

## **El Complejo Balneario Punta Mogotes. La “*arquitectura de sistemas*” como estrategia proyectual para el ordenamiento de los espacios públicos ribereños. *Arq. Claudio G. Erviti***

### **RESUMEN**

Nuestro trabajo indaga en las características del *proyecto original* del Complejo Balneario Punta Mogotes de Mar del Plata, inscripto en la modalidad proyectual denominada *arquitectura de sistemas*, la que fuera relevante en nuestro país en las décadas del sesenta y setenta.

El proyecto se caracterizó por aplicar la estrategia sistémica en todas las escalas. En primer término en la dimensión territorial y urbana, a partir de la estructuración del conjunto en relación a la nueva *autovía ribereña*; En segundo lugar en la escala arquitectónica, por medio de una organización lineal de unidades balnearias conceptualizadas como *espacios-tipo* y enlazadas por un *conector* lineal; Por último, la estrategia sistémica estará presente en la resolución tecnológica a partir de un tramado estructural y constructivo modulado, materializado con componentes industrializados.

El desarrollo de la arquitectura sistémica se asoció en ocasiones a una postura utópica y, al decir de M. Waisman, a un desarrollo profesional *inconformista*, para el cual proyectar era un acto crítico. En el caso que nos ocupa un conjunto de condicionantes políticos y productivos desbarataron la propuesta original, perdiéndose sus atributos organizativos y paisajísticos.

**Palabras clave:** Arquitectura de sistemas; infraestructuras urbanas; turismo; paisaje.

## Complex Punta Mogotes project. System Architecture in the planning of waterfront public spaces.

### ABSTRACT

Our work explores the characteristics of the original project Complejo Punta Mogotes in Mar del Plata, inscribed in *systems architecture*, a design that was very important, in our country, in the sixties and seventies. The project was characterized by introducing systemic strategy at all scales. First term in the territorial and urban spaces, structuring the system from the new *highway* waterfront. At the architectural level, using a linear array of units conceptualized as spa-type spaces and connected by a *promenade street*. Systemic strategy will be present also in the technological resolution from a structural framework and constructive and industrial components.

In the sixties the system architecture was frequently associated utopian attitude and, saying from Marina Waisman, an unconformist professional development, for which project was a critical act. In Punta Mogotes a series of productive and political conditions broke up the original proposal, losing their best organizational and landscape attributes.

### KEYWORDS

Systems architecture; urban infrastructure; tourism; landscape.

---

### DATOS DEL AUTOR

**Claudio G. Erviti** es Arquitecto por la Universidad Nacional de Mar del Plata, habiendo realizado formación de posgrado en la Facultad Latinoamericana de Ciencias sociales. Realiza tareas de docencia en la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Diseño de dicha casa de estudios, en las áreas Diseño Arquitectónico e Histórico Social, siendo profesor de Sociología del Diseño en esta última. Ha desarrollado actividades de investigación desde 1994 en el marco del Centro de Estudios Arquitectónicos Urbanos (CEHAU). Ha participado en diversos proyectos de investigación en carácter de integrante y de codirector. En la actualidad es director del proyecto *Modernización urbano-arquitectónica para el turismo de masas. Producción y transformación del espacio público y privado en el área Bahía Bristol. 1948 – 1978*, en cuyo desarrollo se inscribe el artículo aquí presentado.

Correo electrónico: [cgerviti@copetel.com.ar](mailto:cgerviti@copetel.com.ar)

## INTRODUCCIÓN

La arquitectura de los años sesenta y setenta en la Argentina registró una línea de desarrollo proyectual denominada “*arquitectura de sistemas*”, visualizada y descripta por Francisco Bullrich en los siguientes términos:

*“Una organización espacial de crecimiento indefinido en base de una agregación celular –de elementos a completar- que ha de configurar una totalidad indeterminada, una forma abierta que permita agregar o quitar elementos, de acuerdo con requerimientos variables de servicios o de circulaciones, lo cual implica la determinación de una correlación entre el desarrollo articular infraestructural y la agregación celular dependiente”<sup>1</sup>.*

Actores relevantes del debate de aquellos años caracterizarían esta estrategia reconociendo, en primer término, su objetivo de atender la dimensión cuantitativa -la necesidad de producir “*gran cantidad de...*”- a efectos de subsanar diversos déficits (infraestructurales, habitacionales y de equipamientos sociales). Entre los principios que guiaron esta modalidad fueron fundamentales: a) la *valoración de los usuarios* -en el sentido de privilegiar el *valor de uso* de la arquitectura-; b) la búsqueda de “*espacios-tipo*” y la consideración especial de los *espacios de conexión*; c) la conceptualización de la arquitectura en sus *posibilidades de organización* (y no de su *forma*), dando lugar al crecimiento y la flexibilidad y teniendo por resultado una cierta imprevisibilidad de la forma final; d) la investigación en torno a la industrialización de componentes arquitectónicos, en general de modo compatible con una industria regional). Serán rasgos característicos de esta arquitectura la sistematización del diseño (simplicidad, normalización, modulación y universalidad de la solución) y la capacidad de cambio (la flexibilidad y el crecimiento mencionados). (Estrella, 1984)

