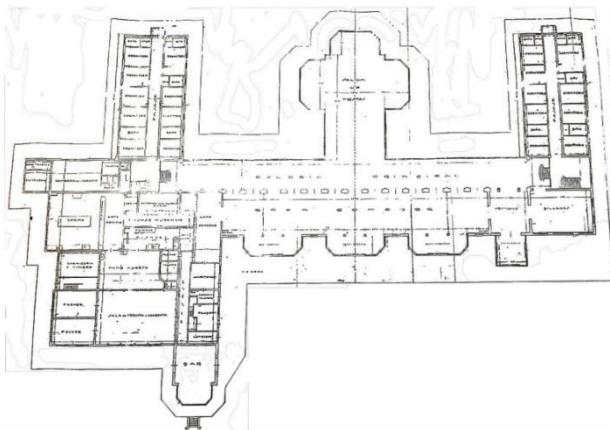
²³ Nacido en Francia, radicado en Argentina en 1908. Fundador del estudio profesional Mallet, compuesto por arquitectos de renombre como Pasquín, C.; Flores Pirán, C. M; Ramos Correas, D. y entre sus obras se destacan el Teatro Municipal de Bahía Blanca, Chalets de Mar del Plata como Villa Normandy y el conjunto de planes de “Mendoza Monumental”. Consultar: Gutiérrez, R (ed.) (2011). Manifestaciones francesas en Argentina. Del Academicismo a la modernidad (1889-1960). Paquin, Dunant, Mallet, Flores Pirán y Ramos Correas, Buenos Aires: CEDODAL.

²⁴ Nacido en Suiza, se formó en Francia y tras radicarse en Argentina se asoció al estudio de G. L. Mallet con quien realizaron de academicismo francés.

Con un proyecto uniforme estructurado en forma de U con algunas extensiones y protuberancias, configuraba un conjunto armónico (figura XVI). Se dispusieron en planta baja las áreas comunes como los grandes salones de baile, de billar, póker, de estar, bar, comedor y galería principal. Estos espacios contaban con extensos ventanales con vista al frente y al inmenso patio abierto, donde solía existir una construcción baja de techos y galerías vidriadas (figura XVII) que se utilizaba de salón de fiestas y de espacio cinematográfico. En la misma planta se encontraban todos los servicios como peluquería -una de caballeros y otra para señoras-, la biblioteca y carnicería (Hébert, 1912; Viñuales, 2011).

Figuras XVI y XVII

Plano planta baja del CHSV y vista del salón de fiestas

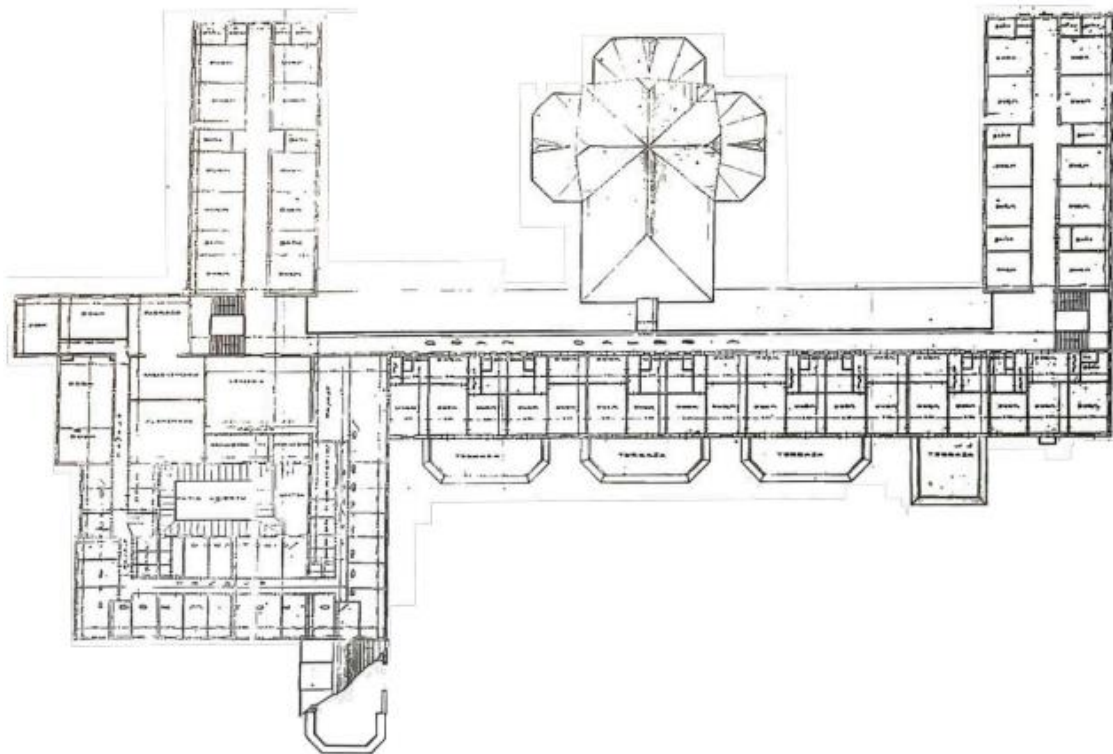


Fuente: Herbert, G. (1912). *Club Hotel de la Ventana*. p. 28. y Rodríguez & Rodríguez, 2001, p.20.

En los brazos de la U y la planta alta (figura XVIII) se encontraban los dormitorios, los baños y cuatro departamentos con dos dormitorios, baño y cocina. Además, había una gran galería vidriada tipo solárium y terrazas. La superficie total cubierta era de 6.400 m², siendo 3.200 m² en cada planta (Rodríguez y Rodríguez, 2001)

Figura XVIII

Plano planta alta del CHSV



Fuente: Herbert, G. (1912). *Club Hotel de la Ventana*. p. 28.

El diseño general adoptó líneas del estilo pintoresquista²⁵ con techados de color rojizo de pronunciadas aguas, una asimetría marcada y elementos distintivos como la torre mirador. La combinación de estos rasgos volumétricos, junto a la exposición de los materiales, sugería una liberación de las normas arquitectónicas metropolitanas. En este sentido, la fachada (figura XIX) se caracteriza por la contraposición de superficies rugosas y la uniformidad de las aberturas, marcadas por sencillos marcos de ladrillo visto. El proyecto puso en valor elementos como los faldones de los techos, los aleros pronunciados, los bow-windows –permitiendo un mejor ingreso de la luz–, los balcones de madera y los toldos, que dinamizaban la extensa explanada frontal. Por último, la torre mirador, estratégicamente ubicada sobre la entrada, constituía un rasgo distintivo que permitía una observación panorámica completa de las sierras (Viñuales, 2011; Rodríguez & Rodríguez, 2001)

Figura XIX
Fachada del frente de las alas

²⁵ Por Estilo Pintoresquista se entiende el tipo de arquitectura que abandona la simetría clásica para privilegiar el contraste volumétrico, los quiebres de cubiertas y la exposición de los materiales, buscando referencias estilísticas diversas fuera del canon academicista. En Mar del Plata muchas de las casonas reconocidas patrimonio llevan este estilo. Un claro ejemplo de esta corriente es la Casa Ortiz Basualdo, actualmente utilizada como el Museo Municipal de Arte Juan Carlos Castagnino. En: Aliata, F. y Liemur, J. (2004): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Tomo O-R. Buenos Aires: Clarín Arquitectura.



Fuente: Museo y Archivo Histórico de Bahía Blanca, plano fachada alas, 2025.

En los ángulos del conjunto se ubicaron amplias escalinatas de mármol de carrara (figura XX) que vinculaban los dos pisos. En ciertos puntos del hotel se aprovechaba el espacio para generar un tercer nivel con carácter de ático. La suntuosidad del proyecto se reflejaba hasta el último detalle, su mobiliario confeccionado en roble macizo y la vajilla, como se aprecia en la figura XXI, fue importada directamente de Europa. Estos elementos no eran meros accesorios, sino una manifestación del gusto y la opulencia de la época, garantizando una experiencia de lujo sin precedentes en la región(Rodríguez & Rodríguez, 2001:32).

Figuras XX y XXI

Vista escaleras de mármol de carrara y vajilla de plata del CHSV



Fuente: Jordi, J. A. y Victoria, L. A. (2009). p.28 y Museo Sendero de los Recuerdos, 2025, fotografía propia

Vinculado a los programas de ocio del hotel, el mismo contaba con salones de billar, un gran salón de fiestas; y el extenso parque²⁶, que circundaba al edificio, ocupaba una superficie superior a 120 has y poseía campos de juego al aire libre, como canchas de futbol, criquet, croquet, tenis (figura XXII), polo, cancha de golf de 18 hoyos, pileta de natación y un predio para hipismo. A 200 metros del Hotel, sobre la margen derecha del Arroyo del Negro -el cual se accedía mediante el puente de hierro- se encontraba la confitería (figura XXIII), para aquellos que estaban observando deporte, pudiesen disfrutar de algún refrigerio como el popular té a la ceilandesa (Jordi y Victoria, 2009: 23)

Figuras XXII y XXIII

Vista de la cancha de tenis y confitería



Fuente: Jordi, J. A. y Victoria, L. A. (2009). p 47 y Rodríguez y Rodríguez, 2001, p 27.

