

ELISA PASTORIZA

TEMAS DEL SIGLO XX

colección dirigida por  
JUAN SURIANO

# LA CONQUISTA DE LAS VACACIONES

Breve historia del turismo en la Argentina

Pastoriza, Elisa

La conquista de las vacaciones : breve historia  
del turismo en la Argentina . - 1a ed. - Buenos  
Aires : Edhasa, 2011.

298 p. : 19,5x13,5 cm. - (Temas de la  
Argentina)

ISBN 978-987-628-115-7

1. Turismo. I. Título.  
CDD 338.479 1

*A la memoria de mis padres, Lucy y Carlos*

Diseño de tapa: Eduardo Ruiz

Imagen de tapa: *Baños de mar en Playa Grande* (c. 1948). Gentileza Aurora Giaccaglia

Diseño de interior: Juan Balaguer y Cristina Cermeño

Primera edición: marzo de 2011

© Elisa Pastoriza, 2011  
© Edhasa, 2011

Córdoba 744 2º C, Buenos Aires  
info@edhasa.com.ar  
<http://www.edhasa.net>

Avda. Diagonal 519-521. 08029 Barcelona  
E-mail: [info@edhasa.es](mailto:info@edhasa.es)  
<http://www.edhasa.com>

ISBN: 978-987-628-115-7

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita  
de los titulares del Copyright bajo las sanciones establecidas en  
las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio  
o procedimiento, comprendidos la reprografía  
y el tratamiento informático y la distribución de ejemplares  
de ella mediante alquiler o préstamo público.

Impreso por Cosmos Print S.R.L.

<sup>3</sup> El Hogar, Sierras de Córdoba, año XXVI, n.º 1096, 1930, p. 11.

<sup>4</sup> Delfina Bunge, *Diario*, Cuadernos IV, p. 184.

<sup>5</sup> Julia V. Bunge, *Época maravillosa, 1903-1911*, Buenos Aires, Emecé, 1965, p. 454.

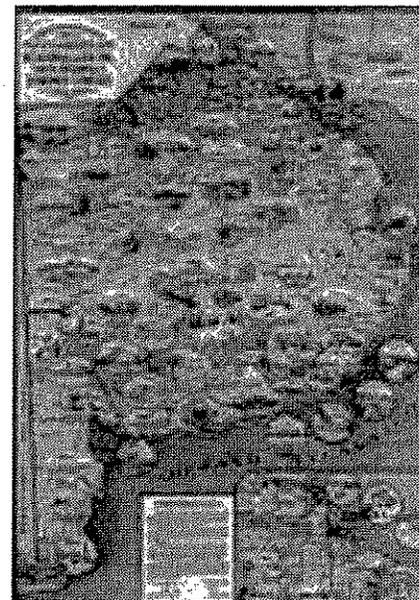
<sup>6</sup> *Ibíd.*, p. 482.

<sup>7</sup> Pablo Lacoste, El Ferrocarril Trasandino y la invención de la montaña como espacio social, en *Entrepasados*, n.º 24-25, Buenos Aires, 2004, pp. 177-198.

<sup>8</sup> Atuel Asunción Pavez, "Evocación... por las altas cumbres", en AA.VV., *Vidas que hacen historia*, Mendoza, Ediciones Culturales, 1994, p. 337; e *Informe Hércules Corti (1924)*, Archivo de la Subsecretaría de Turismo, Gobierno de Mendoza, respectivamente, cit. por Pablo Lacoste, op. cit.

<sup>9</sup> Adolfo Bioy Casares, *Memorias. Infancia, adolescencia y cómo se hace un escritor*, Barcelona, Tusquets, 1994, pp. 31-33.

## Democratización y distinción. Estado, instituciones y prácticas privadas en los años treinta



*Mapa turístico bonaerense.*  
Fresco-Manuel, *Cuatro años de gobierno*,  
Publicación Oficial, La Plata, 1940, V. 1

La experiencia de la democratización social de Mar del Plata, las transformaciones en el turismo serrano, la invención de nuevos balnearios en la costa bonaerense y los centros turísticos surgidos a instancias de Parques Nacionales configuran un nuevo mapa turístico con el telón de fondo de la dinámica de la peculiar amalgama entre la regresión política y la apertura social que recorrió la Nación durante esos años.

Estas transformaciones transitaron en el contexto histórico del retorno de los conservadores al poder mediante el golpe militar. Este doble origen de la década -golpe militar y crisis económica-, ha marcado y sigue aún hoy resonando en la memoria histórica nacional. La crisis implicó la reducción de los flujos migratorios internacionales, a la vez que provocó migraciones masivas hacia las ciudades del litoral. Este fenómeno fue potenciado por el proceso industrial de sustitución de importaciones que se genera en respuesta a la crisis y a la posterior Guerra Mundial. De esta manera, se iba perfilando una nueva Argentina, más urbana y menos pastoril, en la que la tradicional elite dirigente, nuevamente en el control del Estado, será la que lleve a cabo un segundo proceso modernizador, de carácter económico y social, operado en simultáneo con la restauración de un orden político restrictivo. El caso argentino permite observar que la modernidad política y la modernidad social no siempre van de la mano y discurren por vías diferentes. En efecto, desde una óptica socioeconómica, se visualiza un país que se repone rápidamente de la crisis, con un intenso proceso de industrialización, combinado con la puesta en marcha del intervencionismo esta-

tal y relevantes transformaciones sociales. Un país con una economía y una sociedad que cambian sobre el telón de fondo de un orden político excluyente, lo que estimula la demanda por una mayor transparencia del sistema político. Desde esta perspectiva, son tiempos en los que se perciben transformaciones y que, específicamente en relación con el tiempo libre, estuvieron marcados por la invención de nuevas ideas y prácticas recreacionales en las que adquiere visibilidad la presencia de nuevos visitantes. Las iniciativas conjuntas de la gestión estatal nacional y provincial junto a las procedentes de las asociaciones de la sociedad civil, contribuyeron para estos fines, poniendo en marcha el diseño de un complejo programa turístico que excedió la experiencia de Mar del Plata, en la que nuevos sujetos sociales acceden a nuevos bienes sociales.

## Mar del Plata: armonías y tensiones en torno a la “democratización” del tiempo libre

En los años treinta Mar del Plata fue el escenario de una experiencia que, bajo el lema “la democratización del balneario”, se desplegó en una variedad de políticas públicas e iniciativas privadas que permitieron el acceso de sectores más amplios de la población del país a sus atractivos turísticos. El proyecto combinó las propuestas de los empresarios locales con las de los políticos conservadores –a la sazón en el poder– y delineó un cambio trascendente en la evolución de la ciudad. En este contexto, la “estación de baños” experimentó transformaciones significativas en su paisaje social y estructura urbana, colocándose tempranamente en la senda del turismo de masas que más adelante imperaría. Al impulso de las nuevas facilidades creadas por el proyecto de la democratización, la afluencia de veraneantes registró un fuerte crecimiento, con nuevos y más variados contingentes de argentinos que comenzaron a materializar el sueño de pasar unas vacaciones junto al mar. Es por ello que es factible conjeturar que, a diferencia de la versión más aceptada corrientemente de la historia del balneario, aquella que afirma que la *Mar del Plata de masas* es un resultado directo de las políticas elaboradas por el peronismo, el experimento social transitado en los treinta sentó las bases del proceso posterior. En este sentido, serán analizadas en las páginas siguientes las políticas efectuadas por los gobiernos conservadores –en especial en la etapa 1934-1940– en conjunción con el desempeño de las instituciones privadas por el “fomento del balneario” que conformaron un proyecto canalizado a través de

una variedad de emprendimientos de infraestructura urbana y apertura de la ciudad a sectores sociales más vastos que los tradicionales. Su resultado fue la aparición de una nueva fisonomía del balneario junto a un notorio incremento del ingreso de veraneantes cuya tasa de crecimiento fue la más alta en el siglo.

Esta experiencia de cambio social, que marcó una línea divisoria en el desarrollo de Mar del Plata, tuvo la singularidad de encontrar como telón de fondo un período de regresión en las prácticas políticas. El sistema electoral ampliado mediante la Ley Sáenz Peña, que había posibilitado el recambio presidencial en 1916, fue fracturado por el golpe militar del 30, restaurando la restricción y el fraude. La "normalización" institucional, inmediata al episodio militar, se produjo bajo la malla protectora tendida por el recurso de la proscripción política y la adulteración de las prácticas electorales. El retorno de la vieja política reinstaló a los conservadores -los grandes derrotados por el sufragio universal y secreto- en el centro de la vida política argentina. A ellos les correspondió instrumentar desde distintos ámbitos de gobierno (provincial y municipal) las medidas públicas de fomento que transformaron la ciudad. Algunas de ellas, como el vigoroso impulso a las obras de infraestructura y desarrollo turístico, estuvieron en sintonía con la ampliación de la intervención estatal comandada por el gobierno nacional. La consecución de dichas políticas dejaría su impronta hasta la Mar del Plata de hoy.

### Las iniciativas de los poderes públicos

En 1929 la comuna marplatense es intervenida por el gobierno provincial, poniendo punto final, de manera abrupta, a la gestión municipal socialista que gobernaba desde 1920. Este receso fue institucionalizado al año siguiente con el golpe militar, con lo que se cristalizaron las prácticas restrictivas hasta las elecciones de 1946.

Durante gran parte del decenio, la vida política municipal giró en torno a la persona de José Camusso que ejerció la Intendencia durante seis años y colocó el tema de la modernización y el progreso del balneario como uno de los propósitos básicos de su gestión. En este sentido, una de las primeras medidas adoptadas consistió en la formación de la Junta de Iniciativa, con la que intentó ponerse a tono con el rol que venían cumpliendo las asociaciones privadas, que eran las que estaban mayormente interesadas en esas cuestiones. En efecto, al tiempo que se reconocía la labor de dichas entidades, el poder municipal tendía a orientar y centralizar su labor. En esta línea también fue creada en 1937 la primera Dirección Municipal de Turismo, en cuyos fundamentos además de afirmar que la Municipalidad comenzaba a trabajar por el desarrollo de su principal industria, también propone atender a las cuestiones sociales: "Propiciar excursiones colectivas en grandes núcleos para gremios determinados, maestros, estudiantes, empleados de la Nación, de la Provincia o bancarios, obreros de las fábricas, etc., organizando y facilitando a los mismos la financiación a base de créditos". La Dirección, presidida por el propio Intendente, estuvo integrada por cinco representantes de las entidades de Fomento, empresas de transporte y clubes y cinco "vecinos caracterizados", todos ellos elegidos por el jefe comunal. Con estos instrumentos en mano se puso en marcha un extenso programa turístico, que apuntó a la construcción de caminos -externos e internos-, efectuar obras de infraestructura y modernizar y rebajar los precios del alojamiento y el transporte. Iniciativas escoltadas por un plan de amplia difusión y propaganda en la prensa, el cine y la radiofonía. Se filmaron películas y se abrieron agencias o "casas de Mar del Plata", en las principales ciudades de país y en la Capital Federal.

Estas iniciativas tuvieron algunos ejes troncales, como fueron la pavimentación de la Ruta 2, la apertura de los casinos -ce-

rrados en 1927 y reabiertos en 1932-, la urbanización de las playas Bristol y Grande junto a los corredores de la costa, el parque y la plaza San Martín, la edificación de un nuevo Palacio Municipal y el estímulo al desarrollo de las líneas de transporte de colectivos y la promoción de caminos (MdP-Miramar, La Plata-Bs.As., origen de la actual ruta interbalnearia N° 11 y MdP-Necochea). Dichos propósitos fueron integrados en un horizonte más extenso, materializado a través de emprendimientos de embellecimiento urbano que consistieron en la pavimentación de aproximadamente 300 calles, la parquización y arreglo de las plazas, la forestación y la reconstrucción de cercos y veredas y el mejoramiento de caminos y puentes.

Los conservadores, además, emprendieron iniciativas respecto de las cuestiones culturales y el tiempo libre. Las sucesivas inauguraciones de la Biblioteca Pública Municipal, la Escuela de Artes y Oficios, la Escuela Normal Municipal (en 1938 logra equiparar sus títulos con los de la Provincia), el Museo de Bellas Artes y el Museo Regional Histórico y Tradicional de Mar del Plata son realizaciones nada desdeñables. También privilegiaron el estímulo a lo que llamaron la "cultura del cuerpo". Así, José Camusso logra que la Provincia ceda al Municipio las piletas de Punta Iglesia (ex Laborante), dando nacimiento a la Pileta Pública Municipal que brindaba clases gratuitas de natación. Esta labor se completó con las estructuras edilicias del Píso de Deportes (la piletta cubierta y la pista de patinaje) del complejo Casino y el Parque Municipal de Deportes. En 1937, como un estímulo a las numerosas colonias de vacaciones que funcionaban en la temporada, el Intendente Camusso dicta un decreto que establece el 10 de febrero -aniversario fundacional- como el Día del Niño de las Colonias de Vacaciones. Desde entonces y por pocos años, ese día autoridades municipales ofrecían en cada colonia repartos de golosinas y exhibiciones cinematográficas y teatrales.