Como *postura teórica* la arquitectura de sistemas reconoció un amplio debate -desde Y. Friedman hasta el grupo Archigram- y como *modalidad de organización formal* tiene antecedentes, por ejemplo, en las *accumulations* de Arman. (Figura 1) La fuerte afirmación de la dimensión del *futuro*, (Aliata, 2004) implícita en esta estrategia proyectual operó en muchas ocasiones como negación de la condición presente y de las

referencias históricas, planteándose los proyectos y las obras con una gran autonomía de los contextos urbanos en los que se desarrollaron, y postulándose como agentes regeneradores de los mismos. En este sentido un cierto *utopismo* propio de aquellos años desarrollistas y una excesiva confianza en las cualidades del *progreso tecnológico* redundó, en más de una ocasión, en la frustración de muchos proyectos que quedaron inacabados o sin concreción, como el caso que nos ocupa.

Efectivamente, como veremos, el *proyecto original* del **Complejo Balneario Punta Mogotes** cumplió con los atributos sistémicos mencionados, no así el que efectivamente se construyera hacia 1980. Las siguientes páginas abordan dicho proyecto en las tres escalas en que se conceptualizó sistémicamente: el *suprasistema* regional/urbano; el *sistema* de servicios y usos balnearios propiamente dicho y los *subsistemas* constructivo y expresivo.

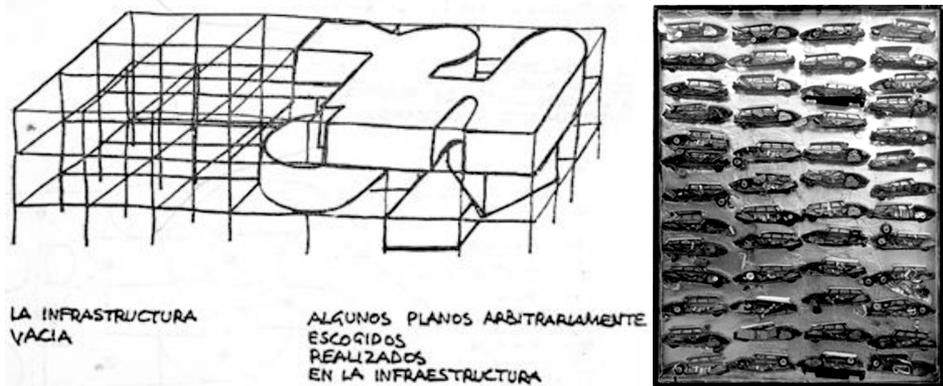


Figura 1 – (Izquierda) Esquema de un sistema infraestructural. Fuente: Friedman, Yona. *Hacia una arquitectura científica* (1973) Alianza editorial, Madrid. (Derecha) “*Plan of Osbolescence*” (serie *accumulations*). Arman, 1965. Fuente <http://www.armanstudio.com>.

### Crisis del *turismo masivo* y estrategias urbanas locales.

El encargo del proyecto del Complejo Punta Mogotes –realizado a finales de los años setenta en el marco del gobierno *de facto* surgido en 1976- se sitúa en la crisis del *turismo de masas*. Efectivamente, en la segunda mitad de dicha década se iniciaría un ciclo de “*desmasificación*” de la actividad turística<sup>4</sup> en correlación al quiebre que la alianza por entonces

gobernante -formada por grupos económicos concentrados nacionales, empresas transnacionales y la corporación militar- impondría al modelo industrial sustitutivo; A partir de entonces se irían clausurando los rasgos dominantes del ciclo expansivo precedente. El progresivo agotamiento de esta modalidad quedó evidenciado, entre otros aspectos, en la disminución de la capacidad de gasto y la duración de las estadías de los visitantes y en la menor rentabilidad de la temporada. La pérdida del monopolio marplatense en el movimiento turístico estival -en favor de ofertas que proponían formas de consumo ribereño connotadas por lo "natural"- y la opción por otros balnearios atlánticos, se vio reforzada por conflictos ambientales como la erosión de playas o la contaminación de sectores de baño. En este sentido la playa de Mogotes era apreciada como *"la más significativa reserva de playas existente en el Partido"*<sup>1</sup>.