Siguiendo con la lógica de los GH, para poder llevar adelante el funcionamiento del complejo turístico, fue necesaria la construcción de un pabellón de servicios (figura XXIV) dotado de 16 habitaciones, cocina, despensa, salón comedor y seis baños en donde se alojaría el personal. Se ubicaba a 200 metros detrás del Hotel y en los laterales se instalaron una panadería y una lechería (figura XXV y XXVI).

Figuras XXIV, XXV y XXVI

Plano y vista de los pabellones del personal

²⁶ Diseñado por Carlos Thays (1849-1934), recocado paisajista de origen francés, celebre por su extensa labor en parques y paseos públicos en Argentina. Según relatan Rodríguez y Rodríguez (2001) y Jordi y Victoria (2009), se atribuye la realización de tres obras de paisajismo en el partido de Tornquist: el parque del Club Hotel Sierra de la Ventana, el paseo de la Plaza Central de la localidad de Tornquist, y el diseño paisajístico de la Estancia “Ventana” de E. Tornquist. Cabe destacar que en los tres proyectos habría incluido un lago artificial como rasgo característico de su intervención. Entre sus obras más destacadas se encuentran los Bosques de Palermo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Fuente: Museo y archivo histórico de Bahía Blanca, 2025.



Fuente: Jordi, J. A. y Victoria, L. F. (2009), *Pabellón de servidumbre*, p.37 y43.

Además de estas instalaciones de soporte, el complejo fue construido con todos los adelantos modernos y dotado de todo aquello que pudiese necesitar para su confort el visitante más exigente. Estaba provisto de una cisterna con agua potable, un molino harinero, un gran lavadero con secadero de ropa, de depósito y local de planchado para la ropa de cama, granja, huerta, cámara frigorífica y tornería (Jordi y Victoria, 2009: 22).

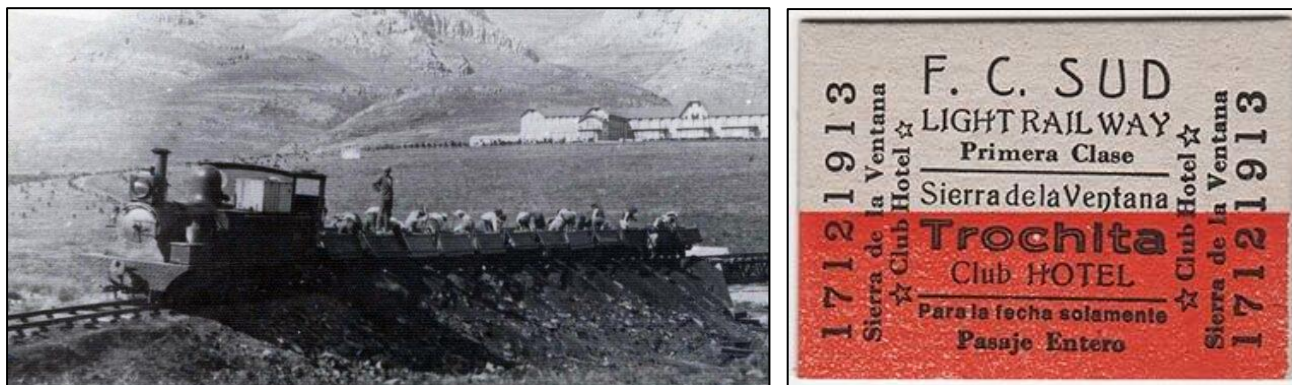
3.2.2.1 Llevar turistas al Club Hotel: la construcción del Ramal 111 de trocha angosta

Si bien el complejo estaba diseñado para ser casi completamente autosuficiente, su ubicación remota -a varios kilómetros de la Estación Sierra de la Ventana- presentaba un desafío logístico fundamental. Era imperativo asegurar que los huéspedes de élite, acostumbrados al máximo confort, pudieran salvar esa distancia sin inconvenientes. La solución a este problema fue una obra de ingeniería (figura XXVII) singular para la época: la creación de un ramal ferroviario dedicado exclusivamente al Club Hotel.

De esta manera, los pasajeros del FCS podían tomar un tren en la estación Constitución, Capital Federal o desde Bahía Blanca hasta la estación Sierra de la Ventana y de allí se trasladaban en una línea económica -de trocha angosta- durante casi 18 kilómetros hasta el Club Hotel. Estaba conformado por una trocha de 76,5 centímetros, diversos puentes y alcantarillas abovedadas y el terraplén estaba estudiado por ingenieros del FCS para que los vagones no se escaparan ni tomaran velocidad (Jordi y Victoria, 2009:53) La formación de la trochita contaba con dos locomotoras²⁷ a vapor, vagón de primera y segunda clase, más un vagón de carga teniendo así una capacidad para 35 pasajeros. Estos datos clarifican la magnitud de la obra (Campo *et al*, 2011).

Figuras XXVII y XXVIII

Construcción del ramal y boleto de la trochita



Fuente: Botto, 2023. y Museo Sendero de los Recuerdos, 2025.

Respecto de la fecha exacta de inauguración de la trochita, resulta complejo determinarla, ya que según la Resolución N°19/23 se menciona como el día 30 de noviembre de 1914 (Municipalidad de Tornquist, 2023), aunque Jordi y Victoria (2009) sostienen que su año de fundación es 1913 (figura XXVIII). Esta serie de incongruencias y la falta de fuentes primarias que constaten la información ha sido una dificultad metodológica constante.

3.2.3 Usos alternativos y etapa de decadencia (1917-1983)

Aunque el hotel logró ser una obra arquitectónica sin precedentes, cargado de lujos, comodidades y detalles de buen gusto para la época, su vida útil fue de muy corta duración. Si bien la compañía ferroviaria intensificó la propaganda e intentó mantener el interés en el hotel (figuras XXIX y XXX), el golpe final provino de la Ley N° 3645, impulsada durante la

²⁷ Importadas desde la ciudad de Leeds, Inglaterra, tenían un largo de 6,79 metros y desarrollaban una velocidad de 10 km/h según relata Jordi y Victoria, 2009:53.

presidencia de Hipólito Yrigoyen, que imponía el cese de las salas de juegos de azar en todo el país. Al restar un importante atractivo, y sin poder repuntar luego de la Primera Guerra Mundial, el hotel cerró sus puertas en 1920. Con su cierre, también fracasó el proyecto original de crear una villa con loteo en sus inmediaciones.

Figuras XXIX y XXX
Publicidades del Club Hotel

FERRO - CARRIL DEL SUD

TEMPORADA BALNEARIA

TREN RAPIDO DIURNO
entre
BUENOS AIRES Y MAR DEL PLATA

TREN DE IDA:

Martes, Jueves y Sábados;
sale de Plaza Constitución á las 3,00 p. m.; llega á
Mar del Plata á las 9,30 y á Mar del Plata Sud á
las 9,50.

TREN DE REGRESO:

Lunes, Miércoles y Viernes;
sale de Mar del Plata Sud á las 2,10 p. m. y de Mar
del Plata á las 2,25 p. m. y llega á Plaza Constitución
á las 9,00 p. m.

TEMPORADA DE VERANO

CLUB HOTEL SIERRA DE LA VENTANA

A una noche de Buenos Aires y á dos horas y media de Bahía Blanca

DESCANSO - SALUD y RECREO

Residencia veraniega de montaña

FIESTAS - SPORTS - EXCURSIONES

Tren nocturno de ida y vuelta, de Buenos Aires y Bahía
Blanca, todas las noches.

R. de Candolle
GERENTE

FERRO-CARRIL DEL SUD

CLUB-HOTEL DE SIERRA DE LA VENTANA

(ADMINISTRADO POR EL F. C. DEL SUD)

Á poco kilómetros de la Estación Sauce Grande con servicio especial
de automóviles de la estación al Hotel.

A UNA NOCHE de BUENOS AIRES	Con trenes rápidos de ida y vuelta todas las noches	Á DOS HORAS Y MEDIA de BAHIA BLANCA
--	---	--

Para DESCANSO, SALUD y RECREO

RESIDENCIA VERANIEGA DE MONTAÑA

FIESTAS Conciertos, bailes, etc.	SPORTS Canchas para todo género de Sports al aire libre, lawns para tennis, links de golf, croquet, polo, etc.	ALPINISMO Excursiones á las mon- tañas, paseos á las gru- tas de los manantiales, picnics, etc.
---	---	--

EL HOTEL MAS CONFORTABLE Y MODERNO DE ESTA INDOLE EN EL PAIS

COCINA DE PRIMER ORDEN

Instalaciones de lujo, baños en todos los departamentos y en casi todos
los cuartos, luz eléctrica, camaras frigoríficas, garage para automóviles.

