



HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local
ISSN: 2145-132X
Universidad Nacional de Colombia

Kaczan, Gisela-Paola
Placeres de la vida errante. Primeras experiencias de turismo en *autocamping*, Argentina hacia 1920-1950
HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local,
vol. 15, núm. 32, 2023, Enero-Abril, pp. 132-174
Universidad Nacional de Colombia

DOI: <https://doi.org/10.15446/historelo.v15n32.101303>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=345874154005>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto



Placeres de la vida errante. Primeras experiencias de turismo en *autocamping*, Argentina hacia 1920-1950

Gisela-Paola Kaczan*

Universidad Nacional de Mar del Plata/Conicet, Argentina

<https://doi.org/10.15446/historelo.v15n32.101303>

Recepción: 25 de febrero de 2022

Aceptación: 9 de mayo de 2022

Modificación: 23 de mayo de 2022

Resumen

El artículo ofrece un estudio exploratorio sobre diferentes modos de habitar de manera transitoria en el medio de la naturaleza, que articulan formas de movilidad y de alojamiento en prácticas de ocio. Concretamente, se buscará rastrear en la incorporación del *autocamping* —la organización de propuestas privadas, de acampada libre y el desarrollo de las casas rodantes— para detectar cómo los viajeros intentaron tomar distancia del mundo civilizado, pero a la vez se valieron de recursos de su cultura material para domesticar la naturaleza y propiciar que la estadía fuera confortable. Se reconocerán sus móviles, se analizarán algunas de sus características tipológico-tecnológicas y se interpretará el valor simbólico que tuvieron en el desarrollo del turismo argentino. Esta búsqueda estará hilvanada por una dimensión más sensible, para interpretar cómo las estrategias de conectarse con el paisaje activaron percepciones, al tiempo que movilizaron la propia conciencia del campista, tanto a nivel individual como social. El recurso que articula los avances argumentales está dado por una metodología de carácter cualitativo con el estudio de publicaciones periódicas ilustradas y fotografías de archivos públicos y colecciones de imágenes digitales.

Palabras clave: turismo; vacaciones; naturaleza; movilidad; *autocamping*; casa rodante.

* Doctora en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina. Diseñadora Industrial. Investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) - Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD) - Centro de Investigaciones Proyectuales y Acciones de Diseño Industrial (CIPADI). Este artículo forma parte de un proyecto más amplio de la autora, titulado: "Configuración de relaciones entre espacio-cuerpo y perspectivas sobre afecto-emociones a través de la cultura visual. Argentina, 1920-1950", financiado por CONICET, Argentina. Correo electrónico: gisela.kaczan@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0003-1511-4724>



Cómo citar este artículo/ How to cite this article:

Kaczan, Gisela-Paola. 2023. "Placeres de la vida errante. Primeras experiencias de turismo en autocamping, Argentina hacia 1920-1950". *HISTORELo. Revista de Historia Regional y Local* 15 (32): 132-174. <https://doi.org/10.15446/historelo.v15n32.101303>

The Pleasures of a Wandering Life. First Experiences of Car Camping Tourism, Argentina ca. 1920-1950

Abstract

The article offers an exploratory study on different ways of living, for a brief period, in the middle of nature, which articulate forms of mobility and accommodation in leisure practices. Specifically, the article makes focus on the incorporation of car camping – the organization of private campings, free camping and the development of camper vans – to detect how travelers have tried to separate themselves from the civilized world and, at the same time, used resources from their material culture to domesticate nature and have a comfortable stay. It will identify their motives, analyze some of their typological-technological characteristics and interpret the symbolic value they had in the development of Argentine tourism. This search will be connected by a more sensitive dimension so as to interpret how the strategies of connecting with the landscape activated perceptions, while mobilizing the camper's own awareness, both at the individual and social level. The resource that underpins the argumentative advances is given by a qualitative methodology and the study of illustrated periodical publications and photographs of public archives and collections of digital images.

Keywords: tourism; holidays; nature; mobility; car camping; camper van.

Prazeres da vida errante. Primeiras experiências de turismo em acampamento para trailers, a Argentina dos anos de 1920-1950

Resumo

O artigo oferece um estudo exploratório sobre diferentes modos de habitar de forma transitória no meio da natureza, que articulam tipos de mobilidade e de alojamento em práticas de lazer. Especificamente, se procurará o rastreamento da incorporação do acampamento para trailers -a organização de propostas particulares, de acampamento livre e o desenvolvimento dos trailers- para detectar a maneira em que os viajantes tentaram distanciar-se do mundo civilizado, mas ao mesmo tempo usaram recursos da sua cultura material para domesticar a natureza e propiciar que a estada fosse confortável. Serão reconhecidos os seus móveis, serão analisadas algumas de suas características tipológico-tecnológicas e será interpretado o valor simbólico que tiveram no desenvolvimento do turismo argentino. Esta pesquisa estará alinhavada por uma dimensão mais sensível, para interpretar como é que as estratégias de conexão com a paisagem ativaram percepções, enquanto mobilizaram a própria consciência do campista, tanto no nível individual quanto social. O recurso que vem articular os avanços argumentais é dado por uma metodologia de caráter qualitativo através do estudo de publicações periódicas ilustradas e fotografias de arquivos públicos e coleções de imagens digitais.

Palavras-chave: turismo; férias; natureza; mobilidade; acampamento para trailers; motorhome.

Introducción

El verano ha comenzado. En los escaparates de las tiendas los colores vivos decoran escenas de reposo campestre. La playa en el cuadro diminuto, el camino rojo que se pierde en la loma, bajo la polvareda del automóvil, la carpa del “camping”, se reproducen en las vidrieras para tentar al hombre sedentario con el encanto de sabrosas vacaciones (Caras y Caretas 1930).

Hacia la segunda década del siglo XX algunos viajeros no se cautivaban sólo con la contemplación del paisaje o el paseo a sitios turísticos, deseaban también un alojamiento cómodo para hacer más atrayente la excursión. Otros, más originales, descartaban la idea del viaje por parajes conocidos y preferían los sitios donde nadie hubiera intentado ir por falta de comodidades. Entre las razones, porque detestaban la vida de hotel, tenían poco dinero o deseaban experimentar la vida al aire libre, satisfacer formas de ocio más autónomas y espontáneas.

Desde este horizonte, el artículo que se presenta es un estudio exploratorio sobre diferentes modos de habitar transitorio en el medio de la naturaleza, que articularon simultáneamente formas de movilidad y de alojamiento en prácticas de ocio.

Para ello, se analizará la gradual incorporación del *autocamping*, en sus diversas propuestas, y se detectará los modos en que los viajeros emplearon la cultura material para domesticar el medio agreste y conseguir una estadía confortable. Se pondrá atención a los móviles, las características tipológicas-tecnológicas y el valor simbólico del *autocamping* en las prácticas del turismo en Argentina. Se tendrá en cuenta también una dimensión más sensible, que busque dar cuenta cómo las conexiones con el paisaje activaron percepciones, al tiempo que movilizaron la propia conciencia del campista, tanto a nivel individual como social.

La emergencia de estas prácticas devienen en un contexto de procesos transformadores tendientes a la democratización del turismo nacional que se inicia entre las décadas de 1920 y 1940 en Argentina, promocionada con énfasis y difundida por diferentes medios de extendido alcance social, tanto gubernamentales como privados.

El recurso que articula los argumentos de este análisis está dado por una metodología de carácter cualitativo que da lugar al mapeo de la cultura como agente activo y a la apertura de la observación, alimentada por la integración de una diversidad de fuentes teóricas y por estudios más focalizados, la valoración de los discursos como modos de acceso a la interpretación de los órdenes simbólicos. Los registros se efectuaron a partir de notas periodísticas, avisos publicitarios e imágenes visuales en revistas de automovilismo, revistas de salud, revistas de interés general, entre otras.¹ Estas fuentes son complementadas con otros medios gráficos nacionales e internacionales y con fotografías de archivos públicos y colecciones de imágenes digitales.² Si bien se cuenta con una interesante producción académica sobre enfoques histórico-culturales del turismo en el país y sobre las movilidades vinculadas con el ocio y la recreación,³ son escasas las investigaciones de carácter científico sobre el rol de los campamentos y sobre los *trailers* y casas rodantes en la producción argentina, por lo cual es un tema novedoso sobre el que se pretende dar algunas aproximaciones en este trabajo.

Estudiar estos procesos proporciona información acerca de la relación entre el hombre y lo que lo rodea, el espacio y sus vínculos sociales, la naturaleza y la cultura material, para aportar una mirada novedosa a las relaciones entre turismo e historia, formas de movilidad y alojamiento.

1. Se consultaron las revistas *Caras y Caretas*, *El Hogar* y *El Hogar Edición especial Turismo*, *Viva Cien Años*, *Mecánica Popular*, *Revista del Touring Club Argentino*, *Revista del Automóvil Club Argentino*.

2. Archivo General de la Nación (Argentina), Archivo Visual Patagónico, Archivo Fotográfico de las Vacaciones. Viajes por Argentina entre 1900-1960, RV Hall of Fame & Museum, Indiana, publicaciones de Burkhart, Noyes y Arieff (2002); Burkhart y Hunt (2002).

3. Entre algunos de ellos se mencionan Zusman, Lois y Castro (2007), Ballent (2005), Ospital (2005), Silvestri (1999), Scarzanella (2002), Troncoso y Lois (2004), Pastoriza (2011), González-Bracco y Pérez-Loloutre (2020), Zuppa (2012). Sobre movilidades interesa especialmente los trabajos de Piglia (2008, 2014, 2018) que a partir de estudios vinculados con instituciones ligadas a la vialidad argentina (especialmente el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino) indagó, entre otras cosas, en el rol del automóvil como una nueva actividad de ocio y de consumo en la primera mitad del siglo XX y el *camping* como forma de turismo.

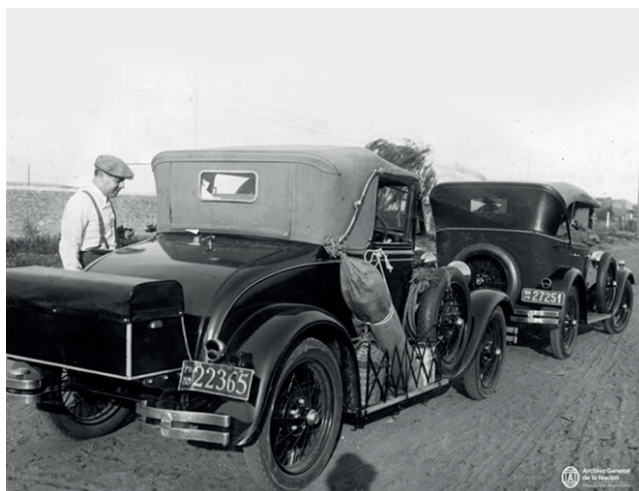
Algunas referencias

Recorrer el territorio argentino era sinónimo de experiencias difíciles e incómodas en los inicios del siglo XX. Pocos caminos pavimentados se extendían hasta la capital de Buenos Aires y en su interior el tránsito de vehículos de tracción se desarrollaba sobre huellas que eran las principales vías terrestres a las que las sucedían sendas que apenas eran aptas para caballos o carros. Los caminos argentinos “se han hecho andando por ellos”, los continuaron los baquianos, los marcaron las carretas, se trató de organizar a fines del siglo XIX, cuando se proyectó la primera red de rutas en el suelo argentino que ya había iniciado el indio precolombino (*Visión de Argentina* 1950). A esto se sumaban las desgarnecidas carrocerías de los primeros vehículos, nada preparados para recorrer largas distancias. Todas condiciones para pocos y osados curiosos.

