Indagaciones sobre las casillas rodantes en el desarrollo del turismo argentino (1940-1960)

Gisela Paola Kaczan

Resumo

Este trabajo estudia el desarrollo de los trailers y las casas rodantes en Argentina entre 1930-1960, para detectar cómo los viajeros intentaron tomar distancia del mundo civilizado, pero al mismo tiempo se valieron de recursos de su cultura material para domesticar la naturaleza y propiciar que la estadía fuera confortable. Se busca indagar en los móviles que propiciaron la aparición de estos objetos, analizar algunas de sus características tipológico-tecnológicas, registrar cambios o permanencias e interpretar el valor simbólico que tuvieron en el recorrido por el territorio con fines turísticos. Se entende que la emergência de vehículos complejos como las casas rodantes, no solo perfeccionaron la forma de pernoctar y reunir en un solo sitio todos los requerimientos técnicos y recreativos del campista, permitieron un nuevo estilo de vida en el camino. Conjugaban 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. Para abordar estas cuestiones, la metodología empleada es de carácter cualitativo. Se indagará en revistas dedicadas al automovilismo a partir de la Revista del Touring Club Argentino y del Automóvil Club Argentino, dos instituciones que tuvieron por objeto difundir el conocimiento geográfico del país, estimular el turismo y el desarrollo de la vialidad y de los medios de transporte en general.

Palavras-chave: movilidad-casas rodantes-trailers- paisaje- Argentina

1. Introdução

Este trabajo estudia el desarrollo de los trailers y las casas rodantes en Argentina entre 1930-1960, para detectar cómo los viajeros intentaron tomar distancia del mundo civilizado, pero al mismo tiempo se valieron de recursos de su cultura material para domesticar la naturaleza y propiciar que la estadía fuera confortable.

Se busca indagar en los móviles que propiciaron la aparición de estos objetos, analizar algunas de sus características tipológico-tecnológicas, registrar cambios o permanencias e interpretar el valor simbólico que tuvieron en el recorrido por el territorio con fines turísticos.

Estas indagaciones están atravesadas por una dimensión más sensible, las estrategias de conectarse con el paisaje que activaron las percepciones de los viajeros.

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

2. Revisão de Literatura

La emergencia de los trailers y casillas rodantes, deviene en un contexto de procesos transformadores tendientes a la democratización del turismo nacional en Argentina, que se inicia hacia 1930 y se desarrolla progressivamente y se fue concretando con la oferta turística

desde el Estado y desde entidades privadas, acompañadas por el diseño de infraestructura necesaria de hotelería y mejoras viales para satisfacer el viaje.

Para otros, el disfrute se dio con características originales, combinó una estadía menos domesticada y una movilidad motorizada, 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, en particular con fines recreativos o de placer puede conocerse a través de dos narrativas pioneras en primera persona, hacia finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Un escrito que combinaba el humor con consejos prácticos diversos, por el ministro religioso Murray (1869), inspirado en sus viajes de tiempo libre en Adiron Dack, y el libro del inglés Holding (1908) quien, luego de sus experiencias de campamento, primero a pie, en canoa y luego en bicicleta, redactó un manual para compartir con otros entusiastas, numerosos conceptos necesarios para un campamento práctico.

Como consecuencia de estas iniciativas, el campamento irrumpió en la escena del aire libre e impulsó a muchas personas a acampar disfrutando de la experiência.

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, en los primeros años del siglo XX, el hecho de viajar se transformó rotundamente. Primero en los Estados Unidos y en Europa, convirtió profundamente la relación del ocio al aire libre y la posibilidad de gozar de él abreviando fronteras y tiempos de desplazamiento.

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. Algunos incorporaron diferentes servicios como lugares para ducharse, cocinar, lavar la ropa, aprovisionarse de comestibles y estructuras más permanentes, evitando la necesidad de llevar carpas. Al mismo tiempo comenzaron a pensarse nuevas formas de transportar aquello que no cabía en los vehículos y a diseñarse remolques y portaequipajes, lo que habría dado lugar a las primeras autocaravanas.

En Argentina, una de las primeras referencias hacia 1919 ilustra las carpas para adosar contiguas al automóvil y algunos de los implementos para logar un turismo confortable, como las cocinas de campaña, elementos desplegables, flexibles y transportables que ocupaba poco espacio de guardado cuando estaban desarmados.