PRECIOS MODICOS

PARA INFORMES Y PEDIDOS DE COMODIDAD dirigirse al Gerente del Hotel, ó á la
Oficina de Informes de este Ferro - Carril: en Buenos Aires calle Cangallo 568,
y en Bahía Blanca calle Chiclana 147.

BOLETOS ESPECIALES DE RECREO

En **BUENOS AIRES** (Plaza Constitución y Oficina de Informes, Cangallo 568);
TEMPERLEY y **BAHIA BLANCA** se expendrán para la estación Sauce Grande
boletos especiales de recreo, ida y vuelta, válidos para el regreso durante tres
meses contados desde la fecha de la emisión de los mismos.

Buenos Aires.	\$ 30 m/n.	Bahía Blanca.. \$ 6 m. n.
Temperley...		

El Club - Hotel se abrió al servicio publico el 1.º de Diciembre de 1911.

Fuente: Ferrocarril del Sud (s/f).

Tras su cierre, el complejo entró en un largo período de inactividad, aunque permanecía allí personal para su cuidado. En 1939, tal como estaba dispuesto en el estatuto de la Compañía de Tierras y Hoteles Sierra de la Ventana (CTHSV), la sociedad anónima fue disuelta. Previo a esta disolución, se realizó un remate de las tierras lindantes, en el cual los hermanos Ramón y Salvador Salerno adquirieron 429 hectáreas. Esta adquisición es un hito fundamental, ya que fueron ellos quienes iniciaron el loteo de esas tierras, dando origen formal a la localidad de Villa Ventana y cumpliendo, en cierto modo, el plan original de la CTHSV (Jordi y Victoria, 2009; Rodríguez y Rodríguez, 2001).

Mientras la villa comenzaba a nacer por separado, el edificio principal del hotel y sus terrenos inmediatos pasaron a manos del Estado provincial. En 1940, parte de las tierras del complejo fueron expropiadas para la constitución del PPET y la Provincia de Buenos Aires inició las

gestiones para su adquisición formal, obteniendo el título de propiedad en 1942. Tras el hundimiento del Graf Spee en 1939, sus tripulantes permanecieron en Argentina debido al conflicto bélico en Europa; en 1943, los marineros fueron ubicados en diferentes provincias, a algunos de ellos se los destinó a otro de los GH, el Edén Hotel, y otros al Club Hotel, quedando allí custodiados por el Regimiento V de infantería (Edén Hotel, 2025; Rodríguez y Rodríguez, 2001).

En ese entonces, la comarca serrana contaba con varios inmigrantes de origen alemán, en esta región se encontraban estancias de propiedad alemana²⁸ por lo que los marineros tuvieron una recepción favorable. Durante su estadía en el Hotel, desarrollaron reparaciones en la usina, la toma de agua y los jardines. En poco tiempo, el Club Hotel recobró vitalidad, funcionando como un centro de descanso para los tripulantes. Estos disfrutaban de los campos de juego y utilizaban los salones para conciertos (figura XXXI) y fiestas donde recibían visitas de sus compatriotas (Newton, 1992). Mientras tanto, la Segunda Guerra Mundial llegaba a su fin y se exigía la repatriación de los tripulantes. Es en ese contexto que el Hotel perdió sus habitantes, quedó vacío nuevamente y se dio inicio a la etapa de decadencia del inmueble. Como consecuencia del paso inexorable del tiempo, la falta de mantenimiento y de un proyecto claro de reactivación, el edificio sufrió un progresivo despojo de sus bienes inmuebles (Jordi y Victoria, 2009; Rodríguez y Rodríguez, 2001).

Figura XXXI

Ensayo de los tripulantes en el gran comedor



Fuente: Museo de los recuerdos, 2025.

²⁸ Entre ellas “Estancia Funke” de Rodolfo Funke, “El retiro” de Dietrich Meyer y “El pantanoso” de Staudt & Co.

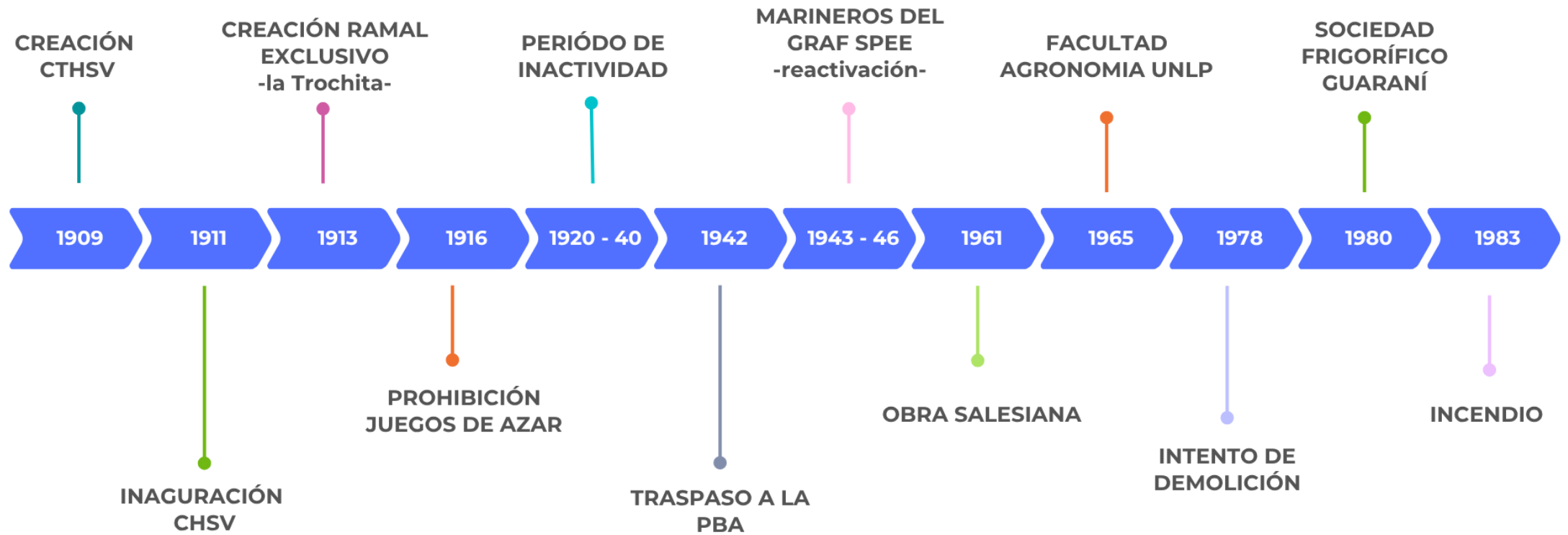
Años más tarde, en 1961, en un intento por darle una función social y educativa al predio, la Provincia cedió el lugar a la obra Salesiana de Don Bosco para la instalación de una colonia de verano (Rodríguez y Rodríguez, 2001). Posteriormente, en 1965, tomó posesión la Facultad de Agronomía de la Universidad Nacional de La Plata; en el primer piso se instalaron los docentes y técnicos, mientras que en una de las alas funcionaron las aulas, dormitorios para estudiantes y comedor. Durante esta etapa, realizaron algunas refacciones, como el notorio cambio de los balcones de madera reemplazados por otros de mampostería (Viñuales, 2011).

Ya en 1978, tras la visita del Ingeniero Salas, Subsecretario de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires, el gobierno de la provincia manifestó la intención de demolerlo debido a que mantener un elemento improductivo implicaba un gasto excesivo y que el Club Hotel históricamente no poseía valor. Estas declaraciones alertaron a los vecinos y sus reclamos lograron que se desista en la demolición (Rodríguez y Rodríguez, 2001:58). Es por ello que, en 1980 mediante la Ley N° 9487 la provincia de Buenos Aires aprobó la licitación para que la Sociedad Anónima Comercial e Industrial “Frigorífico Guaraní” se haga cargo del Club Hotel. En el Art. N°3 de la misma se especificaba como condiciones de venta que su destino sea la explotación turística, se obligaba a preservar la masa forestal existente y se impedía la demolición de las construcciones existentes. De esta manera, Horacio y Mario Palas – autoridades de la sociedad - tenían la intención de llevar adelante un proyecto auspicioso ²⁹ para el Hotel (Jordi y Victoria, 2009).

