

[Registrarse](#) [Entrar](#)

REVISTA DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y SOCIALES

[Actual](#) [Archivos](#) [Anuncios](#) [Acerca de Registros](#)

[Inicio](#) /

[Archivos](#) /

Vol. 15 Núm. 2 (2019): La evolución del turismo en la realidad latinoamericana (siglos XIX y XX)



Mediante este dossier se propone estudiar el sector turístico principalmente desde el análisis histórico de sus crisis y transformaciones, entendidas como oportunidades e invención de nuevas perspectivas. En consecuencia, el ámbito territorial será América Latina y, desde una perspectiva temporal, el ámbito de estudio se detendrá a comienzos de la actual centuria. Se pretende que, mediante el análisis de esos

procesos, se pueda profundizar sobre las relaciones biunívocas entre sociedad y turismo y sobre el modo en el que éste se ve condicionado por el entorno socio-espacial, político y económico y viceversa.

Publicado: 2019-12-18

— Presentación

La evolución del turismo en la realidad latinoamericana (siglos XIX y XX)

Elisa Pastoriza, Rossana Campodónico, Carlos Larrinaga

1-3

 pdf

— Artículos

La evolución del turismo antártico y su relación con las políticas públicas nacionales y provinciales

Marisol Vereda, Marie Jensen, Pablo G. Fontana

4-28

 pdf

La edificación hotelera en Mendoza (Argentina) impulsada por las leyes de fomento del turismo, durante el periodo neoconservador (1932-1943)

Pablo Bianchi

29-51

 pdf

La acción pública municipal frente a la crisis del turismo masivo en Mar del Plata, 1976-1983

Daniela Ivanova Castellucci

52-72

 pdf

La crisis del “mercado inmobiliario del ocio” en Mar del Plata: retroceso y desaceleración de la industria de la construcción (1975-1989)

Victor Pegoraro

73-93

 pdf

Última bola. Políticas públicas y prácticas sociales en los casinos nacionales en torno a los años 60 (Argentina, 1955-1970)

Marcelo Pedetta

94-111

 pdf

Del hotel en la sierra a la casa en la playa

El balneario Solís y sus transformaciones

Martín Fabreau

112-128

 pdf

Los inicios de la regionalización turística: Uruguay en la década del 60

Rossana Campodónico

129-144

 pdf

Galo Plaza y el turismo: Más allá de la misión cultural

Carlos Garrido, Enrique Cabanilla Vásconez

145-160

 pdf

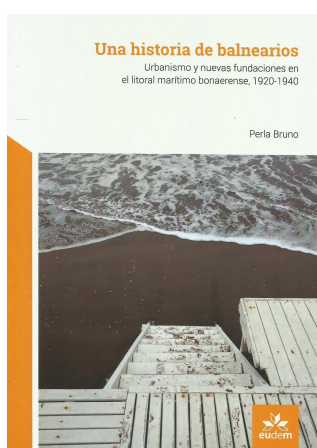
Acapulco. “Proyectos formativos”, esplendor y crisis, 1927-1960

Luis Anaya Merchant

161-180

 pdf

Reseñas de libros



Reseña de Perla Bruno (2019). Una Historia de balnearios: Urbanismo y nuevas fundaciones en el litoral marítimo bonaerense, 1920-1940. Mar del Plata: EUDEM, 178 páginas.

Alicia Novick

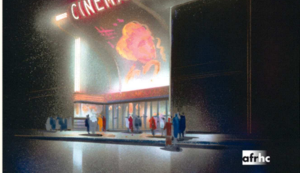
181-183

 pdf


Reseña de Shahram Abadie (2018). Architecture des salles obscures. Paris, 1907-1939. Paris: Association Française de Recherche sur l'Histoire du Cinéma - AFRHC, 252 páginas.

Andrés Avila Gomez

184-186



[Open Journal Systems](#)

[Enviar un artículo](#)

Idioma

[English](#)

[Português \(Brasil\)](#)

[Español](#)

[Italiano](#)

Información

[Para lectores/as](#)

[Para autores/as](#)

[Para bibliotecarios/as](#)

Navegar

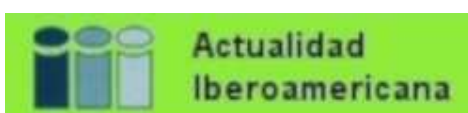
Número actual

[ATOM 1.0](#)

[RSS 2.0](#)

[RSS 1.0](#)

The logo for 'latindex' features the word in a red, lowercase, serif font. The letter 'i' is stylized with a vertical orange bar through its center.The logo for 'DOAJ' consists of the letters 'DOAJ' in a large, orange, sans-serif font. To the right, the words 'DIRECTORY OF OPEN ACCESS JOURNALS' are stacked in a smaller, black, sans-serif font.The logo for 'SHERPA/ROMEO' features a green circular icon on the left, composed of two overlapping circles. To the right, the text 'SHERPA/ROMEO' is written in a green, sans-serif font.The logo for 'REDIB' includes a stylized icon of an open book above the word 'REDIB' in a large, bold, black, sans-serif font. Below it, the text 'Red Iberoamericana de Innovación y Conocimiento Científico' is written in a smaller, black, sans-serif font.The logo for 'ARLA' features the word 'ARLA' in a large, white, sans-serif font inside a red rounded rectangle. To the right of the rectangle are several horizontal white lines of varying lengths. Further to the right, the text 'Asociación de Revistas Latinoamericanas de Arquitectura' is written in a grey, sans-serif font.