La estrategia del gobierno local<sup>2</sup> -con el apoyo de las esferas nacional y provincial- en respuesta a estas transformaciones del mercado turístico será *"redoblar la apuesta al turismo, convocando un turismo de calidad"*. Teniendo el sector ribereño como área de intervención privilegiada, la gestión municipal encaró diversas obras<sup>3</sup>: junto a la realización de infraestructuras para el acrecentamiento de playas y para el cuidado de avenidas costaneras -por ejemplo el sistema de espigones del sector norte-, se reestructuró y parquizó el Paseo Jesús de Galíndez, se renovaron los accesos ribereños a la ciudad -tal el caso del Acceso Norte- y se pavimentaron vías internas de llegada a la costa (como Avenida Edison). Este accionar continuaba en cierto modo la fase 1976/78 durante la cual la ciudad -sede del Mundial de Fútbol- fue destinataria de inversiones destinadas a la modernización del aeropuerto, a la reconfiguración de los accesos al Parque de Los Deportes y a la construcción del Estadio Mar del Plata (Antonini, Schon; Zemborain y Asociados, 1975-78).

La obra de mayor envergadura fue el Complejo Punta Mogotes. La gestión de la obra fue realizada por una Sociedad de Estado -denominada Proyectos Especiales Mar del Plata- integrada por los niveles provincial (70 %) y municipal (30%), a cuyos efectos tomó préstamos del Banco Provincia de Buenos Aires. La construcción correspondió a la empresa Conemar, previéndose un plazo de realización de 9 meses, demorándose su finalización hasta junio de 1981<sup>4</sup>. El proyecto abarcaría la totalidad del ecosistema "artificial" resultante de la construcción del Puerto y que se extendía entre la actual "reserva ecológica" y Punta Canteras. Esta constituía un área de pastizales

pampásicos y de bañados resultantes del afloramiento de las napas freáticas, cuyas playas pequeñas y de arenas gruesas devinieron, en el decurso del siglo XX, en espaciosas playas de arena fina. Desde los años treinta se desarrollaron allí actividades balnearias y hoteleras, en espontáneas construcciones.

El programa a dar respuesta no solo pretendía modernizar la veintena de concesiones balnearias habilitadas, sino que incluyó el saneamiento de pastizales y bañados, la construcción de estacionamiento, etc.<sup>5</sup> Entre las *pautas* de diseño que el equipo proyectista se propuso estarán la revalorización del componente natural como elemento de la arquitectura recreacional y:

*“Plantear una idea integradora que permita articular las diferentes funciones: balnearios, restaurants y otros servicios. Integración que deberá permitir **diversidad de situaciones dentro de la unidad de un sistema**, evitando la monotonía de sumatorias de elementos repetitivos”<sup>6</sup>.*

Entre los aspectos que dieron fundamente a la utilización de una estrategia sistémica tres nos parecen destacables<sup>7</sup>. En primer término la *dimensión cuantitativa* de la operación –a saber: urbanizar más de cien hectáreas, con un frente marítimo de 2 kilómetros y un programa que debía facilitar múltiples prácticas recreativas para una previsión de 80.000 usuarios diarios en temporada alta, con estacionamiento para 10000 vehículos-<sup>8</sup>. En segundo lugar influyeron los condicionamientos para la construcción que imponían -demandas políticas de por medio- breves tiempos de ejecución de la obra. Finalmente la *localización* del complejo reforzará la decisión de una línea sistémica, ya que el área de Punta Mogotes, además de constituir un ecosistema “nuevo” y de escaso espesor histórico, comparado con las playas tradicionales, presentaba una notable autonomía con respecto al trazado urbano cuadrangular del adyacente Barrio Peralta Ramos.

El proyecto original se organizó, en el sentido longitudinal, a partir de una sucesión de bandas funcionales paralelas y especializadas, entre la ciudad y el mar (Figura 2): 1) Autovía de conexión urbana y accesos al complejo entre parquizaciones; 2) Sectores parquizados en relación al reordenamiento de los espejos de agua; 3) Estacionamientos entendidos como “áreas parquizadas” -superficies de pedregullo con forestación-

cuya trama está a 45 grados; 4) La calle vehicular de conexión “*con características de paseo*”, propia del sistema de balnearios; 5) Área urbanizada -el sistema balneario y de apoyos propiamente dicho-; 6) Área de carpas; 7) Área de playa libre, ampliada con respecto a la configuración precedente, a partir del retranqueo del área urbanizada. Esta configuración de bandas paralelas al mar remite, en términos generales, al modo en que fuera “*peinada*” la ribera en la Urbanización de Playa Grande.



Figura 2 – Perspectiva panorámica del Complejo. Fuente *Proyecto Punta Mogotes*. En ARQUITECTURA, Revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata, año 1, N° 1, 1980

### **El suprasistema regional urbano o la “infraestructura como vertebrador”**

La realización del complejo balneario implicó, en este nivel sistémico, la transformación del camino costanero precedente -una vía tradicional con doble mano realizada en la administración fresquista- con una duplicación de calzada y control de accesos desde el barrio adyacente. Resultando el nuevo elemento infraestructural organizador una *autovía ribereña*<sup>9</sup>-con calzadas de tránsito opuesto separadas por parquizaciones y con rotondas de cambio direccional-. Esta infraestructura dará mayor eficiencia a los flujos entre la ciudad y el tramo sur de Ruta 11, incorporando además un puente vehicular en relación a la avenida Fortunato de la Plaza<sup>10</sup>.

