

Hacia la conformación de la ribera marítima bonaerense como territorio del turismo

Main aspects in the transformation of Buenos Aires province seaside into touring territory

Perla Bruno

Abstract

Hundreds of kilometers of the vast, sandy and soft sloping beaches of the Buenos Aires coast played a key role in the transformation of that coastal front into a tourist spot. This article will deal with the steady, though not linear, process that made up the holiday area of Buenos Aires province. To analyze that process, there will be considered three intervening dimensions: the characterization of the seaside resorts and the building of roads –with its underlying ideas or intentions of projects and interventions– the policy design and the arise of a new sensibility. Here, we will focus on the 1920-40 period which, through the social and cultural transformations, paved the way for the arousal of tourist activities and the granting of territories for that aim, resulting in a process of mutual configuration. As a consequence of that process, the open and full of dunes Buenos Aires seaside became a touring landscape.

Resumen

Los cientos de kilómetros de extensas playas de arena con suave declive del litoral marítimo bonaerense fue determinante para la conversión de ese frente costero en espacio turístico de sol y playa. El trabajo aborda el estudio de ese proceso ininterrumpido, aunque no lineal, que conformó el territorio del turismo bonaerense, a través de la interrelación de tres dimensiones: la caracterización de balnearios y construcción de caminos, –sus ideas o intenciones subyacentes en proyectos e intervenciones– la construcción normativa, y la construcción de la sensibilidad. Se focalizará aquí la atención en el período 1920-1940, momento durante el cual la transformación socio-cultural guió la instalación de las prácticas turísticas, con la consecuente disposición del territorio para esas prácticas en un proceso de mutua configuración. Como emergente de ese proceso la costa abierta y medanosa del litoral bonaerense devino paisaje turístico.

touring territory - landscape - coast of Buenos Aires - seaside resorts

territorio turístico - paisaje - costa bonaerense - balnearios

Arquitecta, UNLP 1987. Profesora adjunta del Área Histórico-Social de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Mar del Plata. Investigadora del Centro de Estudios Históricos, Arquitectónico-Urbanos, de la misma facultad.

Publicaciones: "The sea-side villages of Atlantic coast, 1940-1955: an experimental field for modern planning culture in Argentina", CD of *The 11th International Planning History Conference, Planning Models and the Culture of Cities / Modelos urbanísticos y Cultura de Ciudades*, Barcelona, julio 2004.

"Reflexiones para una historia conjunta: derivaciones americanas de la ciudad jardín en la extensión y planificación moderna de ciudades de Argentina y Brasil, 1930-1945", en *Registros*, año I, n. 1, CEHAU, FAUD, UNMdP, Mar del Plata, nov. 2003

En colaboración: BRUNO, Perla y MAZZA, Carlos (2002). *Construcción de paisajes. Transformaciones territoriales y planificación en la región marplatense, 1930-1965*, Mar del Plata, SEU/FAUD/UNMdP

Introducción

En Argentina el balnearismo inicial de río o laguna incorporó la costa del mar como alternativa elitista a finales del siglo XIX. De estos primeros emprendimientos sin duda Mar del Plata constituyó el caso paradigmático: la ciudad fue escenario de confluencia del conjunto del arco social de los argentinos, logrando una *unidad de la ciudad-país en la imagen resultante*. (Pastoriza, 2002). En este estudio, veremos su influencia como "modelo social" en el origen del balnearismo argentino, y repararemos además en el rol que cumplió en la estructuración del territorio costero, tanto en la definición carretera como en la determinación de lo que constituyó la primer ley orgánica de regulación costera de 1939.

En las primeras décadas del siglo XX el antiguo "veraneo" (FERNÁNDEZ FUSTER, 1991) —pasar el verano— restringido a grupos minoritarios, dio paso a la generalización del turismo que a partir de los años 30 se extendió gradualmente, alcanzando la clases media alta primero y masificándose de la mano del turismo social después del 45. Los ejemplos analizados permiten advertir tanto esa transición, así como el reemplazo de respuestas puntuales de emprendimientos privados, a una idea progresiva en favor del turismo organizado y dirigido por el Estado, acompañado por un primer proyecto de territorio turístico para la provincia de Buenos Aires, en que la costa adquiere lugar preponderante.

En torno al conocimiento y ocupación costera se fue construyendo un corpus normativo tendiente a dar dirección a los nuevos problemas, reflejando ideas y concepciones de los grupos sociales en cada tiempo. Un territorio costero del que se valoró su potencial riqueza, su prodigiosa naturaleza. ¿Cuándo comenzó la costa, o mejor dicho la "playa" extensa y medanosa de nuestro litoral a ser considerado "paisaje"? Hecha la salvedad, (que) *En la historia de la cultura, las fechas que delimitan períodos son casi fantasías. Y sin embargo, la Historia necesita siempre de marcos cronológicos que, a pesar de su arbitrariedad, permiten entrever su sustancia, el tiempo.* (BARRÁN, 1992). Buscare-

mos indicios del cambio de sensibilidad¹ que en el período estudiado —entre los 20 y los 40— permitió "descubrir", en el desierto arenoso, un paisaje turístico.

A través de la interrelación de las dimensiones aludidas, la conformación y caracterización de la idea de los balnearios marítimos y la materialización de caminos, la construcción normativa, y la construcción de la sensibilidad, —en tanto productos socio-culturales— abordaremos el análisis de la transformación de la ribera bonaerense, en su marcha a territorio del turismo de sol y playa.

Los balnearios

Balneario o estación balneario o de baños, es la localidad situada al borde del mar, río, o lago, provista de comodidades y equipamiento balneario;² la palabra también designa al establecimiento público situado a orillas del mar, de un río o lago y al cual se concurre para tomar baños.

Los primeros balnearios marítimos del país se fundan en las últimas décadas del siglo XIX. En 1874 surge como proyecto productivo Mar del Plata, pero en pocos años, y a partir de la llegada del ferrocarril, se convierte en balneario marítimo de la sociedad porteña. En 1881 y aproximadamente a 4 kilómetros del litoral se establece Necochea, comenzando a finales del siglo la venta de lotes sobre la costa del mar, aprobándose en 1902 el primer loteo de la Villa Díaz Vélez. Pocos kilómetros al sur de Mar del Plata se funda en 1888 Miramar, y muy próximo siempre hacia el sur, el Banco Constructor de La Plata construye entre 1882 y 1886 el hotel Atlántic, junto con la realización del pueblo de Mar del Sur.

En las primeras décadas del siglo XX, y ahora ocupando la costa hacia el norte, aproximadamente a 300 kilómetros de Buenos Aires, la habilitación de una estación del Ferrocarril del Sur dentro del campo de José Guerrero, en el partido de General Madariaga, posibilitó y alentó dos emprendimientos turísticos: Ostende a partir de 1909 y Balneario Montecarlo en 1912.

En la década del 20, en el partido de Tres Arroyos, se fundan Reta y Claramecó aproximadamente a 40 kilómetros del Balneario Orense. La fundación y construcción de estos primeros espacios para el ocio permiten advertir cierta pluralidad en las propuestas: condiciones naturales, sociales, oportunidad de inversiones, y accesibilidad son principalmente los factores que ciñan las lógicas de ocupación y construcción del territorio costero. Y en pocos años, y siendo la mayoría de ellos poco más que caseríos, cada uno gozaba de una caracterización, y un posicionamiento relativo referido sin excepción al primer balneario argentino.

Mar del Plata, aún antes de ser objeto de inversión estatal, contaba con el apoyo económico oficial, gestionado por los particulares influyentes, como los miembros de la Comisión Pro Mar del Plata, los que se esforzaron por hacer de la ciudad el mejor balneario europeo. Aprovechando el viaje a Europa del coronel Lorenzo M. Irigaray, la Comisión le encomendó la misión de visitar las estaciones balnearias de Francia, España, Italia y Bélgica, con el motivo principal de conocer las obras de defensa de las playas y recabar opiniones técnicas en la materia. En la Memoria del año 1924 se publicó el informe enviado desde Biarritz en septiembre de ese año, el que resulta altamente significativo, dado que establece constantemente la comparación con el balneario local. Veamos entonces la concepción del balneario transportado a nuestras costas.