Registros. Revista de Investigación Histórica. ISSN 2250-8112

revistasfaud.mdp.edu.ar/registros - revreg@mdp.edu.ar -
revistaregistros@gmail.com - [facebook.com/RegistrosFAUD](https://www.facebook.com/RegistrosFAUD)

Universidad Nacional de Mar del Plata - Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño

Complejo Universitario Manuel Belgrano, Funes 3350, 3º piso (B7602AYL) Mar del Plata, Argentina

Telefono +54 223 4733140



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Platform &
workflow by
OJS / PKP

La evolución del turismo en la realidad latinoamericana (siglos XIX y XX)

Elisa Pastoriza, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

Rossana Campodónico, Universidad de la República, Uruguay

Carlos Larrinaga, Universidad de Granada, España

Editores responsables del número

El dossier de estudios turísticos que hoy presentamos al lector reúne trabajos que estudian las transformaciones de destinos o de mercados turísticos en América Latina, fundamentalmente en el siglo XX. Dichos procesos estuvieron causados centralmente por cambios propios del sistema turístico y/o derivados de su entorno, los cuales han sido abordados, principalmente, desde las metodologías que brinda la disciplina histórica. Aunque también, teniendo en cuenta la complejidad de estos objetos de estudio, se sustentan asimismo en una red conceptual conformada con los aportes de diferentes campos disciplinarios como la geografía, la economía, la arquitectura y los estudios socio-culturales. Lo que comprende una mirada renovada, atenta a los imaginarios y valoraciones sociales, deudora de los análisis de las construcciones simbólicas que orientan tanto las prácticas de los actores como las de las instituciones vinculadas al turismo.

La aparición de nuevos destinos, los cambios en las motivaciones o preferencias de los turistas, la elevación de sus rentas, la inflación, el sistema cambiario, las tensiones culturales, las nuevas infraestructuras, la sobreexplotación y el deterioro medio ambiental, entre otros factores, han provocado cambios importantes en las prácticas y hábitat de los turistas y de los residentes, como así también han generado políticas públicas diferenciadas respecto de los distintos destinos turísticos. Normalmente, estas problemáticas y/o crisis no significaron la desaparición de la actividad turística, sino, fundamentalmente, una reorientación, generación y apelación de nuevas propuestas y proyectos.

En definitiva, mediante este dossier se propone estudiar el sector turístico principalmente desde el análisis histórico de sus crisis y transformaciones, entendidas como oportunidades e invención de nuevas perspectivas. En consecuencia, el ámbito territorial será América Latina y, desde una perspectiva temporal, el ámbito de estudio se detendrá a comienzos de la actual centuria. Se pretende que, mediante el análisis de esos procesos, se pueda profundizar sobre las relaciones biunívocas entre sociedad y turismo y sobre el modo en el que éste se ve condicionado por el entorno socio-espacial, político y económico y viceversa.

De los nueve estudios presentados, cinco corresponden a los cambios acontecidos en Argentina en distintos sectores de la actividad, dos a la historia del turismo en Uruguay, uno a México y otro a Ecuador.

Los primeros cinco artículos dan cuenta de las características y mutaciones que impactaron en el turismo argentino. El primero, escrito por **Marisol Vereda, Marie Jensen y Pablo Fontana**, analiza el turismo antártico, un territorio que abarca la ciudad de Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, que adquiere el valor, además de convertirse en la principal puerta de entrada de los flujos marítimos patagónicos, en presentar un interesante vínculo entre las políticas del Estado Nacional y Provincial en diferentes periodos. En paralelo se resalta el rol del Estado Nacional en la promoción de los viajes, la paulatina incorporación del sector privado de origen nacional, la consolidación del turismo antártico por parte del sector privado extranjero

y el posicionamiento de Ushuaia como principal punto de ingreso a partir de la confluencia de las políticas públicas y agentes privados.

Seguidamente, **Pablo Bianchi** aborda el tema de las leyes de fomento del turismo y cómo estas impactan en la construcción hotelera en el período 1932-1943, donde el Estado asume la función de promotor de la provincia de Mendoza como destino turístico, a través de publicaciones en guías y artículos en prensa, y desde las acciones llevadas adelante por la casa de Mendoza en Buenos Aires. Paralelamente, explora las acciones llevadas adelante por el sector privado, concentradas, sobre todo, en la construcción de hoteles con tipología de torre en altura, algo totalmente novedoso para la época.

Daniela Castellucci analiza la acción pública municipal de Mar del Plata en el período 1976-1983, donde estudia la actuación del Estado, lo que implica también indagar en la relación que se establece con los actores socio-políticos del campo local vinculados al turismo, y con los poderes estatales provincial y nacional en los procesos de construcción y ejecución de políticas públicas que inciden en la actividad turística. Para ello escudriña las funciones adoptadas y los instrumentos de política pública implementados a fin de comprender su papel político durante el período elegido.