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, 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 habitaciones cerradas y una cámara para el coche, dejando ver la distribución interna de las otras (Revista ACA 1919).

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.

Figura 1: Revista del Automóvil Club Argentino 1919. “El tourismo automóvil puede hacerse particularmente confortable”, julio.

Figura 2: El Hogar, 1929. “Camping” febrero 1. Foto Press.

Estos diseños que la prensa argentina promociona 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 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.

3. Metodologia

La metodología empleada en este trabajo es de carácter cualitativo. Si bien se cuenta con una interesante producción académica sobre enfoques histórico-culturales del turismo en Argentina y sobre las movilidades vinculadas con el ocio y la recreación, son escasas las investigaciones de carácter científico sobre los campings y su rol en el turismo así como sobre los trailers y casas rodantes, por lo cual es un tema sobre el que se pretende avanzar.

Dada esta situación, los primeros registros se iniciaron a partir de la Revista del Touring Club Argentino y del Automóvil Club Argentino, dos instituciones que tuvieron por objeto difundir el conocimiento geográfico del país, estimular el turismo y el desarrollo de la vialidad y de los medios de transporte en general.

Las notas periodísticas, los avisos publicitarios y las imágenes de esta revista han sido complementadas con otros medios gráficos nacionales e internacionales como las revistas de interés general Caras y Caretas, El Hogar, revista de salud Viva Cien Años, de sesgo técnico como Mecánica Popular. Asimismo se ha revisado material fotográfico de archivos públicos y colecciones de imágenes digitales como Archivo General de la Nación (Argentina), Archivo Visual Patagónico, Archivo Fotográfico de las Vacaciones. Viajes por Argentina entre 1900-1960, Archivo de Autos, RV Hall of Fame & Museum, Indiana, publicaciones de Burkhart, Noyes y Arieff (2002); Burkhart y Hunt (2002). Vale aclarar que hay una enorme variedad de imágenes sobre vehículos de movilidad norteamericana dado el interés de los estadounidenses de preservar el conocimiento de objetos, prácticas y costumbres del pasado vinculadas con las casas rodantes.

4. Resultados e Discussão

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 viajantes. 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, 10-3-1928).

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 diseño.[1]

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. 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.

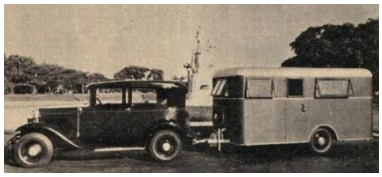


Figura 3: Ford A tirando una casa rodante alrededor del año 1929, https://archivodeautos.blogspot.com/2017/03/casas-rodantes-en-argentina.html?fbclid=IwAR3ZOCE37vgjCxkY3RMRutICts-lyavS6vFW-3m6KWBd9oOlT6KCMdbs56k. Recuperado el 5 de octubre de 2020.

Figura 4**:** Cupé Chrysler con una casa rodante a finales de la década de 1920, https://archivodeautos.blogspot.com/2017/03/casas-rodantes-en-argentina.html?fbclid=IwAR3ZOCE37vgjCxkY3RMRutICts-lyavS6vFW-3m6KWBd9oOlT6KCMdbs56k, 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 la Argentina, dado que dependía del conocimiento de los caminos y regiones transitables, de sus condiciones climáticas, la presencia

[1] 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 el año 1959, en la que participaron 41 Airstreams y algunos otros vehículos de soporte, que cargaban 104 personas.

de sitios de descanso seguro, estaciones de repuesto y aprovisionamiento (El Hogar 12-11-1937).

Como se anticipó, el referente norteamericano guiaba las formas de movilidad de turismo y, definió las diferentes tipologías: *mobile-homes* lo que en Argentina son casas rodantes, una vivienda por lo corriente metálica que en la mayoría de los casos tiene 3 metros de ancho por 15 metros de largo; *travel-trailers* con un tamaño promedio de 2.4 x 8.4 casa rodante para viajar que pueden ser remolcadas por un automóvil; campers de 1.8 x 4.8 se instalan en un chasis y se utilizan para excursiones cacerías

Los *travel-trailers* habrían sido los orígenes de las casas rodantes, primero -hacia 1930- como iniciativas individuales y luego, en la década siguiente, con modelos estandarizados por la industria.[2]