Partiendo de la localización de los sitios de salud de fama mundial expresa que —los franceses— dondequiera encontró en sus hermosas costas una playa apropiada, ahí estableció un balneario, y si en ellas encontró bellezas naturales, las aumentó con la mano del hombre, llegando en la mayor parte de los casos a la suntuosidad, con la cual obligó la atracción a ellas.

Idea que reitera más adelante: Los hermosos panoramas que ofrecen la montaña y los terrenos quebrados y otras bellezas naturales ingeniosamente completadas por la mano del hombre, es lo que le da su fama. Nuestro Mar del

Plata poco ha sido favorecido por la naturaleza fuera de las dos lomas, por lo que su embellecimiento ha de ser siempre todo artificial. Seguidamente hace referencia a los avances del mar con el consiguiente depósito de arena: somos nosotros los que hemos avanzado y no el mar... De los edificios en la costa y sobre el mismo mar, no he encontrado nada parecido en Europa, porque no son permitidas las edificaciones sobre el mar, pues es de la costa de la que ellos se aprovechan para su más grande embellecimiento.³

Después de la playa la más atractiva de los balnearios de mar es el embellecimiento de sus alrededores, jardines, calles y explanadas. Destaca asimismo la sombra de arboledas en los paseos y avenidas. Embellecer la tierra patria, es embellecer el alma argentina. Esto es lo que ocurre en Francia, los franceses la embellecen para satisfacción propia, y para que los extranjeros la admiren. Seguirían luego la organización, las facilidades económicas haciendo referencia a lo producido en el juego como forma de costear las obras, y la obra del Sindicato de Iniciativa.

Finalmente, una enumeración de los establecimientos internacionales de los países visitados, y las características principales de Deauville, Trouville, Ostende, San Sebastián y Biarritz, le permite concluir: *El día que nuestro Mar del Plata tenga su rambla terminada, así como sus obras de defensa, no tendrá rival, porque no existe edificio de la suntuosidad del nuestro, ni jardín tan grande y hermoso. Ha sido necesario venir a ver para darse una cuenta exacta del valor de lo que tenemos.*

La incorporación de debates parlamentarios y argumentaciones sobre diversos proyectos de leyes provinciales vinculadas con la costa y los balnearios, ilustran iniciativas, ideas y formas de gestación de la construcción material y conceptual de la ribera. En resumidas cuentas se refieren a solicitudes de estudios y apoyo económico para la construcción de un puerto, un ramal ferroviario, un camino, o un anticipo para adquirir un autocamión para atravesar los médanos y llegar a la playa. Y muchas veces la solicitud de

subsidio económico tiene por objeto construir y reconstruir ramblas y obras de defensas que una y otra vez sucumben ante la "furia" del mar.

La caracterización que hace de Mar del Plata en el Senado de la Nación⁴ el senador Vicente Gallo, resume esa idea ampliamente difundida: *El es, sin disputa, el primero de la América del Sud y constituye a la vez que un punto de veraneo higiénico y ventajoso numerosas concurrencias, un centro de vida social, culta e intensa, que atrae la población de diversos puntos de la república, y del exterior. Sin embargo, no para todos estas cualidades eran positivas; argumentaba su voto en contra del subsidio económico para la reconstrucción de su rambla el Sr. Esteves: Hago constar mi voto en contra de este subsidio, porque se trata de una ciudad de millonarios, de una ciudad de placer y en una provincia muy rica...*

En 1924 la argumentación del Senador Martínez Guerrero al someter al Senado provincial el proyecto de ley de Fomento de Balnearios en General Madariaga,⁵ a la vez que coincide con la anterior caracterización sobre Mar del Plata, particulariza los balnearios de su zona como destino de la "clase trabajadora", proponiendo con el mismo solucionar una situación injusta creada a las familias de los trabajadores de la provincia que se encuentran imposibilitados de concurrir al balneario de Mar del Plata, que puede decirse, está reservado para las personas adineradas, dado la carestía consiguiente. Y más adelante: *... existen en la provincia de Buenos Aires muchas playas, tales como la del Blanco y Faro, General Lavalle, Ostende en General Madariaga y Orense y Claramecó en Tres Arroyos, cuya vida es reducida, pues se encuentran encerrados por un cordón de médanos que imposibilitan el traslado a ellas de las pasajeras y sus equipajes.*

Interesa asimismo señalar que cuando dice "playa", se está pensando no la extensa playa virgen, sino en aquellas que poseen establecimientos balnearios, tal como ejemplifica luego. El otro aspecto a destacar es la alusión al cordón medanoso, uno de los problemas fundamentales en la apropiación de la costa de Buenos Aires, problema ausente en Mar del Plata dada su

geografía particular. El médano es fundamentalmente un obstáculo, ni atractivo ni paisaje.

Cerremos el apartado con otro proyecto de ley para construcción de rambla y cinco balnearios de "cemento armado", ahora en la playa del pueblo de Miramar, presentado por el senador Francisco Camet en 1927,⁶ partiendo de los siguientes fundamentos: *Visitando los pocos balnearios que posee la provincia, se nota que exceptuando el popular y lujoso de Mar del Plata, donde concurre todo el país atraído por sus embellecimientos y lugares de esparcimiento, los demás se resienten por la indiferencia con que los gobiernos han atendido estos establecimientos de reparación de salud.*

Y expresa luego que a Miramar concurren los menos favorecidos de la fortuna que también necesitan la reparación de la salud, encontrando en el balneario casillos de madera que demuestran atraso para nuestra civilización y cultura, ofendiendo al sentimiento argentino al ver la diferencia inaceptable a sólo una hora de distancia de Mar del Plata. Relata seguidamente las obras en ejecución, como la construcción del muelle, las obras de embellecimiento de la ribera entre el balneario y el muelle, y la inminente finalización de la construcción del camino costanero Mar Chiquita, Mar del Plata, Miramar, a través del cual aumentaría la clientela de Miramar, por los turistas de Mar del Plata que adoptan la costumbre de algunas playas europeas y norteamericanas, trasladándose en sus autos a los balnearios vecinos, para aprovechar durante los baños las grandes playas (...) a la vez que le brinden un agradable recorrido de turismo y lleno de paisajes hermosos y siempre variados al recorrer la barranca del océano desde Mar del Plata. Argumentaciones similares preceden la votación en general que resulta afirmativa.

Estos primeros enclaves del litoral permitieron un avance en la construcción material del territorio, así como aportaron a la construcción de una idea de balneario marítimo fundamentalmente como centro de salud, punto de veraneo higiénico, pero también centro de vida social, en una temprana diferenciación, -"producto de injusticias", intereses y germen de "atraso" y

desequilibrios— entre la Mar del Plata de los millonarios, el lujo y el placer, y el resto de los balnearios, abandonados e inaccesibles, de vida reducida, sólo destino de la población lugareña, de los menos favorecidos. Finalmente, cabe destacar la artificialidad del "embellecimiento" como atractivo agregado, distinguiéndose en la costa el sector de la barranca del tramo Mar del Plata – Miramar, de relieve ondulado, un accidente geográfico distinto, un "paisaje hermoso".

La regulación ribereña

El modelo europeo de balneario encontró en nuestras costas, además de las diferencias históricas y geográficas, de extensas playas abiertas sin otro "atractivo" más que la arena y el mar, un territorio casi desconocido y prácticamente inaccesible. A lo que se sumó la tradición de fundaciones en damero reguladas por el departamento topográfico, por lo que los primeros balnearios siguieron el modelo urbanístico de pueblos pampeanos, aproximando a la costa, casi pegados a la orilla del mar, —y sobre el mismo mar, como advertía Irigaray— su trama regular compuesta por manzanas, calles y avenidas, sin contemplar paseos ni caminos ribereños, embrión de futuros problemas como el de los sobrantes fiscales de la costa marplatense.

Consideraremos los aspectos normativos sobresalientes de la regulación ribereña, reunidos en el Capítulo V del Manual de Disposiciones usuales para la Dirección de Geodesia Catastro y Tierras, que nos permite afirmar que, salvo los problemas de jurisdicción, la reglamentación de concesiones y construcción de balnearios, y en coincidencia con lo que observaremos en los años apartados, se producirá a lo largo de la década de 1930, hasta llegar a lo que dio en llamarse la "primer ley orgánica de playas y riberas de 1939", en un intento por librar al uso público el litoral, que sin embargo no inhabilitó el proceso especulativo y la venta de lotes sobre la misma playa que se produjo en los años 40 y 50.