Continuando con la importancia de los estudios sobre Mar del Plata, **Víctor Pegoraro** analiza el retroceso y la desaceleración de la industria de la construcción en el período 1975-1989, tratando de recuperar las variables naturales y artificiales más importantes que signaron el mercado inmobiliario local. A partir de lo cual, se centra en el momento de crisis de finales de la década de 1970 y en sus causas, cuando el ciclo virtuoso del denominado mercado del ocio inmobiliario comienza a apagarse. En efecto, en los inicios de los ochenta ya se habían desvirtuado las variables corrientes del mercado de locaciones temporarias y residenciales que habían caracterizado a las décadas precedentes.

Para finalizar con los trabajos referidos a Argentina, **Marcelo Pedetta** aborda la cuestión de las políticas públicas, los trabajadores y las prácticas sociales en los casinos nacionales en el período 1955-1970. En el entendido que, debido a indicadores como número de asistentes, recaudación, difusión y cantidad de salas, estos años marcaron una época de máximo esplendor de las "casas de piedra" nacionales, claves en la configuración de los destinos turísticos, tanto en los ya consolidados (Mar del Plata, Bariloche, Pinamar), como en los que por estos años aspiraban a convertirse en una opción (Puerto Madryn, Chaco). Esta situación se hizo especialmente visible en el Casino Central de Mar del Plata, que en las noches de verano llegó a albergar cifras cercanas a los treinta mil concurrentes. Además, los planteles de empleados de casinos llegarán en estos años a contar cerca de cuatro mil trabajadores, que se repartirán entre las 19 salas de juego esparcidas a lo largo y ancho del país.

En cuanto a lo que hace a la historia del turismo en Uruguay, en primer lugar se presenta la investigación realizada por **Martín Fabreau** sobre el Balneario Solís (Departamento de Maldonado), el cual manifiesta una serie de características propias y poco comunes que merecen ser abordadas detenidamente. Fruto del loteo de una estancia familiar que abarcaba desde una región serrana hasta el mar, el balneario surgió en 1912 como un ambicioso proyecto turístico-forestal administrado por una sociedad anónima que perduró cincuenta años, hasta 1962. En sus comienzos el emprendimiento giraba en torno a un lujoso hotel de corte europeo sobre la Sierra de las Ánimas para luego ir transformándose en un asentamiento recostado sobre el mar, acompañando la época de la masificación turística y los cambios en la sensibilidad de los veraneantes. Su época de esplendor tuvo lugar entre la década del 30 y 50, en donde la hotelería de lujo, los gustos refinados y la presencia inglesa fueron emblema del lugar.

Continúa el artículo de **Rossana Campodónico**, quien analiza el comienzo de un proceso de planificación siguiendo las orientaciones comunes de la CEPAL, a partir de la labor de la Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico (CIDE), que efectúa la primera regionalización de zonas turísticas en el país. Para ello se tomaron como punto de partida los diagnósticos nacionales realizados por dicha Comisión en 1963 y el diseño del primer plan de desarrollo económico para el periodo 1965-1974. Este plan presentó el valor indudable de haber sido el primero, así como constituir la matriz de posteriores proyectos que intentaron en primer término diversificar la oferta turística del país incorporando nuevas zonas del territorio.

Carlos Garrido y **Enrique Cabanilla Vásquez** presentan el caso de Ecuador, un país que ha desarrollado su modelo económico basándose en productos agrícolas, siendo el cacao el primero y el más importante desde la colonia hasta el primer tercio del siglo XX. Sin embargo, las familias dedicadas a la producción cacaotera también intervinieron en las primeras empresas de carácter privado vinculadas al turismo en la costa ecuatoriana y generaron además las primeras visiones de sitios de descanso y recreación en esta región geográfica. Para mediados del siglo XX, después de que el país sufriera las consecuencias económicas de la caída del precio del cacao, recibió una de las inversiones más grandes en su historia agrícola: la llegada de las grandes transnacionales bananeras debido a las plagas que se dieron en América Central. Será entonces el banano el producto estrella de exportación, el cual sentará las bases económicas para las primeras inversiones del Estado en infraestructura turística: aeropuertos, carreteras, medios de comunicación y un naciente modelo de gestión en el ámbito del turismo, que será la semilla de lo que a finales del siglo XX será el tercer producto de exportación del Ecuador.

Para cerrar este dossier, se presenta el trabajo de **Luis Anaya Merchant** sobre el paradigmático caso de Acapulco. En él se describen los proyectos, los recursos, las entidades y los sujetos responsables que hicieron posible el auge de Acapulco al finalizar los años 40 del siglo XX. Este apogeo hizo de esta ciudad balnearia el primer destino turístico mexicano de relevancia internacional durante las siguientes tres décadas. A la vez que, se establecen los antecedentes específicos presentes entre los diseñadores de políticas públicas que consideraron la posibilidad de explotar el potencial turístico acapulqueño. Así como proponer algunas perspectivas sobre los motivos que centralmente condujeron a su estancamiento y degradación durante la década de los 80.