De esta autovía se desprenden tres “*brazos de acceso*” -con circulaciones vehicular y peatonal diferenciadas- que conducen a los *tres sectores* en que se organizó el sistema de balnearios; por su parte “*un recorrido vehicular de conexión con características de paseo y no de calle de tránsito rápido*”<sup>11</sup> enlaza longitudinalmente los tres sectores (de 8 unidades cada uno) y estos con los estacionamientos, los restaurantes y las unidades sanitarias. (Figura 3)

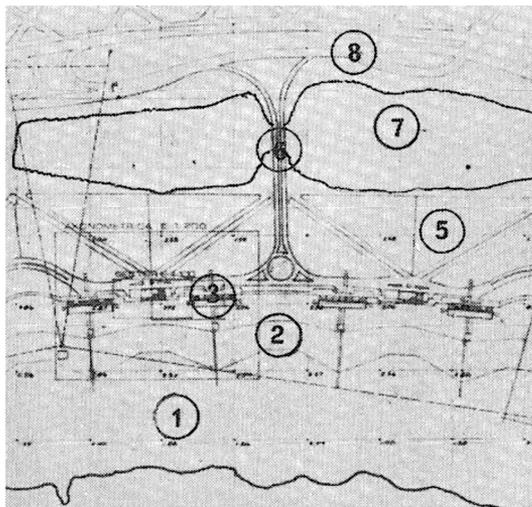


Figura 3 – Planta general del brazo de acceso central y el sistema balneario. Indicaciones 1.- Playa; 2.- Sector carpas; 3.- Conjunto de dos unidades balnearias; 5 Estacionamientos; 6.- brazo de acceso vehicular/peatonal; 7 Espejo de agua; 8 Autovía ribereña. Fuente *Proyecto Punta Mogotes*. En ARQUITECTURA, Revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata, año 1, N° 1, 1980

El sistema conectivo descripto, tendiente a optimizar entradas, recorridos y salidas del tránsito en horas pico, evidencia diversas preocupaciones en su resolución: dar entidad y continuidad al *sistema peatonal*, articular dichos sistemas con los *elementos naturales* y, muy especialmente, otorgar *legibilidad e identidad* al conjunto y a sus partes.

El primer objetivo conducirá a proponer un circuito continuo de veredas peatonales diferenciadas que acompaña los brazos de acceso vehicular, y se conecta con el sistema balneario a partir de puentes, rematando, por medio de rampas, en la playa pública. Resolución que se proponía resguardar ciertas conductas de los habitantes del Barrio Punta Mogotes

que, desde antaño, “*bajaban a la playa*” sin mediaciones ni rupturas. El sistema vehicular/peatonal tendrá múltiples articulaciones con lo natural, no solo en el ordenamiento de los bañados sino especialmente en el tratamiento de los estacionamientos como áreas parquizadas (incorporando forestación) y en los taludes cubiertos de vegetación que independizan las veredas peatonales, rodean la planta baja de los balnearios e ingresan en patios y expansiones de las unidades.

Dotar de *claridad de lectura e identidad* al conjunto condujo a utilizar recursos proyectuales de orden *visualístico*. En este sentido facilitar la comprensión de la *totalidad* -y la orientación de los usuarios dentro de ella- remite a reflexiones sobre la percepción y la imagen que -como las de K. Lynch- postulaban la utilización de elementos urbanos significativos como organizadores de la forma de los espacios urbanos públicos – las “*sendas*” por ejemplo. En un proyecto de las características cuantitativas mencionadas era fundamental -según sus autores- dar a los usuarios una “*guía y marco de referencia para organizar su actividad*”. A estos efectos la *tripartición* organizativa -tres sectores balnearios y tres brazos de conexión- otorgará, desde la autovía superior, un primer nivel de *legibilidad* al complejo. Por su parte también está presente la referencia a aportes de proyecto urbano -como el *townscape* de G. Cullen- y a la sistematización de los componentes del *paisaje urbano*:

“*Si planeamos nuestras ciudades desde el punto de vista de una persona en movimiento (peatón u ocupante de un vehículo automóvil), será fácil comprobar que el conjunto se convierte en una experiencia plástica, en un viaje a través de aglomeraciones y vacíos, en una secuencia de exposiciones y encierros, de expansiones y represiones*”.