Muchas de estas ideas eran de origen socialista, que ahora podían ser concretadas con el respaldo provincial. El Balneario Popular -ex proyecto socialista inaugurado en 1930- fue complementado con el funcionamiento de las primeras Colonias de Vacaciones que albergaron hacia fines de la década a miles de niños provenientes de diversas regiones del país. En este punto la prédica de la Iglesia, en especial de Monseñor Miguel De Andrea, influyó con su concepción sobre el tiempo libre y las vacaciones de las clases bajas que venía pregonando desde los años veinte. En la inauguración del complejo recreacional de la Casa de la Empleada en Punta Mogotes en 1944, afirmaba:

[...] hace poco las sierras y el mar eran artículos de lujo. Estaban reservados a los pudientes. Eran el privilegio de los que no necesitan trabajar. Y ello contribuía a acrecentar la desigualdad, y en consecuencia, el odio de clase. Era urgente cambiar ese funesto estado de cosas y lograr que las playas y las montañas comenzaran a ser consideradas como artículo de primera necesidad para el pueblo que trabaja y elabora la riqueza de la Nación. Así se hace Patria.<sup>1</sup>

Sin lugar a dudas, el principal aliado del Intendente Camusso fue el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Manuel Fresco, uno de los mayores exponentes de la etapa de la restauración conservadora. La Argentina de los treinta estuvo recorrida por diferentes propuestas que intentaron remediar las consecuencias de la doble crisis de la economía agroexportadora y del modelo liberal. La de Manuel Fresco, autotitulado heredero del General Urriburu, representó una de las más extremas. Su estrategia transitó entre el populismo, la digitación y el fraude; fue un gran impulsor de la obra pública y propició la intermediación del Estado en las relaciones sociales. Férreo católico,

nacionalista, simpatizante fascista y anticomunista confeso, utilizó -bajo la invocación de "Dios, Patria y Hogar"- la provincia como un laboratorio de experimentación de ideas y prácticas, algunas premonitorias de gobiernos posteriores. La sanción del decreto Anticomunista y de la Ley de Enseñanza Religiosa Obligatoria en la escuela primaria, su estrategia de arbitraje e intervención en las relaciones laborales dentro del terreno provincial, también formaron parte de estas políticas. En tal sentido, en consonancia con sus rutinarios arrebatos autoritarios, el gobierno fresquista ensayó fórmulas destinadas a paliar los efectos de la crisis, algunas de las cuales involucraron el turismo en Mar del Plata con el Plan de Urbanización de Playas y Riberas, que alcanzó también a Miramar, Chascomús, Magdalena, Marcelino Ugarte, Vicente López (el Paseo Costanero Norte), Puán, Bartolomé Mitre, General J. E. Uriburu y Carhué. Es durante ese período que, además, se sientan las bases de futuros emplazamientos estivales, entre los cuales estuvieron Villa Gesell, Mar de Ajó y Pinamar, como veremos más adelante.<sup>2</sup> De esta forma, el proyecto sancionado por la legislatura, sumado al comunal, permitió a la ciudad transformar su fisonomía espacial con un ritmo acorde al de las sintomáticas modificaciones sufridas en su paisaje social. En su discurso pronunciado en la inauguración del nuevo complejo de Playa Grande en 1939, Manuel Fresco pasaba revista a "sus realizaciones" en el balneario:

Mar del Plata, que hace pocos días celebró su 65 aniversario, nació ofreciendo halagüeñas perspectivas, que se están cumpliendo con amplitud. La acción privada desarrolló con entusiasmo sus actividades, traducándose en estos últimos años en edificaciones que importan veinte millones de pesos. La acción de los poderes públicos, aunque discontinua, también contribuyó a su progreso.

Hacia falta, sin embargo, un plan orgánico que pusiera de relieve el valor que, como balneario, ofrecen estas playas y este clima. Estos fueron mis propósitos a los cuales he dedicado todos mis esfuerzos.

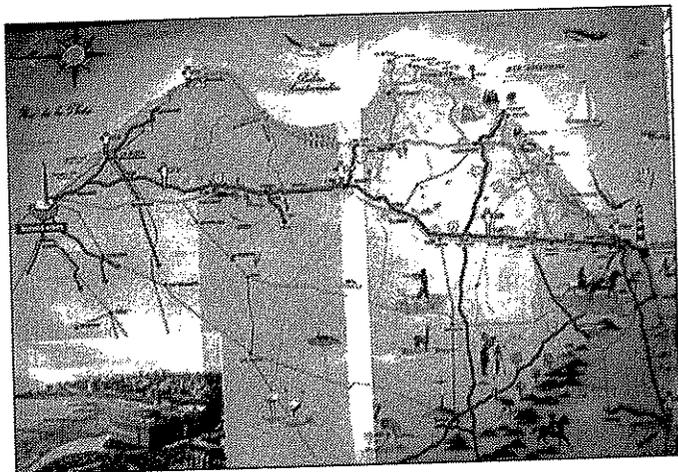
El llamado Plan Orgánico contenía estrategias armonizadas en la trilogía "caminos", "urbanización de ciudades" y "urbanización de playas y costas". Su costo estimado llegó a 30 millones. Fue llevado a cabo de acuerdo con los lineamientos generales en obras de fomento, embellecimiento y urbanización, entre las que se hallaban la urbanización de Playa Bristol y Playa Grande -con los edificios del complejo Casino y el Hotel Provincial-, el camino ribereño que corre entre el Torreón del Monje y Cabo Corrientes, el trazado del que une Balcarce con Necochea, la ruta de la Costa, el Paseo Costanero del Sud que enlaza Mar del Plata con Miramar y la creación de parques, balnearios y zonas de reserva para uso público, mediante expropiaciones y convenios para la ejecución de obras. Se daba carta blanca a la gobernación para disponer de los recursos establecidos en las patentes de las salas de entretenimiento -en especial los casinos- y otras concesiones autorizándola para contratar empresas con licitación o sin ella, además de prohibir las construcciones de particulares en la zona comprendida entre el camino o paseo ribereño y el mar.

### **Caminos que recorren la Nación**

País sin caminos, pueblos sin historia.  
Hacer caminos es hacer grande a la patria.  
Los caminos difunden la civilización.

Hasta hacía muy pocos años el ferrocarril -sinónimo de civilización- había sido el transporte líder para el viaje tanto a Mar del Plata como a otros puntos turísticos. Ya en los años veinte esa

condición de privilegio intentaba ser paulatinamente compartida con los automotores y las carreteras. Eslóganes como los del epígrafe proliferaban en los Boletines Municipales y las publicaciones y folletos de propaganda de los gobiernos conservadores. De esta forma, la retórica fresquista presentaba como prioridad de su gobierno el propiciar la estructuración de la red caminera, un "anhelo colectivo", "dirigido al porvenir", destinado a facilitar el transporte de la producción, el turismo y la intercomunicación regional.



Cartografía turística del Automóvil Club,  
Revista del ACA, 1932.

El plan caminero propuesto como un intento *original* del Estado Nacional, para recomponer la difícil situación generada por la crisis económica, articulado en dos ejes: el impuesto a la nafta (1930) –una idea del Estado bonaerense– y la Ley de Vialidad Nacional (1932), que impactaron en el ritmo de la construcción de caminos, no superada en las cuatro décadas siguientes. Estas alternativas respondieron, además, al clima de opinión pública imperante, que era favorable a encarar la obra pública como un medio para paliar el amenazante problema

social de la escasez de trabajo. En ese contexto, se inserta el despuntar de un proceso de puesta en valor turístico de lugares balnearios ubicados en la franja norte de la ribera bonaerense. De manera tal que el dibujo del trazado de caminos estuvo asentado en una regularización de la red vial, conjugando la construida y la proyectada, orientada, por un lado, a las zonas productivas y los puertos, y por el otro, a las playas y lugares turísticos. A ello se le agregaba una variedad de obras complementarias de pavimentación y embellecimiento de caminos, urbanización de ciudades, parques, forestación a la vera de las rutas, urbanización de las costas, fijación dunícola, obras hidráulicas, puentes, etc.

El plan preveía efectuar en un plazo de cuatro años un mínimo de 2.500 kilómetros de caminos, por un valor de 70 millones de pesos, financiado con la emisión de bonos a 10 años. Respecto de las localidades turísticas, abarcaba, además de Mar del Plata, los balnearios de Miramar, Necochea, y la Costa Norte de la Provincia, alcanzando las Sierras de la Ventana y de Tandil. Se destacaba el corredor de 68 kilómetros, "el más hermoso camino para ofrecer al turista" que atravesaba la Sierra de la Ventana, uniendo Olavarría con Tornquist y Bahía Blanca.<sup>3</sup> De esta forma, el Estado provincial retomaba y ampliaba políticas perfiladas en la década anterior, incentivadas ahora por la instancia democratizadora en las prácticas turísticas y en los patrones del consumo, con la rápida difusión del automóvil, que se imponía como *el* medio de transporte del siglo. Desde los años veinte, la Argentina se torna en primera en Latinoamérica y sexta en el mundo en cantidad de autos circulantes por sus caminos. En 1910 son 4.800 autos los que conforman el naciente parque automotor, en 1920 suman 50.468; en 1925, 130.740 y en 1931, ya llegan a 420.000.<sup>4</sup>

Es interesante advertir el papel brindado por las asociaciones civiles vinculadas, el Automóvil Club Argentino (ACA) y el Tou-

ring Club Argentino (TCA). Desde el final de la guerra, la prédica de ambas ayudó a fomentar el desarrollo de la vialidad y la construcción de caminos, actividades que fueron gestando una incipiente "cultura del automóvil". Para el ACA, estas campañas en la opinión pública y el Estado, presentadas como una "misión patriótica", redundaron en propiciar las competencias deportivas, la apertura de los "Salones del Automóvil", exposiciones anuales de vehículos, autopartes y accesorios, destinadas a mostrar los progresos de la industria.<sup>5</sup> Una febril actividad sumaba presentación de notas, petitorios e informes técnicos ante las autoridades, y la creación en 1922 de una Oficina Técnica Topográfica que inició un sistemático relevamiento de los caminos, la instalación de señales -por ejemplo en el camino a Mar del Plata, al año siguiente-, la confección de guías y planos, y una campaña destinada al ordenamiento del tránsito. Figuras perdurables de nuestra cultura, las *casillas camineras*, comienzan a proliferar. La primera, en 1927, no casualmente fue montada en la localidad de Maipú, la parada obligada del viaje a Mar del Plata. Dotadas de combustibles, lubricantes y teléfonos y preparadas como resguardo de los automovilistas ante una emergencia climática o mecánica, ya en 1929, sumaban siete en el camino a la ciudad balnearia, intentando un viaje automovilístico más aceptable y seguro.

Asimismo, se multiplicaron las actividades recreativas, excursiones, paseos y viajes más largos a partir de 1924, los llamados *raids* automovilísticos por rutas todavía muy intransitables que culminaron con el envío de coches-pilotos que guiaban a los socios a Mar del Plata durante las temporadas. Por su parte, el TCA, con vínculos más estrechos con el Estado -en los primeros años- apostó a la planificación de caminos, siguiendo los modelos europeos. En 1908 fue construido el camino Mar del Plata-Necochea, cofinanciado por el Estado Provincial y las cuantiosas colaboraciones de algunos de sus socios, como Pedro O. Luro y Emilio Mitre. En parte, el éxito del ejercicio de esta entidad estu-

vo posibilitado por la larga gestión de Ezequiel Paz como Presidente, entre 1907 y 1931, que era también director del diario *La Prensa*, que redundó en la difusión continuada de informes semanales sobre las condiciones del camino a Mar del Plata, acompañados por publicaciones de planos y mapas en retro grabado con nutridos relevamientos topográficos especialmente efectuados para el diario. Por otro lado, la Primera Gran Guerra dificultó a las elites persistir con sus rutinas anuales de los viajes a Europa, inclinando sus intereses hacia el turismo nacional, y a los ya frecuentados centros turísticos (Córdoba y Mar del Plata) se sumaron las regiones del norte y Mendoza, al mismo tiempo que comienzan a ser pensadas estrategias para atraer a viajeros norteamericanos y europeos.