Elisa Pastoriza

Profesora y Licenciada en Historia. Magister Artis en Historia. Centro de Estudios Históricos (CEHis). Departamento de Historia. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata. Funes 3370. Mar del Plata, Argentina.

elisapastoriza@gmail.com

Rossana Campodónico

Licenciada en Historia. Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad de la República, Uruguay. Magister en Desarrollo y Gestión del Turismo (Orientación Destinos Turísticos). Universidad Nacional de Quilmes, Argentina. Área de Estudios Turísticos, Departamento de Turismo, Historia y Comunicación (CENUR Litoral Norte). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de la República. Uruguay 1695, Montevideo, CP.11.200, Uruguay

campodon@gmail.com

Carlos Larrinaga

Doctor en Historia y Profesor Titular de Historia e Instituciones Económicas. Grupo Turhis de Investigación en Historia del Turismo. Departamento de Teoría e Historia Económica. Facultad de CC Económicas. Universidad de Granada. Campus de la Cartuja s/n. 18071 Granada, España.

larrinag67@hotmail.com

La evolución del turismo antártico y su relación con las políticas públicas nacionales y provinciales

The Evolution of Antarctic Tourism and its Relation with National and Provincial Public Policies

Marisol Vereda

Marie Jensen

Universidad Nacional de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur, Argentina

Pablo Fontana

Instituto Antártico Argentino, Argentina.

Abstract

This contribution aims to analyse the behaviour of Antarctic tourism through Ushuaia, province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, as the main gateway city for Antarctic seaborne tourism, considering public policies from both the National and Provincial governments in different periods. In this regard, a periodization is presented from 1958 to 2018, identifying different phases according to the tourism area life cycle model (Butler, 1980). Methodology comprises a qualitative approach through documental analysis and in-depth interviews to key actors related to the organization of voyages and also public administration. Among results, different moments can be seen, the role played by the National State in the promotion of voyages, the gradual incorporation of the private national sector, the consolidation of Antarctic tourism by foreign private companies and the positioning of Ushuaia as a gateway due to the implementation of public policies together with the actions of private local agents.

Resumen

El propósito de esta contribución es analizar el comportamiento del turismo antártico a través de Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, como principal puerta de entrada de los flujos marítimos, en su relación con las políticas del Estado Nacional y Provincial en diferentes periodos. En este sentido, se presenta una periodización que abarca desde 1958 hasta 2018, identificando distintas etapas de acuerdo al modelo de ciclo de vida del producto turístico de Butler (1980). La metodología utilizada comprende un enfoque cualitativo a partir del análisis de documentos y entrevistas en profundidad a actores relevantes relacionados con la organización de viajes y gestión pública. Entre los resultados obtenidos se destaca el reconocimiento del rol del Estado Nacional en la promoción de los viajes, la paulatina incorporación del sector privado de origen nacional, la consolidación del turismo antártico por parte del sector privado extranjero y el posicionamiento de Ushuaia como principal puerta de entrada a partir de la implementación de políticas públicas y de la acción de agentes privados locales.

Key words: Antarctic tourism - public policies - evolution of tourist flows - tourism area life cycle model

Palabras clave: turismo antártico - políticas públicas - evolución de los flujos turísticos - modelo de ciclo de vida del producto turístico

Recibido el 29 de septiembre de 2019

Aceptado el 17 de octubre de 2019

Publicado el 18 de diciembre de 2019



Introducción

El interés de la República Argentina por el continente antártico se inició con la actividad comercial de la caza de focas y ballenas realizada por buques argentinos y extranjeros matriculados en el puerto de Buenos Aires durante los siglos XIX y XX, entre ellos la Compañía Argentina de Pesca S.A. que operó desde 1904 hasta 1961 en el puerto de Grytviken en las islas Georgias del Sur, donde también funcionó una Oficina Meteorológica hasta 1950 (Quevedo Paiva, 1987). La primera institución en impulsar el interés antártico argentino fue el Instituto Geográfico Nacional organizando expediciones a la Antártida a fines del siglo XIX, aunque no lograron materializarse (Fontana, 2019). Por otra parte, Argentina tiene participación en dos de las expediciones que fueron encomendadas por la Comisión Internacional de Estudios Científicos en la Antártida: a) la expedición sueca del Dr. Otto Nordenskjöld en la que participó el alférez José María Sobral (primer argentino en invernar en el continente y realizar labor científica) y b) como resultado de la expedición escocesa comandada por William Speirs Bruce, Argentina acepta en 1904 las instalaciones ubicadas en la Isla Laurie del Archipiélago de las Orcadas del Sur, estableciendo el Observatorio Meteorológico y Magnético e invernando por primera vez allí tres argentinos: Hugo Acuña, Luciano Valente y Edgar Szmula (Aldazabal y Pereyra, 2001).

En 1940 se crea la Comisión Nacional del Antártico con injerencia en todos los asuntos relativos a los intereses argentinos en el Antártico que junto al Plan de la Armada Argentina aprobado un año antes, posibilitaron la adquisición de nuevas unidades navales que permitieron incrementar la presencia argentina en la Antártida (Genest, 2004). En 1947 comienza el periodo de mayor expansión argentina en la Antártida, gran parte de ese desarrollo fue impulsado por Hernán Pujato en el marco del nacionalismo territorial del gobierno de Perón. Pujato crea el Instituto Antártico Argentino en 1951, incrementándose el trabajo científico y técnico, ya sea con programas propios o asociados con otros países, logró la adquisición del rompehielos *ARA General San Martín* e incentivó los mayores

descubrimientos geográficos argentinos (Fontana, 2019).