Finalmente, un incendio accidental ocurrido en 1983 condenó su destino, reduciendo el edificio a las ruinas que se observan en la actualidad y que constituyen el recurso patrimonial analizado en esta tesina. A continuación, se observa una línea de tiempo a modo de síntesis de la información vertida en este apartado (figura XXXII).

²⁹ En esta etapa surgieron proyectos para reactivar el complejo, buscando transformarlo en un polo turístico. El plan era ambicioso: proyectaban reabrir el casino con una confitería y edificar 30 bungalows de madera. Además, se buscaba sumar atracciones de naturaleza, como un parque zoológico, un coto de caza y la siembra de salmónidos (Jordi y Victoria, 2009:78).

Figura XXXII
Línea de tiempo CHSV



Fuente: Elaboración propia, 2025.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS DEL PATRIMONIO Y POTENCIAL TURÍSTICO

4.1 Análisis de las ruinas como patrimonio: avances y retrocesos de 1983 a la actualidad

Como se demostró en el capítulo anterior, la inversión en el complejo turístico del CHSV en 1911 constituyó un acto fundacional para la Comarca serrana y el desarrollo de Villa Ventana. El dinamismo que generó su existencia, manifestado en el ramal ferroviario exclusivo y la creación de infraestructura regional, cimentó el rol del turismo como actividad económica primordial en la zona. A pesar de su trágico final en el incendio de 1983, este legado histórico persiste.

A partir del concepto de patrimonio cultural expuesto en los primeros capítulos, es posible afirmar que un patrimonio se constituye como tal cuando la comunidad lo reconoce, lo protege y pone en valor (Pinassi, 2017). Por lo tanto, este capítulo analiza los avances y retrocesos en la constitución de las Ruinas del Club Hotel como patrimonio y atractivo turístico desde 1983 en adelante. Para ello, se diagnosticará la persistencia de ese legado en la actualidad mediante el análisis del rol de Estado a nivel provincial y municipal, la participación de la comunidad local y las asociaciones civiles, y la comprensión de su uso turístico actual a través del trabajo de campo y los datos relevados.

4.1.1 El marco legal para constituir el Club Hotel en patrimonio

En 1995 el predio del Club Hotel había regresado a ser posesión del Gobierno Provincial, el estado edilicio se encontraba en situación de abandono y ruinas. Sin embargo, este retorno a la esfera pública marco el inicio del proceso de declaración patrimonial formal. En 1998, el Honorable Concejo Deliberante del partido de Tornquist expidió la Resolución 05/98 declarando a las Ruinas del Club Hotel de Sierra de la Ventana como sitio histórico municipal. Posteriormente en 2005, mediante la Ordenanza N° 1684/05, las ruinas fueron elevadas a Monumento Histórico Municipal. En cuanto al ámbito Provincial, existe el proyecto de ley D-2863/18-19 aprobado por la Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, que propone declarar como Monumento Histórico Provincial a las “Ruinas del Ex Club Hotel y Casino de Sierra de la Ventana”. Desde entonces no hay novedades de su presentación en la Cámara de Senadores Provincial, por lo que el municipio de Tornquist mediante la Resolución N°19/23 manifestó el apoyo absoluto al proyecto de ley y, a través del artículo 2, solicitó el pronto tratamiento.

Durante muchos años la tenencia legal de las tierras fue un obstáculo para la gestión municipal. En 2006, el municipio había obtenido el predio bajo la figura de comodato. Esta condición legal, regulada por el Decreto Ley N.º 9.533/80, implica que la tenencia es precaria y revocable en cualquier momento por decisión de la autoridad provincial (Art. 28); por lo tanto, limita la capacidad de inversión pública municipal en la consolidación estructural de las ruinas.

Dicho problema de titularidad se resolvió en el año 2007, cuando el Ministerio de Economía de la provincia de Buenos Aires, por medio del Decreto N°3137 donó el inmueble a la Municipalidad de Tornquist. A pesar de la donación por parte de provincia, una parte del predio de 122 hectáreas había sido usurpado por dos familias³⁰. Coincidiendo con el centenario del Club Hotel Sierra de la Ventana en 2011, el Juzgado en lo Civil y Comercial N°4 de Bahía Blanca tomo una medida cautelar contra los usurpadores y el municipio logró la posesión efectiva. Tras varias apelaciones y 14 años de desarrollo, el litigio concluyó favorablemente para el Municipio de Tornquist en 2024, cuando el Juzgado falló a favor de disponer el desalojo. Este fallo no solo recuperó la totalidad del predio, sino que también consolidó definitivamente la posesión efectiva del inmueble, un paso crucial para la ejecución de proyectos de puesta en valor que estaban demorados (Ordenanza N° 3933/25).

El resultado favorable de este extenso litigio no puede aislarse de la presión social. Según Willich (2025), la participación e involucramiento constante de la comunidad local con el Club Hotel, favoreció el resultado: *“Si la población mira para el otro lado y no les interesa, ¿quién se lo termina quedando? Es por ello que todos estos eventos, participación de la comunidad local, ha generado un impacto positivo y contribuyó a que el litigio salga a favor del municipio y no los privados”* Este rol activo de la sociedad civil es la manifestación directa del principio de reconocimiento patrimonial y será analizado en el siguiente apartado.

4.2 Las asociaciones civiles en la preservación: reconocimiento y puesta en valor

En este sentido, es importante mencionar que diversas asociaciones se involucraron activamente en la preservación y conservación de las Ruinas del Club Hotel Sierra de la Ventana, asumiendo un rol de vigilancia y promoción cultural.

Una de ella es la Asociación Civil Trochita Sierra de la Ventana Ex Club Hotel, que se encuentra integrada por vecinos de la comarca de Sierra de la Ventana en 2005³¹. En primera instancia,

³⁰ Véase Ordenanza N° 3836/24 y Ordenanza N° 1684/05 para profundizar acerca del conflicto legal.

³¹ Inicialmente conformada por los vecinos como “Amigos de la Trochita”.

su objetivo es recuperar y dar a conocer la historia de la comarca, considerando al CHSV como piedra fundacional del turismo distrital; así como también recuperar la traza de 18 kilómetros que vinculaba la Estación Sierra de la Ventana con el CHSV y lograr que el proyecto se consolide como identitario para toda la comunidad local (CELT TV, 2022). Al mismo tiempo, se proponen incentivar la normalización de la propiedad de las tierras para poder llevar adelante su proyecto del circuito turístico y recorrido en tren de la Trochita Sierra de la Ventana (Resolución N°34/22). Con este objetivo, se ha creado el museo de la trochita del Ramal 111 en el campamento de casillas de chapas ferroviario y espacio del Centro Cultural de Sierra de la Ventana, concedido por el municipio a la Asociación mediante Ordenanza N° 3099/18. Además, la Asociación ha ido realizando distintos eventos para dar visibilización a las ruinas, tal es el caso del Trekking sobre el Ramal 111, cuya 3era edición se desarrolló en el mes de septiembre de 2025 (figura XXXIII).

Figura XXXIII

Caminata por el ramal 111



Fuente: Secretaria de turismo y Fotografía propia (2025)

Otra de las instituciones involucradas es el Centro Educativo de Producción Total N°12 (CEPT) de Villa Ventana, que durante los años 2003 a 2007 llevó adelante un proyecto que buscó la puesta en valor con finalidad turística. Los alumnos de los años superiores se capacitaron y realizaban visitas guiadas para los turistas en las Ruinas. Esto no solo desarrolló nuevos promotores turísticos para el atractivo, sino que consolidó la identidad y la participación de la comunidad local en la puesta en valor del patrimonio (Botto, 2025). En relación a la comunidad local, los vecinos de Villa Ventana impulsaron las Ordenanzas N°3620/23 y N°3644/23, que lograron declarar el día 11 de noviembre como fecha conmemorativa y que se realicen los actos oficiales del Día de la bandera en las ruinas del Club Hotel.

En síntesis, la movilización de la sociedad civil –a través de asociaciones como la Trochita, instituciones educativas como el CEPT y los vecinos- ha sido fundamental para consolidar el reconocimiento de las Ruinas del CHSV como patrimonio activo. Esta presión social y simbólica no solo impulsó acciones concretas para la puesta en valor y visibilización, sino que también funcionó como un factor determinante en la resolución favorable de la posesión de las tierras a favor del municipio. Este principio de apropiación comunitaria es la base intangible que dota a las ruinas de su potencial de desarrollo turístico.

4.3 Potencial turístico del predio Ruinas Club Hotel

La consolidación definitiva de la posesión municipal del predio, tras la resolución del litigio en 2024, marca un punto de inflexión. Este hito elimina las principales barreras legales que ponían en duda la inversión pública a largo plazo, obligando a las autoridades y actores sociales a definir urgentemente el futuro de las 122 hectáreas que componen el predio.