Las tipologías parecen ser semejantes, la prolongación aumentada y mejorada de la clásica carpa, con un mismo objetivo: diseñar y construir un remolque para excursiones que incluyera "todas las comodidades del hogar" en un vehículo de dos ruedas, de tamaño bastante reducido y que se pudiera remolcar con absoluta seguridad a velocidades de carretera por autos de baja cilindrada. Al mismo tiempo debía ser lo bastante pequeño como para guardarlo en el garaje de la vivienda, por lo cual parecía ser indispensable combinación de partes rígidas y partes plegables. Se trata de combinar dos elementos: el remolque para el auto y la carpa montada arriba. En general, estas últimas implican un sistema para armar y desarmar, resulta una especie de tienda o carpa plegable sobre ruedas. Para ganar espacio se ven dos alas voladizas a las cuales está fijada la carpa de lona con un mosquitero.

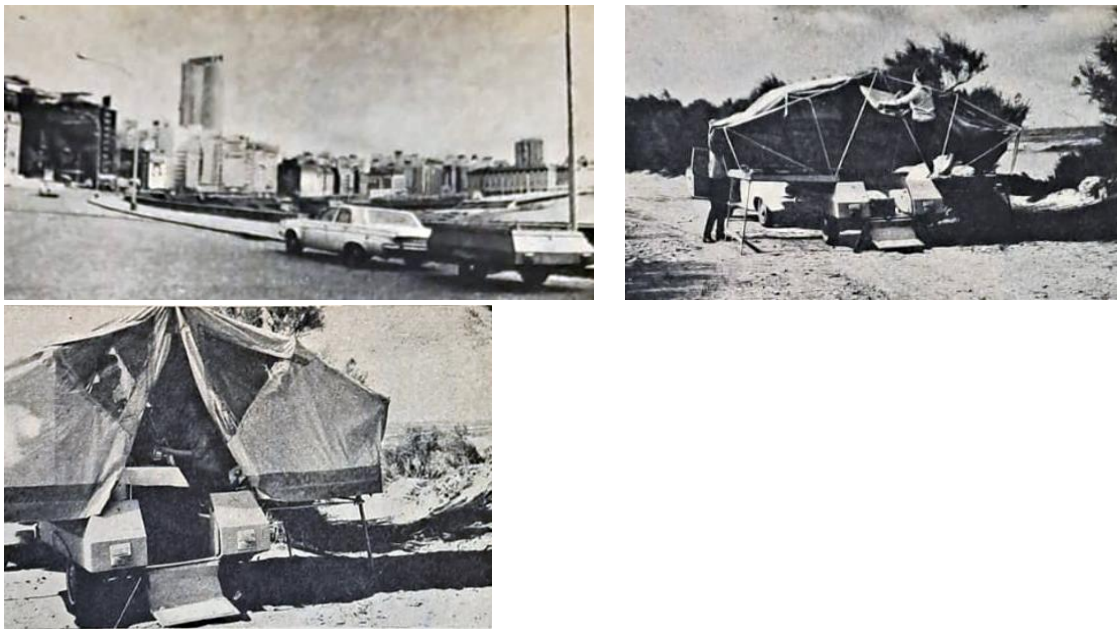


Figura 5: Revista Parabrisas, N° 8, 1967

[2] Con la Segunda Guerra mundial la producción de casillas rodantes en Estados Unidos se detuvo, y luego de la guerra, adoptaron una nueva modalidad y se volvieron movile-homes para servir también como viviendas.

Las imágenes en diferentes soportes permiten corroborar el espacio interior y algunas de sus características, como resolver las funciones de dormitorio, el guardado del equipaje, el aprovisionamiento y preservación de los alimentos. El material de lona, en los primeros trailers y tela de avión después, protegían de la intemperie.

La revista Mecánica Popular (en sus versiones de español e inglés) aporta estrategias constructivas para este tipo de vehículo, con planos y explicaciones detalladas para que los lectores procedieran a la resolución del vehículo. Y coinciden tipológicamente con el modelo presentado en la revista Autoclub.

Figura 7: Mecánica Popular, 1954, “Remolque para vacaciones”, julio-agosto.

En paralelo a los trailers, las casas rodantes comenzaron a incluirse en la cultura argentina como “una expresión del siglo” “elegantes y modernos elementos de turismo”.

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. El uso de nuevos materiales y muy en particular el aluminio, generó que se hicieran más compactas, más grandes y más confortables sin aumentar proporcionalmente su peso.