El viaje de placer estaba reservado a ciertos grupos privilegiados que tenían acceso a pasar una larga temporada en Europa emulando ese *snobismo* cultural por ocio o por higiene. Eran dueños de estancias y plantaciones, de ganado e industrias en el marco de una coyuntura en la cual Argentina había logrado cierta estabilidad en la estructura del Estado y se integraba a la economía mundial imprimiendo el perfil de modelo agroexportador que la diferenciaría (Losada 2009; Romero 1987).

En torno a la primera guerra mundial estas costumbres debieron modificarse, los viajes se coartaron por la amenaza y la miseria y empezaron a mirarse las cartas de ruta del país. Algunos viajeros se aventuraron hacia el norte, el sur o hacia las costas atlánticas argentinas y, así, le siguieron otros, la mayoría por vías del ferrocarril, el principal medio de transporte para atravesar mayores distancias. También, se animaron a hacer turismo en automóvil. Este vehículo de fabricación europea, fue introducido en el país por los mismos viajeros que visitaban Europa, con buena y rápida aceptación en el ámbito local. Desde mediados de 1910 en la prensa gráfica de amplia y media circulación se publicitaban vehículos para viaje y excursión, de acuerdo con el poder adquisitivo de los usuarios, incluso se diversificó la oferta de motos y bicicletas con el mismo fin (figuras 1y 2).

Figura 1. Vehículo preparado para el viaje



Fuente: Archivo General de la Nación, 1912.

Figura 2. Aviso publicitario de Studebaker

Studebaker EL "SEIS ESPECIAL" es ideal para excursiones

EN plena estación veraniega, cuando tan necesarias y gratas al espíritu son las excursiones, se sentirá Vd. orgulloso de poseer un STUDEBAKER "Seis Especial", sin duda alguna el auto más apropiado para turismo, por las inapreciables ventajas que ofrece, el confort con que está equipado y la elegancia de su atractivo diseño.

Aeración y comodidad son los caracteres de este hermoso coche. Sus asientos son mullidos y espaciales. Los dos delanteros están separados por un panel. Tiene además cuatro puertas anchas para mayor comodidad de los pasajeros. Su equipo interior comprende en lujo y confort todo cuanto se necesita para aumentar la placidez del paseo.

Se puede mejor lo impulsa vigorosamente en cualquier camino, y su marcha es tan segura y suave, que se desliza cual si corriera por una pista.

Tomamos distancia de coches. Es el Poder del motor Studebaker para el turismo.

Precio: \$ mil 7.000

The Studebaker Corporation of America
Av. de Mayo 1235 - U. T. 593, Rosado, Bs. Aires

Fuente: Plus Ultra (1921).

Pero las condiciones distaban de la comodidad acostumbrada en los viajes a Europa, hacía falta impulsar y facilitar esa inicial y débil corriente de viajeros pudientes, desde Buenos Aires hacia el interior, arreglar los caminos de los lugares panorámicos, mejorar los servicios ferroviarios, estimular a los hoteleros de segunda y tercera categoría. Todavía era escaso el interés político por incentivar el turismo nacional y en esto mucho tenía que ver la acción limitada, casi precaria en materia de vialidad. Esto tuvo un giro en los años de entreguerra, Argentina fue parte de un cuadro internacional donde la amenaza revolucionaria primero y la crisis económica después, replantearon el papel del Estado.⁴ Esto dio lugar a la apertura de oportunidades para una movilidad social ascendente, de acceso a bienes materiales y simbólicos que desembocó en la ampliación de los sectores medios. En este panorama, se modificaron las formas del uso del tiempo libre para el entretenimiento, con la gradual extensión de ciertos beneficios para estos sectores (Devoto y Madero 1999), lo que favoreció que las prácticas de viaje comiencen a estar al alcance de más clases y no solo privilegio de una. Así, el turismo y el viaje participaron de un proceso de modernización del Estado y de la conformación/construcción de territorios e imágenes en sentido nacional (Ballent 2005; Ospital 2005).

Se inicia un proceso en el cual el turismo comenzó a ser objeto de políticas estatales, que se entendió como una industria nacional y con interés público, se planteó la voluntad desde diferentes esferas para promover el imperativo por recorrer el territorio contribuyendo a la prosperidad nacional. El Estado, comenzó a intervenir en diferentes áreas y proveyó de infraestructura, equipamiento y servicios adecuados para el esparcimiento. Se modernizaron las ciudades y también los centros turísticos, reconfigurando las formas del paisaje local. Se inauguraba un período en el cual transitar por territorio argentino se democratizaba cada vez más.⁵

4. Las resoluciones económicas dejaron de favorecer tan rotundamente a los grandes propietarios de la tierra, se reconfiguró la jurisdicción estatal hacia el planeamiento de la economía, acompañada de una extensión en la renovación de la infraestructura y la intervención en los problemas propios de la sociedad (Caimari 2012). Las transformaciones del modelo productivo de este tiempo propiciaron el desarrollo de un grupo nuevo, los empresarios industriales que no revistieron el carácter aristocrático de los pioneros del modelo agroexportador —los primeros viajeros—.

5. A pesar de la promesa de extender el turismo a grupos plurales, algunos lugares estaban más democratizados que otros. La costa del océano Atlántico de Mar del Plata, por ejemplo, se ofrecía como el balneario de todos y para todos, mientras que la zona del sur andino, se reservaba para niveles altos, tal fue la aspiración que la primera ruta asfaltada de la Patagonia fue el camino al hotel Llao Llao, de alojamiento exclusivo hasta el día de hoy (Calarota y Silin 2018).

Hartarse de aire libre

Sincrónicamente con estos procesos resonaba, desde hacía algunos años y devenida de diferentes fuentes, la necesidad del retorno a la naturaleza. No interesaba la naturaleza dominada por el hombre sino la naturaleza como un todo orgánico y vivo, una fuente de inspiración por oposición al vértigo de la existencia urbana. Algunas voces señalan que esta idea devino de las propuestas hechas en el clima de la ciudad industrial, con la corriente del Romanticismo que valoraba la emoción de los espacios agrestes y la melancolía que generaba la contemplación de los paisajes, en oposición a la corriente dominante del Iluminismo como proyecto racionalizador de situar al ser humano en un contexto materialista que le era ajeno.⁶

Numerosos relatos en la prensa testimonian la intensidad y complicación de la febril vida contemporánea y los síntomas en sus habitantes: desgaste nervioso, exceso de trabajo, fatiga mental y orgánica. La ciudad parecía ser el origen de las perversiones y corrupciones de los principios humanos y desde esta posición, se nutría un imaginario idealizado sobre vivir en armonía con el medio. Se ansiaba escapar de la muchedumbre, de la sobreinformación y las ansiedades producidas por la sociabilidad, huir del estado de alerta.

Por oposición a esta vida la fórmula era conquistar la soledad y la calma, es decir la libertad de ser y estar, irrumpen entonces, las relaciones entre las emociones del cuerpo y las bondades del territorio, “nos movemos libremente, livianamente, sin que nada de excesivo nos sofoque o nos intranquilece [...] me he abandonado a registrar mis propias sensaciones” (*Plus Ultra* 1918).

Las propuestas de ocio ofrecen a los ciudadanos evasión mediante lo inusual en la extensa geografía nacional, ya sea en la quietud de la vida de campo, el reposo en una playa marina o en un pueblo serrano, el objetivo era alejarse del cemento:

6. No se pueden obviar las prescripciones del higienismo que buscaban velar por la salud de los ciudadanos dando impulso al uso del aire libre y justificando la virtud de sus elementos por sus beneficios terapéuticos. Entre las propuestas fue propiciar una relación más equilibrada entre ciudad y naturaleza, incorporar el verde en la ciudad, lo que daría lugar a uno de los principios básicos del urbanismo moderno (Armus 2007).

La ciudad ha estallado y sus fragmentos, que felizmente volverán a unirse y reconstituirla, están desparramados por toda la sierra y las llanuras: unos por las quintas de los alrededores, otros entre las breñas, a muchas leguas de distancia. Hay para todos los gustos, para todas las situaciones de labor ordinaria, para todas las condiciones sociales y para todos los bolsillos (*El Hogar* 1930).

De manera progresiva, el veraneo comienza a perder su carácter suntuario para transformarse en un acto higiénico y vital. Retóricas diversas señalan que deja de ser un lujo para convertirse en una costumbre de temporada para una cantidad considerable de metropolitanos. Desde la prensa se insistía en el rol del Estado para gestionar facilidades que hicieran posible el viaje de todas las clases sociales, poniendo en evidencia que toda organización social recomienda pasar unos días al aire libre, todo plan educativo indica un período de vacaciones, las leyes sociales de casi todos los países disponen que los empleados y obreros tengan derecho a un descanso anual, “no hay razón alguna para que el empleado modesto y obrero humilde vean privados de este descanso y esparcimiento” (TCA 14/1922).

Así, se alimenta la creencia de que no existe otro tratamiento más saludable y positivo que el de la propia naturaleza para alcanzar la plenitud. Cambiar de lugar, alejarse de los grandes centros urbanos pasa a ser una necesidad espiritual, físico-psicológica que permite restaurar las energías y nivelar las alteraciones del organismo.

Autocamping

Para algunos viajeros, la posibilidad de cultivar los beneficios del aire libre se fue concretando paulatinamente con la creciente oferta turística desde el Estado y desde entidades privadas, acompañadas por el diseño de infraestructura necesaria de hotelería y mejoras viales para satisfacer el hedonismo contemporáneo. Para otros, el disfrute se dio con características originales, combinó una estadía menos domesticada y una movilidad motorizada, estrechamente relacionada con la adopción de un vehículo que se estaba integrando a la vida urbana, el automóvil. Estrechamente ligado con esto, se comenzó a incursionar en el *autocamping*.

Esta práctica tiene sus antecedentes en la historia transnacional del campismo a pie, con tracción animal o en bicicleta. Esta actividad libre e itinerante de montar tiendas de campaña durante un tiempo determinado en el territorio agreste, permitía pernoctar, fue empleada por diferentes grupos culturales como un complemento para las actividades comerciales, expedicionarias, científicas, deportivas y educativas, entre otras. El campismo podía ser descubridor de nuevos destinos, varios puntos turísticos por lo general se iniciaron con *campings*, luego llegaron las instalaciones de cabañas y hoteles.