Tanto las asociaciones privadas del automóvil cuanto las de fomento de Mar del Plata, no cesaron en reclamar una mayor participación y respaldo del Estado insistiendo en la argumentación de que las prácticas turísticas alcanzaban a sectores sociales diferenciados de las clases altas. En 1922 la revista del TCA afirmaba que el turismo no debía ser considerado como un lujo y que respondía a los desafíos que presentaba una vida saludable frente a las cada vez más intensas presiones de la moderna. Es entonces cuando las ideas en torno a la democratización del turismo comienzan a permear el lenguaje de estas instituciones que circulaban en el mundo privado. Sin embargo, estos avances tuvieron sus límites. La carencia de caminos, las dificultades en el tránsito, la duración de alrededor de 10 horas de viaje a Mar del Plata, la imposibilidad de llegar a Córdoba (solamente por autos llevados en el ferrocarril, durante el verano) y los altos precios de los autos, hicieron que el tren mantuviera su primer lugar como medio de transporte.

En los años treinta, el compromiso de los poderes públicos con estas temáticas se acentúa, en un contexto en el que confluyen dos aspectos. Por un lado, lo que Anahi Ballent denomina la gestación de la *cultura del automóvil* que incluye el deporte auto-

movilístico, los modernos hábitos de transporte, las nuevas prácticas del ocio, la infraestructura de caminos y sus representaciones simbólicas. Por el otro, los desafíos, ya mencionados, que la crisis económica y la ruptura del modelo agroexportador, que había dominado la economía argentina desde las postrimerías del siglo XIX, impusieron a la dirigencia política.

En este último sentido, una vez que el régimen del General Agustín Justo sancionara la Ley Nacional de Vialidad (por la que era creada la Dirección Nacional de Vialidad), que la Provincia de Buenos Aires rápidamente la hizo suya mediante la sanción de la Ley 4.117, que incrementaba el presupuesto con una sobretasa del litro de nafta de 2 centavos, estableciendo un sistema de coparticipación con los municipios en los que fomentaba la formación de consorcios vecinales para la construcción o reparación de los caminos.

Es de hacer notar que la consecución del plan caminero no estuvo exenta de tensiones, conflictos y controversias, no solamente entre los intereses de los sectores involucrados, sino también por las distintas facciones en el seno del partido conservador.<sup>6</sup> El clima se enrareció durante la gestión del Gobernador Federico Martínez de Hoz, con la pavimentación del camino de Buenos Aires a Mar del Plata. El gobierno Nacional, mediante la DNV, se comprometía a pavimentar la mitad norte de la ruta, el tramo Capital Federal-Dolores, y la Provincia asumía la construcción de la segunda mitad, el de Dolores-Mar del Plata. El convenio, en vilo en varias ocasiones por una concatenación de conflictos, culminó en una crisis institucional que provocó la intervención de la Provincia, la destitución de Martínez de Hoz, y la posibilidad de la candidatura de Manuel Fréscó. Con estos antecedentes, apenas asume el gobierno, Manuel Fréscó retoma el programa caminero, ahora potenciado por un contexto favorable de reactivación económica que, desde mediados de la década, tuvo entre otros indicadores un aumento de la demanda de au-

tomotores, de unidades en circulación y de consumo de combustibles, que motivaron un mayor ingreso a las rentas generales lo que exigía a su vez la necesidad de mantener un ritmo constante en las obras viales.

En interesante resaltar que el ACA estrechó, en este nuevo marco, sus lazos con el Estado, logrando el convenio con Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) en 1936, gracias al cual se construyeron la red nacional de Estaciones de Servicio a lo largo del país, como también los espectaculares edificios del ACA en las ciudades cabeceras, con la triple función de ser sedes sociales, garages y estaciones de servicios. Para 1940 ya estaban inaugurados los edificios de Mar del Plata -edificado en unos pocos meses- y Córdoba. Dos años después, se comienza a edificar la sede central en la Avenida Libertador de la ciudad de Buenos Aires.

Sin lugar a dudas, el acontecimiento vial por excelencia de la gestión fresquista fue la inauguración del tramo pavimentado Dolores-Mar del Plata de la Ruta 2, el 3 de octubre de 1938, presentado desde la propaganda conservadora como su mayor logro. En los años previos, llegar a Mar del Plata implicaba sufrir muchas peripecias. Como se ha señalado, en los primeros tiempos, el traslado conllevaba despejar largas travesías, peligros e incomodidades. Los viajeros partían desde Buenos Aires en el Ferrocarril del Sud hasta Maipú (a 129 km del destino final), para continuar luego en galera hacia la estación de mar. La extensión ferroviaria terminada en 1886, marcó un hito en el nacimiento del balneario, colocando al ferrocarril en el principal medio de transporte durante tres decenios.

Hasta los años veinte, para comunicarse entre los pueblos había que cruzar por las estancias. Se abrían las tranqueras y se usaban las huellas paralelas a los alambrados divisorios para llegar a los caminos polvorientos. La incorporación del automóvil y el deseo de formas alternativas de conocimiento de la Argentina

despertaron nuevos hábitos en el viaje y de arribo a la ciudad balnearia. Estos primeros experimentos constituyeron verdaderas aventuras por el camino de tierra. La presencia de pantanos y lagunas, la ausencia de puentes y banquinas, los continuos extravíos por la falta de señalización, formaban parte de las rutinas de los audaces automovilistas. Esto se agravaba por la falta de estaciones de servicio, el frecuente vandalismo y la incomodidad de los automóviles de entonces.

El ACA en sus variadas campañas procuraba mitigar estos contratiempos, organizando excursiones lideradas por la dirigencia de la asociación. La crónica de un viaje publicada en la revista de la entidad habla del tono que deseaban imprimirle a aquellas travesías cuando un conjunto de automovilistas iniciaba el peregrinaje hacia la costa atlántica, procurando animar e incitar estos viajes ofertados como saludables, deportivos y reconfortantes para el espíritu. Un relato titulado "Crónica de la excursión" en 1925, acompaña las peripecias de una caravana de 57 automóviles plena de dificultades, que hasta soportaron una copiosa lluvia precipitada entre Maipú y Mar del Plata, cuyos protagonistas sortearon con "verdadero espíritu deportivo", a pesar de tardar 12 horas solamente en llegar a Dolores:

La caravana de automóviles que se puso en marcha el día de la partida, infundía tal confianza en los espectadores que, al verla marchar desplegada en línea, disciplinada y rugientes las máquinas, nos sacudió la fibra del entusiasmo hasta hacernos exclamar: he ahí la mejor y más positiva forma de hacer propaganda por los buenos caminos. Ese gran núcleo de automovilistas que se ponen en marcha hacia el balneario del Sud, lleva en sus energías creadoras la satisfacción de la obra que ejecutan, pues al deseo de viajar, de sentir nuevas sensaciones, ha vinculado el propósito de demostrar que el turismo es posible,

factible y necesario en nuestro país, donde las fuerzas automovilistas se desarrollan progresivamente...

Junto a la prédica de las entidades del automóvil, la ciudad contó con otra importante presencia: la de las asociaciones de fomento del balneario. En este punto se destaca la labor efectuada por la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata (APyF) y por el del Diputado Nacional por el socialismo Rufino Inda que reunió en su persona la doble representación de la entidad de fomento y de la filial local del ACA, instituciones que hallaron en la solicitud de la pavimentación de la ruta una de sus prioritarias reivindicaciones.

Así, diversas presentaciones, notas, encuentros, formación de comisiones, desde fines de los años veinte, marcaron la tónica de la actividad en las instituciones civiles que insistían en golpear la puerta de Presidentes, Gobernadores, Intendentes y legisladores para apurar las definiciones respecto de una política vial. Uno de los argumentos repetidos era el ejemplo del gobierno uruguayo al haber encarado la pavimentación de la ruta que une Colonia y Montevideo buscando atraer el arribo del turista argentino a las costas orientales, lo que podía afectar gravemente a los balnearios nacionales. El 5 de octubre de 1938, consagrado como el Día del Camino, quedó inaugurada la Ruta 2. Un folleto distribuido entre la población y en los actos celebraba el acontecimiento considerado vital para la historia de la ciudad turística:

Con el camino pavimentado se ha terminado la incertidumbre del viajero del automotor. La ciudad debe ahora prepararse para recibir la interminable caravana de automóviles que procedentes de todos los puntos de nuestro país habrán de volcar en nuestras playas grandes cantidades de gratos huéspedes, durante todos los meses del

año, y muy especialmente en las épocas de primavera y verano. Sintiendo el vecindario íntimamente el deber de hacer ostensible su júbilo y reconocimiento es que se ha constituido circunstancialmente en Comisión Popular de Festejos.<sup>7</sup>

La pavimentación de la Ruta 2, además de favorecer las corrientes turísticas, permitió un desahogo del tránsito de la salida de la Capital Federal y el trayecto a La Plata. El estrecho camino de tierra (dos franjas de 6 metros de ancho separadas por un refugio) de tránsito lento es superado por la nueva carretera más veloz que posibilitó una mayor circulación de autos. Esta nueva circunstancia representó, en el caso de la afluencia al balneario, un incremento de veinte mil, en 1936, a ochenta mil automóviles, tres años después. Se comprende así que el gobierno bonaerense celebrara la inauguración del camino Dolores-Mar del Plata y describiera con cierto detalle el desarrollo de la obra (materiales, movimiento de tierras, transportes, aportes técnicos, personal). Los numerosos cauces de aguas y canales que la surcaban exigieron la construcción de 506 alcantarillas y la edificación de 93 puentes de hormigón armado. Un apartado especial fue cubierto por lo que se llamó "Estética vial" que atendía a embellecer los paisajes que los viajeros debían atravesar. La idea era quebrar la monotonía de la llanura en un camino plano sin relieves, ondulaciones, serranías y carente de forestación. En cierta forma, se escuchaba la vieja prédica del Touring Club al concebir todo camino turístico como un paseo para disfrutar a pleno del paisaje. En este sentido, se proyectaron plantaciones de arboledas y ensanches alrededor de los puentes para colocar playas recreativas, procurando también preparar el terreno para futuras radicaciones de campings. En este punto hay que advertir que la Ruta 2 no era el único camino de llegada a Mar del Plata. En 1933, con la asistencia del ACA, la Provincia había iniciado el "Camino de

la Costa", que era la continuación de la ruta que unía La Plata y Magdalena y se extendía hasta el río Salado y las playas de San Clemente del Tuyú y de Mar de Ajó, y para 1936 fue finalizado el tramo que llegaba hasta Mar del Plata. Su concreción buscaba valorizar, desde un punto de vista turístico, la franja norte de la costa, lo que no estaba alejado del surgimiento de los aludidos balnearios y los que vendrían después (Villa Gesell, Pinamar y Valeria del Mar). Estas iniciativas implicaron la valorización de las zonas rurales con el loteo de tierras, instalación de campings del ACA e implementación de la infraestructura turística.

Es así que la política pública caminera del gobierno bonaerense fue mucho más amplia y extensa que la pavimentación de la Ruta 2. En lo directamente vinculado a Mar del Plata, el programa fue completado con el camino costanero a Miramar, la ruta a Necochea (en construcción), los caminos de tierra (Mar del Plata-Miramar) y la mencionada ruta costera (N° 11). Asimismo, como se ha señalado, los poderes públicos se ocuparon por dotar a la ciudad de Mar del Plata de una red orgánica caminera de accesos que estableciera nexos con las calles que el gobierno municipal planificaba pavimentar. Así y mediante *ronds-points*, los inconvenientes quedaron salvados con la construcción de vías de acceso, el *acceso norte* (por la Avda. Constitución hacia el camino costero de Camet), el *acceso al centro* (hacia Avda. Luro, al núcleo de la ciudad) y la *vía sud* que permitía una entrada directa al Puerto.

La segunda obra vial, inaugurada en febrero de 1940, fue la del camino Mar del Plata-Miramar, un corredor de 33 kilómetros que arrancaba del Faro de Punta Mogotes hasta la sureña Miramar. Pensado en términos de una ruta de gran valor turístico, su trazado fue diseñado al estilo de los *parkways* ingleses y norteamericanos, acompañando las variadas ondulaciones del terreno, salvando las curvas de agua con estéticos puentes de piedra, arbolado de los bordes y demarcación de desvíos y sitios de estacionamiento para que los visitantes los usaran como mi-

radores, estimulando el goce y uso del paisaje. Se buscaba armonizar un tramado entre naturaleza, caminos y automóviles. Lo que Marshall Berman define como "invenciones" del paisaje, que iniciaban una nueva pastoral prometedor de un mundo destinado a las vacaciones, el juego y el entretenimiento. Si bien se las consideraba como las rutas más bellas del mundo, esa belleza no radicaba en el entorno natural sino en un ambiente creado artificialmente por la propia ruta.<sup>8</sup> En un artículo en la *Revista de Arquitectura* de 1936, Ernesto Vautier sostuvo que el trazado de estas vías no estaba diagramado para un rápido recorrido como lo exigiría una ruta comercial sino que serpentea buscando exaltar el paisaje. Se desprende entonces que la idea no fue solamente unir los dos balnearios, sino también posibilitar y estimular el conocimiento de las bellezas naturales de esta parte de la costa atlántica, en las que se combinaban sucesivamente las altas barrancas, los sublimes acantilados y las playas llanas con extensos médanos. La zona era muy concurrida particularmente en los meses estivales.