En el proyecto de Punta Mogotes -con la *línea de horizonte* como referencia- son observables operaciones paisajísticas de este tenor, tendientes a dar identidad, a la vez que variedad, a los lugares: ondulaciones y fluctuaciones, presencia de puntos focales, perspectivas con vistas simultáneas del *aquí* y el *allí*, cambios de nivel que resuelven cuestiones funcionales y simultáneamente apuntan a la dimensión psicológica (dominancia, intimidad, etc.), etc. La documentación publicada del proyecto hace explícito el diseño de una calculada y dinámica *secuencia perceptiva en los recorridos*: aquella *visión serial* estudiada por Cullen según la cual el escenario urbano se nos revela en los recorridos, por regla general, en forma de series fragmentadas. (Figura 4)

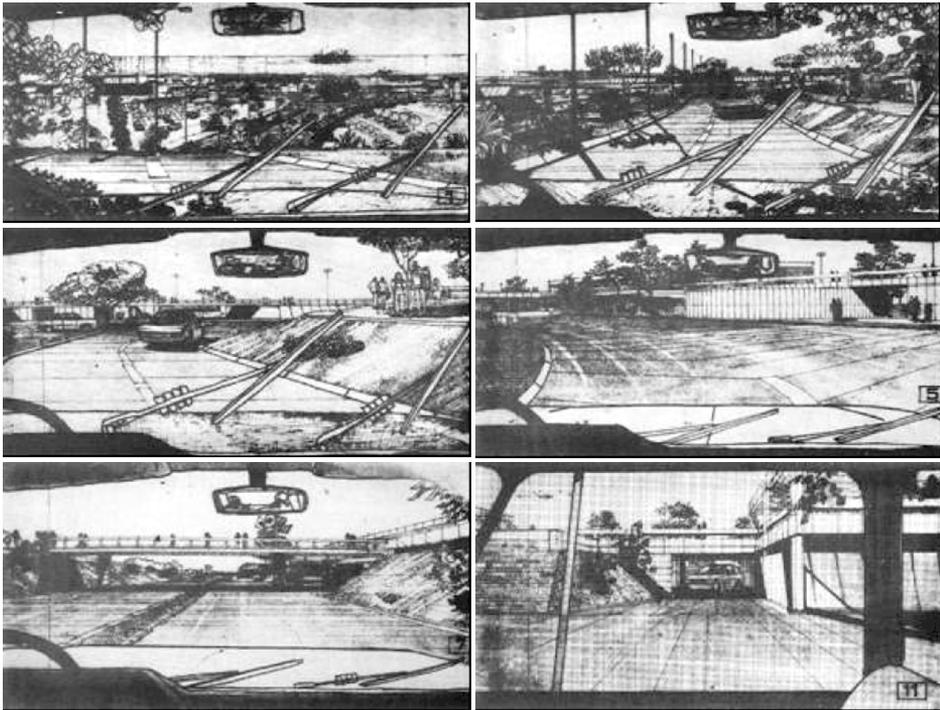


Figura 4 – Secuencia de imágenes del acceso a uno de los tres sectores balnearios. Fuente *Proyecto Punta Mogotes*. En *ARQUITECTURA*, Revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata, año 1, N° 1, 1980

## 2.- El sistema arquitectónico o la “*arquitectura de consumo*”.

*“Los balnearios han sido planteados como micro climas reparados, armados alrededor de un patio natural vinculado con la rambla peatonal; se desarrollan en dos niveles ubicándose a nivel playa las áreas de uso propio del balneario, administración, vestuarios y sectores de juego, y a nivel de la rambla las actividades de bar y locales comerciales de uso público cuya actividad garantiza el nivel de vida urbana buscado para la rambla”<sup>12</sup>.*

Una estructura arbórea ordena y jerarquiza cada uno de los tres sectores balnearios mencionados. Un acceso peatonal común, la rampa hacia la

playa y los sanitarios públicos son compartidos por dos unidades; Cada cuatro unidades se ubica centralmente un restorán (6 en total) con sus servicios y terrazas, y cada ocho se ubica una unidad sanitaria (3 en total) en la rotonda de llegada de cada *brazo de conexión*. Los balnearios han sido conceptualizados como “*espacios-tipo*” -paquetes funcionales repetibles- unidos por un “*espacio conectivo*” peatonal de vinculación.

El espacio público protagonista es la *rambla* sobreelevada -en rigor un recurso espacial/funcional típico de aquellos años: la “*calle conectora*”<sup>13</sup>-, que enlaza las unidades en sentido longitudinal y se conecta transversalmente con los estacionamientos (mediante puentes peatonales) y con la playa pública (mediante rampas). Aquí se caracterizará por conectar espacios de ocio y consumo (restoranes y terrazas, *snacks*, comercios, lugares de estar y de juego, etc.), organizados en torno a los “patios” pergolados. Su preeminencia se reforzará con la “invisibilización” del zócalo de servicios, cubierto por taludes de arena fijados con vegetación. Quiebres en el recorrido y vistas hacia el mar y hacia la ciudad de modo alternado, confieren pintoresca variedad a las perspectivas desde esta rambla. (Figura 5)

La explotación de cada unidad balnearia y, consecuentemente, las diferentes modalidades de operación por parte de sus respectivos concesionarios (ellos también *usuarios*) introducirán los conceptos sistémicos de *flexibilidad* y *crecimiento*. Sus espacios permiten alternativas de disposición y dimensionado, tanto a nivel de vestuarios -que pueden crecer en más del 60%- , como de administraciones, depósitos, restoranes, etc.