Parece interesante ahondar en las características del *camping* por placer a través de dos narrativas pioneras en primera persona, hacia finales del siglo XIX y principios del siglo XX.⁷ Un escrito que combinaba el humor con consejos prácticos diversos, por el ministro religioso Murray (1869), inspirado en sus viajes de tiempo libre en Adirondack, con gran éxito entre el público que rápidamente se dispuso a vacacionar en *camping* en aquel sitio. Y el libro del inglés Holding (1908) quien, luego de sus experiencias de campamento, primero a pie, en canoa y luego en bicicleta, redactó una especie de manual para compartir con otros entusiastas, numerosos conceptos necesarios para un campamento práctico. Por las características y alcances de estas últimas dos iniciativas, el campamento irrumpió en la escena del aire libre e impulsó a muchas personas a acampar disfrutando de la experiencia y no por necesidad.

El descubrimiento de la naturaleza implicaba desplazamiento y la bicicleta no era suficiente. Es así que cuando a las formas de movilidad existentes se sumó el automóvil, con el desarrollo del “*tourismo* automóvil” en los primeros años del siglo XX, el hecho de viajar se transformó rotundamente. Primero en los Estados Unidos y en Europa, surgió una especie de separación del territorio urbano con la llegada de este vehículo, el automóvil transformó el trazado del paisaje, la distribución de los usos y funciones en la ciudad y sus alrededores, las formas de atravesarlos, conocerlos y disfrutarlos. Convirtió profundamente la relación del ocio al aire libre y la posibilidad de gozar de él abreviando fronteras y tiempos de desplazamiento.

7. También relatado en primera persona y con gran sensibilidad por el entorno espacial, puede consultarse el libro de Wilcox (1896) sobre su experiencia de campismo y sus múltiples dimensiones en las zonas de las montañas canadienses mientras realizaba estudios para conocer más sobre la región.

Grupos de aficionados ensayaron lo que se sentía irse lejos de las rutinas para respirar aire fresco, percibir la vida silvestre de cerca y vivir de manera un poco simple e incómoda, aunque solo sea por un fin de semana valiéndose de las ventajas del nuevo vehículo. El *autocamping* se puso de moda y sentó las bases de lo que serían las formas de viajar y acampar años después (Belasco 1997; Laskow 2016).

Las primeras experiencias no tuvieron ni planes ni destinos, por lo que se empacaba el equipo básico para pasar la noche a un lado de la carretera, tal vez en el borde de un campo y allí se desplegaban las carpas. Esto llevó a la creación de los campamentos de automóviles propiamente dichos que comenzaron como asuntos simples, en parques o lugares agradables fuera de la ciudad y cada automóvil ocupaba un área designada (figuras 3 y 4).

Figura 3. *Camping* en Lake Public, Wyoming



Fuente: Library of Congress, <https://www.loc.gov/item/2012645668/?locrl=pin> Recuperado el 12 de octubre de 2020.

Figura 4. El “camping” en los Estados Unidos de Norteamérica



Fuente: Revista del Toring Club Argentino (1923).

En Argentina, a principios de la década de 1920 la prensa local comienza a incluir la palabra *camping* entrecomillada como expresión foránea, para referirse a los modelos exitosos de esta práctica en otros continentes, incluso se echa mano a los recursos de la cultura visual incorporando imágenes que dan testimonio fidedigno, un estímulo para generar interés en los lectores.

Hacia 1923 la *Revista del Touring Club* incorpora una nota para informar sobre lo que se hace en el exterior y un número después anuncia con admiración la organización de una especie de “comité de *camping*” con el nombre de *Camping Club de Buenos Aires* en 1921.⁸ La finalidad era organizar colonias de vacaciones

8. Se constituyó a iniciativa del Dr. Tomás A. Le Bretón, embajador argentino en Washington, en junio de 1921. Presidida por el prof. Sebastián Soler Auspició la organización de la dirección de la Universidad Popular de la Boca y la formaron 20 socios pertenecientes al magisterio primario y secundario dependiente del Ministerio de Instrucción Pública o del Consejo Nacional de Educación. Se organizaron una colonia en enero de 1921 en Mar del Plata en la proximidad de la playa de los Ingleses con 30 camperos, varones todos. La revista *Caras y Caretas* se hizo eco de este *camping*. En 1922 se repitió, pero abandonando el sistema de carpas para ocupar los lugares de escuelas públicas, a 36 maestros se incorporaron 42 maestras (*Caras y Caretas* 1923).

para maestros de nivel primario y secundario de la capital federal para reposar en las orillas del mar de sus arduas y nobilísimas tareas.

Ya se hacían acampadas como parte de las experiencias de temporada de los cuerpos de niños exploradores o *scouts*, ellos mismos se instalaban en un terreno levantando tiendas, lavaban, limpiaban, cazaban y cocinaban su comida, todo para valerse por sí mismos. Pero la propuesta actual era diferente, se trataba de una actividad turística, práctica y confortable, a modo de actividad recreativa para disfrutar en la intimidad con los seres queridos: “haremos camping, nos iremos con nuestra familia a cualquier parte, levantaremos nuestra tienda en el sitio que nos venga en gana y nos proporcionaremos por unos días la vida sencilla y libre” (*El Hogar* 1933).

Saciar la necesidad de vida libre en plena naturaleza, una existencia nómade que permitía gozar de aventuras y la libertad de vivir en los mismos sitios que se disfrutaban, una salida radical del claustro de la ciudad, alejados de la agitada modernidad.

En este contexto, el automóvil pasa a ser un aliado de los momentos familiares, ya no solo como transporte diario o un auxiliar de las labores, sino como un medio de turismo higiénico y saludable que garantiza el disfrute, como un “compañero de vacaciones” (RTCA 1921).⁹

Ofrecía grandes ventajas respecto a los transportes más tradicionales para las excursiones hasta ese momento, que de acuerdo con las distancias podían ser ómnibus, tranvías, ferrocarril. El automóvil permitía salidas intempestivas, el cambio constante de escenario en pocos minutos, el alejamiento a voluntad. Con ello se ganaba en autonomía, independencia e intimidad.

El turismo en automóvil integraba los programas semanales, las reuniones deportivas y los *pic-nics* se orientaban hacia el *autocamping* y empezaban a adquirir cierto carácter popular (*El Hogar* 1929). Al llegar la estación de verano, solo hacía falta disponer de algunas horas o escasos días libres para visitar los atractivos con carácter más o menos periódico:

9. Si bien Argentina tuvo una temprana automovilidad, sus características se transformaron sobre todo hacia la década de 1940, cuando con la paulatina posibilidad de comprar un automóvil para uso personal y familiar, se volvió una actividad más previsible y mercantilizada y fue adoptado por grupos de los sectores medios (Osipal 2005, Piglia 2008).

Nada más hermoso, más saludable, más bello que una excursión en automóvil, [...] cuya meta sea [...] el campo, un viaje a través de los caminos, llevando en su coche todo lo necesario, poder pararse en donde se nos antoje o cuando llegue la hora de las comidas, extender nuestra mesa, sacar de un cajón una máquina, buscar agua, cocinar algo, mientras tanto alistar el coche, transformarlo, levantar una carpa provisoria, abrir los catres, las sillas plegadizas... En una palabra, el “camping” automovilista, tal como lo entienden los americanos del norte y los ingleses (*Caras y Caretas* 1928).

El *camping* era una expresión que aludía a pasar el día disfrutando de la vida al aire libre, con ciertas restricciones que lo reducían a un término que rara vez pasaba la noche, las excursiones se prolongaban muchas veces hasta más allá de los cien kilómetros de las grandes ciudades lo que permitía el regreso en el día (*El Hogar* 1932). El concepto de bienestar y comodidad se hallaba demasiado presente en el hábito de la mayoría de los excursionistas y por muchos halagos que se brindaban para pernoctar en una carpa, existían muchos aficionados que salían temprano hacia una determinada ciudad y regresaban de noche a casa o a un hotel, aún no se sentía el placer de pasar las noches del fin de semana en el campo (*El Hogar* 1931).

El rol de los *tourings*

En esta primera etapa se presentaban algunos inconvenientes para la generalización del *camping*, como la distancia a los destinos más propicios, la poca facilidad con que la gente se adaptaba a vivir bajo carpas y a realizar los menesteres de la vida doméstica, la falta de lugares propicios.

Para facilitar la adopción de este *sport*, despertar el entusiasmo de los turistas a recorrer circuitos, demostrar su efecto reparador y experimentar el verdadero carácter de la acampada (*Caras y Caretas* 1934a) los *tourings* clubs como el Automóvil Club Argentino y Touring Club Argentino buscaron promover el *autocamping* brindando las exigencias mínimas y servicios de ayuda.¹⁰ Para evitar los imprevistos, recomendaban

10. En octubre de 1926 un vocal de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino (ACA) Augusto de Muro, propone iniciar una campaña de fomento de una saludable práctica: el *camping* familiar. El proyecto sería aprobado y a lo largo de poco más de una década el ACA le destinaría importantes recursos materiales, tiempo y energía. Los *campings* del ACA se volverían uno de los sellos de la institución junto al auxilio mecánico y, desde 1936, las estaciones de servicio ACA-YPF (Piglia 2007, 131).

reemplazar los viajes individuales por caravanas de turistas locales, todos conducirían por la misma ruta y se alojarían en el mismo campamento. Para ello ofrecían excursiones organizadas periódicamente y visitas a distintas regiones del país guiadas por personal experto y mecánicos con camiones de auxilio o remolque. Estas instituciones dispusieron de algunos predios en campos o terrenos en estaciones termales, balnearias, centros de turismo reservados a los socios de la entidad y a algún invitado. Allí se armaban las carpas y se colocaban los coches a modo de cerco, se agregaron instalaciones y comodidades para poder dormir y alimentarse sin necesidad de moverse. Algunos contaban con accesorios para las carpas, camas desmontables, cocinas económicas, sillas, todos los implementos que hacían falta para vivir varios días lejos del departamento.¹¹ También se ubicaron habitaciones aisladas, amuebladas y limpias entre las cuales se dejó espacio para el auto.¹² Pronto, estructuras más permanentes, generalmente cabañas pequeñas y endeables, se instalaron, evitando la necesidad de llevar carpas.