En un suplemento especial de turismo editado por *La Nación* en enero de 1938, se decía que la ruta también estaba destinada a terminar con el "hacinamiento de veraneantes" en Mar del Plata, fomentando la afluencia hacia Miramar y otros balnearios. También se hallaba en sintonía con el gusto por el viaje en coche que facilitaba el consumo turístico de los paisajes y las prácticas asociadas: un pic-nic a la vera del camino, la pesca deportiva desde los acantilados, la realización de los campings, tomar baños de sol y mar en las extensas playas, cultivar deportes como la equitación y el ciclismo. En definitiva, un descanso en un lugar agradable y saludable.

La nueva red vial impactó rápidamente en el progreso del turismo a Mar del Plata. En una nota del matutino *La Nación*, el balance era muy auspicioso:

Se ha formado un circuito vial de singular valor en el sur de la provincia que afecta una disposición triangular. Dos de sus ángulos están sobre la costa atlántica y son Mar del Plata y Necochea y el otro es Tandil, centro de una región serrana de grandes atractivos, que comunica con Azul, punto situado sobre otro itinerario que va de Buenos Aires a Bahía Blanca.

Estas modificaciones fundamentales introducidas por el progreso vial desde ahora puede advertirse que tendrá influencia decisiva en el desenvolvimiento de la región, cuyas condiciones naturales favorecidas por las comunicaciones rápidas y seguras permiten augurar una evolución general que se traducirá principalmente en una transformación de la ciudad balnearia.<sup>9</sup>

En la temporada 1940-1941, se registra la entrada de 351.807 turistas, cuando diez años antes habían sido 60.000. Unos 161.779 lo hicieron en automóvil por la nueva Ruta 2, 12.911 por el camino de la costa, 14.894 entraron por la ruta de Balcarce, mientras 6.536 por la procedente de Necochea. En el Ferrocarril del Sud llegaron 104.093 y en el nuevo servicio de Ómnibus de la Compañía El Cóndor llegaron 51.594 pasajeros.

Estos cambios, asociados a la expansión de las carreteras, tuvieron consecuencias sobre la empresa del Ferrocarril del Sud que rápidamente apuntó a desplegar diversas estrategias comerciales para no quedar al margen del proceso de crecimiento del turismo en la región y, en particular, de Mar del Plata. En este sentido, la dirección de la empresa no cesaba de proponer convenios, acuerdos y en afinar la propaganda sobre los beneficios del *Viaje en Tren*. Basta con pasar revista a la extraordinaria folletería editada en aquellos años del Ferrocarril del Sud, para dimensionar el esfuerzo por competir con la moda del automóvil. Así, una profusión de mapas, planos, ofertas de

viajes baratos, convenios con asociaciones de hoteleros, implementación de acuerdos de los llamados *Boletos Combinados*, la distribución de volantes, afiches, avisos en los diarios, comunicados radiofónicos y ediciones de Guías Comerciales. En algunos de los folletos del Ferrocarril del Sud, proliferaban frases que recordaban la seguridad otorgada por la compañía de transporte en lo concerniente a las cargas, maletas y todo equipaje que acompañaba a los pasajeros. La propaganda se extendía a todos los lugares a los que llegaba el tren. Por ejemplo: "Pese a las opiniones de cierto público, pese a algunos ataques no siempre bien intencionados, el Ferrocarril *sigue siendo* el medio más cómodo, más rápido y más seguro, para viajar en toda su zona de influencia". Otros: "Espléndidos baños de mar le esperan en Necochea"; "Veranee con su familia en el grato ambiente de Miramar"; "Viva plenamente sus vacaciones en Mar del Plata"; "Estación Serrana: Tandil"; "Mar del Plata en invierno: una tonificante revelación para usted"; etcétera.



Publicidades del Ferrocarril del Sud, circa 1936.

Sin embargo, las empresas británicas, de las que el Ferrocarril del Sud formaba parte, fueron perdiendo la pulseada. La red cami-

nera se expandió organizando una red troncal paralela a la ferroviaria y los volúmenes de pasajeros descendieron en forma pronunciada. El viaje turístico en tren perduró pero ya en franca competencia con el automóvil.

#### *Urbanizar Mar del Plata: los complejos de Playa Grande y Playa Bristol*

Las políticas surgidas en los años treinta, estrechamente vinculadas al refuerzo de la acción estatal, extendieron el proceso de urbanización al interior del país. En paralelo a las innovaciones que en la economía implicaron la sustitución de importaciones, el Estado necesitó e impulsó una "argentinización" de la modernidad hasta entonces acotada y simbolizada —como lo señalaron Adrián Gorelik y Anahi Ballent— por la ciudad de Buenos Aires. En este giro hacia el interior, en la búsqueda de la Argentina profunda, se inserta el programa de expansión de la obra pública del gobierno bonaerense, que desencadena una serie de fenómenos asociados a la transformación territorial: el desarrollo de caminos, la monumentalidad y modernidad de obras cuya visibilidad las convirtió en hitos urbanos, el impulso al turismo y las nuevas industrias.

Estas decisiones, tendientes a activar la economía a través de la obra pública, tuvieron un sensible impacto en la historia marplatense. El gobierno provincial puso en práctica el plan de obras públicas que provocó una sensible transformación en la franja costera. Si bien estas intervenciones sobre el litoral no eran nuevas, ahora, emanadas desde el Estado, alcanzaron una apreciable envergadura. El programa comprendió reglamentaciones aprobadas entre 1938 y 1939, la Ley Orgánica Provincial (N° 4.538), la Ley Provincial Trienal (N° 4.539) y la Ley de Urbanización de Playas y Riberas (N° 4.739), que fueron el resultado del "Plan

Trienal de Obras Públicas", aprobado en 1936, base de la futura Ley provincial de Urbanización de Playas y Riberas. Elaborada desde el Ministerio de Obras Públicas, presidido por el ingeniero José María Bustillo, significó la consolidación legal y el dominio público provincial en las costas y la llave para la consumación de las grandes obras litorales: los complejos en las playas Bristol y Grande.

Las construcciones entre la avenida costanera y el mar fueron reguladas, creando el marco legal para poder efectuar expropiaciones de tierras en vista a la futura urbanización. Entre los objetivos explícitos con que los conservadores justificaban las nuevas disposiciones estaba el propender a un uso racional de la playa y frenar la tendencia descontrolada del crecimiento que había alentado y permitido una ocupación privada que estaba deteriorando el perfil turístico. Argumentos utilizados para justificar medidas codiciadas como el transferir la jurisdicción de costas y riberas del municipio a la provincia concediendo carta blanca al Poder Ejecutivo Provincial para disponer de la tierra pública, permutar, vender o expropiar inmuebles linderos al camino costero y establecer los criterios y códigos de construcción. En el particular contexto político, el gobierno provincial lleva adelante la urbanización de Playa Grande y de Playa Bristol, esto es la edificación de los dos artefactos costeros más importantes de la primera mitad del siglo XX en la Argentina. Se reglamentó la altura de los edificios, tamaño de los lotes y las fachadas para homogeneizar las construcciones frente a las explanadas o en los caminos litorales. Para el particular caso de General Pueyrredon, fue establecida la regulación de los materiales de los edificios que se construyeran frente a las explanadas, es decir, piedra y ladrillo en las partes visibles de sus fachadas con techos de fuerte pendiente de teja o pizarra, con o sin terrazas, tipo chalet o *cottage*, dentro de un estilo adecuado a las condiciones del lugar.

### *Mudar a las "aristocracias": Playa Grande*

La intervención oficial en Playa Grande constituyó el punto inicial del ordenamiento urbano en las playas marplatenses por parte del gobierno conservador. Desde los primeros años del siglo XX, paulatinamente constituyó un área a la que se le prestó cierta atención, mediante el loteo y el proyecto de edificación de 10 chalets por la sociedad formada por Pedro O. Luro, el cabinero José Lassalle y el operador inmobiliario Rodolfo Peracca. La emergencia del Golf Club en 1910 –con su sede definitiva en 1926– despertó un temprano interés en ese espacio para uso de la elite. Sin embargo, aquellos primeros intentos se vieron frustrados y la zona tuvo limitados avances urbanísticos en lo inmediato.

El complejo urbano de Playa Grande iniciado en 1936 consistió en un *balneario-parque* de 25.000 m<sup>2</sup> cubiertos, situado en un terreno de 78.000 m<sup>2</sup>. A ambos lados de una plataforma escalonada se ubicaron los balnearios en una sucesión lineal de pabellones bajos en cuyos extremos se levantaron dos edificios más altos y cercanos al mar: el Yacht Club al sur y el Restaurante Normadie al norte. También se hallaba una amplia pileta de natación y locales para los comercios, centros de recreos y las playas de estacionamiento cubiertas emplazadas entre dos caminos trazados en distinto nivel que descendían sobre el Boulevard Marítimo.

Las ondulaciones y pendientes del terreno fueron atravesadas por escaleras y ramblas realizadas en piedra. Con líneas simples, en un estilo náutico, de tamaño acotado, bordeado de jardines, una larga escalinata-puente de 50 metros de ancho cruza perpendicularmente la serie de balnearios conectando la avenida costanera con la playa. En palabras del arquitecto Javier Sáez, es aquí donde mejor se aprecian las condiciones espaciales y funcionales del proyecto, al desplegar una coordinación entre circu-

laciones, naturaleza, terrazas y jardines que engarzan la ciudad con el mar. Entre el Boulevard Marítimo y la arena se encadenan siete bandas escalonadas paralelas al océano, que combinan franjas parquizadas en diferentes niveles con las vías circulatorias vehiculares y peatonales hasta que, finalmente, y en la arena, se encuentran los balnearios con las carpas y sombrillas para los bañistas.

A diferencia de la Playa Bristol, los espacios resultan más sencillos, menos decorados y ostentosos y su oferta menos jerarquizada. Los servicios más sofisticados serán los ofertados por el Golf Club, el Yacht Club y el Ocean Club, con sus amplios salones, dormitorios, restaurantes y salas de bailes, de uso exclusivo para sus socios. Contaba con no más de 510 cabinas comunes, mientras que en el edificio de Bustillo se hallan 10 departamentos de lujo, 100 cabinas con baños y ante baño con bañeras incluidas y 576 cabinas en la forma de casillas de madera.

El programa alcanzó también el paseo *Cabo Corrientes*, las estribaciones rocosas costeras más extremas que penetran en el océano, donde, mediante el desmante en la piedra se delineó un camino serpenteante que permitía la entrada a uno de los paseos más hermosos del balneario. Así, se enlazaban las tres playas, Grande, Chica y de los Ingleses, hasta llegar hasta el Torreón del Monje, conectando ese circuito con el eje costero del Boulevard Marítimo. Al mismo tiempo, se diseñó el parque General San Martín -un espacio verde de cuatro manzanas de cara al mar que cubre un manto natural de rocas en pendiente-, que reparaba la pérdida inminente del paseo General Paz, núcleo tradicional sobre el que había girado hasta entonces la vida social estival. De esta forma, las obras terminaron de embellecer y equipar de infraestructura a una de las zonas más apreciadas de Mar del Plata, flanqueada por el océano, el puerto, el Golf Club con sus verdes pistas y los nuevos barrios que se configuraban al calor del corri-

miento social de la playa Bristol. Como decíamos más arriba, la circulación tuvo un rol prioritario en el proyecto. Una red de circulaciones peatonales y vehiculares surca y estructura el espacio, lo que indica aquí también la presencia de la cuestión vial. En tal sentido, Playa Grande no sólo forma parte de un *parkway* que hilvana la ribera marplatense sino que *es* en sí misma un pequeño *parkway* que incita a un viaje placentero, por un paisaje armónico que expone la unión entre la naturaleza y la acción del hombre. Su inauguración fue muy bien recibida por un sector de los veraneantes. El diario *La Nación* saludaba la acción oficial y sus defensores destacaban su "alta conveniencia social". Sin embargo, la propuesta fue cuestionada por los integrantes de la bancada socialista, que objetaban el monto presupuestado y la distribución de las ganancias, en las que se dejaba afuera al municipio.