En 1948 se extiende la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, incluyendo las tierras antárticas e islas comprendidas en el sector. Entre 1947 y 1980 Argentina instala numerosas bases, temporarias y permanentes junto con varios refugios mediante los cuales se da apoyo a las tareas de exploración e investigación científica. En el orden internacional, la Segunda Guerra Mundial renovó el interés de algunos países por la Antártida que se materializaron en expediciones y ocupación de distintos puntos del continente (Colacrai, 2012). Durante 1957 y 1958 tiene lugar el Año Geofísico Internacional (para cuya organización se había creado en 1956 el Comité Científico de Investigaciones Antárticas [SCAR], un acontecimiento científico de relevancia internacional debido a la cooperación internacional entre los 12 estados que formaron parte. La participación argentina fue significativa tal cual se preveía en el Decreto N° 11.836/56 de creación de la Comisión Nacional del Año Geofísico Internacional que afirmaba:

es de interés nacional asegurar una amplia y eficiente participación argentina en estas actividades, contribuyendo así a un conocimiento más completo de los regímenes naturales de todo el territorio nacional, en especial también de su sector antártico. (Genest, 2004, p. 13)

Hasta 1959 Argentina y otros Estados con presencia en Antártida, realizaban sus actividades en base a sus políticas nacionales, especialmente aquellos con reclamo territorial; esta situación se modifica con la firma del Tratado Antártico del que Argentina fue uno de los 12 países signatarios originales, significando un fuerte cambio en la Política Antártica Argentina, al tener que consensuar con sus pares decisiones regulatorias sobre dicho espacio mientras que en su política interna desarrolla actividades científicas y de logística junto a actos jurisdiccionales y administrativos en el sector que reconoce como propio (Colacrai, 2012).

En este contexto, el turismo precedió la firma del Tratado Antártico, ya que los primeros viajes tuvieron lugar en el verano austral del año 1958. A partir de ese momento, el turismo antártico se ha desarrollado a través de distintas modalidades, siendo la marítima la más importante. El turismo antártico es definido por Vereda y Jensen (2014) como la actividad comercial que involucra el desplazamiento de personas al sur de los 60° S o Área del Tratado Antártico, con motivos de ocio y con especial atención a motivaciones relacionadas con la vida silvestre, paisajes dramáticos, interés en la ciencia y en la historia de la exploración. A su vez, dadas las características particulares del continente antártico que definen su condición de remoto y de aislamiento respecto de centros urbanos próximos, la actividad requiere de puertas de entrada¹ que permitan diferentes operaciones como el recambio de pasajeros, logística, abastecimiento, entre otros. En este marco, Ushuaia, en la provincia argentina de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (Figura 1), es la puerta de entrada más activa en relación con los flujos marítimos que se dirigen a la Península Antártida, espacio donde se concentran las visitas.

La historia del turismo antártico ha sido estudiada por distintos autores (Reich, 1980; Enzenbahr, 1992; Headland, 1994; Jensen y Daverio, 2008; Jensen y Vereda, 2016). Este trabajo se propone analizar el desarrollo del turismo antártico a través de Ushuaia, mediante la aplicación del modelo de evolución del ciclo de vida de un destino turístico de Butler (1980), tomando en consideración las políticas públicas nacionales y provinciales relacionadas con la actividad.

El modelo de ciclo de vida de un destino turístico

Diferentes modelos han sido desarrollados para explicar la evolución del turismo a través del tiempo. Christaller (1963) describe cómo los lugares son descubiertos por artistas en busca de inspiración en entornos tranquilos e inusuales. Luego, estos lugares comienzan a transformarse a partir de la llegada de

otros artistas, seguidos por un público de alto poder adquisitivo e indulgente, poniendo de moda el lugar, que finalmente alcanza tanta popularidad a través de la promoción y del marketing que los primeros artistas lo abandonan en busca de otros. Miossec (1977) plantea la evolución del destino a partir de un modelo hipotético-deductivo que describe la conformación de espacios de consumo recreativo y turístico en las periferias de los principales centros de producción. Se basa en un esquema concéntrico que traduce las relaciones espaciales entre un foco emisor y sus áreas receptoras, incorporando la dimensión perceptivo-comportamental (Vera, López Palomeque, Marchena y Antón Clave, 2013; Callizo Soneiro, 1991). Chadeffaud presenta un modelo diacrónico que considera el espacio como producto social desde una visión sistémica. La producción del espacio turístico se encuentra directamente relacionado con la demanda social, representando la proyección en el espacio y en el tiempo de los ideales de la sociedad global. Esta formación socioespacial está conformada por los espacios materiales y los inmateriales (Chadeffaud, 1988; Callizo Soneiro, 1989).

El modelo más utilizado para analizar la evolución de diferentes destinos turísticos corresponde al modelo de ciclo de vida desarrollado por Butler (1980), diferentes antecedentes en la literatura dan cuenta de su amplia difusión mediante la aplicación en distintos estudios de caso (Hovinen, 1981; Oglethorpe, 1984; Haywood, 1986; Richardson, 1986; France, 1991; Ioannides, 1992; Tooman, 1997; Priestley y Mundet, 1998; Agarwal, 2002; Cardona y Serra Cantallops, 2014, entre otros). Asimismo, varios autores realizan críticas al modelo en relación con su carácter básicamente descriptivo y no predictivo y el planteo de evolución lineal, entre otros (Cardona y Serra Cantallops, 2014). El modelo es posteriormente revisado por Butler (2006a; 2006b).

Este modelo se basa en el concepto de ciclo de vida del producto, considerando las pautas de comportamiento de la demanda y la capacidad de carga de los destinos turísticos.