Parece oportuno comenzar entonces por definir —de acuerdo al Código Civil— "las playas del mar"⁷ como la extensión de tierra que las olas

bañan y desocupan en las más altas mareas y no en ocasiones extraordinarias de tempestades. Y la "ribera externa" como la franja de terreno paralela y contigua a la playa.

Si bien hubo anteriores decretos⁸ que reconocían la jurisdicción provincial en las riberas y cauces de los ríos navegables y costas del mar, consideremos inicialmente el decreto del 15 de noviembre de 1921 que establece que las concesiones de cualquier clase en las playas y riberas del mar o de los ríos que forman parte del territorio de la Provincia sólo podrán ser acordadas por el Poder Ejecutivo con arreglo al derecho administrativo, con el carácter precario que corresponde. En 1926, en atención al incremento e importancia que adquieren las playas marítimas y fluviales de la Provincia, sea para habilitar futuros balnearios o simples lugares de esparcimiento, firma el gobernador Cantilo un decreto que cancela todos los permisos, autorizaciones o concesiones para la explotación de playas o riberas del mar o de los ríos de la Provincia, que no hubieran sido acordados por el Ejecutivo. Y el artículo 4º establece dentro del Ministerio de Obras Públicas la organización de la sección de "Jefatura de Playas y Riberas", la que tendría a su cargo todo lo concerniente a la administración y gobierno de las mismas, de acuerdo a la reglamentación que oportunamente se estableciera.

En 1933 se aprueba el "Reglamento" para las concesiones de playas y riberas de la provincia, preparado por la Dirección de Geodesia y Catastro —la que llevaría un registro especial de playas y riberas— y encargada de la administración por decreto de la intervención federal de enero de 1932. Resumiremos los aspectos considerados relevantes. En primer lugar limita las concesiones en las playas para las instalaciones, que sin dañar la estética, la higiene y la libre circulación, sirvan para comodidad de bañistas y veraneantes, y sean de interés general y no para uso exclusivo de los concesionarios. En segundo lugar, determina un ancho de treinta y cinco metros para los caminos de ribera de todo río o canal navegable. En tercer lugar las concesiones tendrán carácter precario.⁹ Los destinos de las concesiones en los terrenos disponi-

bles podían ser: instalación de carpas, balneario particular o público, bar, servicio de restaurante o confitería, extracción de arena, pesquería, instalación de surtidores; o bien para construir obras de defensa: tablestacadas, palizadas, rellenos y espigones, muelles, embarcaderos, astilleros y escaleras. También podían acordarse nuevas concesiones: hoteles, casas de pensión, y negocios afines y casas habitación en Mar del Plata únicamente en las playas Saint-James y Chica. Los concesionarios tenían la obligación de mantener en perfecto estado de higiene y conservación las construcciones que hubieran levantado, y conservar el arbolado y los jardines existentes o futuros.

Otro decreto del mismo año, y complementario del citado Reglamento, regulaba las concesiones para extracción de arena y pedregullo dentro del territorio de la provincia, comenzando entonces a distanciar las actividades productivas de las recreativas. Con fecha 21 de enero de 1936 se registran dos reglamentos de aplicación exclusiva en las playas de Mar del Plata. El primero, para los concesionarios de balnearios y hoteles-balnearios, siendo la Administración de la Rambla la que interpondría en la aplicación del mismo, reglamento que debía exhibirse en lugar visible de todo balneario público. Atendía exclusivamente aspectos de higiene y seguridad, sin olvidar la estética, tales como la conservación del balneario y la fracción de terreno frente al establecimiento —la que se rastrillaría diariamente— en estado de limpieza, previendo asimismo el corrimiento de carpas enrollando sus lonas al menos dos veces por semana, posibilitando la entrada de sol en el lugar. Ropa y toallas debían mantenerse en estado de conservación y limpieza y en cantidad suficiente para no ponerlas en uso antes de pasar por la estufa de desinfección.

Algunos artículos refieren cuestiones estéticas como la posibilidad de tipificar carpas, toldos y elementos de playa, pero antes de su instalación debía solicitarse el "visto bueno" de la Administración de la Rambla. Prohíbe la fijación de avisos comerciales sin previo aviso y el establecimiento de vendedores ambulantes. Otras disposiciones hacen referencia a los aspectos vincu-

lados con la seguridad de los baños, debiendo contarse con personal de bañeros y casilleros necesarios —con libreta expedida por autoridad marítima— así como tener listos sobre la playa un bañero que se dedique exclusivamente a la observación de los bañistas, un sandolín y varias salvavidas con su correspondiente soga. Todo el personal debía someterse al principio de cada temporada a un examen médico.

El otro, es el conocido Reglamento para baños, que a modo de contrapartida pauta fundamentalmente la seguridad¹⁰ y la "conducta moral" del público bañista de la costa marítima frente al partido de General Pueyrredón.¹¹ Los bañistas debían conservar la mayor compostura en su lenguaje y modales en el baño; no se admitirían personas con dolencias que pudieran causar repulsión o desagrado a los demás; prohíbe el uso de taparrabos, así como bajarse la malla —las que debían ser de lana o algodón, de tejido cerrado y que por su confección no ofendieran la moral y las buenas costumbres— hasta la cintura. Para finalizar, prohíbe tomar sol adoptando posturas inconvenientes, no pudiendo los bañistas desnudarse fuera de los locales establecidos a tal fin, siendo los guardias marítimos actuantes bajo la dependencia de la Administración de la Rambla las personas investidas de autoridad para hacer cumplir este reglamento. Ambos decretos contienen remedos del higienismo finisecular, y un marcado intento de control social, ocultando lo feo, definiendo la moral, desde la administración central.

En 1937 se aprueba un decreto que se compone de dos partes: una es el Reglamento de construcciones, que no se analizará en tanto no aporte datos significativos. En cambio la otra parte estipula que las Direcciones de Arquitectura y Geodesia y Catastro proyectarían para cada una de las playas de jurisdicción provincial donde hubiera concesiones acordadas, un "Plan de urbanización", que sería sometido a aprobación legislativa. El principio general del plan era que las playas quedaran libres de construcciones que fueran obstáculo para la vista —introduciendo un condicionante hasta el momento ignorado— para el tránsito o estacionamiento del público. Las edificaciones se levantarían detrás del cami-

no costanero que delimite la playa, en terrenos particulares o en los que expropie el Estado a tal efecto.

Luego detalla —para las playas agrupadas en nueve grupos— normas generales a tener en cuenta al preparar el plan regulador, dado que por sus características podrían requerir instalaciones de balnearios públicos, bares, etc. con expresa exclusión de hoteles o balnearios particulares o casas de habitación. No nos defendremos en las especificaciones, pero en cambio parece oportuno indicar el agrupamiento propuesto.

El inciso a) agrupa las playas del río de Plata desde Capital Federal a San Fernando, supeditando las concesiones al trazado definitivo del camino costanero. Luego sigue Quilmes y en tercer lugar, las playas de Punta Lara, donde se fijaría un plazo de desalojo de los balnearios particulares. Bajo el apartado d) agrupa: La Balandra, Punta de Indio, Rincón de Noario, Mar de Ajó, San Clemente, Juancho, Mar del Sud, Quequén, Claromecá, etc. En las que de acuerdo a sus características, se podría admitir un número limitado de concesiones para la instalación de balnearios públicos. El inciso e) corresponde a Miramar y La Perla; el f) considera la zona comprendida entre el arroyo Santa Elena y La Tapera en el partido de General Pueyrredón, donde podrían concesionarse terrenos para colonias de vacaciones. Luego en la playa Bristol, Punta Iglesia y de los Pescadores, no se permitiría construcción alguna. Como punto h) reúne Playa Grande y Punta Mogotes, donde se permitiría un número limitado de balnearios, prohibiendo la instalación de hoteles y casas particulares. Finalmente Saint James y Chica, donde se procuraría subsanar los inconvenientes derivados del hacinamiento de construcciones haciendo las demoliciones necesarias para permitir la realización de jardines u otras obras de beneficio público.