Ahora bien. ¿Cuáles fueron los motivos que llevaron al Estado a emprender dicha obra? Desde mediados de la segunda década, ciertos indicios traslucían los síntomas de un proceso en el que el "reducto aristocrático", tan celosamente guarnecido, se veía ininterrumpidamente visitado por nuevos rostros, que intentaban compartir y bañarse en las mismas aguas donde se solazaban las altas clases porteñas. Esta atmósfera aparece tempranamente retratada en las "Notas Sociales" de la revista *Caras y Caretas* (1923):

Algunos pesimistas opinan que la temporada amenaza ser un opio; otros aseguran que ya no se hace ni es posible hacer vida mundana en nuestro Biarritz, porque la avalancha de elementos nuevos todo lo invade y que, por consiguiente, la "creme de la creme", debe constreñirse a reuniones estrictamente limitadas del círculo familiar.

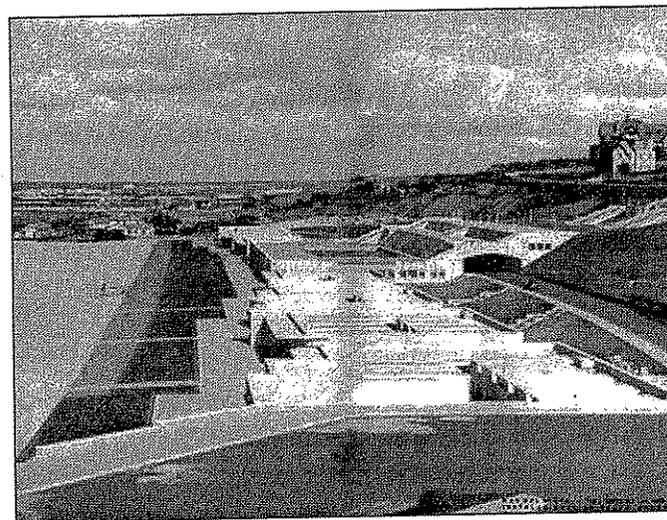
En 1935, el matutino *La Prensa* afirmaba:

El desplazamiento de las actividades veraniegas hacia el sur continúa realizándose, al extremo que a las playas de los Pescadores, Ingleses, Chica y Grande, deben agregarse ya, como muy concurridas, las situadas entre ésta y el Faro de Punta Mogotes. Pero es indudable que Playa Grande congrega en el momento actual un mayor número de bañistas compartiendo la preferencia del público con la Bristol, donde *el éxodo de las familias más tradicionales en nuestra sociedad* ha sido compensado por el aporte ponderable de nuevas corrientes turísticas fomentadas por las organizaciones locales y la empresa ferroviaria.

El empuje de los “¿Quiénes serán?” –se preguntaba María Rosa Olivier–, la “*crema sin batir*” –como la describió Elvira Aldao de Díaz–, de los *snoobs* cuyos nombres figuran entre los nuevos inquilinos de la playa Bristol –traducido en el vocablo “avalancha”– advertían la necesidad de una toma de decisiones que remediara los efectos nocivos de estas indeseables y crecientes incursiones.

De esta forma, la intervención pública en esta franja de la ribera balnearia en los años treinta consolidó la tendencia de la mudanza hacia el sur de los antiguos veraneantes, quienes finalmente –no sin tensiones– también respaldaron las iniciativas de las dirigencias conservadoras. Y desde las páginas de *La Nación* se convocaba a proseguir con los proyectos sobre Playa Grande, sin postergar “la oportunidad de realizar esa obra de utilidad social”. Se cumplía el anhelo planteado desde hacía por lo menos diez años, al prever que las grandes aglomeraciones de bañistas en la ribera habrían de encauzarse con la puesta en valor de la nueva playa en consonancia con “las exigencias del Primer Balneario Argentino”.<sup>10</sup> La idea global subyacente, entonces, fue la de moldear una ciudad balnearia en la que todos hallaran su puerta de entrada y tuvieran la posibilidad de compartir el bri-

llante mar, pero en la que las *distinciones* y las fronteras sociales permanecieran precisadas y delimitadas.



Urbanización de Playa Grande en Mar del Plata.  
Fresco Manuel, *Cuatro años de gobierno*,  
Publicación Oficial, La Plata, 1940, V. 1.

#### *Pensar una Playa Bristol para los nuevos visitantes*

La construcción del complejo Bristol-Casino-Hotel Provincial y sus adyacencias, sobre los terrenos ocupados por el Paseo General Paz y la Rambla Bristol constituyó el segundo momento del ambicioso proyecto encarado. La monumental obra de aproximadamente 150.000 metros cuadrados estuvo pensada como un gran complejo multifuncional compuesto por cinco sectores centrales: el edificio Casino, el edificio Hotel, la Playa de Estacionamiento, los Balnearios y la Promenade (rambla). Dentro del Casino había, a su vez, tres secciones: las Salas de Juego, el Piso de Deportes y el *Dancing* (actual *Centro Cultural Auditorium*).

Alcjandro Bustillo, el arquitecto elegido para la realización del diseño, formaba parte del pequeño grupo de profesionales prestigiosos en el país, a quien en 1921 la familia Tornquist le había confiado los proyectos de su residencia familiar en Palermo Chico y la sede central de su empresa bancaria, lo que abrió las puertas de su carrera profesional. Desarrolló también una extensa obra en los Parques Nacionales, edificios comerciales, estancias y en las zonas balnearias. Entre sus obras más relevantes figuran (además de las marplatenses), la Catedral, la residencia El Mesidor y el Hotel Llao-Llao en Bariloche y la casa central del Banco Nación y el Hotel Continental en la ciudad de Buenos Aires. Su consecución estuvo seguramente también posibilitada por los cargos políticos de sus hermanos: José María era el Ministro de Obras Públicas del gabinete de Manuel Fresco y Exequiel presidía la Dirección de Parques Nacionales. De acuerdo con los especialistas, los edificios de Bustillo han logrado conquistar un lugar simbólico en las ciudades. El diseño del complejo Bristol apeló a la centralidad, con un polo y eje que potencia el rasgo balneario. Dos macizos edificios gemelos separados por una cuadrada plaza seca, presiden la obra que abandona las concepciones previas de una rambla únicamente pensada como artefacto contemplativo y festivo, buscando presentar en el centro de la ciudad una sólida organización física con un destino cívico más complejo. Monumental, emplazado en la amplia curvatura de la costa, aseguraba la posibilidad de ser visto desde lejos y, por ende, posibilitar una metáfora de ciudad, protagonista en las postales y folletos. Se tiende a generar un gran espacio que comprenda la Plaza Colón, nexo entre el sector estacional y el ocupado por la población estable.

Para consumir un experimento urbanístico de semejante envergadura, el gobierno bonaerense debió conjugar una trama de múltiples variables: coordinar acuerdos con el Municipio (con potestad jurisdiccional de parte de los terrenos que se iban a uti-

lizar), arbitrar en las tensiones originadas por los empresarios locatarios en la Rambla Bristol, modificar en forma radical las normativas vigentes tanto urbanas como las del juego (nueva Ley de Patentes y Casinos) y despejar las trabas para la inversión privada, dado que gran parte de la obra pública fue realizada con capital privado. En fin, el equipo gobernante abordó una verdadera jugada de ajedrez para lanzar esta intervención urbana en el teatro central de Mar del Plata.

Este proyecto no fue la única opción que se tuvo entre manos. Fueron evaluadas otras presentaciones a concursos en lugares alternativos y de corte decorativista-pintoresquista más vinculados a la idea de "ciudad-jardín" (arquitecto Carlos Della Paollera) o el proyecto del arquitecto húngaro, Andrés Kalnay, que proponía un edificio-Casino estilo *art déco*. Es importante insistir aquí en que el conjunto de los proyectos en juego sostenía la *coexistencia* de un edificio del Casino con la Rambla Bristol y ninguno de ellos planteaba que el nuevo complejo la reemplazara. La arriesgada decisión de arrasar con todo y empezar de cero, erigiendo un edificio de índole diferente, muy debatido en su momento –cuyos ecos aún resuenan–, surgió de los hermanos Bustillo que entrevistaron su factibilidad con la utilización de los terrenos ocupados por la Rambla Bristol y sin duda facilitados por la óptima convivencia política con la municipalidad. Pretensiones seguramente impensables con un municipio liderado por los socialistas.

La idea específica de construir un *edificio propio* destinado al juego de la ruleta se venía madurando desde los años veinte. Las entidades sociales de fomento, tanto el Club Mar del Plata, la Comisión Pro Mar del Plata como la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata lo colocaron entre sus principales reivindicaciones, al igual que el resto de las instituciones de la ciudad. Y si bien la necesidad de un edificio del casino se presentaba entonces como un hecho, las diferencias existieron en relación con su localización, los rasgos estilísticos y la cuestión conflictiva

de quiénes debían administrar sus fondos. El Club Mar del Plata se autopropone como sede del Casino, a la vez que sugiere la remodelación de los balnearios y el diseño de un *círculo turístico* que comprendiera las lagunas y estancias vecinas, y la necesidad de construir un gran hotel -lo que indica el ocaso del viejo Bristol-, con una capacidad para mil turistas, para lo cual ofrecía sus terrenos en el borde norte de la ciudad, los ubicados en Camet. Quedaba así explayada, por primera vez, la ruptura del modelo balneario europeo decimonónico que tan bien describe Orvar Löfren, esto es, playa, rambla y hotel-casino, debutando la noción de edificios independientes y separados. A su vez surge en el espacio público la idea, propiciada por los conservadores, de un *hotel estatal* -también para el caso de Bariloche e Iguazú-, quebrando la tónica de una extendida hotelería turística privada. Finalmente, ante la compleja decisión de modificar *la portada* de la ciudad balnearia, el Gobierno usa fragmentos de las propuestas en juego y comienza paso a paso a tramitar un programa propio. El definitivo es un complejo que ocupa una gran superficie, dividido en tres secciones: el Casino, para las salas de juego, el hotel y el piso de deportes. A diferencia de Playa Grande, ha sido considerado por Javier Sáez como un complejo de carácter *urbano* de un fuerte impacto social y paisajístico que sustituye el antiguo paisaje pintoresco conformado por la Rambla Bristol, el Paseo General Paz y los chalets y hoteles aledaños por una monumentalización del espacio público, que buscaba generar un *hecho urbano*.

La "Nueva Rambla", como fue denominada, generó ingresos de apreciable valor. Las dependencias comprendían 400 departamentos del hotel, 40 locales para negocios, teatro-cine con dos mil localidades, treinta departamentos en anexos del Casino, restaurantes, balnearios con 800 casillas, locales para clubes deportivos, playas subterráneas de estacionamiento que, junto a las salas de entretenimiento, proporcionarían grandes ganancias. Como ya señalamos, la gran audacia del plan fue la demolición de los nú-

cleos del "veraneo aristocrático": el antiguo Paseo General Paz diseñado por Carlos Thays y la Rambla Bristol, de efímera vida, apenas veintisiete años. La Rambla inaugurada en el verano de 1913, como parte de las iniciativas del Club Mar del Plata, que ejerció su administración hasta 1917, cuando mediante la Intervención Federal de José Luis Cantilo pasó a depender de la Administración General provincial y sus rentas manejadas por el Poder Ejecutivo Provincial. Sin duda, estas fueron las primeras acciones radicales sobre la costa. Vendría unos años después, en 1945, la progresiva demolición y desuso del otro símbolo de la Mar del Plata del ayer, el Hotel Bristol. Como testimonios del viejo mundo solamente quedaron el Club Mar del Plata (arrasado por el fuego en los sesenta) y el antiguo Torreón del Monje.