Esta obligación de gestión se sustenta en el mandato legal de resguardar, conservar, mantener y explotar turísticamente el predio (Art, 2, Decreto Ley N° 3137/07). La normativa municipal reafirma que la conservación del Patrimonio Histórico es primordial para el desarrollo, dado que el Club Hotel representa la “relevancia social, cultural y turística” para la Comarca Serrana (Ordenanza N° 3933/25).

Actualmente, la agenda del municipio se centra en la evaluación de diversos proyectos de puesta en valor que buscan capitalizar el legado histórico y la afluencia turística existente (Ordenanza N°3933/25). Entre ellos, el proyecto que lleva adelante la Asociación Civil Amigos de la Trochita emerge como la iniciativa con mayor potencial. Desde hace ya varios años que la misma está trabajando para cumplir uno de sus objetivos fundacionales, que es la puesta en marcha de la Trochita como un tren turístico³². En este sentido, el municipio de Tornquist ha ido otorgándole distintas menciones patrimoniales, como la declaración de Patrimonio Histórico Municipal a las cuatro bases de vagones correspondientes a la Trochita (Ordenanza N°3137/19) y la Asociación fue declarada de Interés Turístico (Resolución N°34/22).

La concreción de este apoyo se materializó en la Ordenanza N° 3099/18, que les cedió las casillas de 1903 en las inmediaciones de la Estación ferroviaria Sierra de la Ventana, para la constitución del Museo de la Trochita. Para llevar adelante este proyecto, la asociación ha ido

³² En Argentina existen diversos recorridos de trenes turísticos, como el Tren Ecológico de la Selva (PN Iguazú), Tren a las Nubes (Salta); Tren de la Costa (CABA); Tren de las Sierras (Valle de Punilla, Córdoba), Viejo Expreso Patagónico “La Trochita” (en Esquel) y el Tren del Fin del Mundo (Ushuaia), entre otros.

adquiriendo locomotoras, vagones y vías para constituir la traza de la Trochita y con el fallo judicial a favor del municipio, se le otorgaron -según Ordenanza N° 3933/25-, 21 hectáreas del predio para realizar el “Parque Temático de la Trochita”. El mismo contará con una confitería y restaurante, un parque aéreo en la forestación, laberinto de arbustos, construcción de la estación y un ramal de 2 km de extensión, con intenciones de extenderlo.

Esta clara intención por parte del municipio demuestra la idea de mantener el uso turístico original del predio. En este sentido, es necesario llevar adelante un desarrollo sostenible. La comunidad de Sierras de la ventana es una *“una privilegiada del patrimonio”* (Willich, 2025). No obstante, existe un riesgo latente de *“matar los recursos si no se establecen límites de altura o zonificación, un ejemplo es Tandilia, donde las construcciones han llegado a opacar el paisaje serrano”* (Perotti, 2025). De esta manera, cualquier proyecto que surja en este contexto es necesario que contemple el desarrollo sustentable y algún canon de gestión: *“Debemos encontrar la manera de realizar algún proyecto sustentable en donde el municipio reciba un canon para poder abonar las tareas de mantenimiento, cobro de accesos, cuidado del predio y acompañamiento al visitante”* (Willich, 2025).

La decisión política de conservar las Ruinas del CHSV (figura XXXIV), de generar propuestas concretas e integrar a la comunidad en las decisiones, contribuye a mantener vivo el legado fundacional de la comarca. El Club Hotel Sierra de la Ventana, concebido como hito fundacional del turismo regional, reafirma en su fase de ruinas su rol como principal recurso patrimonial y eje de la proyección económica del distrito.

Figura XXXIV

Ruinas del CHSV en la actualidad



Fuente: Fotografías propias (2025).

CAPÍTULO V: REFLEXIONES FINALES

La presente investigación tuvo como objetivo central reconstruir y analizar la historia del Club Hotel Sierra de la Ventana (CHSV) para comprender su configuración como patrimonio cultural y su rol como atractivo turístico en la actualidad. A la luz del análisis de caso realizado, se pudo comprobar que la inversión de la empresa Ferrocarril del Sud (FCS) construcción del CHSV y el ramal ferroviario asociado fue fundamental para el emplazamiento de la localidad serrana y el desarrollo del turismo regional, fundando las bases para que el sitio persista hoy como un valioso patrimonio arquitectónico ferroviario y un atractivo turístico relevante.

A través de la reconstrucción y análisis del contexto histórico argentino, y de las motivaciones económicas que orientaron a la empresa FCS se ha demostrado que su decisión de impulsar la construcción del CHSV no fue un hecho aislado, sino que formó parte de una estrategia empresarial que impulsó a las compañías ferroviarias instaladas en Argentina a construir grandes hoteles destinados al descanso y ocio de la elite nacional, y de esta manera, acrecentar el tráfico de pasajeros, transformándolos en potenciales turistas que accedieran a distintas regiones del país, dotadas con atractivos naturales destacados. Cabe destacar que estas construcciones, muy similares a los centros europeos, fueron las pioneros del desarrollo turístico nacional, en una etapa durante la cual la elite argentina se vio imposibilitada de viajar al viejo continente debió al desenlace de la primera guerra mundial.

El análisis de caso permitió reconstruir el diseño, la arquitectura, los servicios y el perfil de visitantes del CHSV. Esto dimensionó su relevancia original como un centro turístico regional de élite, que superaba a otros modelos de hotelería de la época. En este sentido, la respuesta a la pregunta orientadora de esta investigación es categórica: Sí, el Club Hotel Sierra de la Ventana es el hito fundacional de la Comarca Turística Sierra de la Ventana.

Este hito no solo dotó a la región de infraestructura de transporte y alojamiento, sino que diseñó la identidad del destino como un lugar de descanso terapéutico y ocio mundano para la alta sociedad, configurando la matriz turística regional que persiste hasta el día de hoy.

Que el CHSV persista como legado y sea un atractivo turístico relevante en cierto modo, sucede a su configuración como patrimonio cultural, concepto que, como se mencionó, se constituye a través del lazo que se forja cuando la sociedad lo valora y dota de significado (Pinassi, 2017). Es en este punto donde el sentido identitario de la comunidad local emerge como el factor decisivo, dado que los actores involucrados en la región—asociaciones, instituciones, como el Museo o el CEPT y el gobierno municipal han ejercido una presión social y cultural constante

que fue fundamental para el devenir del predio. Esta defensa activa no solo genera turismo, sino que fue crucial para la resolución del litigio de tierras, evitando que este patrimonio quedara en manos privadas (Ordenanza N°3933/25). En la actualidad, el rol de atractivo turístico del CHSV es el medio por el cual este patrimonio se puede perpetuar en el tiempo, ya que el interés del turismo se convierte en la principal vía de desarrollo para la protección.

Sin embargo, es necesario que los actores que inciden en la decisión acerca de su futuro comprendan la necesidad de realizarlo de forma sustentable. La defensa del patrimonio por parte de la comunidad solo se mantendrá si la gestión turística respeta los límites del sitio. Por ello, la proyección de la Comarca requiere un análisis serio que contemple la sostenibilidad, el establecimiento de cánones de gestión y la participación activa de los actores locales, asegurando que el CHSV, el hito fundacional del turismo regional, pueda ser disfrutado por las generaciones futuras.

Una gran dificultad atravesada a lo largo de esta tesina fue encontrar fuentes primarias para desarrollarla. Entre los diversos autores existían incongruencias de fechas y nombres. Es por ello que este estudio pretende contribuir a ese vacío existente en la investigación sobre el tema, al proporcionar un análisis que trascienda lo anecdótico o la mera refuncionalización del Club Hotel y permita profundizar el conocimiento sobre el desarrollo del turismo de élite en Argentina, analizar la valorización de Villa Ventana como un lugar turístico, y comprender las potenciales herramientas para una mejor gestión y valoración del CHSV como un legado histórico-cultural y un pilar del desarrollo turístico actual de Villa Ventana.

En conclusión, el Club Hotel Sierra de la Ventana, concebido como el hito inaugural del turismo regional a principios del Siglo XX, reafirma en su fase de ruinas su rol como principal recurso patrimonial y eje de la proyección económica del distrito. Este trabajo contribuye a la articulación de un relato histórico validado por la evidencia institucional y cuantitativa actual, proporcionando un marco analítico sólido para futuras decisiones de gestión y desarrollo turístico sostenible en la Comarca.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AITA CAMPS, M (2022). *La importancia del ferrocarril en la Argentina de finales del siglo XIX*. Disponible en: <<https://museoroca.cultura.gob.ar/noticia/la-importancia-del-ferrocarril-en-la-argentina-de-finales-del-siglo-xix/>>

ALBERDI, J. B. (1852). Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina. Imprenta de la "Unión Americana".

ALMIRÓN, A. & TRONCOSO, C. (2006). Turismo y patrimonio. Hacia una relectura de sus relaciones. Aportes y Transferencias, 09 (1), Universidad Nacional de Mar del Plata, pp. 56-74.