La marca, PUYPER, sería una de las firmas que identificaría los primeros acoplados y casas rodantes argentinas, diseñadas y construidas por Luis Puy & Hnos

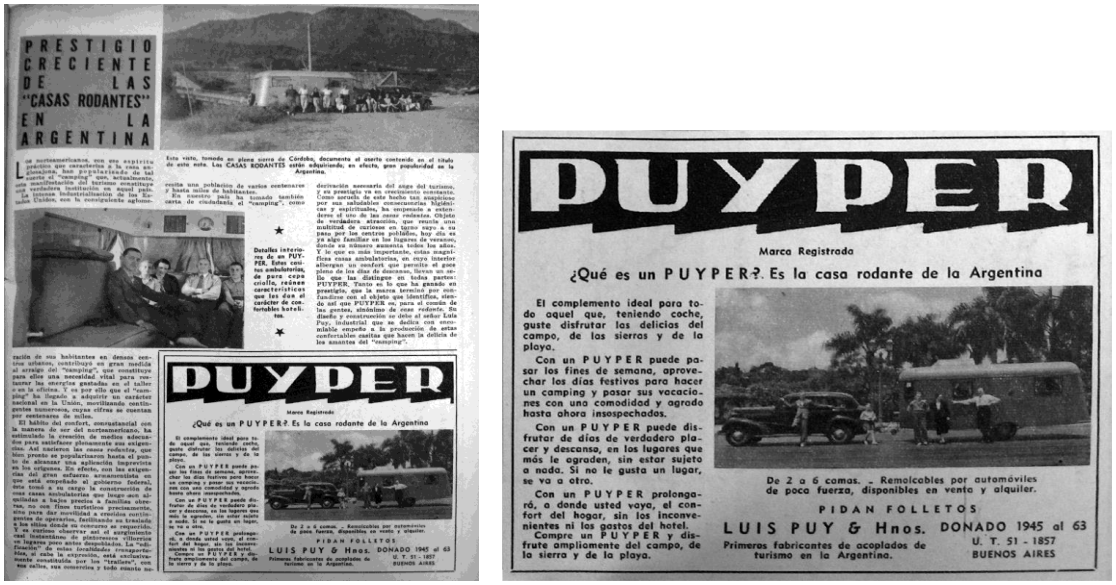


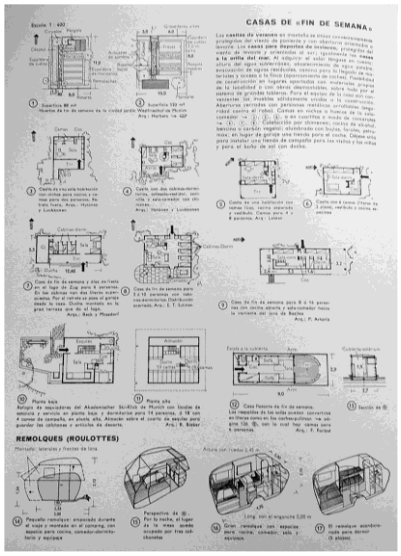
Figura 8: Turismo, Organo Oficial del Touring Club Argentino, 1941. Nota y aviso publicitario PUYPER, agosto-septiembre, a XXXII, n° 387-388.

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 familia, 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 otro, 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 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)



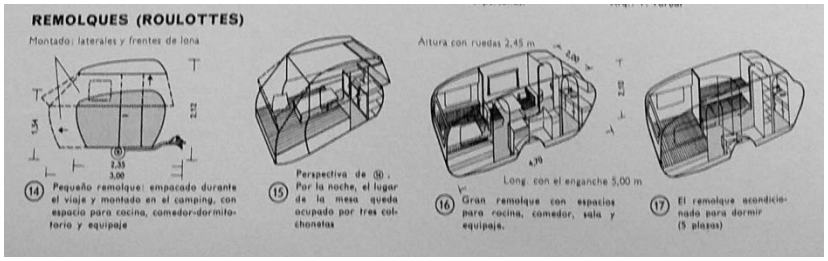


Figura 9: Remolques, Neufert, 1958

Avanzando en el tiempo las propuestas se diversificaron, especialmente hacia la década de 1960, en sintonía con el auge del turismo y el desarrollo del campamentismo. Un estudio minucioso de la revista Autoclub nos permite reconocer el aumento de notas esporádicas y de avisos publicitarios de casillas rodantes en la sección referida a información sobre camping, pesca y caza. Si bien se detecta su presencia, ésta es menor en relación a la aparición de avisos sobre carpas, un objeto de mayor alcance para diferentes grupos afines al aire libre y más consumido que las casillas.