En estas experiencias, el espacio que se descubre está mediado por un conocimiento anticipado de otros que lo transitaron antes, la relación cuerpo-espacio se construye sobre una ilusión de asistencia, desde el desplazamiento eficiente para reducir las prácticas fallidas con la ayuda mecánica, hasta la llegada al sitio donde se ofrecería un conjunto de elementos para facilitar el encuentro con la naturaleza. Este recurso de otorgar certezas puede permitir que las experiencias integren emociones de bienestar personal, reduciendo la incertidumbre pero también, en las que solo se reconoce lo más evidente y superficial del entorno. Se puede pensar en formas de

11. En 1927 El Touring Club inaugura un recreo para sus afiliados sobre el camino adosado a La Plata en una quinta con parques y canchas para deportes, sala de lectura, oficina de informes para poner a disposición planos e itinerarios para practicar excursiones y *campings* pudiendo llevar sus provisiones y elementos o hallándolas en el sitio. Hacia los primeros años de 1940 el ACA ya contaba en las proximidades de la Capital Federal con *campings*, lugares arbolados con servicios de *buffet* y otras comodidades para socios y familiares en Punta Chica, Quilmes, Chascomús, Luján, Punta Lara y Villa La Rivera Sauce Viejo, en Santa Fé y Villa Carlos Paz (Guía del Automóvil Club Argentino 1937). Durante la temporada estival se instalaban campamentos en las playas de San Clemente del Tuyú y La Margarita, los locales de “camping” de Chascomús y Villa La Rivera. En todos ellos podían alquilarse por períodos pre-establecidos carpas equipadas con camas, bancos, los asociados podían llevar elementos de su pertenencia en sectores para tal fin.

12. Cada grupo de habitaciones disponía de un baño común y de dos cuartos para mujeres y varones, en la parte central se ubicaba un edificio con dependencias de bar (Tagle, 1939). Algunos incorporaron diferentes servicios como lugares para ducharse, cocinar, lavar la ropa, aprovisionarse de comestibles y comenzaron a cobrar una mínima tarifa por el uso nocturno.

habitar menguadas a la experiencia espontánea, que en este caso sería propicia para ganar sensaciones de confianza y consolidar aptitudes en los primeros pasos.

Por las características de su organización es interesante mencionar el caso del *camping* en el valle de Potrerillos, promocionado a través de avisos publicitarios en diferentes revistas nacionales a fines de la década de 1930 y creado por la Dirección Provincial de Turismo del Gobierno de Mendoza (figura 5). A 58 kilómetros de la ciudad en una zona que prometía ser singularmente atractiva para turistas de la Capital Federal por las cualidades de su paisaje, la confluencia de dos ríos entre altas montañas y a bajo precio. Lo interesante es ver que la estadía del *camping* se ofrecía como parte de un itinerario planificado entre 11 y 15 días de vacaciones, la salida era desde Buenos Aires en tren, recepción en Mendoza y estadía en un hotel para visitar durante un día la ciudad. Luego se salía en autos al *Camping* de Potrerillos donde habría pensión completa, alojamiento en carpas para 2 y 4 personas, instalaciones sanitarias, arboleda y para los trayectos se combina el tren y el auto, el hotel y el *camping*. Se disponían excursiones menores, escalamientos de montañas, cabalgatas, deportes, bailes y música (figura 6).

Figura 5. Aviso publicitario de excursiones a la cordillera, Villalba y Cia.



Fuente: Viva Cien Años (1942).

Figura 6. En el camping de Potrerillos



Fuente: El Hogar (1940).

El caso parece oportuno para reflexionar que la participación de este tipo de organización establece de algún modo lazos con la civilidad de la cual se huía. Por un lado, la aceptación de rutinas y horarios preestablecidos para adecuarse a los reglamentos de la excursión planificada. Por otro, las exigencias de una sociabilidad habilitada entre familiares y, asimismo entre los propios excursionistas, algunos conocidos, otros no tanto. El viaje estaría escoltado por el intercambio social. Resulta operativo pensar este comportamiento a partir del término *des-alejación*, en el lenguaje heideggeriano y retomado por Lindón (2012), para pensar que se acepta que la vida cotidiana se construye a través de la *des-alejación* ya que constantemente se acerca a algo y al mismo tiempo se aleja de otros lugares, personas y objetos. En este caso, alejarse de las presiones de la sociabilidad conocida, para participar de un sistema interaccional en el que caben intercambios en círculos y grupos de personas en los cuales existe algo compartido como gusto y admiración por la naturaleza. Espacios de encuentro intergenéricos, en los que una serie de actividades culturales favorecieron la conexión del aire libre con la sociabilidad y solidaridad, cierto sentido de grupo se constituye a partir del respeto mutuo, del sentido de la camaradería, también de la disciplina. Se estimulan formas de sociabilidad y se habilitan modos de

comportamiento que podrían estar fuera de lugar si las mismas personas se hallaran en otro lado y que pueden disolverse o no cuando el tiempo del ocio concluye.

Acampada libre

En paralelo a estas organizaciones, con la llegada de la temporada estival, sectores de la prensa especializada en turismo y salud, pero también femenina y de interés general, animaban a los turistas todos sin excepción, a recorrer los caminos aportados por la acción intensa de los poderes públicos, acostumbrarse a viajar, a hacer *camping* automovilístico, sacrificando si fuera necesario algunas de las comodidades cotidianas para reemplazarlas con creces por más aire puro.¹³

Con el espíritu de participar de las ventajas se detallaron costumbres y hábitos durante la vida en la naturaleza con contenidos asistencialistas, pedagógicos y disciplinadores. El tiempo de vacaciones transcurriría siguiendo un programa de actividades sin sujetarse a una rutina, variando los quehaceres y los entretenimientos con la nota de lo imprevisto. Sin embargo, el espíritu estaba en reducirlo. Nada formaba parte del azar, todo lo contrario, las diversas necesidades estaban estudiadas según recomendaciones y se necesitaban seis meses de anticipación para trazar el plan. De modo más específico se daban recomendaciones sobre la elección del destino, los lugares más pintorescos y solitarios, instrucciones sobre cómo sacar el mejor provecho a las excursiones, cómo hacer frente a los cambios climáticos. Se pensaba en proveerse de todo, distribuir el material entre los campistas, cómo llevar peso en una caminata y en el mayor ahorro de energía. Consejos útiles para la construcción de carpas, poca comida, no escatimar utensilios, poca ropa, entre otros tantos y tantos consejos.¹⁴

13. Durante la década de 1930 el avance de los medios terrestres de comunicación fue sustancial en la transformación de estas prácticas. La creación de la Dirección Nacional de Vialidad y su acción intensa, consolidó la habilitación de centenares de kilómetros en la red de caminos que ligaban en forma permanente zonas de turismo menor con los centros más densos de población. La intención era ampliar la distribución de la masa turística que se preveía para las diferentes regiones habilitando la llegada del ferrocarril a diferentes centros turísticos, la circulación de ómnibus o colectivos y del automóvil personal, que tenía, en Buenos Aires, el origen de todos los itinerarios turísticos del país, en la plaza del Congreso está ubicado el monolito que señala el kilómetro cero.

14. Algunas de estas cuestiones pueden verse con detenimiento en *Viva Cien Años* (1939, 1947).

En varias notas se hace referencia a la carpa como elemento prioritario, recinto de lona que servía durante las horas de sol como refugio bajo la sombra y habitáculo donde dormir en la noche. La carpa podía tener numerosas tipologías y prestaciones, dado que eran objetos costosos, la prensa aportaba estrategias para agenciarse una carpa por mano propia.

Como una excentricidad que va ganando adeptos, a mediados de 1930 se advertía la moda del vivir transitorio en carpas. Numerosas familias instalaban su campamento en las costas oceánicas, cerca del pueblo de Miramar y lejos de los hoteles (*Caras y Caretas* 1934b) (figura 7).

Figura 7. Familia de campamento en Miramar



Fuente: *Caras y Caretas* (1934b).

Sus carpas están provistas de lo necesario para vivir cómodamente, sin que falte nada. Junto a la carpa-dormitorio se levanta la carpa-cocina y hasta la carpa destinada

a los sirvientes. Lo cierto es que, en este caso, si bien las condiciones de alojamiento cambian rotundamente a las habituales construcciones urbanas, las costumbres sociales y de necesidad distintiva no dejan de apegarse a aquellas de larga data. Llevar a los sirvientes de *camping* no entra en el paradigma del espíritu campista, aquí la práctica es parte de un *snobismo* contemporáneo admirado por sus pares que contrata con cierto imaginario ajeno a las demarcaciones sociales, el *camping* a menudo implica cierta nivelación de las divisiones sociales que ocurren en lo cotidiano.

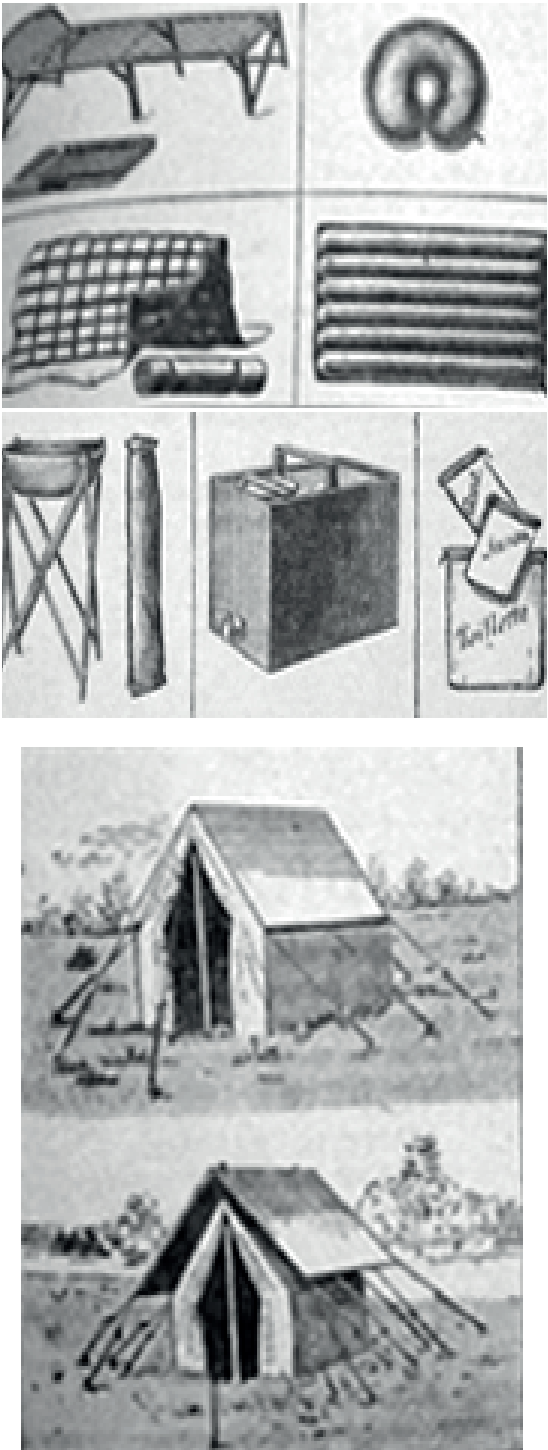
Vinculado con esto y como se marca en las líneas previas, no todo es imprevisto y espontáneo en el contacto con el paisaje:

En la casita de lona puede instalarse una serie de comodidades deliciosas, desde una cocinita a nafta, por ejemplo, hasta un aparato de radio. Así la ilusión será completa, la ilusión de las comodidades de la ciudad en la libertad del aire campero de la luz saludable, del silencio sanísimo (*Caras y Caretas* 1934c).