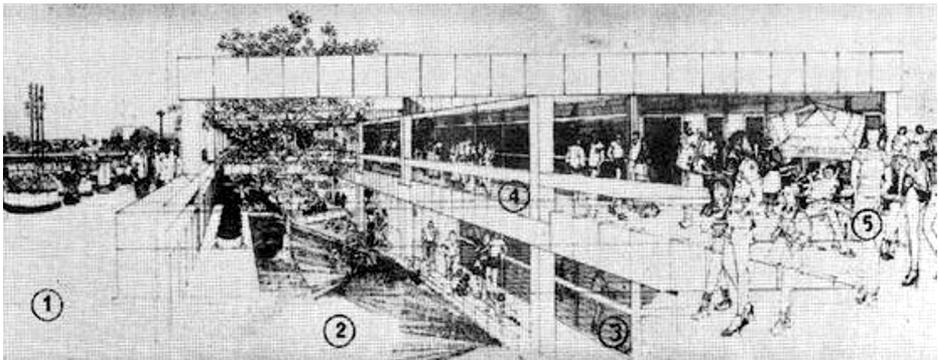


Figura 5 – Perspectiva de la *Rambla* sobreelevada. Fuente *Proyecto Punta Mogotes*. En ARQUITECTURA, Revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata, año 1, N° 1, 1980

Francisco Bullrich -en el artículo mencionado sobre la Arquitectura Argentina en los años sesenta<sup>14</sup>- reconoce las dos vertientes interpretativas que coexistían entonces en las ciencias sociales sobre el fenómeno del *consumo*. Por un lado la visión crítica que lo entendía como derroche de recursos que debían destinarse a la producción o como mecanismo de *control social* sobre las masas consumidoras<sup>15</sup>. A esta visión se oponía aquella que lo valoraba en tanto posibilidad de una construcción cultural de sesgo popular. En esta dirección los atributos de *flexibilidad, obsolescencia, usarismo*, etc. propios de una *arquitectura de sistemas* se relacionarán con un “*concepto de transitoriedad*” propio de una “*arquitectura de consumo*”.

El complejo balneario -“*conjunto recreacional con usos diurnos y nocturnos*” según se lee en la memoria citada- y, muy especialmente, su rambla fueron interpretados proyectualmente como *ámbitos de consumo*, lo que se hace explícito en las pautas de diseño al postular “*el mantenimiento de los actuales hábitos de consumo como sostén de la rentabilidad*”.

### **3.- El subsistema tecnológico/modular o “una obra en plazos reducidos”**

Los balnearios, los restaurantes y unidades sanitarias, los puentes y pasarelas, etc., presentan una resolución modular y la utilización de un sistema industrializado en su materialización.

Una grilla modular-espacial continua –que en planta está dada por la repetición de un módulo ortogonal- ordena geoméricamente el proyecto del sistema balneario, y apunta al reforzamiento del concepto de *totalidad*. En esta trama se insertan las funciones principales y de servicios -ajustándose dimensionalmente según las demandas -así los espacios comerciales tendrán 2/3 módulo, los vestuarios de personal 1/3 módulo, etc.- También encuentran aquí su orden los espacios abiertos -patios y accesos- o los elementos conectivos -puentes, pasarelas y rampas-. Algunos elementos de la jardinería o el equipamiento recreativo -anfiteatros, solariums, zonas de juegos infantiles, áreas verdes de patios- escapan a esta regulación modular.

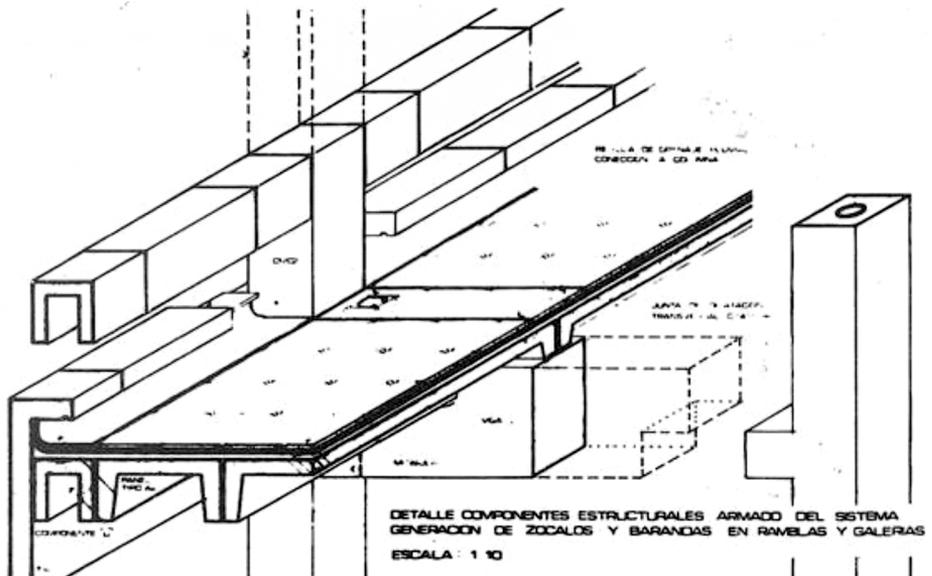


Figura 6. Detalle sistema constructivo a nivel zócalos y barandas de la *rambla* Fuente Proyecto Punta Mogotes. En ARQUITECTURA, Revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata, año 1, N° 1, 1980