Puede entenderse este lineamiento del plan de urbanización como antecedente directo de la Ley 4739 —Urbanización de Playas y Riberas— y permite además comprender una idea general de cada sector costero, donde contrastan groseramente la cantidad de porciones o tramos determinados para el litoral marplatense, con el abul-

tado inciso d) que en una misma bolsa junta balnearios de río con otros de mar, del norte y del sur, y etcétera, los que no se conocen ni interesa conocer. Retrotrayéndonos entonces a los reclamos de injusticia, abandono y desinterés del inicio. Pero lo más importante es ser indicativo de la forma de comprender la costa provincial, como una unidad, una única costa que pasa de fluvial a marítima, y sin embargo este hecho no parece tener mayor significación.

La ley de Urbanización de Playas y Riberas de 1939¹⁷ ha sido ya estudiada desde diversos aspectos (BRUNO, 1997 y 2002); su origen y parte del debate en las Cámaras, es un ejemplo del conflicto de intereses que se enfrentan en la construcción y regulación del territorio, otra prueba del poder de la administración central, y finalmente muestra del rol de Mar del Plata en la conformación del territorio costero, cuya situación excepcional tuerce inclusive las intenciones de la ley orgánica, convirtiéndola en un proyecto económico tendiente a sacar el mejor provecho del turismo de playa, lo que justifica las excepciones y respeto del *statu quo* de la ribera marplatense. Cediendo a las presiones se olvida el intento de demolición que estipulara en 1937. Finalmente, regula en forma incipiente una imagen para la costa, intentando asimismo preservar la visión de su panorama.

El proyecto aprobado es presentado por el Poder Ejecutivo —mensaje firmado por el Gobernador Manuel Fresco y el Ministro de Obras Públicas José María Bustillo como autor del mismo— en la Cámara de Senadores en la 4ª sesión extraordinaria del 20 de diciembre de 1938. En la sesión del 23 de diciembre del mismo año, sin observaciones, se votan y aprueban todos sus artículos, y se remite entonces a Diputados, donde se trata en la sesión del 28 de diciembre, sin tiempo para el estudio por la Comisión de Obras Públicas. Pero en el período de sesiones ordinarias el ejecutivo había presentado a la citada comisión un proyecto similar —que tal como lo afirma el Diputado Herimida había generado una impresión de duda sobre el alcance y propósitos de la ley— por lo que se dirigen al Ministerio de Obras Públicas, y se resuelve formar una comisión que viajó a Mar del Plata para estu-

diar el problema sobre el terreno. Explicando el Ministro que el primer proyecto fue retirado de la Cámara, porque el Poder Ejecutivo advirtió que podía mejorarlo, presentándolo al Senado porque funcionaba en ese momento. En palabras del Ministro, *el proyecto recupera para el público y asegura para el futuro, el espacio comprendido entre la ribera y el camino, dada la gran importancia y porvenir que tienen las playas respecto del turismo en la provincia, el que constituye una de sus más grandes fuentes de recursos.*¹³

Sintéticamente las objeciones se refieren a las excepciones incluidas en el artículo 1º, dado que una ley orgánica no debería contener disposiciones que le anulen ese carácter. El tema de los sobrantes fiscales en Mar del Plata (Art. 7 a 14); y el tema de la jurisdicción provincial sobre solicitudes de edificación con frente a avenidas costaneras (Art. 6º), cuestiones a las que el ministro responde con seguridad y firmeza; aprobado en general y particular, será ley.

Finalizaban los treinta con una costa provincial conocida, definida en su extensión desde San Nicolás hasta Patagones conformando una costa única, en la que el río sobrevino mar. Regulada según prioridades que pronto desplazaron las problemáticas derivadas de la extracción de arena, para reconocer en el turismo nueva fuente de riqueza, bregando por un uso público de la ribera. Y lentamente transitable, a través de rutas y caminos de tardía construcción.

Años 20: caminos costaneros en los albores de la era del camino

A comienzos de la década del 20 la red caminera provincial era deficitaria y compuesta mayoritariamente por caminos de tierra, estando únicamente consolidada (cubierta de granito, macadam, calcáreo, etc.) un 0,35 % de la red total de la provincia, poco más de 200 Km.

Recordemos que el gran impulso vial del país tendrá lugar en la década siguiente, pero la administración del Gobernador José Luis Cantillo (1922-1926) realizó acciones en esta materia, como son la modificación de la ley de

pavimentación de 1911 y la autorización a la emisión de títulos para trabajos en pavimentos en distintos caminos de la provincia. Asimismo se organizó el trabajo vial dividiendo la provincia en 12 zonas, y se encarga a la Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos la habilitación de una sección para compilar y estudiar antecedentes y datos relativos a la vialidad.

La política de caminos de su gobierno se basó en cuatro conceptos que guiaron la organización de un plan orgánico: en primer lugar, el mejoramiento sistemática de la red antes de cualquier inversión de dinero en obras, por restitución de trazados, ensanches, aperturas y desvíos; en segundo lugar, la utilización completa e inmediata de la red; un tercer concepto referido a la conservación de los trabajos, y finalmente, la consolidación paulatina de los caminos. En palabras del Gobernador, *la red caminera de la provincia, salvo contadas excepciones y pequeñas variantes en los tipos de calzadas naturales y de obras de arte anexas, no es, en su origen, sino la red de las antiguas huellas del período colonial, la cual se ha ido expandiendo paulatinamente, con el crecimiento de la población y el aumento de la riqueza general, llegando a cubrir una longitud de 22.000 kilómetros, sin tener en cuenta los caminos municipales.*¹⁴

En octubre de 1926 el Senado vota en forma afirmativa un proyecto de ley en revisión procedente de la Cámara de Diputados, para la Construcción de un camino costanero en el litoral fluvial y marítimo de la provincia. Consistía en autorizar al ejecutivo a invertir hasta la cantidad de pesos 50.000 moneda nacional para el estudio del citado camino, que sería la prolongación de los caminos generales -afirmado de Avellaneda a La Plata y el de La Plata a Magdalena- llegando hasta el balneario de Mar del Plata. Su traza debería estudiarse siguiendo en todo lo posible el albardón de la costa desde la Magdalena hasta Mar del Plata, pasando por Punta del Indio, Punta Piedras, Boca del río Salado, General Conesa, General Lavalle, Punta norte del Cabo San Antonio, Punta Sur del mismo, Laguna de Mar Chiquita, para arribar a su destino. Antes de la votación sólo se expresa que

de la simple lectura surge la importancia de la obra, y que el dinero figura ya en una partida del presupuesto del año 1923, en el ítem 125.¹⁴ Pero recién se completó en la década siguiente, constituido en su mayoría por una ruta de tierra.

Otro camino costanero es el proyectado por la Comisión Pro Mar del Plata, quien solicitó el apoyo de la provincia para su construcción, aprobado por ley 3869.¹⁵ El mismo uniría Mar Chiquita y Miramar. Fue realizado un camino de tierra entre el arroyo Santa Elena al norte de Mar del Plata, y al Sud hasta el Faro de Punta Mogotes, gestionando luego su pavimentación. Para seguir hasta Miramar, debió construirse un puente sobre el arroyo El Durazno, inaugurado el 25 de mayo de 1927 (fig. 1), acto durante el cual expresaba el Sr. Lorenzo Irigaray como representante de la Comisión: *...que los caminos son de todo punto pobladores y civilizadores, y los costaneros especialmente.*

En las Memorias de la Comisión Pro Mar del Plata¹⁷ se encuentran razones por las que estos hombres consideraban fundamental la construcción de este tipo de caminos y su influencia en la población de la costa, que pueden resumirse en razones defensivas en primer lugar, como vía de comunicación y civilizadores en segundo término. Según sus miembros, *los únicos balnearios del mundo que no tienen caminos a la orilla del mar, son los argentinos, evitando con ellos la contemplación del más bello panorama de nuestra costa...*

Y referido a la influencia del camino costanero sobre la población litoral expresan que al proyectarlo se tuvo en cuenta la psicología de nuestro pueblo con ausencia absoluta de espíritu marino; buscaron antecedentes en la historia de pueblos marítimos y probaron que los países bañados por el mar debían pensar en la defensa de la costa dado su alto grado de vulnerabilidad ante el ataque externo, siendo *"la costa poblada" la primer defensa, por cuanto el hombre formado en la costa era el indicado para formar el núcleo de los tripulantes de las escuadras que los países marítimos necesitan como su primordial defensa.*

Además de esa necesidad imprescindible, la vía costanera también debía utilizarse como comu-

nicación comercial, y finalmente como defensa terrestre a través de la cual se distribuiría estratégicamente el apoyo llegado desde el interior para evitar posibles desembarcos: *Nunca nadie se ocupó en nuestro país de estos problemas de la costa...*

Por último, las intervenciones en la costa son disparadoras de otras iniciativas, citando como ejemplo lo ocurrido en la costa entre Mar del Plata y Miramar, haciendo referencia al Golf Club del ferrocarril del Sud, donde esa empresa invertirá *trescientas mil libras en canchas de Golf, el Club, un hotel de trescientas habitaciones y un balneario modelo.* Habiendo indicios que el modelo sería imitado, y con el impulso de los gobiernos, *no tardaría en que la Capital Federal se uniera con Bahía Blanca por toda la costa poblada. (...) estudio impostergable para nuestro país, de extensas costas, y un porvenir, por el lado del mar, incalculable.*

Observaremos otro proyecto de ley que los Senadores Martínez Guerrero y Biocca presentan en 1924 para la *"Construcción de un puerto de Cabotaje y de vías férreas económicas, en la costa sur de la provincia"*.