Esta cita deja en claro que se busca la vida en la naturaleza indómita pero hay algo de confort que no se resigna, las prestaciones de la vida metropolitana. Si bien se busca la toma de distancia de la sociedad de consumo y de sus derroches superfluos, la simplicidad se convierta en un lujo, pero debe ser confortable. El campista responde adoptando un ideal de simpleza y para ello el campista planifica conjugando las destrezas personales, la eficiencia y la practicidad. Alejarse de las comodidades, pero no tanto, reconvertirlas para dotar a la experiencia del máximo bienestar.

Así, la posibilidad de mudarse de un lugar al otro y permanecer en un destino se abasteció de una batería de objetos funcionales para las diferentes prestaciones (figura 8). Pensados para ser fáciles de transportar en automóvil muchos de ellos con diseños desplegable y flexibles para ocupar poco espacio cuando estaban desarmados. Se marca que todo *camping* bien organizado debe contar con tres clases de muebles: sillas y una mesa, camas, catres livianos o hamacas de colgar permitiesen transportar en su interior muchas cosas en caso de apuro. No todo funcionaba como lo calculado, los medios gráficos, habilitados por las licencias del humor, salpicaron las páginas con escenas tragicómicas de la vida en el campamento y la “impracticabilidad de lo práctico” (figura 9).

Figura 8. "Cómo se ha de hacer un camping"



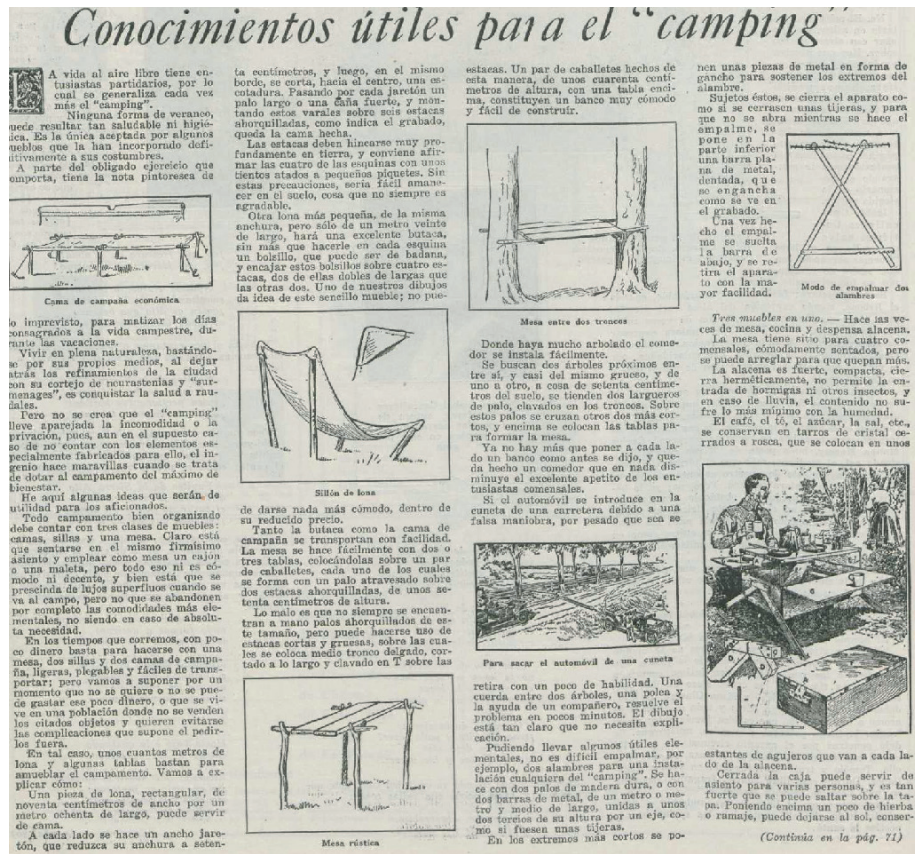
Fuente: El Hogar (1933).

Figura 9. "La impracticabilidad de los catres prácticos"



Fuente: Caras y Caretas (1926).

Figura 10. "Conocimientos útiles para el camping"



Fuente: El Hogar (1928).

Si no se podían comprar, se estimulaba la creatividad y la habilidad personal para suplir los usos conocidos, se remarca la idea de lo versátil, una caja que se transforma en diferentes objetos, se animaba a fabricar o transformar la mayor parte de los utensilios y diseñarse los propios, no se trata de ignorar los catálogos especiales de las tiendas sino, ahorrar y personalizar las necesidades. En tal caso unos cuantos metros de lona y algunas tablas bastaban para amueblar el campamento, los elementos de la naturaleza como troncos, palos de madera y estacas resolvían el resto, ¿no era acaso uno de los grandes placeres del paseo? (figura 10).

Echar a jugar las competencias aprendidas pero en un espacio diferente, hacer un uso inteligente de lo que se tiene ante cualquier dificultad, juzgar rápido y bien,

de algún modo “se trata de la naturaleza salvaje con la que uno se mide” (Jablonka 2018). Por lo tanto, existir en el medio rústico tiene efectos en la vida misma del campista, es un medio para la formación del carácter, un recurso para aprender el valor de la perseverancia y de superación frente a las condiciones adversas, para educarse cultural y moralmente. ¿Sobre qué imaginarios gira la vida silvestre?

Como se anticipó, tenía una finalidad salutífera en sí misma y quizás era la principal, “vivir en plena naturaleza, bastándose por sus propios medios, al dejar atrás los refinamientos de la ciudad con su cortejo de neurastenias y *surmenages* es conquistar la salud a raudales” (*El Hogar* 1928), satisfacer necesidades que la vida civilizada estaría pasando por alto, recuperar y alimentar el mismo instinto de conservación humana. En este sentido, es interesante pensar el viaje en *camping* como una peregrinación, tal como lo propone Murray (1869) que concilia su vocación religiosa y su instinto aventurero. En su forma más simple, un peregrino es alguien que sale de su casa, viaja a un lugar sagrado como un acto de devoción y regresa cambiado. Las motivaciones personales varían, pero los peregrinos suelen buscar escapar de la rutina y las restricciones ordinarias de lo cotidiano para encontrar satisfacción y comodidad espirituales, y a través de ellos, otros objetivos. Comparten el anhelo de un sentido de pertenencia y conexión con la naturaleza acampar como una curativo, aquí los espacios de naturaleza actúan como el lugar sagrado, un resguardo para las corrupciones, estos ideales perdidos en la ciudad podrían encontrarse en un viaje de campamento.

Y se construyen nuevos vínculos entre territorio y cuerpo que dependen de aquello que se percibe. El paisaje va unido al goce estético y al placer de incluirse en un estado subjetivo, se encamina a fortificar el sentimiento y el amor a los diferentes paisajes de la naturaleza, opera como fuentes de las sensaciones estéticas. En un sentido idealizado, transcurrir en el paisaje abrevia física y emocionalmente las maneras de percibirlo y apropiar sus virtudes. Las formas de captarlo cuando se acampan son casi infinitas en su variedad, según la localidad y el interés paisajístico del entorno y sufren una constante transformación con los cambios climáticos. Estar en la naturaleza permite captar descubrimientos activos del espacio no conocido, la aprensión directa a los elementos, conectarse con uno mismo. Se

comprenden toda la escala de sensaciones, desde las marcadas por el sufrimiento físico, el hambre y el frío, hasta las de mayor regocijo y placer, afortunadamente estas son las más abundantes (Wilcox 1986).¹⁵ Pareciera que así como en la ciudad moderna la hegemonía de la vista prevalece por sobre el resto, tal como diría Simmel (1903 [2002]) en el paisaje, todos los sentidos se activan. La dinámica del entorno ingresa al cuerpo, más allá de la voluntad individual y lo altera, lo despabila, resucita su asombro. Los perfumes, la humedad o la sequía penetran en el cuerpo, hay sonidos constantes de todas las cualidades y volúmenes. Cierran los ojos en el medio de la naturaleza y las impresiones percibidas ubican inmediatamente, algunas son fugaces, otras persisten.

Trailers y casas rodantes

El *autocamping* se fue perfeccionando y así como se empleaban las carpas independientes, también se diversificaron las formas de dormir en el sitio empleando el vehículo como anclaje:

Los que lo practican arreglan su coche en forma que la carrocería, con ciertos aparatos, es transformable en cama grande; con una carpa tapan todo el coche y ajustan en todos los asientos algunas comodidades, llevan cajones en todas partes para los víveres, tanques de agua, cocinas a nafta, en fin, transforman en pocos minutos el coche en una casita de campo con todas sus comodidades (*Caras y Caretas* 1928).

Se desprende la opción de armar una tienda de campaña sobre ruedas, es decir, tender una lona desde la capota al suelo para improvisar una carpa adosada al vehículo. Una nota en la revista del Automóvil Club instruye con optimismo sobre las formas de preparar una carpa confortable, con materiales apropiados ventilada, reparo a prueba de lluvia y sol en breves instantes. La carpa presenta dos

15. De acuerdo con Wilcox (1896), algunos turistas permanecen inmóviles estudiando los detalles de la escena, otros miran breve y superficialmente y se apresuran a entrar al hotel equilibrando su amor por la naturaleza con la necesidad de las cosas materiales en una escala desigual.

habitaciones cerradas y una cámara para el coche, dejando ver la distribución interna de las otras (*Revista del Automóvil Club Argentino* 1919), ver figura 11.

La búsqueda de mayor comodidad y de un aprovechamiento más inteligente del espacio para trasladar los más diversos objetos, conllevó al diseño de un remolque o una especie de habitación pequeña provista de todo lo necesario, el *trailer* o *roulotte*, enganchados al coche de turismo: la “caravana desmontable” es un nuevo elemento que acaba de introducirse en el “camping” y que rinde grandes resultados. Se trata de un carrito que se acopla a cualquier automóvil y en el que una vez elegido el punto en que se ha de pernoctar se monta la carpa y se instalan las camas en la forma que indica la fotografía (figura 12).

Figura 11. El turismo automóvil puede hacerse particularmente comfortable



Fuente: *Revista del Automóvil Club Argentino* (1919).

Figura 12. La caravana desmontable



Fuente: El Hogar (1929).

Estos diseños que la prensa argentina promocionaba pero que, en algunos casos estarían invocando imágenes extranjeras, habrían sido los primeros pasos para un proyecto de mayor trascendencia en los vehículos recreativos. Casas rodantes, autocaravanas, coche-hogar, *motorhomes*, *trailers*, si bien eran conocidos con diversas denominaciones según el país —esto se mantiene en la actualidad— se trataba de vehículos remolcables como espacios habitables a modo de una habitación, “casa-hogar”, no un domicilio permanente, que estaba siempre en marcha, cambiando de geografías.

Los orígenes de las caravanas de turismo pueden rastrearse en las más diversas formas de viviendas móviles, casas sobre ruedas tiradas por caballos, carretas de pioneros americanos, plataformas de trenes, convoyes de mercaderes por el desierto.