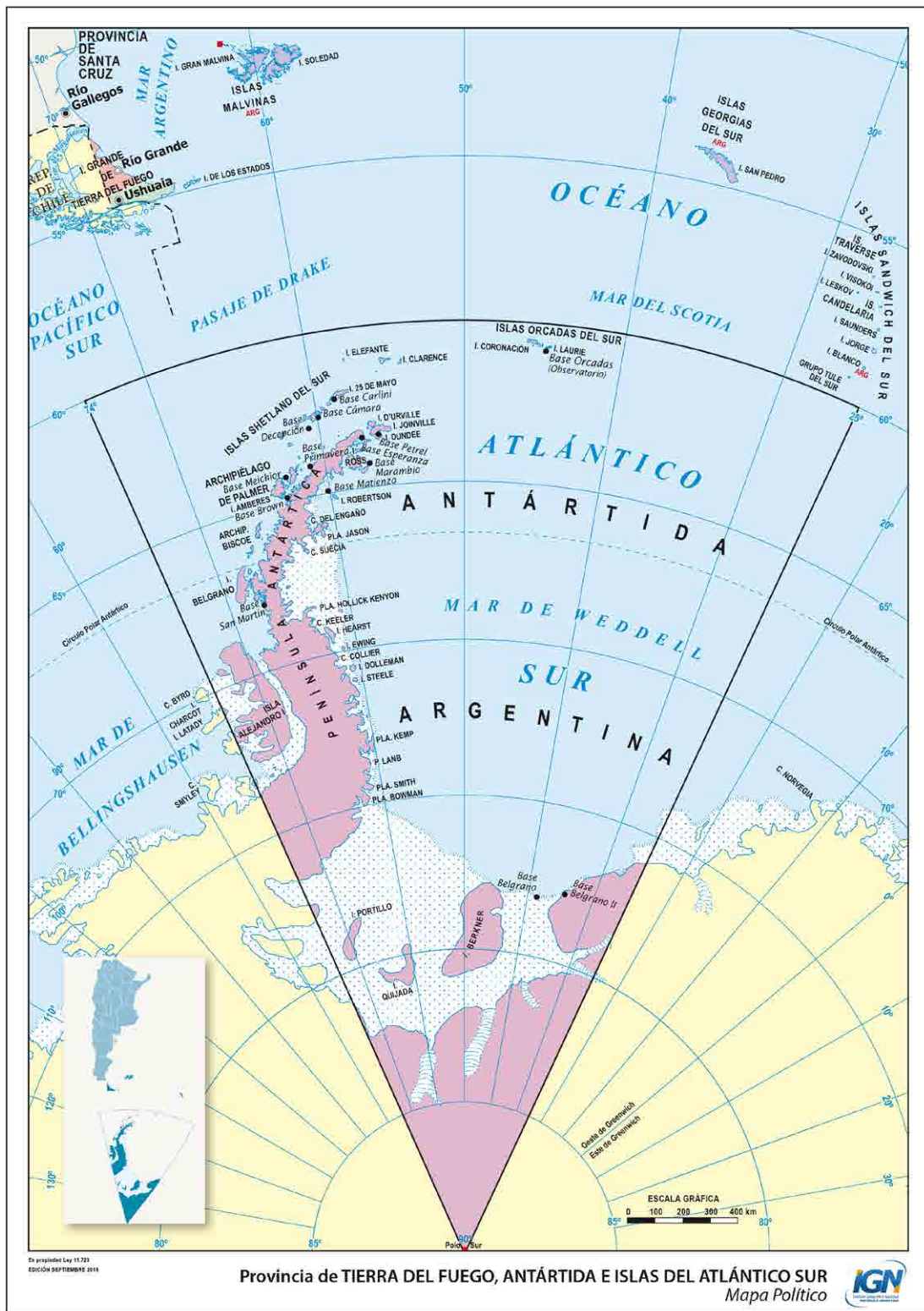


Figura 1. Mapa político de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Instituto Geográfico Nacional. Recuperado de <http://www.ign.gov.ar/AreaServicios/Descargas/Mapas>

Asimismo, señala una relación positiva entre el aumento en el número de visitantes y el desarrollo turístico. El autor considera tres factores centrales que inciden en los procesos de cambio: i. preferencias y necesidades de los visitantes, ii. deterioro gradual de las instalaciones y la planta turística y iii. pérdida de la atractividad que generó originalmente los desplazamientos. En este sentido, reconoce una evolución temporal a través de seis fases:

Exploración: caracterizada por reducido número de turistas de tipo alocéntrico, en el sentido que propone Plog (1972) y los exploradores según la clasificación de Cohen (1972). En esta instancia, no hay instalaciones específicas para visitantes, el contacto con los residentes es alto. La estructura física y social del entorno no se ve afectada por el turismo.

Implicación: comienza a establecerse la temporada turística a través de la regularidad de las visitas, algunos residentes comienzan a brindar bienes y servicios primarios para los turistas. Se trata de los inicios del mercado turístico, de carácter primario y de la organización de infraestructuras. También empieza la promoción turística.

Desarrollo: refleja un mercado bien definido de turismo, delineado, en parte, por una importante promoción turística. A medida que esta etapa progresa, el involucramiento y el control local del desarrollo declina rápidamente. El número de visitantes en temporada alta es más alto que el de la población residente. El tipo de turista también cambia a medida que el mercado crece, representando el turista medio-céntrico de Plog o el institucionalizado de Cohen.