El proyecto consistía en autorizar al poder ejecutivo a realizar los estudios y la construcción de un ramal de vías férreas económicas —del tipo conocido como "Decauville", de 0,75 centímetros de ancho y 14 kilos como mínimo el metro— entre Dolores, Conesa, Lavalle y hasta Puerto San Clemente, que también se construiría. Además de un ramal de iguales características desde Lavalle hasta General Madariaga. Las obras se pagarían a través de la emisión de bonos. El proyecto se formula para solucionar el problema de la aislación de la zona, la que carecía casi de medios de comunicación, porque los caminos quedaban intransitables en épocas de lluvias. Por otro lado, y en referencia a la ubicación del puerto, se expresa que el lugar denominado "Punta del Norte del Cabo de San Antonio", es un sitio dotado por la naturaleza para puerto de cabotaje —sería el puerto de cabotaje más barato de la provincia— y *especialmente de la costa sur, pues bastaría con ochocientos metros de dragado, estableciendo un muelle de doscientos metros, y uno o dos*

galpones, (...) sin mayores construcciones de defensa, pues las tiene naturales...

Se perseguía además el abaratamiento de los fletes en la zona media entre Buenos Aires y Mar del Plata, a través de la combinación del ferrocarril económico y la vía fluvial, *ideal ensayado con el mayor éxito, estos últimos años, en los Estados Unidos*. El proyecto pasa a las comisiones de obras públicas y primera de hacienda; con algunas modificaciones es votado y se aprueba en general en agosto de 1926.

Antes de la votación en particular otras consideraciones amplían los conceptos ya vertidos, agregando que las costas o playas de la región, en una extensión más o menos de 20 leguas al sur de San Clemente son ricas en yodo, y por ello nos es dado presenciar, una vez por semana, la espuma blanquecina del mar tomando tonalidades oscuras, por la acción del yodo, lo que no ocurre por cierto, en ninguna playa. Aguas que a pesar de poseer estas condiciones no eran aprovechadas por la clase media del país, que se ve privada de gozar de todos sus beneficios. Y por el contrario, en una provincia tan rica en playas, se contempla el triste espectáculo que solamente el adinerado puede aprovechar sus beneficios en las playas aristocráticas y excesivamente caras de Mar del Plata, etcétera, que todos conocen.

En estos inicios de la vialidad provincial, vimos fundamentalmente, desde la esfera oficial, un proyecto de mejora, restitución de trazados y ensanches, conservación y consolidación paulatina y utilización completa de la red existente, compuesta por "las antiguas huellas del período colonial". Las que cruzaban el llano bonaerense como señal de vida humana, tajos abiertos en la tierra. El camino se resiste: los alambrados parecen asegurar, como en una cárcel angosta y larga, como en un laberinto natural, el dominio del campo sin fin sabe este ridículo rey de la creación, perdido, amilanoado, empequeñecido en el paisaje demasiado grande.¹⁸ (fig. 2)

Los proyectos de construcción de nuevos caminos son propuestos por particulares, que solicitan el apoyo oficial para estudiar la costa des-

conocida, para abrir otra traza junto al mar, para defender la patria, para llegar también por esta vía a Mar del Plata, para acceder a otros puntos de la costa "sur", del país que sin espíritu marino desconoce sus potencialidades por el lado del mar, que hasta el momento sólo reconocía su litoral del río de La Plata, entendiendo entonces como sur las costas del cabo San Antonio, las costas del mar. Sur, en tanto se considera la ribera del río; en cambio norte, si nos atenemos a la ribera del mar.

Años 30: las rutas de turismo

No parece necesario profundizar en la significación que tuvo tanto para la vialidad nacional, como para el turismo en general, la pavimentación de la ruta nacional 2. Sin embargo, antes de ser incluida en el plan nacional de vialidad, su consolidación fue motivo de debate en la legislatura provincial, encontrando precisamente oposición por parte de quienes consideraban que debía estudiarse el plan en conjunto y no una determinada carretera. Pero interesa destacar como define el Senador Roncoroni¹⁹ en 1933 la carretera existente, que se vincula con lo expresado en el apartado precedente: *se trata de que mejore la ya existente carretera, que une la ciudad de Buenos Aires con el puerto de Mar del Plata, carretera tradicional, carretera clásica, podemos decir, consagrada por el uso inmemorial desde el más remoto tiempo, porque a partir de la colonia, desde la fundación de Chascomús y posteriormente a la independencia y fundación de Dolores, el camino ha seguido ese trayecto aceptado por el uso y la costumbre, y que beneficia una importante zona de la provincia de Buenos Aires que se puede calcular aproximadamente en la cuarta parte de su territorio.*

La Provincia de Buenos Aires, acogida por Ley Provincial 4117 a la Ley Nacional de Vialidad de 1932, utilizará los beneficios de la ayuda federal para implementar su plan vial. En 1937 el gobierno provincial propone, con el fin de acelerar las construcciones viales, la emisión de Bonos para el financiamiento. Tres premisas guiaron los principios del plan de 70.000.000 de

pesos: los caminos debían posibilitar acceso y complemento a la red caminera entonces construida o proyectada, accesos a puertos y zonas de producción y accesos a playas y diversos lugares de turismo, condición que no contemplaba la ley nacional, aspectos que hemos desarrollado con anterioridad (BRUNO, 2002).

Siendo entonces un objetivo primordial del gobierno fomentar el turismo, se tuvieron en cuenta al trazar algunos de ellos, los principios de la estética del camino. Dos ejemplos significativos son el camino costanero Mar del Plata a Miramar y el de acceso al parque de Sierra de la Ventana. En cambio, la pavimentación del camino Buenos Aires - Mar del Plata, enfrentó a sus proyectistas con las dificultades de responder con una estética adecuada al cruce de la pampa desnuda: un camino desprovisto de bellezas naturales, a través de una extensa llanura, sin más línea destacada que el horizonte (...).

Asimismo, el gobierno completaba a mediados de los treinta otra ruta de turismo, concretando el antiguo proyecto de la ruta costanera que uniría La Plata con Magdalena, General Conesa, General Madariaga para llegar luego a Mar del Plata. De acuerdo a datos vertidos por García Heras, (GARCÍA HERAS, 1985) su extensión total era de 460 km. y al momento de su inauguración solamente se habían pavimentado los trayectos La Plata-Magdalena²⁰ y Camet-Mar del Plata, siendo el resto de la ruta un camino de tierra.

También en esos años, y de acuerdo a la "importancia creciente que va tomando la ciudad de Mar del Plata, desde el punto de vista turístico y comercial" se define la red caminera de acceso, como mejora de los pavimentos existentes, los que no se vinculaban entre sí. Se realiza la llegada por el norte a través de la avenida Constitución hasta el Camino costanero a Camet; por el centro la avenida Lyra y por el sud el acceso al puerto. Obra complementada con la pavimentación del camino a Necochea; el camino costanero a Miramar, el camino de tierra por la costa a La Plata y Buenos Aires, que mencionáramos más arriba, definiendo la estructura caminera que perdura hasta hoy.