Hacia fines de la década de 1920, habría surgido la idea de construir y utilizar camiones automóviles habitables, idea a la que probablemente anteceden varios vehículos similares: los carretones de los gitanos y de los circos, las casas ambulatorias alquiladas a bajo precio para dar movilidad a contingentes de operarios y

sus familias, corredores y viajeros. Esto habría resuelto el problema de los alquileres, de los impuestos, para una vasta población de nómades. Y habría tenido una aplicación imprevista, satisfacer las exigencias de los turistas para los *campings* y excursiones en el automóvil familiar:

Caminan todo el día, visitan los pueblos que cruzan, no entran en ningún restaurante u hotel, preparan lo que llevan en sus coches y de noche, ya fuera de los pueblos, duermen en sus coches... como los gitanos, ¡pero gitanos modernos! (*Caras y Caretas* 1928).

Las fuentes consultadas nos advierten que entre las casas para remolcar, se ha evolucionado desde los *trailers* casilla de construcción doméstica empleando viejos materiales y toscas carrocerías, que se desplegaban como una carpa, hasta las casas rodantes de estructura rígida y gran tamaño.

Uno de los primeros fue diseñado por W. Byam, quien montó una especie de tienda de campaña sobre el chasis de un viejo Ford modelo T para viajar con su esposa. A partir de allí, inició una empresa de fabricación de *trailers*, para *camping* Airstream, y uno de los modelos iniciales fue el Airstream Torpedo, de 1935 que quedaría como un emblemático diseño¹⁶ (figura 13).

Un proceso análogo se dio en Argentina, las primeras casas rodantes datarían de fines de la década de 1920 y habrían sido diseñadas por un fabricante de muebles, en madera, cuero y bronce, para ser arrastrada por un automóvil (figuras 14 y 15). Los modelos de las fotos parecieran ser dos de las referencias más usuales, la de tipología de caja y la de líneas curvas o aerodinámicas empleadas en Airstream.

16. Se vendían planos, *kits* y remolques parcialmente terminados a los que había que completar las instalaciones (electricidad, gas, plomería, amortiguadores, resortes, ejes, frenos, neumáticos) y los accesorios (colchones, muebles, utensilios de cocina, sillas portátiles, lámparas de aceite). Al final de la década de 1950 Airstream dejó de ser una empresa fabricante de casas rodantes montadas sobre tráileres y se convirtió en un movimiento cultural compartido y un ícono que llega a la actualidad. Sus *trailers* tuvieron repercusión internacional organizando famosas caravanas con cientos de entusiastas. Una de las caravanas más famosas fue la que llevó a cabo en África en 1959, en la que participaron 41 Airstreams y algunos otros vehículos de soporte, que cargaban 104 personas.

Figura 13. Anuncio publicitario de Airstream en 1948

Airstream Liner

**THE WORLD'S LIGHTEST
FASTEST, EASIEST TOWING
20-FOOT TRAILERCOACH**

Do You Know

THAT the "Airstream" is the oldest trailer trademark in the West?

THAT "Wally" Byam, the designer and builder, is the oldest active trailercoach manufacturer in America today? THAT he started building trailercoaches in 1932?

THAT he built the first "Airstream" in 1935 and it is in wonderful condition today — over eleven years old, still going strong?

THAT his new post-war 20-foot model weighs between 1500 and 1700 pounds furnished, the shell approximately 1250 pounds?

THAT he built the first "Airstream SUPER Liner" in 1939?

THAT we are again in production on this model. THAT it is a tandem — 26-ft. body, 28-ft. overall.

THAT it will be THE WORLD'S LIGHTEST, FASTEST, EASIEST TOWING 26-FOOT TRAILERCOACH! (Here we go again.)

THAT it will have everything: Water heater, electric refrigeration, lavatory, shower.

THAT this 26-foot model will weigh under 2800 pounds furnished. Think of THAT!

THAT we could go "ad infinitum" and will, if you will write us.

Write for illustrated brochures. Let us tell you the whole story about the "Wonder Post-war Trailercoaches."

SEALERS, territories are going fast. Get in touch with us NOW!

MCFARL BROTHERS
4660 SAN FERNANDO ROAD
GLENDALE 4, CALIFORNIA
CITRUS 3-6906

TOMORROW
Watch for the NEW
26' AIRSTREAM
"SUPERLINER"

TODAY

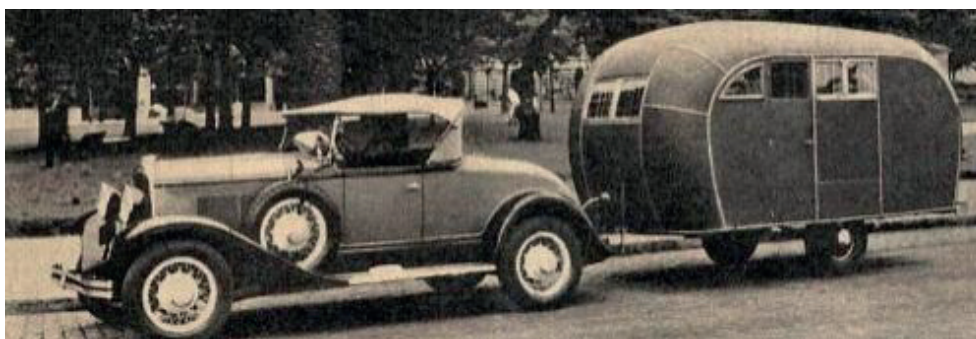
Fuente: La Historia del Camper Airstream (La Casa Rodante) The History of the Airstream Camper (RV's) Por Francisco Mejía-Azcárate. <http://obeliscoclassiccarclub.blogspot.com/2014/09/la-historia-del-camper-airstream-la.html>

Figura 14. Ford A tirando una casa rodante alrededor del año 1929



Fuente: <https://archivodeautos.blogspot.com/2017/03/casas-rodantes-en-argentina.html?fbclid=IwAR3ZOC E37vgjCxxY3RMrutlCts-lyavS6vFW-3m6KWBd9oOIT6KCMdb56k>. Recuperado el 5 de octubre de 2020

Figura 15. Cupé Chrysler con una casa rodante a finales de la década de 1920



Fuente: <https://archivodeautos.blogspot.com/2017/03/casas-rodantes-en-argentina.html?fbclid=IwAR3ZOCE37vgjCcxY3RMRutlCts-lyavS6vFW-3m6KWBd9oOIT6KCMdb556k>, Recuperado el 5 de octubre de 2020

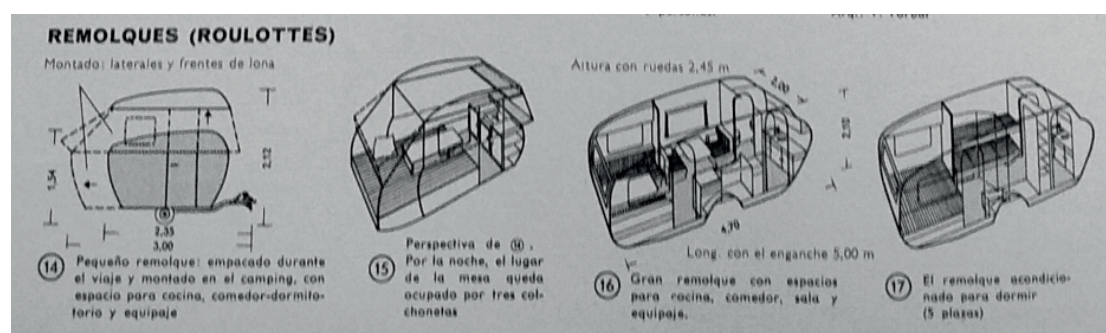
Hacia fines de la década de 1930, dado que las prácticas de turismo ya formaban parte de las costumbres en temporada, mientras que los diarios de gran alcance promocionaban con énfasis excursiones desde las regiones norte a sur argentinas en tren y colectivo y proponían opciones variadas para el hospedaje de diferente categoría, revistas dedicadas al turismo señalaban que como el *camping* iba en crecimiento constante, con ello habían empezado a extenderse el uso de las casas rodantes, algo que ya era familiar en los centros de veraneo extranjeros. La inquietud era cuál sería su porvenir en Argentina, dado que dependía del conocimiento de los caminos y regiones transitables, de sus condiciones climáticas, la presencia de sitios de descanso seguro, estaciones de repuesto y aprovisionamiento (*El Hogar* 1937). Esto estaba en proceso, se iría consolidando años más tarde.

La casa rodante no era un objeto de uso cotidiano, tampoco de primera necesidad, sino un objeto de uso transitorio, de placer y hedonismo temporario, que además implicaba no solo el gasto de adquisición sino, también, un mínimo mantenimiento y la posesión de un vehículo para remolcarlo. En este sentido, si bien no se especifica de qué tipo de turista se trataba, se infiere que serían grupos de clase media que privilegiaban la aventura en un medio cómodo, económico —en relación con los gastos de hotel— de descanso y recreo. Profesionales adultos con sus familias, comerciantes, maestros de escuela, intelectuales, obreros especializados con buenos sueldos, seguramente muchos eran socios de los clubes de automovilismo nacionales.

Es cierto que resolvían un problema de importancia como era el relativo al hospedaje. Por un lado, con la aparición del *home* ambulatorio los aficionados al *camping* quedaban eximidos de montar y desmontar sus carpas, despreocupados de la seguridad personal, de las inclemencias climáticas y las enfermedades en consecuencia. Por otra parte, ni tiranías de reglamentos, ni etiqueta, ni obligaciones de ningún género, permitía gozar con toda libertad de las breves vacaciones con la anticipada certeza de contar con el refugio autónomo en el sitio elegido. De acuerdo con Jablonka (2018), la casa rodante reflejaba una utopía preindustrial, tanto por su modo de vida como por su aspiración política: la independencia. Emancipados de toda voluntad exterior, vivir libres sin la ayuda de un tercero, una precariedad voluntaria, la convicción de que uno no tiene punto fijo, mejor dicho, el único anclaje es un hogar sobre ruedas.

Vinculado con esto, no deja de ser interesante la mención de los vehículos recreativos como objeto de arquitectura turística. Así, entre los grandes hoteles de turismo, los paradores en puntos estratégicos, los albergues de juventud y los campamentos colectivos, el acoplado es mencionado por el reconocido arquitecto Antonio Bonet como parte de la arquitectura creada por el turismo como elemento activo (*Turismo, Organo Oficial del Touring Club Argentino* 1942). También aparece dentro de la categoría de casas de fin de semana en el tipo “remolques” —*roulottes*— en un libro referente de medida y proporciones en arquitectura por E. Neufert (1958). Aquí se presentan dibujos técnicos en vista y corte sobre el montado y algunas formas de acondicionamiento (figura 16).

Figura 16. Remolques (*roulottes*)



Fuente: Neufert (1958).