ALMIRÓN, A., BERTONCELLO, R. & TRONCOSO, C. (2006). Turismo, patrimonio y territorio. Una discusión de sus relaciones a partir de casos de Argentina. Estudios y Perspectivas en Turismo, N°15 (2), pp. 101-120. Disponible en: <<https://www.redalyc.org/pdf/1807/180713891001.pdf>>

BALLART, J. (1997). *El patrimonio histórico y arqueológico: Valor y uso*. Barcelona: Ariel.

BALLART, J. & I TRESSERRAS, J. J. (2001) *Gestión del patrimonio cultural*. Barcelona: Ariel.

BENGONCHEA, C. (2023, julio 23). "En Villa Ventana, partido de Tornquist (Buenos Aires), a finales de 1911, abrió sus puertas el majestuoso Club Hotel de la Ventana, considerado por muchos "el Titanic Argentino"." *La Nacion*. Disponible en: <<https://www.lanacion.com.ar/lifestyle/la-maravilla-del-siglo-fue-el-hotel-mas-lujoso-de-la-argentina-pero-termino-como-carcel-de-marineros-nid24072023/>>

BIANCHI, P. (2023). ¿Media pensión o pensión completa? Una historia de la hotelería y del turismo en Mendoza (1884-1955). 1a ed. - Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo. Secretaría de Investigación, Internacionales y Posgrado.

BIANCHI, P. (2020). El suburbio moderno en pueblos de montaña: Cacheuta como caso de estudio (1900-1950). *Claves. Revista De Historia*, 6(11), pp. 351-379. Disponible en: <<portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/241/2411746011/index.html>>

BIZON, P. (2020). Hoteles legendarios de la Argentina: del esplendor al abandono. Disponible en: <https://www.clarin.com/todoviajes/hoteles-legendarios-argentina-esplendor-abandono_0_SyJZpwp7Z.html>

BRAVO, E. (1918). Turismo. *Revista Mensual BAP*, N.º 6 (1), Buenos Aires, p. 9.

BRÓNDOLO, M., ARANOVICH, C., GONZÁLEZ, D. R., & ALITA, A. R. (1973). *Análisis histórico y situación actual económica del partido de Tornquist*. Universidad Nacional del Sur, Departamento de Geografía; Municipalidad de Tornquist.

BOTTO, A. (2023). “El proyecto de La Trochita en cuatro años debería haber estado andando”. Disponible en: <<https://www.noticiasradioreflejos.com.ar/2021/el-proyecto-de-la-trochita-en-cuatro-anos-deberia-haber-estado-andando/>>

BOTTO, A (2025). “Fue presentado Carlos Lamas como nuevo secretario de Turismo de Tornquist” Disponible en <<https://www.noticiasradioreflejos.com.ar/2021/fue-presentado-el-nuevo-secretario-de-turismo-de-tornquist/>>

BUENOS AIRES HERALD (1947). *Los ferrocarriles de capital británico en el progreso argentino*. Buenos Aires: Talleres gráficos anglo-argentinos.

CAMPO, A.M., DI CROCHE, N.C., ALDALUR, B. & Napal, P. (2011). Análisis geométrico y legal de la traza de "La Trochita" patrimonio histórico y cultural de la Comarca Serrana. *Geoacta*, N.º 1 (36), Asociación Argentina de Geofísicos y Geodestas, pp. 1-13.

CARAS Y CARETAS (1902). Bristol Hotel Mar del Plata. N° 219, p.5.

CARAS Y CARETAS (1914). El verano en Mar del Plata. N° 800, p. 48.

CASANELLES RAHOLA, E. C. (1998). Recuperación y uso del patrimonio industrial. *Ábaco*, 19, 11–18. Disponible en: <<http://www.jstor.org/stable/20796398>>

CÁTEDRA GESTIÓN DEL PATRIMONIO (2021). *Gestión del Patrimonio*, DGYT, Universidad Nacional del Sur : Bahía Blanca.

CELT TV (2022, julio 6). *Alocución de Jorge Tesan* [Archivo de video]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=Z6mk8O_VeLw>

CICERCHIA, R. & RUSTOYBURU, C. (2016). Revista Riel y Fomento, políticas ferroviarias e imaginario federal, 1920-1935. *Pasado abierto*, (3), 180-201. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/45134/CONICET_Digital_Nro.8685ef17-2305-4649-9af1-b8ab657d799a_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

COLOMBATO, L. (2014). Avances, frenos y retos en la consolidación del patrimonio cultural como derecho humano. Ponencia presentada en el VII Congreso del IRI / I Congreso del CoFEI/II Congreso de la FLAEI, La Plata. Recuperado de <<http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/448460>>

COLOMBATO, L. (2016). El derecho humano al(os) patrimonio(s) cultural(es). Avances, frenos y retos de su consolidación desde La Pampa. Santa Rosa, La Pampa, Argentina: EdUNLPam.

COMPAÑÍA NACIONAL DE GRANDES HOTELES, (1888). Estatutos de la Compañía Nacional de Grandes Hoteles, Buenos Aires, Imprenta Coni é Hijos, 1888.

ELIAS, S., FERNANDEZ, M.F. & POINSOT, F. (2014). *Organización y servicios turísticos I*. Bahía Blanca: Ediuns.

FEDECRAIL. (2005). Carta de Riga. Anse (Lyon), Francia: European Federation of Museum & Tourist Railways.

FERNÁNDEZ LÓPEZ, J. (1992). "Patrimonio ferroviario de Asturias". *ABACO*, no1 2a época, 87–94.

FERROCARRIL DEL SUD (s/f). Publicidad hoteles administrados por el fcs. Disponible en: <<https://archivoferroviario.com.ar/previo-nacionalizacion/>>

GAMA, R. (1986). A tecnologia e o trabalho na história. *REARAM*, 12(12), 1-13. <<https://www.revistasipgh.org/index.php/rearam/article/view/386/599>>

GARCÍA CANCLINI, N. (1999). Los usos sociales del patrimonio cultural. En: E. Aguilar Criado (coord.), *Patrimonio etnológico: nuevas perspectivas de estudio* (pp. 16-33). Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía. <https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/documentacion_migracion/Cuaderno/1233838647815_ph10.nestor_garcia_canclini.capii.pdf>

GOMEZ, T. & SCHVARZER, J (2007). "Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra. Los debates de 1860". En: Schvarzer, J. Regalsky, A. & Gómez, T. (Eds.) (2007). *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Pp. 11- 43.

GONZALEZ BRACCO, M. & PEREZ LELOUTRE, S. (2020). Distinción, descanso y confort: los grandes hoteles como avanzada de la Argentina turística (1886-1914). *Claves. Revista De Historia*, 6(10), pp. 7–35. Disponible en: <<https://portal.amelica.org/ameli/journal/241/2411355002/html/#fn8>>

HARVEY, D. (2000). Spaces of hope. Edinburgh: Edinburgh University Press.

HÉBERT, G. (1912). *Arquitectura y decoración en Sud América*. Buenos Aires: Georges Hébert, Vol I.

HERNANDEZ SAMPIERI, R; COLLADO FERNANDEZ, C y LUCIO BAPTISTA, P. (2010). *Metodología de la investigación*. Quinta edición. México D.F: MC Graw- Hill Interamericana.

-HIDALGO GIRALT, C. (2010). “El patrimonio minero- industrial y ferroviario: nuevos recursos para nuevos turismos”. Director Dr. Manuel Valenzuela Rubio. (Tesis doctoral).

INSTITUTO GEOGRAFICO NACIONAL (IGN), (2025). Glosario del atlas didáctico del IGN. Disponible en: <<https://educativo.ign.es/atlas-didactico/glosario/index.html?tema=Organizaci%C3%B3n%20territorial>>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC), (2023). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022. Resultados Provisionales. Cuadro 1.2 (Conclusión). INDEC. Disponible en: <https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/poblacion/cnphv2022_resultados_provisionales.pdf>

IPARAGUIRRE, G. & DE CARLUCCIO, C. (2023). *Club Hotel de la Ventana: desidia patrimonial e identidad territorial*. EdiUPSO.

JORDI, J. A. y VICTORIA, L. F. (2009). *Nacimiento y muerte de la maravilla del siglo XX : "Club Hotel de la Ventana"*. Buenos Aires: Dunken.

LACOSTE, P. (2013). *El Ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chilenos (1872-2013)*. Editorial IDEA. <https://www.academia.edu/4080964/El_Ferrocarril_Trasandino_y_el_desarrollo_de_los_Andes_Centrales_argentino_chilenos_1872_2013>

LEY NACIONAL N° 3615. 2 de noviembre de 1916. Juegos de azar. La Plata, Argentina.