La importancia de la relación entre el fomento turístico con la obra vial, está representado en el mapa elaborado en 1939 por la Dirección de Vialidad Provincial (fig 3), donde se ubican monumentos y sitios históricos, así como aquellos lugares propicios al veraneo, recreo y esparcimiento que pudieran interesar al Turismo Argentino. Tomando la ruta 2 hacia la costa, se destaca el balneario de la laguna de Chascomús, y su Museo Pampeano; en Dolores el "Museo Indio" -ambos de inauguración reciente- antes de llegar a Mar del Plata, representada por los edificios del Hotel Provincial y el Casino, el camino ribereño a la altura de Playa de los ingleses y el muelle de pescadores.

Por el camino de la costa una imagen de un tramo en Castelli, luego los atractivos turísticos de la costa se resumen: en General Lavalle una primer sombrilla que cobija tres figuras representa las playas de Ajó y San Clemente; otras figuras en al arena de la playa se corresponde con Las Margaritas. En General Madariaga dos mujeres pasean por las playas de Ostende. En Mar Chiquita la confitería que habilitó la Comisión Pro Mar del Plata. Después de Mar del Plata, la barranca del camino costanero a Miramar; y hacia el sur, los bañistas en Necochea tienen como fondo la rambla. Reto, Claromecó y finalmente Monte Hermoso: médanos verdes, playa extensa y mar.

También a nivel nacional la relación entre la obra vial y el fomento turístico del interior de la República circulaba por los distintos medios de propaganda. Una afirmación elocuente puede leerse en La Construcción marplatense del año 1938: *Personas entendidas y relacionadas con la Dirección General de Vialidad de nuestra República han confirmado (...) que antes de un año y medio será posible viajar en 24 horas, desde la Capital Federal hasta Jujuy, sobre 1000 km. de pavimento de primera calidad, 800 de enripado y 250 de buen camino de tierra. Las mismas autoridades han comprobado los progresos que ha alcanzado la zona del norte del país...*

Las imágenes y propagandas difundían asimismo las nuevas prácticas turísticas, generando el deseo de un nuevo ideal de descanso, emer-

gente de la cultura del espíritu, el deporte y la vida al aire libre. Allí se extendió progresivamente el turismo, considerado como una forma particular de ocio, tan necesario como la cura y el reposo. Finalmente, se difundió asimismo una nueva imagen típica, la imagen del turismo de playa, que comienza a representar en la provincia de Buenos Aires, junto con el establecimiento ganadero y el rancho pampeano, la piedra movediza y las cierras de Tandil, un lugar típico de la Argentina pintoresca. (fig. 4)

En la Argentina pintoresca, la playa bonaerense

Cerraremos con este apartado referido a la construcción de la sensibilidad, en tanto parece resumir el complejo proceso que tratamos de observar, en donde a través de las relaciones y mutuas configuraciones de las construcciones materiales y normativas y los cambios de sensibilidad, comienza a apreciarse en la costa bonaerense un paisaje.

Debemos advertir, sin embargo, que el proceso no es lineal, y debe recordarse que no existen las brusquedades del acontecer político. Así como el ritmo de los cambios es lento, también es cierto que poco o nada desaparece por completo. (BARRÁN, 1992). La asociación entre desarrollo turístico y paisaje pintoresco, así como la consideración de los paisajes "representantes de la nación como sublimes y naturales" (SILVESTRI, 1999), persistirá en el tiempo.

Si recorremos nuevamente los apartados precedentes, observaremos —y muchas de las citas perseguían esas evidencias— cómo en el origen de los balnearios marítimos la costa no era un paisaje, ni panorama atractivo. Recordemos que las hermosas costas son las francesas, los hermosos panoramas son la montaña y los terrenos quebrados, el "paisaje pintoresco". Mar del Plata, fuera de las dos lomas, poco había sido favorecida por la naturaleza. Y mucho menos atractivo podían ser los otros sectores costeros, donde sólo había médano y mar. Pero sin embargo, las palabras de Guerrero al describir la espuma blanquecina del mar tomando tonalidades oscuras,

introducen cambios en la forma de apreciar la playa, una nueva sensibilidad.

En 1933 José Anesi²¹ crea la Revista Geográfica Americana, imponiéndose como una de sus principales misiones poner de relieve las bellezas naturales de la patria. En el primer número y bajo el título "El encanto del paisaje argentino", se reitera la idea de difundir el conocimiento de los lugares pintorescos y típicos de la Argentina, representados en el artículo con imágenes del lago Nahuel Huapi, Lago Mascaradi y Cerro Bonete, los paisajes sublimes del sur. Las cataratas del Iguazú, y el volcán Lanín. Ni imágenes ni alusiones a la costa bonaerense se encuentran en sus páginas.

Luego vimos como los caminos costaneros, además de defensa, permitían la contemplación "del más bello panorama" de nuestras costas. El incipiente recorrido turístico y lleno de "paisajes hermosos", y siempre variados del tramo Mar del Plata a Miramar, comienza a percibir allí un paisaje turístico. La antigua huella colonial, "consagrada por el uso inmemorial desde el más remoto tiempo", devendrá ruta de turismo, incorporando como atractivo en su recorrido historia y tradición. En el contexto de fomento del turismo, de la regulación ribereña, de la construcción de caminos y parques; las obras de urbanización y embellecimiento, en el mismo marco nacionalista que también redescubrió un valor estético en la pampa, comienza a valorarse en las extensiones medanosas de playa "un paisaje", al tiempo que se sabe capaz de construirlo y transformarlo.

En este sentido, en 1938 en su artículo titulado "La fisonomía del paisaje Argentino" Alfredo Neves²² expresaba que su colección gráfica estaría incompleta si no incluyera "a manera de broche final, el paisaje ribereño": En todos los parajes donde las olas del mar se quiebran en las playas (...), se agudiza la mirada de los humanos para las visiones de la eternidad. Sean médanos arenosos o graníticos arrecifes sobre los cuales se vuelque la espuma nivea de las olas acometedoras..., en todas partes la esencia del paisaje costero es la misma: un límite entre las viviendas de los hombres y el imperio inconmensurable del mar. (fig. 5 y 6)

Unas veces la llanura es mar, mar de oro y espi-
go, y despierta la misma sensación de soledad,
pequeñez, de exigüidad mortal que el mismo
mar. Otras veces el mar es pampa, y confunden
su inmensidad y su soledad: *¿Qué es el mar
sino un paisaje sin árboles, sin pájaros
polícromos, sin nada más que agua y cielo, olas
y nubes? Y, sin embargo, el mar y las playas,
apartándonos de las emociones físicas, cautivan
a cualquiera profundamente (...) porque el
hombre más ignara está allí, aun a despecho
suyo, columbrando su materia terrena entre dos
inmensas soledades —agua y cielo— y se ve con-
minado a liberarse de las ataduras frente a aque-
lla que su ínfima receptáculo no puede reducir.
Si nos desalojamos de nosotros mismos ante el
mar, así también debiera ocurrirnos en una
meseta yerma, un valle gris o una dilatada pam-
pa.*²¹

Intentamos alertar el paso de lejana costa sur a
territorio turístico, en una transformación que
sedimenta un proyecto sobre otro: sobre la base
de los emprendimientos privados, de los dueños
de la tierra, y vecinos influyentes de la sociedad
porteña, que con modelos europeos intentaron
embellecer la tierra patria y el alma argentina, el
Estado organizó su proyecto turístico, fuente de
riqueza, a partir de la apropiación del balneario
ya consagrado por aquellos que se "habían
adueñado de las riberas del mar". Construyó
—material y normativamente— otro modelo, pre-
tendiendo una costa para uso público, sin cons-
trucciones que obstruyan el panorama, buscan-
do asimismo dominio y control social, para el
que la propaganda fue herramienta indispensable,
reproduciendo en imágenes, usos, costum-
bre y valores, pero también espacios y lugares,
de una costa para admirar.

Se generó el gusto y la necesidad del viaje para
un público creciente, para alivio de las tensio-
nes de la vida moderna. Viaje turístico que ge-
neraba conciencia patriótica, ampliación del
conocimiento geográfico e histórico; posibilita-
ba nuevas experiencias, así como el enriqueci-
miento del caudal científico y artístico del viaje-
ro. Entonces el hombre ha podido "liberar ata-
duras", fue cautivado, y desalojándose de sí
mismo pudo encontrar emoción y goce en la

contemplación estética del paisaje allí donde no
existía: allí donde la pampa se encuentra con el
mar.