Si bien los modelos que se han registrado en las fuentes son variados y no tuvieron una única expresión en términos estéticos, su construcción y equipamiento son semejantes. Estaban realizadas sobre un chasis de chapa, que podía ser caño estructural rectangular o cuadrado y sus partes soldadas daban la base para el posterior montado del piso y los laterales. Las paredes provistas del aislamiento necesario contra el calor, el frío, la humedad y el ruido.¹⁷

Uno de los “últimos modelos norteamericanos” a fines de la década de 1930 habría sido el de un cochecasa con cuartos plegadizos, como una sola pieza habitable que permitía desplegar dos cuartos anexos a través de un mecanismo que “en sólo cinco minutos” resuelve una casa de familia. Estaba dotado de varias comodidades de un aparato radioreceptor, agua fría y caliente, inodoro higiénico especial, refrigerador alimentado con gas, un fogón de gas, un depósito de gas de petróleo comprimido, una alacena para la ropa, un baño de regadera y frenos eléctricos (*Turismo, Organo Oficial del Touring Club Argentino* 1937).

Las casas rodantes comenzaron a incluirse en la cultura argentina como “una expresión del siglo” “elegantes y modernos elementos de turismo”. La marca, PUYPER, que identificaría los primeros acoplados y casas rodantes argentinas, diseñadas y construidas por Luis Puy & Hnos, promete (figura 17):

El complemento ideal para todo aquel que, teniendo coche, guste de las delicias del campo, de las sierras y de la playa. Con un PUYPER puede pasar los fines de semana, aprovechar los días festivos para hacer un camping y pasar sus vacaciones con comodidad y agrado hasta ahora insospechados. Con un PUYPER puede disfrutar de días de verdadero placer y descanso, en los lugares que más le agraden sin estar sujeto a nada. Si no le gusta un lugar, se va a otro. Con un PUYPER prolongará, a donde usted vaya, el confort del hogar, sin los inconvenientes ni los gastos del hotel (*Turismo, Organo Oficial del Touring Club Argentino* 1941).

17. Sobre el repertorio de modelos, la revista *Mecánica Popular*, especialmente hacia la década de 1940 y 1950, presenta variadas propuestas sobre cómo fabricar *trailers*, remolques y tiendas de campaña, así sobre cómo armar el equipamiento interior. También se ofrecían planos y formas de construcción de accesorios para complementar el *camping* como parrillas, mesas, fiambreras y cocinas portátiles, entre otros.

Figura 17. Aviso publicitario PUYPER

PRESTIGIO CRECIENTE DE LAS "CASAS RODANTES" EN LA ARGENTINA

Los campamentistas, que son viajeros que se desplazan en la vida de la Argentina, han encontrado en las "casas rodantes" una forma de viajar que les permite disfrutar de la naturaleza y de la vida de la Argentina, sin tener que preocuparse por el alojamiento y el transporte.

Las "casas rodantes" son vehículos que se desplazan sobre ruedas y que pueden ser utilizados para viajar en grupo o en familia. Son cómodos, seguros y fáciles de manejar.

Las "casas rodantes" son ideales para viajar por la Argentina, ya que permiten disfrutar de la naturaleza y de la vida de la Argentina, sin tener que preocuparse por el alojamiento y el transporte.

PUYPER

¿Qué es un PUYPER? Es la casa rodante de la Argentina.

El complemento ideal para todo aquel que, teniendo coche, guste disfrutar las delicias del campo, de los ríos y de la playa.

Con un PUYPER puede pasar los días festivos para hacer un camping y pasar sus vacaciones con una comodidad y agrado hasta ahora insospechados.

Con un PUYPER puede disfrutar de días de verdadero placer y descanso, en los lugares que más le agradan, sin estar sujeto a nada. Si no le gusta un lugar, se va a otro.

Con un PUYPER prolongará, a donde usted vaya, el confort del hogar, sin los inconvenientes ni los gastos del hotel.

Compre un PUYPER y disfrute ampliamente del campo, de la sierra y de la playa.

De 2 a 6 camas. Remolcables por automóviles de poca fuerza, disponibles en venta y alquiler.

PIDAN FOLLETOS

LUIS PUY & Hnos. DONADO 1945 al 63

Primeros fabricantes de acoplados de turismo en la Argentina.

U. T. 51 - 1857 BUENOS AIRES

Fuente: Turismo, Órgano Oficial del Touring Club Argentino (1941).

Esta cita da pistas para reflexionar en torno a algunas cuestiones. Por un lado, la aparición de las casas rodantes conjuga movilidades por el territorio y percepciones de la naturaleza particulares. Emergen las emociones que provoca el territorio sin importar de qué naturaleza se trate, parecería delectan con la misma intensidad al viajero, en su anhelo por el placer de permanecer, recorrer y cambiar el destino a voluntad. La velocidad del observador cuenta. A pie, los paisajes son diferentes que mirados desde un vehículo. La velocidad altera el diferencial perceptivo, sea en términos espaciales o temporales, es un elemento capital para que la mente identifique y aprecie los paisajes. Andar en línea recta, serpenteantes, en alturas y bajas es la renovación de la mirada y su delectación, fluye de manera más tranquila y homogénea en los múltiples destinos por las regiones naturales argentinas en territorios de llanuras, montañas, valles, sierras, playas, bosques, ríos, lagos. Las impresiones duraderas, las que se diferencian ligeramente la una de la otra, así como las que al tomar un curso regular y habitual utilizan, por así decirlo, un grado menor de conciencia que el tumulto apresurado de impresiones inesperadas, la aglomeración de imágenes cambiantes y la tajante discontinuada de todo lo que capta una sola mirada, un profundo contraste con los estímulos sensoriales de la vida metropolitana.

Por otro lado, este tipo de vehículo conllevaba una dimensión del habitar privada y moderna, diferente a la que podía ofrecer el *autocamping*, un poco más sofisticada. La

vida errante no se apartaba del todo de la comodidad y la intimidad de la vivienda y gran parte de sus usos y funciones fueron un intento de réplica miniatura y sintetizada de lo que diariamente facilitaba la subsistencia. Y convenía con el universo de la domesticidad en sintonía con ciertas prestaciones que la vivienda adoptaba (Ballent y Liernur 2014). No es casual que este objeto se generalice en un tiempo en el cual se estaba dando un proceso de tecnificación del hogar que habilitó usos del espacio privado y nuevos artefactos que brindaron prestaciones y practicidad. Esta situación se tradujo en las casas rodantes, el concepto de confort fue clave desde su diseño integral hasta el equipamiento del interior que se combinaba con objetos de primera necesidad y sumamente funcionales.

Vale aclarar que es un momento histórico en el cual la familia nuclear tenía centralidad. Diversas producciones de la cultura visual sobre *camping*, casas rodantes y *trailers*, en especial extranjeros, dan prioridad a la imagen familiar y al matrimonio como unidades que disfrutaban del ocio, en la que cada miembro de ella participa activamente en determinadas tareas y roles (figura 18). Es un recurso frecuente presentar a la mujer haciendo uso de sus instalaciones y montando los implementos sin dificultad, de forma análoga como si se tratara de su propio hogar (figura 19). Era necesario que la familia dispusiera de espacios comunes donde pasar tiempo juntos, de marcar la escisión entre tiempo de trabajo y de descanso y armonizar los placeres del *outdoor*. Garantizar momentos de diversión y satisfacción perdurables, así como poder compartirlos con las personas que importan.

Figura 18. "Remolque para vacaciones"



Fuente: Mecánica Popular (1954).

Figura 19. "Construya este resistente remolque"

Fuente: *Mecánica Popular* (1953).

Esta forma de vida era fugaz, se daba en un intervalo, la relación temporal del viaje era limitada como una pausa en la vida cotidiana de los sujetos metropolitanos, un tiempo acotado, el de las vacaciones. Implica una voluntad de acción que propone una salida, que interrumpe lo habitual y permite vivir otros ritmos, otras emociones, otros placeres, incertidumbre, expectativas. Los del tiempo libre y la elección personal. Y uno adopta una identidad particular, es excursionista, viajero, turista, que, según fuentes de la época, es una palabra nueva en el léxico español, es "el que viaja por su gusto" sabe de antemano cuándo va a llegar, qué es lo que va a ver, cómo va a ser tratado y cuándo regresará (*El Hogar* 1933).

Así como es de fugaz, su final se vislumbra como una tragedia:

Cuando se regrese a la ciudad se comprobará que se viene más ágil de espíritu y más sano de cuerpo, lo que equivale a decir preparado para volver a hundirse en las oficinas y en las casas de inquilinato que hacen de la ciudad una cárcel inmensa. Pero no importa, se tendrá el sol del camping en lo mejor del recuerdo y el color de la salud (*El Hogar* 1933).

Es el retorno de un ser diferente. Es el sentimiento de que las experiencias del viaje provocan marcas en el cuerpo y en el espíritu que no pasan inadvertidas, regresará con las pupilas llenas de paisajes, la piel bronceada por los rayos del sol y el efecto benéfico de lo sublime y lo expresivo. El viajero que vuelve ya no es el mismo, ha tenido la sensación de pequeñez frente a la magnitud de la naturaleza. Y cuando se las recuerda, vuelven los momentos de satisfacción. Eso es intransferible. Las experiencias en el espacio resultarán un cúmulo de recursos físicos y mentales, cuyos recuerdos se guardan en la memoria a modo de referencia y tentarán a volver a encontrarse con la naturaleza, una vez más.

Conclusiones

El itinerario recorrido nos ha permitido advertir algunas cuestiones. En el marco de las transformaciones en la coyuntura nacional de entreguerras, desde diferentes sectores se perfiló un fuerte impulso por dar a conocer que viajar no solo era una movilidad social de vanidad o de placer, sino una necesidad para grupos sociales plurales. Con esto se acoplaba una tendencia creciente a favor de un retorno a la naturaleza, la fatiga brutal que causaban las ciudades ponía cada vez más de moda el gusto por el campo, al reposo en un espacio agreste, aunque sea en los fines de semana.

De a poco se fue incorporando otra forma de recreo que devino de referentes extranjeros el *autocamping*. Esto fue posible gracias a la introducción de un artefacto de reciente creación, el automóvil, aliado indiscutido en la consolidación de prácticas de turismo nacional, brindando beneficios técnicos y de autonomía para acercarse a la naturaleza y paliar las deficiencias de la vida urbana. Los programas podían ser individuales, familiares y también colectivos, para ellos, las entidades automovilísticas auspiciaban caravanas a diferentes sitios. En algún sentido, con estas participaciones, la sorpresa frente a lo desconocido estaba módicamente regulada, las distancias con lo civilizado no eran tan profundas.

Las fuentes consultadas dieron pistas para ensayar una historiografía sobre las diferentes alternativas, a saber: primero las tiendas y carpas, luego un procedimiento

mixto/híbrido que empleaba la carpa y el automóvil y, al final, los *trailer* y casa rodante. No se invalidan entre sí, al contrario, hasta la actualidad parecen convivir.