En directa relación a la propuesta organizativa modular esta la propuesta constructiva. Esta partió de reconocer, en palabra de los autores, los *sistemas de prefabricación* entonces existentes en el mercado a efectos de adoptar aquellos más convenientes “*en vistas a la escala y características del proyecto*”.

Se optó por un sistema de elementos *premoldeados de hormigón* que abarcó desde la estructura resistente -columnas, vigas, losetas, etc.-, las envolventes y la panelería interior, hasta elementos accesorios de terminación como barandas y zócalos de ramblas y paseos. (Figura 6)

Será este nivel sistémico el que determinará en gran medida la *dimensión expresiva* del conjunto. En las imágenes de los balnearios, restaurantes y servicios los elementos constructivos mantienen su entidad e individualidad -desde las columnas hasta las vigas de las pérgolas- y son evidentes las infinitas particiones

verticales del sistema modular de cerramientos. Regularidad geométrica, horizontalidad, continuidad, una materialidad “neutra”, cualificarán una arquitectura que, consecuentemente, dejaba el lugar protagónico a los elementos naturales...

#### 4.- Cierre

M. Waisman señaló que el resultado final de ciertas obras<sup>16</sup> solo puede comprenderse si leemos en forma paralela *dos textos*: el de su *proceso de diseño* y el de su *proceso de producción*. Esto puede afirmarse de la Urbanización de Punta Mogotes, en la cual la *distancia entre proyecto y realización* se ensanchó dramáticamente. La publicación del proyecto original en el primer número de la revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata, deja constancia de que el mismo “*no es el que en la actualidad se construye*”.

En tal sentido las preocupaciones y los cuidados que el equipo proyectos tuvo en la resolución de un proyecto de “*gran dimensión*” como este, no serán visualizables en la obra construida; entre ellos la subdivisión del programa en tres claros e identificables sectores balnearios; El diseño paisajístico de la red vial a efectos de que miles de usuarios vieran facilitada su comprensión y apropiación de la urbanización; La *tensión* que introducía la simultaneidad de una *estrategia arquitectónica sistémica* -rigurosa modulación espacial/constructiva, repetición de espacios-tipo, etc.- y una *estrategia paisajista pintoresquista* -creación de lugares, quiebre de recorridos y perspectivas, búsqueda de variedad y sorpresa, subordinación de la arquitectura a lo natural, etc.-; La propuesta de un sistema peatonal de conexión directa desde la ciudad al mar; La recreación en clave sistémica de la *tipología rambla*, enriqueciéndola a partir de concebir los balnearios como micro climas y en relación al verde; La utilización de cambios de nivel o taludes naturales cubiertos de vegetación en pos de atenuar la presencia de lo artificial y de reducir el carácter de “barrera” que pudiera haber tenido el sistema balneario...

Los atributos mencionados precedentemente se perderán al

construirse una versión burocrática del sistema: una sucesión lineal de unidades “apareadas” a partir de núcleos de escaleras y tanques de abastecimiento de agua, que no puede eludir la repetición y la monotonía. El sistema de balnearios, sin el tratamiento de la dimensión natural y con una extensa superficie pavimentada a su frente, configuró una barrera de separación con la playa y el mar. La utilización de una modalidad constructiva inscripta en la prefabricación ya no constituiría una apuesta a la industrialización de la arquitectura o a la depuración de un lenguaje y constituirá puro pragmatismo.

Con la excepción de una importante modernización en el sistema conectivo urbano y en los servicios balnearios -desde las duchas/vestuarios a los lugares de comida- la urbanización devendrá un conjunto "frio" y repetitivo, en donde las amplias playas seguirán siendo la principal riqueza.

## **CITAS BIBLIOGRÁFICAS**

Aliata F. (2004) "Arquitectura de sistemas". En Diccionario de Arquitectura en la Argentina, Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades. AGEA. Buenos Aires,

Bullrich, F. (1969) *Arquitectura argentina 1960-1970* SUMMA 19, Buenos Aires.

Cicalese, G. 1999 "*La implantación del modelo económico aperturista en los 70 y la crisis del turismo masivo en la ciudad de Mar del Plata, 1976-1987.*" II Jornadas de Historia Económica, Montevideo, Uruguay.