LEY NACIONAL N° 5315. 1 de octubre de 1907. Ley sobre concesiones de Ferrocarriles. Buenos Aires, Argentina.

LEY NACIONAL N° 10419 (1986). Creando la Comisión Provincial del Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires, dependiente de la Dirección General de Escuelas y Cultura. Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires, N.º 21.082.
LEY PROVINCIAL N.º 2926. 28 de septiembre de 1905. Creación del partido de Las Sierras. La Plata, Argentina.

LEY PROVINCIAL N° 3288. 4 de noviembre de 1910. Denominación de Tornquist al partido de Las Sierras y de General Viamonte a los Toldos. La Plata, Argentina.

LEY PROVINCIAL N° 9487. 5 de febrero de 1980. Decreto-Ley 9487/80. La Plata, Argentina.

LENZ, M. H. (2017). The Construction of Railroads in Argentina in the Late 19th Century. *Historia y Economía: Revista Interdisciplinaria*, 13(2), 67–85.

LEWIS, C. M. (1983). *British Railways in Argentina 1857-1914: A Case Study of Foreign Investment*. London: The Athlone Press.

LEWIS, C. M. (1985). Railways and industrialization: Argentina and Brazil, 1870-1929. En: Christopher, A. & Lewis, C. M. (1985). *Latin America, Economic imperialism and state: the political economy of the external connection from independence to the present*. London: The Athlone Press.

LOBATO, M. Z. (2000). *Nueva historia Argentina. El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*. Buenos Aires: Sudamericana.

LÓPEZ, C. E. (2023). *Hilvanar memorias. Propuesta de intervención en el Archivo de la Memoria de la Universidad Nacional del Sur – Bahía Blanca*. Tesis de la Especialización en Historia Regional, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de La Pampa. Inédito.

LOSADA, L. (2022). *La belle époque en Buenos Aires: Contrapuntos entre el localismo y el afrancesamiento*. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Pp. 45-59.

LOS ANDES (2015). *El Ferrocarril Andino*. (8 de mayo de 2015). Los Andes. Recuperado de <<https://www.losandes.com.ar/el-ferrocarril-andino>>

MÉNDEZ ANDRÉS, R. (2013). *La construcción del patrimonio ferroviario durante el franquismo (1948-1984)*. TICCIIH. El patrimonio Industrial durante el franquismo, Madrid, España, Junio 2013.

MUNICIPALIDAD DE TORNQUIST (2019). *Ordenanza N°3099/18*. 4 de diciembre de 2018. Boletín Oficial Municipal, Provincia de Buenos Aires.

MUNICIPALIDAD DE TORNQUIST (2019). *Ordenanza N°3137/19*. 21 de mayo de 2019. Boletín Oficial Municipal, Provincia de Buenos Aires.

MUNICIPALIDAD DE TORNQUIST (2021). *Ordenanza N.º 3332/21*. 18 de mayo de 2021. Sistema de Boletín Oficial Municipal, Provincia de Buenos Aires.

MUNICIPALIDAD DE TORNQUIST (2022). *Resolución N° 34/22*. 7 de junio de 2022. Boletín oficial, Tornquist.

MUNICIPALIDAD DE TORNQUIST (2023). *Resolución N° 19/23*. 16 de mayo de 2023. Boletín oficial, Edición N°111, Tornquist.

MUNICIPALIDAD DE TORNQUIST (2023). *Ordenanza N° 3644/23*. 13 de junio de 2023. Boletín Oficial, Edición 114, Tornquist.

MUNICIPALIDAD DE TORNQUIST (2025). *Ordenanza N° 3933/25*. 18 de junio de 2025. Boletín Oficial Municipal, Edición N°148, Tornquist.

NEWTON, R. C. (1992). *El Cuarto Lado del Triángulo. La “amenaza nazi” en la Argentina (1931-1947)*. Editorial Sudamericana: Buenos Aires.

OLIVERA, A. (2011). Patrimonio inmaterial, recurso turístico y espíritu de los territorios. *Cuadernos de Turismo*, (27), 663-677.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA (UNESCO) (2003). *Textos básicos de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*. Disponible en: <https://ich.unesco.org/doc/src/2003_Convention_Basic_Texts-_2018_version-SP.pdf>

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA (UNESCO) (1972). Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. Actas de 17a reunión. París

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT) (2019). *UNWTO Tourism Definitions*. Madrid.

PADILLA, N. A y BENSENY, G. A (2017). Valorización de la hotelería argentina de fines del siglo XIX: El caso del Hotel Boulevard Atlántico. *Faces*, 23 (49).

PADILLA, N. A. (2017). Repercusiones e impactos territoriales del turismo en pequeñas localidades balnearias. El caso de Mar del Sud, Buenos Aires, Argentina. (Tesis de Doctorado), Universidad Nacional del Sur.

PARDO ABAD, C. (2004). La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico. Aproximación geográfica al turismo industrial. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, N° 57, pp. 7-32. Disponible en: <<https://raco.cat/index.php/TreballsSCGeografia/article/view/10480/331651>>

PASTORIZA, E. & PIGLIA, M. (2012). “Asociaciones civiles, empresas y estado en los orígenes del turismo argentino”. *Anuario IEHS* (Instituto Estudios Histórico -Sociales) N° 27, Unicen, pp. 393-415.

PINASSI, A. (2017). *Patrimonio cultural, turismo y recreación. El espacio vivido de los bahienses desde una perspectiva geográfica*. Bahía Blanca: Ediuns.

PINASSI, A. (2018). Conflictos en torno al patrimonio cultural de Ingeniero White (Bahía Blanca, Argentina). *Cuadernos de Antropología Social*, n°48, pp. 91-100.

PINASSI, A. (2019). Patrimonio cultural y ocio. Representaciones y relaciones en el espacio vivido de la ciudad de Bahía Blanca (Rep. Argentina). *Revista Lider*, 35, 52-87.

PINASSI, A. (2020). (Re) pensando los lugares-patrimonio a partir de un caso en la llanura pampeana argentina. *Estudios Geográficos*, N° 288 (volumen 81). Disponible en: <<https://doi.org/10.3989/estgeogr.202052.032>>

PRONVINCIA DE BUENOS AIRES (1980). 17 de mayo. Decreto Ley N° 9533/80. *Régimen de los inmuebles del Dominio Municipal y Provincial*. Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES (2007). 2 de noviembre. Decreto N° 3137/07. *Donar a la Municipalidad de Tornquist el inmueble donde se encuentran las Ruinas del Ex Club Hotel Casino Villa Ventana*. Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires.

PONCE, A. G. (2022). Memoria colectiva en torno al patrimonio ferroviario: la energía a vapor como motor de activación e identidad. *Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica Latinoamericana*, 16(1), 119-142. Disponible en: <<https://doi.org/10.35305/tpahl.v16i1.194>>

QUEROL, M. A. (2010). *Manual de gestión del patrimonio cultural*. Madrid: Ediciones Akal.

REVISTA MENSUAL DEL BAP (1918). Termas de Cacheuta. *Revista Mensual del BAP*, N° 2(1), Buenos Aires, pp. 11-13.

REVISTA MENSUAL DEL BAP (1918). Termas de Cacheuta. *Revista Mensual del BAP*, N° 3(1), Buenos Aires, pp. 36.

REVISTA MENSUAL DEL BAP (1918). Desarrollo de los ferrocarriles argentinos desde 1857 hasta 1917. *Revista Mensual del BAP*, N° 4(1), Buenos Aires, pp. 34.

REVISTA MENSUAL DEL BAP (1918). Termas de Cacheuta. *Revista Mensual del BAP*, N° 7(1), Buenos Aires, pp. 17.

REVISTA TÉCNICA (1985). Datos relativos a la explotación de los ferrocarriles de la República Argentina. *Revista Técnica*, N° 2 (1), Buenos Aires: Enrique Chanourdie. Disponible en: <<https://biblioteca.fadu.uba.ar/catalogo/revistas/pdf.php?f=pdf/files/5029b5d9e90196e5f874e2dd245adf56&g=7>>

REVISTA TÉCNICA (1987). Los ferrocarriles del estado. *Revista Técnica*, N° 41 (3), Buenos Aires: Enrique Chanourdie, Disponible en: <<https://biblioteca.fadu.uba.ar/catalogo/revistas/pdf.php?f=pdf/files/45ccb875482f2e9893f0c7305a565454&g=7>>

ROCCHI, F. (2000). El péndulo de la riqueza: la economía argentina en el período 1880-1916. En: Lobato, M., Z. (ed.) (2000). *Nueva historia argentina. El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*. Buenos Aires: Sudamericana.