Se ha visto que hay una serie de pautas diagramadas sobre las cuales el viajero se organizaba. Las revistas colaboran en instruirlas. Son entonces las experiencias en el propio territorio las que desarmen las estructuras y permiten percepciones no programadas, recién allí el cuerpo puede conectarse con su sensibilidad. Las claves del *camping* serán justamente conciliar placer salutar, independencia, ingenio práctico y vida salvaje y económica.

Con el crecimiento del *autocamping* y la diversificación de objetos para propiciar una estadía más confortable, comenzaron a incorporarse nuevas formas de transportar aquello que no cabía en los vehículos y a diseñarse remolques y portaequipajes. Y pronto, emergió el diseño de un vehículo complejo como las casas rodantes, que no solo perfeccionó la forma de pernoctar y reunir en un solo sitio todos los requerimientos técnicos y recreativos del campista, permitió un nuevo estilo de vida en el camino. La casa rodante conjugaba la voluntad de quedarse en contacto pleno con la naturaleza exterior y reencontrarse cuando se deseara con la protección de un espacio habitable a modo de residencia funcional. El paisaje es la expresión sensible de la realidad que se halla frente a él, ese mundo situado es modificado por su presencia para sentirse más seguro, es acondicionado por sus habilidades para sentirse confortable, las condiciones externas lo obligan a proyectar sus propias necesidades para poder abarcarlo.

Estudiar estos procesos proporciona información acerca de la relación entre el hombre y lo que lo rodea, el espacio y sus vínculos sociales, la naturaleza y la cultura material. Pero hace pensar en algo que articula. En todo esto hay una necesidad existencial que necesita saciarse. Entonces es alejarse de la vida que lastima, es modificar los ritmos, toparse con lo inexplorado. Es alejarse de lo conocido para acercarse a uno mismo, a sus sentimientos y con ello, conectarse con los otros, avivar los vínculos sensibles con el espacio y sus virtudes. La satisfacción de crear buenos momentos con uno mismo y la posibilidad de compartirlo con los afectos, hacerlo con la familia, volver a tejer lazos que parecen debilitarse en la vida cotidiana. Volver a los orígenes.

Las sensibilidades que giran en torno a la práctica de la acampada, no importa de que clase se trate, buscan algo simple y existencial, buscan aferrarse el derecho a ser feliz. Paradójicamente, este estado no se da todo el tiempo. Empieza y termina. Y quizás sea esta condición efímera la que lo idealiza y lo vuelve tan codiciado.

Referencias

Armus, Diego. 2007. *La ciudad impura. Salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950*. Buenos Aires: EDHASA.

Ballent, Anahí. 2005. "Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"* 27: 107-137. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=379444921004>

Ballent, Anahí, y Jorge Francisco Liernur. 2014. *La casa y la multitud: vivienda, política y cultura en la Argentina moderna*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Belasco, Warren James. 1997. *Americans on the Road: From Autocamp to Motel, 1910-1945*. California: The Johns Hopkins University Press.

Burkhart, Bryan, y David Hunt. 2002. *Airstream: The History of the Land Yacht*. Hawthorne: Chronicle Books.

Burkhart, Bryan, Phil Noyes, y Allison Arieff. 2002. *Trailer Travel: A Visual History of Mobile America*. Utah: Gibbs Smith.

Caimari, Lila. 2012. "Población y sociedad, 1930-1960". En *Argentina. Mirando hacia adentro*, coordinado por Alejandro Cattaruzza, 191-244. Madrid: Mapfre/ Taurus.

Calarota, Leonardo, y Federico Silin. 2018. "Un paseo por nuestros viejos caminos". *Revista TODO* 50: 3-7.

Caras y Caretas. 1923. "El veraneo de los maestros". 10 de marzo, n° 1675.

Caras y Caretas. 1926. "La 'impracticabilidad de lo práctico'". 9 de octubre, n° 1462.

Caras y Caretas. 1928. "Ciclismo". 10 de marzo, n° 1536.

Caras y Caretas. 1930. "Anuncios de estío". 8 de noviembre, n° 1675.

Caras y Caretas. 1934a. "Hagan 'camping'". 3 de marzo, n° 1848.

Caras y Caretas. 1934b. "En el paraíso terrenal". 19 de marzo, n° 1.849.

Caras y Caretas. 1934c. "El campo y las casitas de lona". 14 de abril, n° 1.854.

Devoto, Francisco, y Marta Madero. 1999. *Historia de la vida privada en la Argentina, tomo II, La Argentina plural: 1870-1930*. Buenos Aires: Taurus.

El Hogar. 1928. "Conocimientos útiles para el 'camping'". 28 de diciembre.

El Hogar. 1929. "Camping". 1° de febrero.

El Hogar. 1930. "Especial Córdoba". 17 de octubre, n° 1096.

El Hogar. 1931. "El Camping". 30 de octubre, n°1150, a 27.

El Hogar. 1932. "El automóvil de turismo". 16 de enero, n°. 1206, a 28.

El Hogar. 1933. "Cómo se ha de hacer 'camping'". 24 de noviembre, n°1258, a 29.

El Hogar. 1937. "Los Hogares rodantes de los Estados Unidos". 12 de noviembre.

El Hogar. 1940. "En el camping de Potrerillos". 29 de marzo, a 36, n° 1589.

González-Bracco, Mercedes, y Santiago Pérez-Leloutre. 2020. "Distinción, descanso y confort: los grandes hoteles como avanzada de la Argentina turística (1886-1914)". *Claves. Revista de Historia* 6 (10): 7-35. <https://ojs.fhce.edu.uy/index.php/claves/article/view/535/755>

Guía del Automóvil Club Argentino. 1937. 5 de junio.

Holding, Thomas. 1908. *The Camper's Handbook*. Londres: Simpkin, Marshall, Hamilton Kent & C.

Jablonka, Ivan. 2018. *En camping-car*. Barcelona: Anagrama.

Laskow, Sarah. 2016. *How America Joined Its Two Great Loves, Cars and the Outdoors*. <https://www-atlasobscura-com.cdn.ampproject.org/c/s/www.atlasobscura.com/articles/how-america-joined-its-two-great-loves-cars-and-the-outdoors.amp>

Lindón, Alicia. 2012. "Corporalidades, emociones, espacialidades: hacia un renovado *betweenness*". *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção* 11 (33): 698-723. <http://www.cchla.ufpb.br/rbse/AliciaLindonDos.pdf>

Losada, Leandro. 2009. *Historia de las elites en la Argentina. Desde la conquista hasta el surgimiento del peronismo*. Buenos Aires: Sudamericana.

Mecánica Popular. 1953. "Construya este resistente remolque". Junio.

Mecánica Popular. 1954. "Remolque para vacaciones". Julio-agosto.

Murray, W. H. H. 1869. *Adventures in the Wilderness*. Boston: Fields, Osgood & Co.

Neufert, E. (1958). *Arte de proyectar en Arquitectura*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.

Ospital, María Silvia. 2005. "Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920-1940". *EIAL* 16 (2): 63-84.

Pastoriza, Elisa. 2011. *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Edhasa: Buenos Aires.

Piglia, Melina. 2007. "Ciudades de lona: el Automóvil Club Argentino y la construcción de los campings como lugares turísticos en la entreguerra (1926-1939)". En *Viajes y geografías. Exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares*, compilado por Perla Zusman, Carla Lois, y Hortensia Castro, 131-148. Buenos Aires: Prometeo.

Piglia, Melina. 2008. "La incidencia del Touring Club y del ACA en la construcción del turismo como cuestión pública (1918-1929)". *Estudios y Perspectivas en Turismo* 17: 51-70.

Piglia, Melina. 2014. *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Piglia, Melina. 2018. "Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950)". *Tempo Social* 30 (2): 87-111.

Plus Ultra. 1918. "Orillas del lago de Como". Enero, a 3, n° 21.

Plus Ultra. 1921. "Aviso Studebaker". Noviembre, a VI, n° 67.

Revista del Automóvil Club Argentino. 1919. "El turismo automóvil puede hacerse particularmente confortable". Julio.

Revista del Toring Club Argentino. 1923. “El camping en los Estados Unidos de Norteamérica”. Septiembre, p. 5305.

Romero, José Luis. 1987. *Las ideas en la Argentina del siglo XX*. Buenos Aires: Biblioteca Actual.

Scarzanella, Eugenia. 2002. “Las bellezas naturales y la nación: los parques nacionales en Argentina en la primera mitad del siglo XX”. *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 73: 5-21. <https://www.jstor.org/stable/25675985>

Silvestri, Graciela. 1999. “Postales argentinas”. En *La Argentina en el siglo XX*, editado por Carlos Altamirano, 111-135. Buenos Aires: Ariel-UNQui.

Simmel, George. 1903 [2002]. “La metrópoli y la vida mental” [Die Grossstadt und das Geistesleben]. En *Sobre la individualidad y las formas sociales*, 388-403. Quilmes: Prometeo.

Tagle, Egberto. 1939. “Fomento del turismo menor”. *Turismo, Organo Oficial del Touring Club Argentino* 30 (363).

Troncoso, Claudia, y Carla Lois. 2004. “Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión de Argentina (1950)”. *Pasos* 2 (2): 281-294.

Touring Club Argentino. Revista mensual. 1923. “La bella práctica del camping”. Año XIII, Tomo XIII.

Touring Club Argentino. Revista mensual. 1922. “El turismo en Argentina”. Año XIV, Tomo XIV [No tienen otro dato].

Turismo, Organo Oficial del Touring Club Argentino. 1937. “Casas ambulantes con cuartos plegadizos”. Agosto, a XXVIII, n° 339.

Turismo, Organo Oficial del Touring Club Argentino. 1941. “Prestigio creciente de las casas rodantes en Argentina”. Agosto-septiembre, a XXXII, n° 387-388.

Turismo, Organo Oficial del Touring Club Argentino. 1942. “Arquitectura y turismo”. Enero, a XXXIII, n° 392.

Visión de Argentina. 1950. Buenos Aires: Ministerio de Obras y Servicios Públicos.

Viva Cien Años. 1939. “Nos vamos de camping”. Diciembre, 20 v VIII n° 6.

Viva Cien Años. 1942. “Aviso publicitario Camping Potrerillos, en contratapa de la revista”. Enero 21, v XII n° 8.

Viva Cien Años. 1947. “La vida en campamento”. Febrero, v XXI, n° 5.

Wilcox, Walter. 1896. *Camping in the Canadian Rockies*. Nueva York: The Knickerbocker Press. https://www.gutenberg.org/files/49292/49292-h/49292-h.htm#Page_7

Zuppa, Graciela, ed. 2012. *Bajo otros soles. Miradas a través de folletos, postales, avisos publicitarios y fotografías. Mar del Plata 1900-1970*. Mar del Plata: Eudem.

Zusman, Perla, Carla Lois y Hortensia Castro, comps. 2007. *Viajes y geografías. Exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares*. Buenos Aires: Prometeo.