Estrella, F. (1984) *Arquitectura de sistemas al servicio de las necesidades populares 1964-1983*. CEVEUR. Centro Experimental de Vivienda y Urbanismo. México.

Gordon C. (1978) *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Editorial Blume. Barcelona.

## NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

<sup>1</sup>*Proyecto Punta Mogotes*. (1980) ARQUITECTURA, Revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata, año 1, Numero 1. pp15-25. La publicación registra el proyecto realizado por el arquitecto Carlos Mariani y su equipo el cual, como allí se deja constancia, no es el que se construyera.

<sup>2</sup>La intendencia de General Pueyrredon fue ocupada entre 1978 y 1981 por Mario Russak proveniente de la esfera empresarial, quien apuntó a instalar una imagen de gestión innovadora y eficiente.

<sup>3</sup>Cicalese, G. (1997) *La revalorización del sector costero sur de la ciudad de Mar del Plata. Proyectos turísticos exclusivos, gobierno municipal y organizaciones vecinales. 1970-1995*. VI Encuentro de geógrafos de América Latina. Buenos Aires.

<sup>4</sup>Ídem nota 1.

<sup>5</sup>El imaginario de desarrollo hacia el sur se renovó a principios de los años setenta, impulsado por la devolución (1970) a la familia Peralta Ramos, de la franja ribereña entre Faro y los Acantilados (102 has.) expropiada para la construcción de ruta a Miramar en la década del treinta. Insólita decisión que dio curso a la presentación de propuestas de "desarrollo costero". La Compañía a cargo de su gestión elevó a la Municipalidad de General Pueyrredón en 1973 el proyecto de un complejo residencial, comercial y balneario de 500.000m<sup>2</sup> para 15000 habitantes. La exclusivista propuesta no prosperó y fue definitivamente cancelada con la Ley 8912 de Ordenamiento Territorial.

<sup>6</sup>Ídem nota 1

<sup>7</sup>Se harán presente en el proyecto los atributos de modalidad y de funcionamiento propios de un SISTEMA ABIERTO: 1) Totalidad sistémica en tanto entidad diferente a la suma de partes; 2) Límites sistémicos, más o menos permeables, en vista a las relaciones del sistema con su contexto; y 3) Jerarquías sistémicas por los que el sistema está formado por subsistemas, y a su vez forma parte de suprasistemas.

<sup>8</sup>Rasgo que descarta -al igual que en programas de vivienda social contemporánea destinada a cubrir grandes déficits- el diseño particularizado o de "muchos objetos", y exige una actitud sistémica de "conjunto de objetos". Al respecto *Proyectar con sistemas*, Grupo IRA, Revista SUMMA 43 (págs. 53 y sig.). La preocupación por el "gran numero" es muy anterior. Friedman afirmaba que este modificaría el rol histórico del arquitecto, que no trabajaría ya para un solo cliente, sino para muchos usuarios. El nuevo rol estaría dado por el desarrollo de redes (en su terminología denominadas "infraestructuras", una especie de grilla soporte) en cuyo interior toda operación de "separación" y "apertura" de espacios debe ser reversible. Al respecto Yona F.(1973) *Hacia una arquitectura científica*. Madrid. Alianza Editorial,

<sup>9</sup>Entendiendo por *autovías* a los caminos con dos calzadas separadas que limitan el acceso desde sectores laterales y permiten maniobras de retome. De

este modo constituye una categoría inferior, en términos de autonomía, a las autopistas.

<sup>10</sup>En el caso marplatense las dos autovías realizadas entonces fueron la aquí comentada y el mencionado acceso Norte -entre Avenida Constitución y Avenida Independencia.

<sup>11</sup>f Ídem nota 4

<sup>12</sup>f Ídem nota 4

<sup>13</sup>Verificable en muchos proyectos de entonces, por ejemplo el Campus de la Fundación Bariloche (Bullrich, Cazanigga, Testa, 1965), el Hospital Escuela de Córdoba (MPSGSSV, 1965), el subcentro comunitario de la Villa Permanente Argentina en Ituzaingó (Llauró, Urgell y Asociados, 1975), etc. Algunos de los mencionados utilizan el recurso de elevar el nivel público "cero".

<sup>14</sup>f Ídem nota 1.

<sup>15</sup>Aquí se sitúa la crítica de Sebreli (1970) al balneario marplatense –en su libro *Mar del Plata, El ocio represivo*-. Para este autor la actividad veraniega constituía puro consumismo alienante -lejos de entenderlo como una conquista de los grupos medios y populares- y la ciudad lisa y llanamente una anomalía, producto de un irracional derroche de recursos y poseedora de un hipertráfico desarrollo de las actividades de entretenimiento.

<sup>16</sup>La afirmación se realiza en relación al Hospital Regional San Vicente de Paul, Orán (proyecto de 1963).Waisman, M. (1978) *Reflexiones sobre la obra del Estudio Llauró -Urgell y Asociados*. SUMMA 129/130. Buenos Aires.