Consolidación: Cuando se ingresa en la etapa de consolidación la tasa de incremento en número de visitantes declina, aunque los números totales crecen. El total de visitantes excede el número permanente de residentes. La mayor parte de la economía del área es dependiente del turismo. La promoción ocupa un lugar muy importante intentando extender la temporada turística y llegar a centros emisores más lejanos. Se instalan cadenas de franquicias. Se genera cierto descontento

en los residentes, particularmente los que no están dedicados al turismo.

Estancamiento: se alcanza el número máximo de visitantes. La capacidad de carga de distintos aspectos puede verse excedida, reflejando problemas medioambientales, sociales y económicos. El área cuenta con una imagen estable pero ya no es de moda. Se satura la oferta de servicios. Las atracciones naturales y culturales son reemplazadas por atracciones importadas o artificiales. La imagen del destino aparece divorciada de su ambiente geográfico. Los nuevos desarrollos son periféricos. El tipo de visitante corresponde al psicocéntrico de Plog y al turista de masas de Cohen.

La última etapa, denominada pos estancamiento, ofrece dos posibilidades:

Declinación: cuando el destino no tiene la capacidad de competir con nuevas atracciones y debe encarar un mercado en declive. Se utiliza como destino de fin de semana o de excursionismo de día siempre que sea accesible.

Rejuvenecimiento: únicamente se logra con un cambio total del destino, dotándolo de nuevos atractivos, otros usos, distintos mercados y otros canales de distribución.

La Antártida presenta condiciones particulares para su análisis como espacio que recibe visitantes, principalmente por tratarse de un continente sujeto a las regulaciones del Sistema del Tratado Antártico² como régimen jurídico especial. La mayor parte de las visitas se concentran en la península Antártica por tratarse del área más próxima a ciudades puertas de entrada, además de ofrecer diversidad de atractivos naturales y culturales y contar con varias estaciones científicas de diferentes países. Dado que la Antártida carece de infraestructura y equipamiento para el turismo, las embarcaciones se convierten en el principal soporte para la actividad, proveyendo el transporte, alojamiento, restauración y facilidades diversas. Es así como todas las actividades turísticas se llevan adelante con equipamiento y personal especializado propios de las operadoras turísticas. Tomando en

consideración estas premisas, a continuación se plantea un análisis de la evolución del turismo en la Antártida a través del modelo de Butler, señalando las características principales que justifican la periodización propuesta. De acuerdo a este modelo se reconocen tres etapas en el desarrollo del turismo en la Antártida a través de Ushuaia: etapa de exploración, de implicación, de desarrollo (Figura 2) y, además, se considera el inicio de la etapa de consolidación.

Etapa de exploración

Los inicios del turismo antártico

En numerosas ocasiones se hace mención a “turistas” al sur de los 60° S, en viajes organizados desde el Estado nacional en el marco de las Campañas Antárticas anuales (Arguindeguy, 1972). En este sentido, se destaca el viaje del buque ARA *Pampa* que, durante el relevo de la dotación del Destacamento Orcadas en 1933, llevó al reportero gráfico de *Caras y Caretas*, un escritor de la misma revista con su familia y miembros del Club Universitario de Buenos Aires (Capdevilla 2001; De Soiza Reilly, 1933).

El turismo marítimo antártico como actividad comercial se inició en enero de 1958 a partir de la iniciativa de la Argentina, que organizó dos viajes con el buque ARA *Les Eclaireurs* (Reich, 1980; Quevedo Paiva, 1987; Palazzi 1993; Headland, 1994). De acuerdo a Pierrou (1981) la idea de estimular el turismo comercial hacia la Antártida fue del vicealmirante I. Rojas (Vicepresidente Provisional) quien entendía que solamente el gobierno podía demostrar su viabilidad. Hacía fines de 1957 se conoció una convocatoria del Comando de Transportes Navales a personas interesadas en visitar la Antártida; las postulaciones se evaluarían en virtud de la nacionalidad, ocupación y propósito del viaje para dar así una mayor variedad al pasaje (Nichols, 1959). El Primer viaje de turismo a la Antártida Argentina, partió desde Ushuaia el 16 de enero con 98 pasajeros (argentinos y extranjeros) visitando los Destacamentos Navales Decepción, Teniente Cámara, Jubany (actual base Carlini), Almirante Brown y Melchior. Los turistas que participaron del viaje colocaron una placa conmemoratoria en la casa principal del Destacamento Decepción por ser el primer lugar de la Antártida donde pisaron tierra (Pierrou, 1981). Al mismo