RODRÍGUEZ, C. (2009). *Gestión estratégica de un destino. La comarca turística de Sierra de la Ventana. Partido de Tornquist. Provincia de Buenos Aires*. Disponible en: <https://www.academia.edu/5527932/Gesti%C3%B3n_estrat%C3%A9gica_de_un_destino_La_Comarca_Serrana_Sierras_de_la_Ventana_Partido_De_Tornquist>

RODRIGUEZ, S. M. & RODRIGUEZ, S. (2001). *Club Hotel de la Ventana. Historia de un Gigante*. Tornquist: Municipio de Tornquist.

RODRIGUEZ NEGRI, G. (2014). “Ruta Temática de Turismo Aventura: Una propuesta de ocio activo para la diversificación de la oferta turística en la Comarca Turística Sierras de la Ventana”. (Tesina de Grado). Directora Mg. Maria Isabel Haag. Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo

ROMERO OLIVEIRA, E (2019). O patrimônio do transporte ferroviário no Brasil: Contribuições da arqueologia industrial ao registro e preservação do sistema ferroviário. *Revista de Arqueologia Americana*, 36, 45-84. <<https://www.revistasipgh.org/index.php/rearam/article/view/386/599>>

ROGIND, W. (1937). *Historia del Ferrocarril Sud*. Establecimiento Gráfico Argentino, S.A.

ROSELL, M. P. & VISCARELLI, S. (2012). Efectos ambientales del turismo en la localidad de Villa Ventana. *Realidad, Tendencias Y Desafíos En Turismo* (CONDET), 10 (7), Provincia de Buenos Aires. Pp. 116–127.

SABATO, H. (2021). *Historia de la Argentina, 1852-1890*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

SALERNO, E. (2003). *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)* (Documento de Trabajo N° 6). Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Instituto de Investigaciones Económicas, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
<<https://cdi.mecon.gob.ar/bases/doc/ceed/dt6.pdf>>

SALERNO, E. (2012). Los inicios del turismo y los Ferrocarriles del Estado en Argentina en las primeras décadas del Siglo XX. En *Actas VI Congreso de Historia Ferroviaria - VI. Trenbidea Historia Batzarra de la Universidad del País Vasco, País Vasco, Vitoria/Gasteiz*.

SÁNCHEZ, S. (2023). *Apogeo y ocaso: Conocé la increíble historia del antiguo hotel de Cacheuta y sus aguas milagrosas*. Disponible en:
<<https://www.diariomendoza.com.ar/mendoza/apogeo-ocaso-conoce-increible-historia-antiguo-hotel-cacheuta-sus-aguas-milagrosas-n54186>>

SCHVARZER, J. & GOMEZ, T. (2012). *El ferrocarril del Oeste*. Pensado para la campaña, demorado en la ciudad. En: *Historia ferroviaria I*. IAHMM. Pp. 23-32.
<<https://historiamoron.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/10/libro-ferrocarriles-1ra-parte.pdf>>

SECRETARIA DE TURISMO DE TORNQUIST (2024). *Ocupación Comarca Sierras de la Ventana* [Datos no publicados]. Google Drive. Disponible en:
<<https://drive.google.com/drive/folders/1BA3b8sPzrKvldToZolA0ywapheClF88q>>

SECRETARIA DE TURISMO DE TORNQUIST (2025). *Villa Ventana*. Disponible en:
<<https://sierrasdelaventana.tur.ar/news/299/>>

SECRETARIA DE TURISMO DE TORNQUIST (2025). *Guía de Servicios Turísticos Comarca Sierras de la Ventana*. Disponible en:
<https://sierrasdelaventana.tur.ar/catalogo_turistico/Catalogo_Turistico_Sierras-de-la-Venatana.pdf>

SIMMONS, J. (1984). Railways, Hotels, and Tourism in Great Britain in 1839-1914. *Journal of Contemporary History*, N°2 (Volumen 19), pp. 201–222.

TARTARINI, J. D (2003). “El patrimonio ferroviario bonaerense. Algunas consideraciones sobre su valoración e importancia”. *Revista de historia bonaerense*, N° 25, Instituto y archivo Histórico de Morón, pp. 3-5.

TELLO, A. (2010). Notas sobre las políticas del patrimonio cultural. *Cuadernos Interculturales*, 8(15), pp. 115-131. Disponible en: <<https://www.redalyc.org/pdf/552/55217041007.pdf>>

THOMAS COOK (2025). La historia de Thomas Cook: el inventor de los viajes organizados. Disponible en: <<https://www.thomascook.com/about-us>>

TICCIH (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial) (2003). Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial. Moscú, Rusia. Disponible en: <<http://www.ticcihargentina.com.ar/docs/carta.pdf>>

TICCIH (2017). VI Congreso internacional de historia ferroviaria: Ferrocarriles, Historia y Patrimonio Industrial. Circular nº1. Disponible en: <<http://www.ticcihargentina.com.ar/>>

TORRE, J.C (2019). Mar del Plata: de la Villa balnearia al balneario de masas. Una metáfora de la sociedad Argentina. *Revista de Estudios Sociales, (Edición Especial)*, pp 71-90. Disponible en: <<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7563073.pdf>>

VELASCO GONZALEZ, M. (2009). Gestión turística del patrimonio cultural: Enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural. *Cuadernos de Turismo*, (23), 237-253. <<https://revistas.um.es/turismo/article/view/70121/67591>>

VIÑUALES, G. M. (2011). “Club Hotel Sierra de la Ventana “. En: Gutierrez, R (Ed) (2011). *Manifestaciones francesas en Argentina. Del academicismo a la modernidad (1889-1960)*. Paquin- Dunant- Mallet- Flores Piran- Ramos Correas. Buenos Aires: CEDODAL. Pp. 81-86.

Entrevistas:

PAROTTI, Pablo (2025). 27 de octubre de 2025. Entrevista telefónica. Guía de la Comarca Serrana.

WILLICH, Mercedes (2025). 24 de octubre de 2025 Entrevista presencial. Propietaria del museo Sendero de los Recuerdos.

ANEXO

Anexo I

Entrevista a Guía Local de la Comarca Serrana

La entrevista tuvo como objetivo comprender la importancia turística actual, la percepción de los visitantes y la gestión del atractivo. La información recopilada será de utilidad para la tesina de grado sobre el tema Ruinas del Club Hotel Sierra de la ventana: un atractivo desde 1880 en Villa Ventana de Trinidad Inés Schulz

→Pablo Perotti (Guía):

- Como Guía de las Ruinas, ¿cómo es la narrativa histórica del Club Hotel para los visitantes? ¿Qué aspectos destaca?
- ¿Qué desafíos u oportunidades identifican en la gestión y conservación de las ruinas como atractivo turístico?
- ¿Qué rol específico debería tener el patrimonio del Club Hotel en los planes de desarrollo turístico futuro de la región, según su experiencia?
- ¿Conocen otros ejemplos de hotelería ligada al ferrocarril en Argentina que hayan tenido una estrategia de promoción y desarrollo similar a la del Club Hotel? ¿En qué se parecían o diferenciaban?
- ¿Considera que las ruinas son el atractivo turístico principal de Villa Ventana, o cree que comparten ese rol con otros sitios de la Comarca? ¿Por qué?
- Si el Club Hotel no existiera, ¿cree que el desarrollo turístico de Villa Ventana sería significativamente diferente? ¿De qué manera?
- ¿Cómo funciona el EMITT? ¿Existe una buena articulación público- privado?
- ¿Como es el turista que los visita, esta informado acerca de la historia?

Anexo II

Entrevista a la propietaria del Museo Sendero de los Recuerdos

La entrevista tuvo como objetivo conocer la materialidad, la vida cotidiana del CHSV y el perfil de los visitantes. La información recopilada será de utilidad para la tesina de grado sobre el tema Ruinas del Club Hotel Sierra de la ventana: un atractivo desde 1880 en Villa Ventana de Trinidad Inés Schulz

→Mercedes Willich (Museo):

- Si tuviese que describir que representa el museo para la comarca, ¿cómo lo harías?
- Desde su perspectiva, ¿cuál es el significado patrimonial más importante de las ruinas del Club Hotel para la comunidad de Villa Ventana y la Comarca Serrana hoy en día?

- ¿Cómo cree que la imagen de las ruinas ha influido en la identidad turística actual de Villa Ventana?
- Como dueña del Museo, ¿cómo es la narrativa histórica del Club Hotel para los visitantes? ¿Qué aspectos destaca?
- ¿Qué motivación tuviste para crear el museo y al ser declarado de interés municipal recibe algún aporte del municipio ? ¿Cómo se financia el mismo?
- ¿Qué desafíos u oportunidades identifican en la gestión y conservación de las ruinas como atractivo turístico?
- Si el Club Hotel no existiera, ¿cree que el desarrollo turístico de Villa Ventana sería significativamente diferente? ¿De qué manera?
- ¿Cómo funciona el EMITT? ¿Existe una buena articulación público- privado?
- ¿Como es el turista que los visita, está informado acerca de la historia?