Notas y Bibliografía

¹ Para este concepto remitimos a BARRÁN, José Pe-
dro (1992). *Historia de la sensibilidad en el Uruguay*,
tomo 1, *La cultura "Bárbara": (1800-1860)*, Monte-
video, Ediciones de la Banda Oriental, p.: 11. Se
trata de analizar la evolución de la facultad de sentir,
de percibir placer y dolor, que cada cultura tiene y en
relación a que la tiene. (...) una historia de las emo-
ciones; de la rotundidad o la brevedad cuíposa de la
risa y el goce; de la pasión que lo invade todo, hasta
la vida pública, o del sentimiento encogido y reduci-
do o la intimidad; del cuerpo desenvuelto o del
encorsetado por la vestimenta y la coacción social
que juzga impúdica toda la sultura. Una historia "a la
francesa" pretendiendo describir el sentir colectivo al
que nadie escapa.

² Diccionario de terminología turística (Dirección Na-
cional de turismo, Buenos Aires, 1970).

³ En Memoria Administrativa, Asociación de Propa-
ganda y Fomento, Mar del Plata, 1924.

⁴ Proyecto de ley: Reparaciones en la rambla de Mar
del Plata, en Congreso de la Nación, Cámara de
Senadores, 20ª sesión ordinaria, agosto 12 de 1920.

⁵ Fomento de Balnearios en General Madariaga, Se-
nado de Buenos Aires, La Plata, octubre 14 de 1924.

⁶ Para la financiación se autoriza al Ejecutivo la con-
tratación de empresas, otorgando como pago conce-
siones de explotación —con un máximo de 25 años—
pasando el edificio al término de la concesión a pro-
piedad del Estado. En Diario de Sesiones, Senado de
Buenos Aires, La Plata, septiembre 13 de 1927.

⁷ Art. 2340 del Código Civil. Son bienes públicos del
Estado general o de los Estados particulares:

4º Las playas del mar y las playas de los ríos navega-
bles en cuanto su uso sea necesario para la navega-
ción, entendiéndose por playas del mar (...).

⁸ Por ejemplo, Decreto del Poder Ejecutivo Nacional
de fecha 31 de marzo de 1909, dictado en base al
dictamen del Procurador del Tesoro, en el que cual se
deslinda con precisión el alcance de las jurisdiccio-
nes de la Nación y de las provincias, con respecto de
los playas y costas de los ríos navegables, ratificando
la jurisdicción administrativa. Agreguemos que en
forma terminante el Poder Ejecutivo Nacional deslin-
da el concepto y alcance de su jurisdicción sobre pla-

yas y riberas, en lo concerniente a vigilancia y policía de las personas y las cosas en las mismas [Decreto 1° de octubre de 1917]. Ver Manual de Disposiciones usuales para la Dirección de Geodesia, Catastro y Tierras (1943). La Plata, Taller de Impresiones Oficiales.

⁹ Las concesiones precarias podían ser canceladas cuando por cualquier razón se estimara necesario, debiendo el concesionario retirar a su costa las instalaciones que hubiere levantado en el terreno en el plazo que se le fije, sin tener por ello motivo para reclamar indemnización de ninguna naturaleza, dando derecho al Poder Ejecutivo, para sin más trámite proceder al desalojo de los ocupantes, la demolición de las construcciones y la toma de posesión del terreno.

¹⁰ En este sentido, fijaba las horas del baño -8.30 a 13 y desde 15.30 a 19.30- prohibiendo la permanencia en el agua después del horario establecido. Limitaba con postes de hierro visibles, colocados mar adentro hasta la profundidad de 2 metros en mareas ordinarias, el espacio de mar frente a cada balneario apto para baños, límite que no podía superarse sin aviso al bañero de servicio. Los nadadores no podían exceder el límite recorrido por la lancha de salvataje.

¹¹ A partir de las actuaciones iniciadas por la Acción Católica de Bernal, una resolución del Poder Ejecutivo con fecha 28 de febrero de 1939, hace extensivo para todas las playas de la provincia el reglamento para baños de las playas de Mar del Plata.

¹² Resumiremos los artículos más relevantes. Art. 1°.- En toda la costa marítima o fluvial que se encuentre dentro de la jurisdicción provincial, con excepción de las zonas del partido de General Pueyrredón denominada Playa de los Ingleses, Playa Chica, La Perla y Punta Mogotes, queda prohibida la edificación destinada a vivienda entre la avenida costanera y el mar o ríos navegables. Art. 2°.- En el camino costanero a Miramar, cuando la distancia entre la costa y el camino supere los 100 metros, el PE podrá autorizar construcciones en los terrenos destinados a la venta, sometiéndolos a un plan de urbanización adecuado a la naturaleza del paraje y que no perjudique la vista panorámica del lugar. Art. 3°.- Todo el que levante una construcción frente a cualquier camino costanero que se encuentre dentro de la jurisdicción provincial deberá dejar dentro de su respectivo lote, entre el edificio y el camino, una franja mínima de cinco metros destinada a jardín y arbolado. Sobre este vertical límite, la altura de fachada no podrá exceder los diez metros, descontando pendientes de techos y chimeneas. El Art. 4° Fija en 15 metros de frente la dimensión mínima para los terrenos sobre caminos costa-

neros. El Art. 5°.- En el partido de General Pueyrredón, sin perjuicio por lo establecido en los artículos anteriores, todo edificio que se construya con frente a las Explanadas Norte y Sur, y a los caminos al Faro y a Miramar, deberá ser de piedra o ladrillo, solos o combinados en la parte visible de sus muros de fachadas, con techos de fuerte pendiente de tejas o pizarra, con o sin terrazas tipo chalet o cottage dentro de un estilo adecuado y en concordancia con las condiciones especiales del lugar. Los artículos del 7 al 13 regulan lo referente a los sobrantes fiscales sobre la Explanada sud de Mar del Plata. El 14 regula la construcción de edificios para hoteles, confiterías, etc. en las playas de los Ingleses, Chica, La Perla y Punta Mogotes.

¹³ Diario de Sesiones, Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, 3° Sesión Extraordinaria, La Plata, diciembre 28 de 1938.

¹⁴ En Memoria Administrativa, Asociación de Propaganda y Fomento, Mar del Plata, 1924.

¹⁵ Será ley (número 3958) en junio de 1928, imputándose el gasto para su cumplimiento, que se declara de urgencia, a la partida correspondiente a Puentes y caminos del presupuesto de 1928.

¹⁶ Ley 3869. Construcción de un camino costanero entre Mar Chiquita y Miramar. Art. 1. Autorízase al Poder Ejecutivo a invertir hasta 250.000 \$ moneda nacional como contribución de la provincia para la construcción de un camino costanero entre Mar Chiquita y Miramar, proyectado por la Comisión Pro Mar del Plata. Promulgada el 20/X/1926.

¹⁷ En Memoria Administrativa, Asociación de Propaganda y Fomento, Mar del Plata, 1927.

¹⁸ "En la llanura bonaerense: la huella", en Revista de Geografía Americana, Buenos Aires, Año II, Tomo IV, números 22 a 27, julio a diciembre de 1935.

¹⁹ Moción de aprobación sobre tablón en la minuta de comunicación al poder ejecutivo del senador Roncoroni, sobre consolidación del camino a Mar del Plata. La votación resultó afirmativa, Senado de Buenos Aires, La Plata, 4 de julio de 1933.

²⁰ Incluido en el Plan de 70.000.000 \$, Ley 4540, el camino La Plata-Costa Sud se construyó en una extensión de 45 Km. de pavimento de hormigón armado.

²¹ José Anesi (Turín, 1881 - Buenos Aires, 1963). Geógrafo y editor cartográfico. Cursó estudios básicos de Filosofía y Letras en la Universidad de Turín (1889-1903). Se radicó en Buenos Aires en 1910 y en 1912 fue nombrado apoderado del Instituto Geográfico De Agostini de Novare. En 1918 da origen a su editorial cartográfica. En 1933 funda la Revista

Geográfica Americana, que dio origen en 1939 a la Sociedad Geográfica Americana. Entre sus publicaciones se cuentan El Atlas Geográfico Metódico, El Atlas de la América y El Atlas de la Argentina. Datos extraídos de PETRIELLA, Dionisio y SOSA MATIELLO, Sara. *Diccionario Biográfico Italo - Argentino*, Asociación Dante Alighieri de Buenos Aires.