La demolición de la afrancesada Rambla Bristol concentró la mayoría de las críticas a los conservadores en el poder. Desde los más variados ángulos, las obras conservadoras cosecharon objeciones, y algunos de ellos expresaban el malestar ante la desaparición de un centro social que simbolizaba una época, la de la *Belle Époque*, forjado desde el movimiento de la Villa Balnearia. Victoria Ocampo, una infaltable veraneante de Mar del Plata, disienta con el nuevo estilo al que definía de *corte soviético* y al que consideraba *horripilante*:

Dos estilos arquitectónicos se disputan en este momento la supremacía y amenazan un tanto la paz de los ojos: el que yo llamaría "rambl" y el que llamaría "tres chanchitos" (por su parecido con la casa de estos personajes, en los dibujos animados) y su rusticidad premeditada... Esta falsa rusticidad resulta presuntuosísima. Pero es preferible el estilo "rambla" por ser menos agresivo.<sup>11</sup>

En paralelo, los antiguos visitantes eran forzados a mudar sus bucólicas "villas" al sur, debido a que los nuevos emplazamientos,

además de impedir *la vista del mar* y arrasar con los espacios verdes, concentraban los ecos del bullicio de las multitudes apiñadas, cuyos "insoportables" ruidos y gritería habían quebrado el clima tranquilo y calmo de antaño cuando solamente se escuchaba el sonido del mar. Como no se cansaban de resaltar los diarios *La Prensa* y *La Nación*, el bullicio se acentuaba con el moderno uso de los altoparlantes en la Playa Popular, que chocaba con el gusto de los tradicionales veraneantes. Algunos de ellos, propietarios de las villas que circundaban el Bristol –entre otros, Casimiro Polledo, Ernesto Tornquist, Marcela Casey de Duggan, Saturnino Unzué, Antonio Leloir, Guillermo Wilde, José León Ocampo, Guillermo Udaondo, Antonio Guerrero, Enrique Uriburu, Concepción Unzué de Casares–, se vieron obligados a mudarse.

No fueron las únicas voces escuchadas. Estaban aquellas que justificaban el cambio en nombre del progreso y el modernismo. En momentos en que desaparecían los últimos vestigios de la Rambla Bristol, el diario oficialista *El Progreso* enarbolaba la defensa de la piqueta destructora.

Está en vísperas de desaparecer (empezará el 2 de mayo) para dar paso a las concepciones de embellecimiento de las playas de Mar del Plata, que ofrecerán en un futuro perspectivas extraordinarias. La Rambla Bristol ya no puede soportar el aluvión modernista; agobiada por su arquitectura del 900, al lado del Casino Monumental, el cotejo la exhibe en plano insuficiente.

Dejemos que la Rambla se vaya, con sus recuerdos sentimentales. Sus tradiciones y su pátina popular. A Rey muerto, Rey puesto. Ya no quedan sino huecos, cortinas bajas, letreros, retumbantes coloridos y mañana sus pilotes de cemento armado saltarán en añicos bajo la presión... La Rambla será dentro de unos meses vestigio histórico y motivo arqueológico.<sup>12</sup>

Por su parte, entre los círculos opositores, las críticas se centraban en el tema del presupuesto y al rasgo autoritario de las dirigencias: la ausencia de consulta en la toma de las decisiones del organismo deliberativo comunal y provincial. En suma, el Municipio salía perdiendo –argumentaban– porque se les había privado de los ingresos correspondientes a la tasa sobre los casinos y se incrementaba el clientelismo, dado que las fuentes de trabajo generadas solventaban los manejos demagógicos de los demócratas nacionales. "Fue una exigencia de los empresarios del juego", reflexionaba el redactor del vocero socialista *El Trabajo*, en una nota en ocasión de la inauguración del edificio del Casino, cuando la ciudad se vistió con pompa para recibir al ilustre visitante, el gobernador provincial.<sup>13</sup> El Dr. Manuel Fresco replicaba: "En nuestro país, poco industrializado, las clases obreras encuentran sus medios de vida principalmente en las construcciones [...] Nuestro país progresa. Mar del Plata tiene el privilegio de ser uno de sus mejores índices".<sup>14</sup>

### Los emprendimientos de la sociedad civil

Mar del Plata ha conquistado el justo título de "Balneario Argentino" debido exclusivamente al esfuerzo individual [...]. La acción oficial estuvo siempre ausente en esta extraordinaria labor de progreso.

*La Nación*, 6 de abril de 1936

El nuevo impulso a la actividad turística tuvo el respaldo de distintas entidades patrocinantes (empresarias, de fomento, sindicales, de inmigrantes) que circulaban en la sociedad civil que, en pos del progreso de la ciudad, interactuaron en su ámbito público. El mayor testimonio, para captar el clima de la época, está brindado por la trayectoria de la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata que, de la mano de las consignas "Por la democra-

tización del balneario" y "Mar del Plata no camina sola", pregonó abrir el balneario a nuevos sectores sociales diferentes a los tradicionales. Una estrategia tendiente a ampliar la cantidad de visitantes y garantizar el progreso del comercio, la hotelería y la construcción, perjudicados por la recesión derivada de la crisis económica del treinta, a lo que se le agregaba el cierre de los casinos.

Es preciso remarcar que, en esos años, por el fomento del balneario compitieron dos entidades, además de muchas otras de efímera duración: la Comisión Pro Mdp integrada -en el lenguaje de la época- por los "veraneantes ilustres" que desarrolló sus actividades primordialmente en la década del veinte, y la Asociación de Propaganda y Fomento de Mdp, integrada por los "vecinos caracterizados" de la ciudad. Esta fue la que ganó, en definitiva, la pulseada en los treinta cuando desplegó una intensa actividad orientada en una pluralidad de planos, en coordinación con los representantes de las principales fuerzas económicas interesados en el crecimiento de la oferta turística, entre los que se contaron las entidades hoteleras, las del comercio, la empresa del ferrocarril y demás empresas de transporte. Las más destacables fueron la Asociación de Hoteleros, HOPEBAR (Asociación de Bares, restaurantes y hoteles de inferior categoría), el Centro de Constructores y Anexos, la Cámara Comercial e Industrial (ex UCIP), Ferrocarril del Sud, y las empresas de transporte de pasajeros El Cóndor y Chevallier. En este punto, es necesario decir que las entidades de fomento, las asociaciones, comisiones y los clubes constituyeron instituciones que encarnaron las prácticas y las ideas procedentes del mundo privado, que atravesaban la trayectoria de la ciudad turística desde su origen. En la primera década nacieron el Club Mar del Plata, el Golf Club, el Ocean Club y, en 1919, el Club Pueyrredon. Ellos fueron -con el Bristol Hotel y la Rambla Bristol- los principales núcleos de sociabilidad del balneario hasta la década del treinta, donde el sesgo de alcurnia y lujo jugaba en tanto elemento dife-

renciador ante el continuo desafío, percibido como una "invasión", que planteaba una sociedad en permanente juego de apertura y cierre.

Junto al Club emergió la Comisión de Fomento, entendida como un instrumento viable adoptado por las figuras que intentaban transformar el paraje en un lugar apreciable, sede del juego social de un acotado grupo. Estas entidades se fusionaron a veces en algunos clubes, como fue el caso del Club Mar del Plata y el Club Pueyrredon, y permitieron dotar a la villa balnearia de su estructura material mediante obras proyectadas y financiadas por inversiones privadas, que contaron con el visto bueno y la asistencia del Estado. Entre una variedad de ejemplos encontramos el de las ramblas de madera -que algunos testimonios aseguran como "pagadas por Pellegrini y sus amigos"-, el de la Estación Nueva del Ferrocarril Sur -lograda por la insistencia de Emilio Mitre, Carlos Pellegrini y Pedro O. Luro- para que las familias porteñas arribaran a un punto más cercano de sus residencias, así como la edificación de las iglesias San Pedro y Stella Maris, el Asilo Unzué y el Hospital Mar del Plata. El ejercicio de aquellas primeras comisiones de fomento, las más conocidas la del Barrio Sur y la del Barrio Norte, había dejado como saldo hermosas explanadas y los diseños paisajistas del Paseo General Paz y la Plaza Colón. Entre las personas más activas sobresale Ernesto Tornquist, un veraneante de los primeros tres meses desde 1888, que a fines de los noventa presidió la Comisión de Fomento del Barrio Sur que contrató un proyecto de reformas presentado por Carlos Thays para realizar el Paseo General Paz. Este proyecto, finalizado en 1903, transformó un árido potrero en un espléndido y monumental paseo, con miles de variedades de árboles y arbustos. Pocos años más tarde, en 1907, es fundada la Sociedad Anónima del Club Mar del Plata, cuyo mayor impulso corrió por cuenta del Senador riojano y director del diario *La Prensa*, Dr. Adolfo Dávila, quien, junto a

otros veraneantes, coincidieron en la tarea de organizar una institución que canalizara el acceso a mejores servicios y mayores posibilidades recreacionales a los visitantes, en vistas a configurar un *gran centro social*. Desde la hora cero, el Club se fijó como metas la instalación de pistas de juegos, *lawn-tennis*, *push-ball*, un teatro, un parque y la construcción de una rambla de material (que reemplazara las efímeras de madera). Estos propósitos se concretaron con la Rambla Bristol, la pavimentación de los Boulevares Pedro Luro y Cristóbal Colón, el entubamiento del arroyo Las Chacras, junto al estímulo a la constitución de nuevos clubes, cuyo caso sobresaliente es el Golf Club. En 1910 el Club Mar del Plata construye su propio edificio, que formó parte de la fisonomía de la "Mar del Plata aristocrática"; en su Guía de Accionistas de 1912, se encuentran entre sus 1.888 socios algunos de los integrantes de la clase alta nacional junto a otros recién llegados.

La trayectoria del Club Mar del Plata ha quedado estrechamente asociada a la edificación de la Rambla Bristol, para lo cual contrajo un empréstito cercano a 14 millones de pesos moneda nacional, que sería devuelto con los fondos que luego se recaudaran por alquileres y derechos de concesión. Durante aquella primera etapa del balneario el poder del Club estuvo fuera de toda discusión. Sin embargo, muy pronto aquel predominio comenzaría a declinar. Los cambios políticos operados en el país en la segunda década del siglo también repercutieron en el centro turístico. La Intervención Federal en la provincia de Buenos Aires, decidida por el Presidente Yrigoyen y ejercida por José Luis Cantilo pone límites al poder del Club, cercenándole la Administración de la Rambla Bristol y el usufructo de la renta del casino y de los locales y playas. Al entender que su función había caducado con la habilitación de la Rambla, su administración fue transferida al Ministerio de Hacienda, designando un Interventor y reglamentando las futuras obras de ampliación y el ré-

gimen de alquiler de los locales. Se abren tiempos testigos de no pocas controversias derivadas de la pugna entre los poderes estatales y los privados, en torno al tema.

Una de las tantas consecuencias de estas circunstancias fue la formación, en 1920, de una nueva institución, la Comisión Pro Mar del Plata, entre cuyos promotores se hallaban socios activos del Club Mar del Plata, hasta su propio Presidente, Tomás Sojo. Entre sus adherentes se registraban dos ex gobernadores bonaerenses, diputados y senadores nacionales y provinciales, como los directores de los diarios nacionales, propietarios rurales, constructores, comerciantes y locatarios de la Rambla Bristol y los concesionarios de los balnearios de la Playa Bristol. El mismo elenco otra vez reunido, pero con nueva sigla. La Comisión se conformó en la asamblea inicial en febrero de 1919 en el Splendid Theatre -uno de los dos cines de la Rambla Bristol- convocada por "las empeñosas gestiones de un grupo de hombres progresistas vinculados a Mar del Plata" que entendía que la playa atlántica, el "orgullo nacional" y el gran exponente de "nuestra cultura superior" transitaba un momento muy difícil.<sup>15</sup> El argumento principal que se esgrimió fue la necesidad de aunar esfuerzos para la defensa de las playas erosionadas por la acción oceánica y la fuerza de los temporales. En la última temporada se había detectado que el mar había avanzado hasta los cimientos mismos de la Rambla Bristol, tirando abajo el Acuarium, instalado en 1917, formando un túnel de 80 metros, lo que hizo temer por su suerte. El informe de gobierno presentado por el Interventor Federal José Luis Cantilo ya daba cuenta de la preocupación causada por el progresivo avance de las aguas del mar sobre la playa, lo que llevó a retirar las casillas más cercanas a la orilla y plantear la urgente necesidad de construir escolleras que actuaran como defensa. Estas dificultades fueron vinculadas a la indiferencia de los poderes públicos que, como consecuencia de la guerra europea, habían cesado de derivar recursos para las

obras de infraestructura turística (rambla, explanadas, pavimentaciones, plazas y paseos). Las circunstancias –se denunciaba– habían llegado a un punto verdaderamente crítico. A las actitudes del gobierno, que había ayudado a desalentar las inversiones de particulares, se le sumaba la desaparición de “los propulsores más abnegados”, como Adolfo Dávila y Ernesto Tornquist.