Entre algunos de los modelos se encuentran:

Figura 10: AutoClub, n°19, 1964

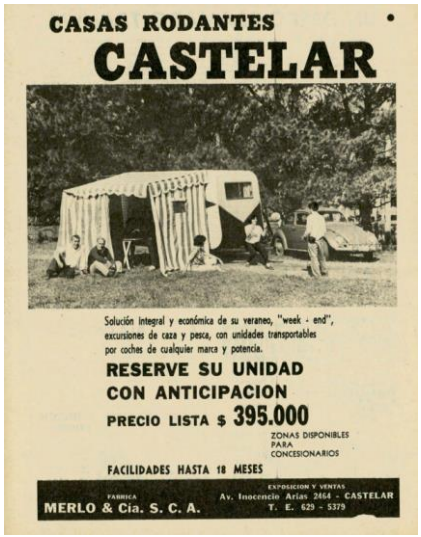


Figura 11: AutoClub, n°32, 1967

Figura 6: Revista AutoClub, n°37, 1967

Figura 13: AutoClub, n°38, 1967

Diseños asociados

Derivado del uso de las casas rodantes, se elaboraron propuestas de artefactos que permitían una estadía confortable fuera del vehículo porque parte del día del excursionista se pasaba en el exterior, si el clima lo permitía. La conquista del espacio de naturaleza no solo requería comodidad, también exigía ciertas pautas tecnológicas, formales y materiales. Así, los objetos que acompañaban el viaje debían ser versátiles y prácticos, para adaptarse a diferentes paisajes y usos; plegables, portátiles y livianos para ocupar poco espacio y ser trasladados con facilidad. Los avisos publicitarios son una fuente valiosa para detectar algunas variantes:

Figura 14: AutoClub, n°37, 1967

Asimismo, se requerían artefactos más complejos que permitieran resolver las necesidades básicas de la vida cotidiana. Es así que se dio el desarrollo de una industria complementaria que abarcaba los elementos integrantes de la vivienda: calefacción refrigeración, cocinas, heladeras, servicios sanitarios autónomos, generadores eléctricos, depósitos de gas, entre otros.

Figura 15: AutoClub, n°34, 1967

En estos casos se fueron creando y perfeccionando artefactos y unidades cada vez más compactas, livianas, económicas y prácticas que prestaban al viaje confort “que no tiene nada que enviar al del departamento más moderno.”

Registros de percepciones y sensibilidades

La marca, PUYPER, que identificaría los primeros acoplados y casas rodantes argentinas, diseñadas y construidas por Luis Puy & Hnos, promete:

> "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 1941) (Figura 17)

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 casa tiene la ventaja de convertir a su dueño en parte del paisaje que atraviesa". [3]

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 alzas 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 en la ciudad. "Deténgase donde usted quiera" la idea de autonomía, de libertad, de elección personal, aún cuando las guías orienten los caminos y los hitos a visitar, cuando haya diseñada toda una pedagogía para educar al turista.

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, 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

[3] Autoclub/AutoClub_018_Ago64, p. 98 por Ramon D. Cabral "Turismo en casa rodante"

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. Y los discursos en las revistas consultadas apelan permanentemente al grupo familiar como consumidor de vacaciones, es decir, es la familia la que vacaciona, la que acampa, la que decide viajar en casilla rodante para disfrutar del tiempo de descanso. Diversas producciones de la cultura visual dan prioridad a la imagen familiar como unidad que disfruta del ocio, en la que cada miembro participa activamente en determinadas tareas y roles. 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). Incluso se anima a viajar con niños pequeños, esto no significa impedimento alguno para hacer turismo en casa rodante, el condicionamiento podría ser el período escolar.

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, y poder compartirlos con las personas que importan.

5. Conclusão

En el trabajo se há visto que 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 su propias necesidades para poder abarcarlo.

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 y la familia, volver a tejer lazos que parecen debilitarse en la vida cotidiana.

6.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.

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

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

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

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

Kaczan, Gisela. (2023) "Placeres de la vida errante. Primeras experiencias de turismo en auto-camping, Argentina hacia 1920-1940" HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín. v 15, n° 32, pp.132-174.

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

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

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

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

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