²² NEVES, Alfredo (1938). "La fisionomía del paisaje", en *Revista Geográfica Americana*, San Juan 738, Buenos Aires, n. 61, p.:265-272. El autor era en ese momento Director del Instituto Biográfico Sudamericano.

²³ ANDRICH, Emilio (1944). "Sobre el paisaje oculto", *Revista Geográfica Americana*, San Juan 738, Buenos Aires, n. 132, p.: 171-173.

BARRÁN, José Pedro (1990). *Historia de la sensibilidad en el Uruguay*, tomo 2, *El disciplinamiento (1860-1920)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental.

BRUNO, Perla y MAZZA, Carlos (2002). *Construcción de paisajes. Transformaciones territoriales y planificación en la región marplatense 1930-1965*, Mar del Plata, SEU/FAUD/UNMDP.

FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1991). *Historia general del turismo de masas*, Madrid, Alianza Editorial, p.: 203.

GARCÍA HERAS, Raúl (1985). *Automatores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1819-1939*, Buenos Aires, Libros de Hispanoamérica.

PASTORIZA, Elisa (ed.), (2002). *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Buenos Aires, Biblos.

SILVESTRI, Graciela (1999). "Postales Argentinas", en ALTAMIRANO, Carlos (Ed.), *La Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires, Ariel/UNQ.

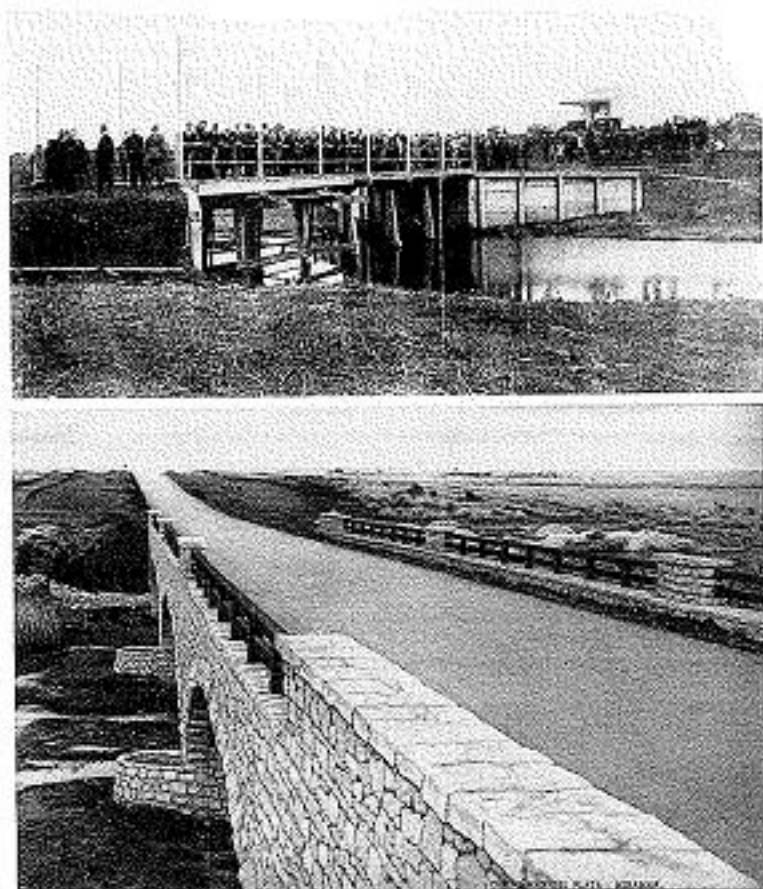


Fig. 1. Inauguración del puente sobre el arroyo El Durazno en el camino Mar del Plata a Miramar. (Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata, Memoria Administrativa año 1927). Puente sobre el arroyo Chapodmolal en el mismo camino (Cuatro Años de Gobierno, Período 1936-1940, La Plata, Provincia de Buenos Aires, tomo 4, Vialidad)



Fig 2. "La Huella" (Paisaje de Buenos Aires) Encausto de Lola Nucifora (Revista Geográfica Americana, San Juan 738, Buenos Aires, n. 27, p.: 399, diciembre de 1935.

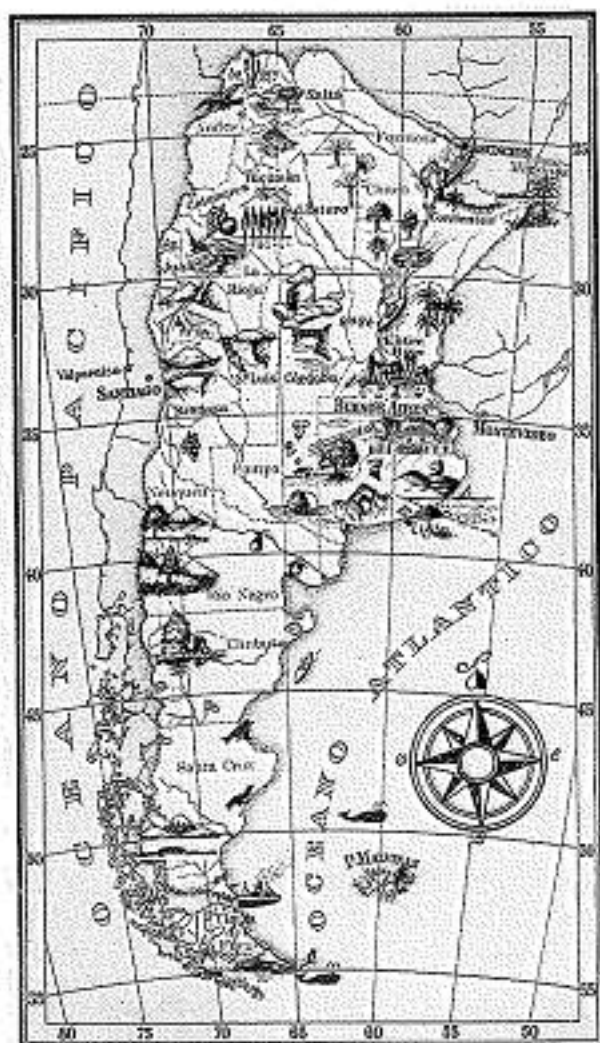


Fig. 4. Visiones Pintarescas de la Argentina. Lugares típicos de la Argentina (Revista Geográfica Americana, San Juan 738, Buenos Aires, n. 87, p.:359, diciembre de 1940)

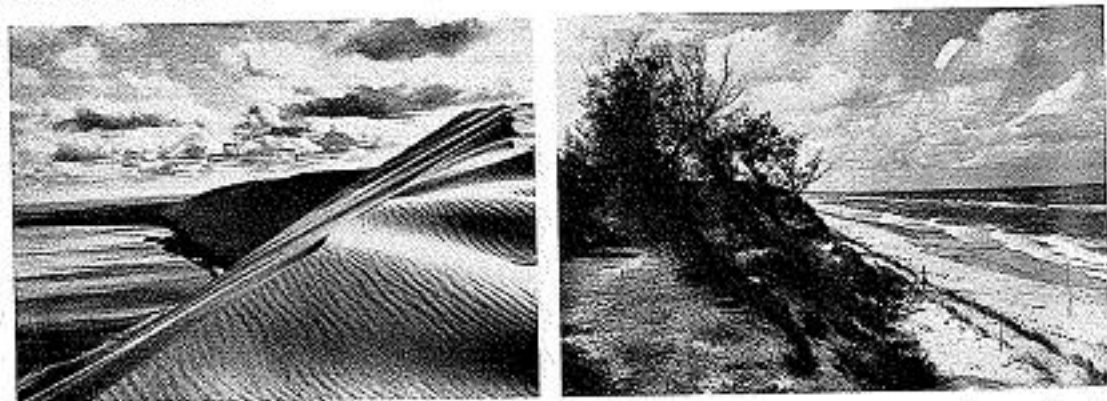


Fig. 5 y 6. Los médanos formados por la arena del mar imitan en tierra firme las olas y ondulaciones del mismo (Revista Geográfica Americana, San Juan 738, Buenos Aires, n. 61, p.:270-271, octubre de 1938)