La eficacia de estos hombres se evidenció en el rápido eco que tuvo su convocatoria. Sus conexiones con los diversos elencos institucionales (parientes, amigos y socios), abrieron un amplio horizonte de posibilidades. Rápidamente el Congreso Nacional –a propuesta del Senador Vicente Gallo– sancionó subsidios, sumados a los de la legislatura provincial, y los aportes de los clubes Mar del Plata y Pueyrredon y de los empresarios y particulares, en especial los del juego. Comienza, entonces, un programa de obras para la construcción de espigones en la parte sur de la bahía a fin de protegerla de la acción violenta del mar, acondicionar el Paseo General Paz, extender sus jardines hasta el Torreón del Monje, prolongar las explanadas hacia el sur –tomando como modelo los 15 kilómetros de explanadas que presentaba Montevideo en su franja costera–, hasta llegar al Golf Club; para el sector norte se proyectó pavimentar la ruta costanera, la avenida General Arias hasta el Parque Gamet, pasando por el Asilo Unzué. También se fijó un plan de desviación del arroyo Las Chacras y la extensión de las cloacas y del servicio de energía eléctrica y ampliar fuera del área urbana el radio de la oferta de paseos –aprovechando las zonas serranas y las lagunas cercanas como La Brava y la Laguna de los Padres–. Ello permitió que los 600 automóviles que circulaban en el balneario en la temporada junto a los coches de servicio de los hoteles pudieran tener acceso a los parajes serranos, muy cercanos a Mar del Plata.

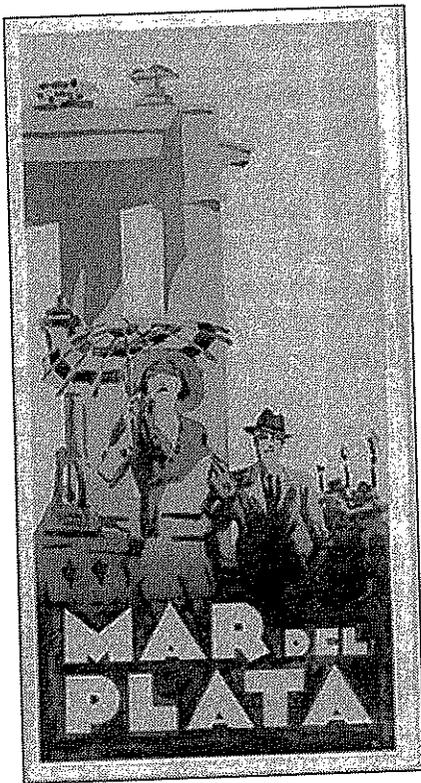
Esta intensa actividad –muy bien registrada en las *Memorias* de la entidad– redundó también en las obras y en el embelleci-

miento del paisaje con los parques General Urquiza y el Alberto del Solar en Playa Chica y Grande –modificados luego con la urbanización conservadora–. Asimismo, se establecieron premios a los proyectos “mejor fachada de chalet” y “mejor jardín”. A pesar de estas múltiples actividades, no lograron sortear el enfrentamiento con las organizaciones políticas de la ciudad, en especial con el socialismo y la UCR, dado que sus primeras declaraciones expresaron una severa crítica a los poderes públicos liderados por el radicalismo y puntualmente a la “viciosa organización municipal” de los hombres del socialismo. Hasta se llegó a justificar su creación como forma de suplir las deficiencias “de la organización del gobierno local”, generando una fuerte tensión con la Intendencia Municipal. En definitiva, que el balneario aristocrático estuviera gobernado por “los herederos de Marx”, argumentaban, no podía ser bien digerido por los veraneantes “ilustres”, quienes lo consideraban como “su creación”, que no debía ser entregada a estos recién llegados con ideas extrañas. En definitiva, que el balneario exclusivo fuera gobernado por los socialistas hizo correr mucha tinta.<sup>16</sup> En ese clima de tensión, la Comisión Pro Mar del Plata promueve una campaña por la *modificación de la ley electoral*, cuyo proyecto fue redactado por Adrián Beccar Varela, en el que se exige el derecho a voto del veraneante-propietario. Dichos intentos fueron rechazados en forma unánime. Tuvo lisa y llanamente el efecto contrario del esperado por sus gestores, al unir el conjunto de las fuerzas políticas y sociales en su repudio. Hasta la Logia Masónica, una organización que muy raramente aparecía en público, colaboró en la campaña por el rechazo. Estas circunstancias, junto a las malas temporadas provocadas por las sucesivas prohibiciones del juego desde 1927 y la necesidad de estimular el comercio local, hicieron que, al promediar los años veinte, florecieran asociaciones locales destinadas a promocionar el balneario y que comenzaron a actuar en simultáneo con “la de los veraneantes”. Entre ellas,

la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata (APyF) que iba a sobresalir por su significativo protagonismo a lo largo de los años treinta.

De esta forma se extinguen los últimos ecos de una generación formada en el cruce de los siglos, que había pensado en Mar del Plata como el lugar ideal para reproducir lo que habían visto, admirado y experimentado en las playas del viejo continente.

*La hora de los "locales": "Democratizar el balneario"*



*Guía Turística de Mar del Plata,  
circa 1931.*

Las transformaciones implicadas en el proceso de apertura social generaron tensiones entre las viejas elites y las nuevas, que incorporaron diferentes usos sociales y abrieron la oportunidad de las dirigencias locales al gerenciamiento del balneario. La APyF no solamente exhibió un amplio espectro de la elite local, sino también constituyó la representación simbólica de los nuevos tiempos políticos y sociales que los años treinta habían abierto en la Argentina. Así, grandes y medianos comerciantes, hoteleros, concesionarios de playas, hacendados, propietarios de las prósperas empresas constructoras -los grandes contribuyentes- en confluencia con los políticos profesionales -conservadores, socialistas y radicales-, integraron sus comisiones directivas. A pesar del pluralismo político, la entidad fue identificada como filo-socialista y red protectora de los funcionarios de la corriente desalojada del poder comunal. El protagonismo del diputado Nacional Rufino Inda al frente de la entidad en calidad de Secretario y sus proyectos respecto de la problemática turística (propuesta de creación de la Dirección Nacional de Turismo, del Circuito de Mar y Sierras, etc.) parecían confirmar dicho sesgo.

El extenso programa de obras se enlazó con el de los poderes públicos, como la terminación de la Ruta 2 y la pavimentación de las calles y caminos adyacentes, el establecimiento de colonias de vacaciones y la difusión del balneario. El transformar la ciudad en un centro de turismo regional figuró como uno de los propósitos de más largo alcance, con la creación del Circuito de Mar y Sierras (enlazando Mar del Plata con Miramar, Necochea, Azul, Olavarría y Tandil). A su vez, se solicitó que el 50% de los recursos extraordinarios que los casinos generaban fueran destinados al municipio para ser invertidos en mejoras para la ciudad como la extensión del alumbrado público, la construcción del Colegio Nacional y la construcción de un Hospital Regional.

Como se ha advertido, el surgimiento de esta entidad no puede ser tomado como un acontecimiento aislado. La ciudad venía experimentando un dilatado crecimiento, que la exhibía compleja y plural en su trama social. El poder político municipal nacido en 1920 presentaba rasgos de mayor autonomía y es allí cuando se abordan los primeros proyectos que proponen abrir el veraneo a otros sectores sociales. Los socialistas, autoconsiderados herederos del liberalismo, postularon sus principios evolucionistas y reformistas, en un discurso que conjugaba las premisas del higienismo y el progreso económico que había alcanzado el país con la democratización de los bienes en favor de los trabajadores. Su retórica no implicaba un rechazo ni una desatención de la ciudad balnearia y el veraneo de las elites, más bien su reconocimiento. Por eso, la plataforma electoral incluyó desde 1920 el "fomento del balneario", junto a las reivindicaciones salariales y la municipalización de los servicios. En esa línea contemplan, en su programa de obras públicas, el ensanche y la construcción de escolleras en la playa La Perla (donde asistían mayormente los residentes), la edificación de un Estadio Municipal de Ejercicios Físicos en la Plaza España, la creación de parques públicos y nuevas plazas. Específicamente, se aspira a torcer el sesgo exclusivo del balneario, atendiendo al turismo de las franjas obreras y sin recursos.<sup>17</sup> En 1925, desde el gobierno comunal, se conformó la Comisión de Propaganda del Balneario, en un intento de responder a las críticas de la Comisión Pro Mar del Plata y colocar sobre la mesa la autonomía de la comuna en un área tradicionalmente en manos de la elite veraniega porteña y de los gobiernos provinciales y nacionales. Así, para atraer al nuevo turista son diseñados folletos y postales y, por iniciativa del Intendente Teodoro Bronzini, el Concejo Deliberante sugiere una rebaja en los precios de los pasajes de ferrocarril durante la temporada e introduce la figura de la *segunda clase*. En 1926 se proyecta la

creación de un Balneario Municipal Público, junto a la solicitud de un empréstito para cubrir las necesidades financieras del emprendimiento. Gran parte de estos planes se ven frustrados con la intervención provincial de 1929, que representa el punto final de estos primeros intentos democratizadores. Sin embargo, el itinerario recorrido permite visualizar que estas tendencias estaban arraigadas en la sociedad argentina y que ya estaba trazada la senda hacia la conquista de estos bienes por parte de otros sectores sociales. En esa línea los objetivos de la APyF expresan claramente *abrir el balneario* a nuevos contingentes. En un balance, realizado veinte años más tarde, fueron contundentes: "El turismo se hizo popular; se democratizó —esa es la palabra—; y las consecuencias de esa democratización están hoy bien a la vista".<sup>18</sup>

En pos de esos ambiciosos propósitos ponen en marcha un extenso programa y con un lenguaje semejante al de los poderes públicos, predicando la necesidad de implementación de un Plan Orgánico, mediante la venta de un sistema abierto de viajes a la ciudad, llamado *boletos combinados*, con el Ferrocarril del Sud y la Asociación de Hoteleros, que se tradujo en paquetes turísticos a precios más accesibles, por un período menor de estadía y con residencia en hoteles de inferior estatus. En la temporada 1937-1938 brindaron este servicio cincuenta y seis hoteles, entre ellos, el Ameztoy, Hurlingham, Bristol y Nogaró. Asimismo, son implementados por primera vez planes de turismo a crédito para los maestros de escuela y docentes dependientes del Consejo Nacional de Educación, pagaderos en diez meses. Estas actividades pueden ser consideradas como ensayos del turismo social puesto en práctica una decena de años después. Con el mismo objetivo, las colonias vacacionales también reciben estímulos para su apertura y funcionamiento.

Las transformaciones en el carácter de las vacaciones quedaron simbolizadas en las publicidades del ferrocarril para los via-

jes de los fines de semana, y en el surgimiento de una hotelería más modesta, con una variedad de categorías y pensiones. Por añadidura, todos los años se desarrollaba un amplio Plan de Fiestas Públicas y Deportivas, cuyo objetivo era organizar el ocio del público fuera del horario de concurrencia a las playas. La idea fue la de ampliar el radio del balneario, hasta las sierras, con fiestas recreativas y deportivas que incluyeron carreras automovilísticas, de motocicletas y certámenes de pesca, tenis y natación, junto a bailes y espectáculos teatrales.

PLAN DE FIESTAS PÚBLICAS Y DEPORTIVAS  
Programa cumplido, temporada 1937-1938

Espectáculo	Fecha
Espectáculos radioteatrales.	Lunes 27/12: "La fiesta de la Radio". Martes 28/12: "La fiesta del Tango". Martes 11/1: "Gran Gala de Esgrima". Jueves 13/1: "Espectáculo lírico y coreográfico". Viernes 11/3 y sábado 12/3: Dos grandes fiestas de variado programa.
Gran circuito Mar del Plata. Carreras de Automóviles.	Sábado 8 y domingo 9 de enero.
Campeonato provincial de pelota a paleta.	Días 7, 8 y 9 de enero.
Gran carrera de motocicletas	Domingo 23 de enero.
Grandes fiestas de destreza nativa.	Sábado 29 y domingo 30 de enero.
Campeonatos de pesca diversa.	Días 6 y 20 de febrero.
Concursos de máscaras infantiles	Días 26 y 27 de febrero.

Continúa

Concurso femenino de elegancia automovilística	3 de marzo.
Campeonato de Tenis de Mar del Plata.	Entre el 8 y 15 de marzo.
Carreras de <i>outboards</i> y <i>dinghies</i> .	Domingo 20 de marzo.
La caza del tesoro Prueba automovilística.	Sábado 26 de marzo.
Fiesta en las Colonias de Vacaciones.	En distintas fechas de la temporada
Vapores de turismo. Recibimiento y excursiones para los pasajeros.	En distintas fechas de la temporada
Barcos de Guerra extranjeros: agasajos su oficialidad y tripulación.	En distintas fechas de la temporada

Fuente: Asociación de Propaganda y Fomento de MdP. Informe de Gestión. Memoria y Balance (1937-1938), MdP, ed. De Falco, 1938, pp. 120-121.

### Publicidad y propaganda

En pos de la conquista de sus propósitos, la APyF encaró una importante difusión a la altura de las formas más modernas de propaganda y publicidad en boga, distribuidas en películas documentales, noticieros, espacios radiales, revistas y diarios, colocando a disposición del público una revista, guías, folletería, carteles, postales, estampillas, mapas, planos y demás recursos publicitarios. La idea rectora que presidía la agenda la expuso en la revista *Mar del Plata, Anuario*, que en 1932 afirmaba como objetivo prioritario: "Quebrar el concepto hecho carne en todos los habitantes del país, de que el veraneo en nuestro balneario era sumamente caro e inaccesible a las personas de escasos recursos". Desde esta perspectiva, la prensa escrita, en especial los diarios de mayor tiraje, fue nutrida con artículos, avisos y afiches. Se buscaba ocupar el lugar que tradicionalmente había tenido la prensa en la difusión del balneario, cuando los principales diarios argentinos ubicaran

su corresponsalía en la ciudad. Para garantizar la llegada a los medios de comunicación, la APyF forma la Agencia Turis de Informaciones encargada de suministrar, durante los meses de primavera y verano, noticias y comentarios a más de 500 diarios y periódicos tanto del interior del país cuanto a la prensa extranjera. Asimismo, se recurrió a la *publicidad gráfica*, con afiches fijados en las calles de las principales ciudades argentinas y latinoamericanas, la publicación anual de una *Guía del Turista del Sud* junto a las tarjetas postales, estampillas, folletos y mapas. Sobran las palabras para comentar las dimensiones que adquiere la propaganda. En sólo la temporada 1937-1938 fueron editados 50.000 afiches murales y 50.000 folletos ilustrados, 100.000 revistas distribuidas a domicilio por correo, 500.000 volantes de *Boletos Combinados* y 200.000 tarjetas postales.

La radiofonía y el cine también ocuparon un lugar primordial. La emisora LU 9 Radio Atlántica, lanzaba al aire cortos radiales coordinados con el Ferrocarril del Sud y la Sociedad de Hoteles, conectados con las radios Belgrano, El Mundo, Splendid, Excelsior y Argentina. Se escuchaba la audición en cadena de un boletín diario de 15 minutos, vía la emisora local en conexión con las capitalinas Stentor, Belgrano y Splendid, en el aire desde mediados de diciembre de cada año. La incitación a los nuevos consumos se integraba a un clima cultural en el que predominaban los radioteatros y los musicales en el gusto popular. El creciente interés por la cinematografía también fue aprovechado y contrataron los servicios del Laboratorio Valle para realizar documentados noticieros semanales, que eran proyectados en las salas de todo el país. Entre 1938 y 1941, la entidad financia la realización de varias películas: *Conozca Mar del Plata*, *Temporada 1939-40* (efectuado por la empresa ANSELMY FILM), *Impresiones de Mar del Plata* y *Mar del Plata en colores*. Este último film alcanzó un gran éxito y fue exhibido en centenares de salas nacionales, como también en La Habana y otras capitales latinoamericanas.

El diario *El Trabajo*, en una nota especial detallaba el estreno en el teatro Colón del film *Temporada 1939-1940*, destacando que se mostraban nuevos rasgos de la ciudad. Lo novedoso, indicaban, era que junto a las vistas panorámicas de las típicas bellezas del frente costero, aparecía la Gruta de Lourdes en un día festivo, una concentración de trabajadores panaderos de la provincia, las maratones interbarriales, un concurso de Pesca del Tiburón, la entrega de premios de una carrera automovilística con la participación de 14 provincias (Gran Premio), la demolición de la Rambla Bristol y la celebración del Día del Pescador con imágenes del Puerto.<sup>19</sup> En 1941, una producción dirigida por Carlos Pessano y financiada por el Instituto Cinematográfico Argentino, destinada a mostrar los lugares turísticos, estrena *Mar del Plata. Nuestra gran ciudad de mar*, junto a los cortometrajes *Tigre*, *Nahuel Huapi* y *Vendimia*.

Asimismo, la problemática urbana también se vió reflejada en la agenda de la APyF. El acelerado crecimiento de la ciudad, manifestado en la expansión del ejido urbano y su mayor concentración en la zona céntrica, de sumo interés para la sociedad civil y los poderes públicos, indujo a éstos a sancionar sucesivos Reglamentos de Construcción (el primero databa de 1907, los posteriores de 1933 y 1937) para efectuar modificaciones del frente costero y la red vial. En este sentido, se instala la idea de la necesidad de un Plan Regulador que actuara como resguardo de futuras improvisaciones. Ante la lentitud municipal, los integrantes de la Asociación contrataron a dos reconocidos profesionales, el arquitecto Ángel Guido y el ingeniero Benito Carrasco, para que elaboraran un estudio y proyecto a los efectos de ser expuesto a la discusión pública. Dichos profesionales diseñaron el Primer Plan Regulador de Mar del Plata, confeccionado luego de un riguroso estudio en una diversidad de aspectos de la ciudad y completado con una serie de mapas, planos y gráficos. El proyecto enlazaba dos niveles: una propuesta para la

propia ciudad y otra para la zona adyacente, el Circuito de Mar y Sierras. Sus primeros resultados fueron expuestos en varias oportunidades en el edificio municipal, Casino, Casa Witcomb y salones del Automóvil Club Argentino. Una vez concluido, fue ofrecido a la Municipalidad y a la Legislatura Provincial para que lo pusieran en práctica. Nunca se aceptó. Nuevos tiempos y nuevas transformaciones se avecinaban: la ley de Propiedad Horizontal, las políticas sociales del peronismo y los cambios que gestaron iban a dar otra vuelta de tuerca al paisaje balneario, en especial en el radio céntrico.

El conjunto de la compleja red de iniciativas públicas y privadas que se ha detallado se tradujo en una notable transformación de Mar del Plata. La ciudad sufrió un extraordinario crecimiento en sus más variados aspectos. El ingreso de veraneantes trepó de alrededor de 60.000 en 1930 a 340.000 en 1940, mientras que la población local se duplicaba -con tasas de crecimiento cercanas a las de la ciudad de Buenos Aires- y prosperaron los índices que advertían la transformación de una ciudad de características complejas, con lo cual la conformación del balneario tuvo consecuencias que fueron más allá de un centro recreativo. Y nuevas corrientes turísticas concretaron el sueño de unas vacaciones junto al mar, incorporando diferentes prácticas y usos durante el tiempo libre, lo que prefigura la era del turismo social futura. Este cambio en la geografía social tuvo su correlato espacial: las aristocracias "huyen" ante el avance de los nuevos ricos hacia Playa Grande y trasladan sus villas bucólicas al barrio "Los Troncos", un refugio preparado por los propios gobernantes, mientras que los recién llegados se instalan en la simbólica Playa Bristol, el otrora núcleo del veraneo aristocrático que se desvanecía.

En definitiva, las iniciativas conjugadas en la década crearon las condiciones y sentaron las bases para la existencia del balneario de masas futuro. El "Biarritz argentino" nunca fue cuestionado como tal, salvo en cuanto a su carácter exclusivo que limi-

taba las posibilidades de acceso a los sectores de menores recursos. Los distintos gobiernos y aun los sectores populares vieron en el veraneo en Mar del Plata una realidad a la cual integrarse, no plantearon la posibilidad de una opción diferente. De esta manera, a medida que nuevas franjas sociales accedían a estas playas (o al menos imaginaban esto como una posibilidad cierta) se produjo la transformación de la villa balnearia en la ciudad turística que preanunciaba la Mar del Plata de masas futura.



Patente entregada a los turistas que circulaban en Mar del Plata en automóvil. Asociación de Propaganda y Fomento. Memoria/Balance, 1939.

## Notas

<sup>1</sup> Miguel De Andrea, *Catolicismo social*, en *Obras Completas*, Buenos Aires, Difusión, 1945, t. 4, p. 308.

<sup>2</sup> Manuel Fresco, *Provincia de Buenos Aires. Cuatro años de Gobierno, 1936-1940*, Publicaciones Oficiales, La Plata, Talleres Kraft, 1940, 7 vols.

<sup>3</sup> *Ibíd.*, t. 5: "Resumen general de la obra vial", en *ibíd.*, pp. 220-256.

<sup>4</sup> Melina Piglia, "La incidencia del Touring Club y del ACA en la construcción del turismo como cuestión pública (1918-1929)", en *Estudios y perspectivas del turismo*, vol. 17, n.º 1-2, 208, p. 54.

<sup>5</sup> Cfr. Melina Piglia, "El turismo como política de Estado", en "Automóviles, turismo y carreteras como problemas públicos: los clubes de automovilistas y la configuración de las políticas turísticas y viales en la Argentina (1916-1943)", Tesis Doctoral en Historia, UBA, 2009, cap. 6.

<sup>6</sup> Sobre el conflicto, véase María Dolores Béjar, *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires. 1930-1943*, Buenos Aires, Siglo XXI, pp. 122-130.

<sup>7</sup> "Camino pavimentado Buenos Aires-Mar del Plata", firmado por Juan A. Fava y Rufino Inda (ambos ex-Intendentes socialistas), en *La ruta Nacional* n.º

2; Roberto O. Valle Preux, *Rufino Inda y su momento histórico. Contribución a la historia de Mar del Plata*, Mar del Plata, Ediciones ACA, 2001, p. 135.

<sup>8</sup> Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, Buenos Aires, Siglo XXI, 1986, p. 316.

<sup>9</sup> *La Nación*, 8 de abril de 1939.

<sup>10</sup> *La Nación*, 14 de noviembre de 1938.

<sup>11</sup> Victoria Ocampo, Carta de Lectores, *La Nación*, 14 de abril de 1938.

<sup>12</sup> "La demolición de la Rambla", en *El Progreso*, 11 de abril de 1940 (subrayado nuestro).

<sup>13</sup> "Apostillas", en *El Trabajo*, 22 de diciembre de 1939.

<sup>14</sup> Discurso pronunciado en Mar del Plata el 5 de octubre de 1938, comentado en *La Prensa*, 10 de abril y 21 de septiembre de 1939.

<sup>15</sup> *La Prensa*, 10 y 15 de febrero de 1919.

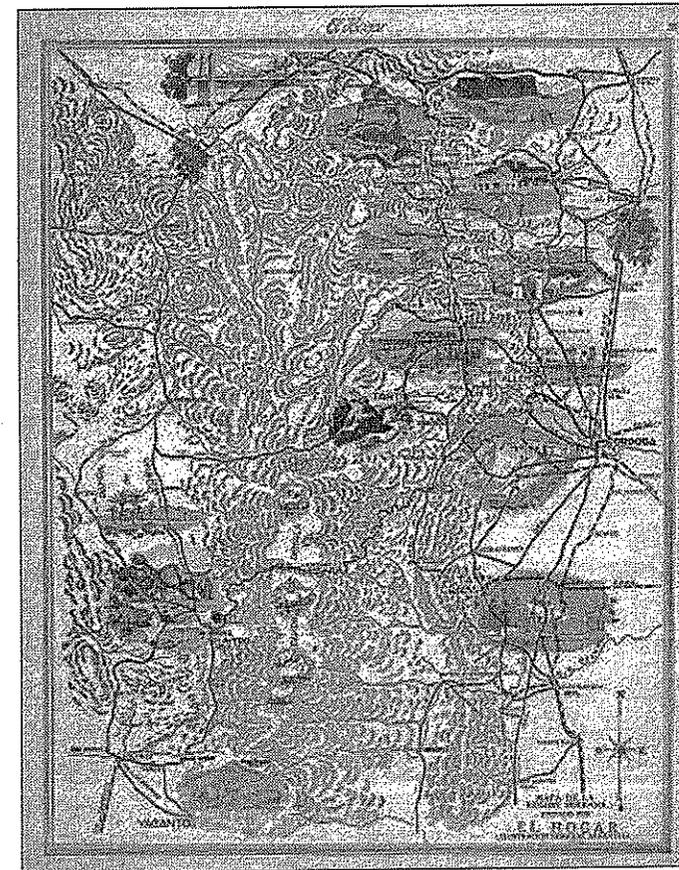
<sup>16</sup> Carta al Presidente de la Cámara de Diputados de la Provincia, agosto de 1920, en *La S.A. Club Mar del Plata. Plan de Reformas y Reorganización*, Buenos Aires, 1929.

<sup>17</sup> *El Trabajo*, 8 de noviembre de 1920.

<sup>18</sup> *Asociación de Propaganda y Fomento de MdP. 1928-1948 Veinte años...* op. cit.; Reseña, p. 9.

<sup>19</sup> *El Trabajo*, 3 de abril de 1940.

## El nuevo mapa turístico: sierras, mar y paisajes sureños



Mapa turístico de la provincia de Córdoba.  
*El Hogar, Sierras de Córdoba, 1930.*