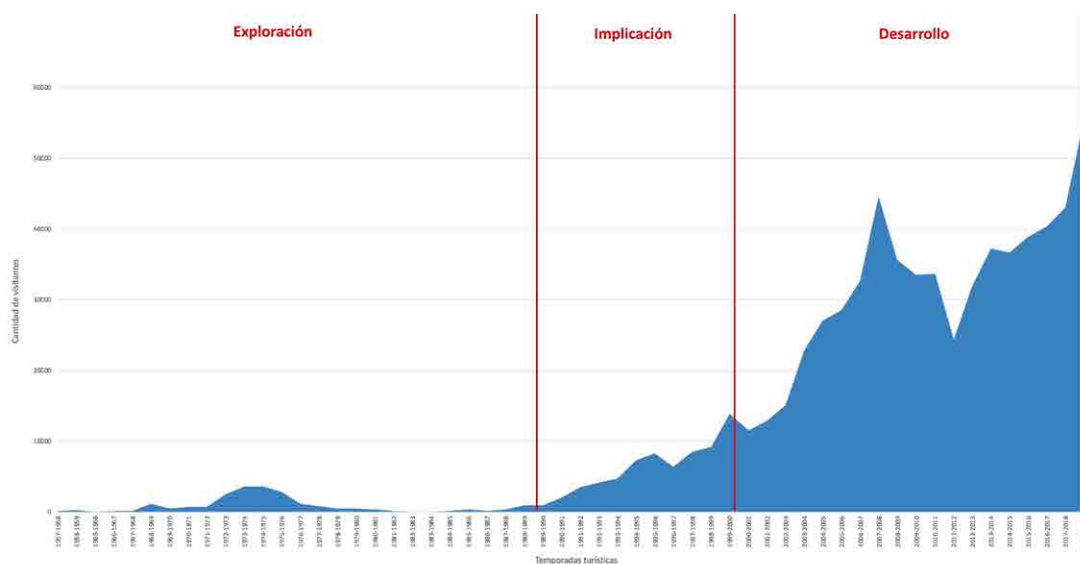


Figura 2. Las etapas de la evolución del turismo antártico a través de Ushuaia según el modelo de Butler (1980). Elaboración propia.

tiempo el Gobernador de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur labra un acta con el siguiente texto:

En el Destacamento Naval Decepción, a los 18 días del mes de enero del año 1958, y dentro del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sud, yo, el Capitán de Fragata (R.A.) Pedro Carlos Florido en mi carácter de Gobernador del Territorio procedo a labrar esta Acta como constancia de mi primera visita al Destacamento mencionado. (Pierrou, 1981, p. 712)

Jutronich (1958), periodista de la revista *Vea y Lea* menciona que el Gobernador labraba un acta en cada visita y que todas condujeron a demostrar que, desde La Quiaca al extremo final del mundo, hay un solo país. (Figura 3)

Otro dato de interés del primer viaje se relaciona con un diario de a bordo denominado "El Pingüino Turista" que:

posibilitó que todos los viajeros estuvieran al corriente de todas las novedades en la navegación y pudieron hacer correctamente

las anotaciones en sus respectivos cuadernos de bitácora... Hecho para informar y amenizar, "El Pingüino Turista" resultó ser el primer diario publicado en la Antártida. (Jutronich, 1958, p. 3)

También es importante destacar que en el plano de las relaciones internacionales la visita a Decepción del buque argentino motivó una serie de intercambios de notas y comunicados entre funcionarios argentinos y del gobierno británico en virtud de la soberanía reclamada por ambos Estados sobre ese espacio visitado (Pierrou, 1981, p. 717).

Jutronich (1958) sostiene que el primer crucero de turismo a la Antártida Argentina constituyó el hecho más significativo de esos tiempos en materia de grandes viajes, posibilitando el conocimiento de las tierras australes, mientras marinos y hombres de ciencia de doce países ejecutan el mayor esfuerzo cooperativo de exploración geográfica cumplido hasta ese momento en el mundo, refiriéndose claramente al Año Geofísico Internacional en que Argentina tuvo una participación relevante.



Figura 3. Gobernador Carlos Pedro Florido hablando frente a los visitantes en el Destacamento Naval Decepción. Foto tomada de la película *Turismo en la Antártida Argentina*. Archivo del Ministerio de Marina, Armada Argentina.

Desde el punto de vista de la seguridad del viaje se debe mencionar que entre los objetivos encomendados a la Fuerza Naval Antártica el punto noveno hace referencia al apoyo que debía prestarse con todos los medios a los viajes de turismo planeados (Pierrou, 1981).

El segundo crucero también partió de Ushuaia el 31 de enero, con 96 pasajeros, regresando a la ciudad el 11 de febrero. El viaje desde Buenos Aires a Ushuaia se realizaba en un avión DC-4 de la Aviación Aeronaval (Dirección de Turismo Territorial, 1986).

Los hechos mencionados, especialmente sobre el primer viaje de turismo antártico muestran la intención manifiesta del gobierno nacional de desarrollar comercialmente el turismo antártico y la capacidad en términos de equipos de navegación, apoyo logístico, recursos humanos y conocimientos técnicos para realizarlo, como así también el interés en ejercer la jurisdicción sobre los espacios reclamados.

En enero de 1959, la *M/N Yapeyú* de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar realizó un crucero de 16 días transportando 262 pasajeros que partieron desde Buenos Aires el 23 de enero hacia las islas Shetland del Sur y la Península Antártica, realizando escala en Ushuaia el 6 de febrero durante el viaje de regreso. A diferencia del buque *ARA Les Eclaireurs*, un buque para el transporte de tropas, la *M/N Yapeyú* era un buque de pasajeros con el cual se había realizado en 1956 un crucero alrededor del mundo.

Estos viajes tienen la particularidad de haber sido realizados antes de la firma del Tratado Antártico, organizados desde organismos del gobierno y con buques de bandera del país organizador.³

Participación del Estado en las iniciativas privadas en los 60 y principios de los 70

Durante la década del 60 los viajes turísticos se iniciaron recién en la temporada 1965/1966 y, como se verá más adelante, las actividades desarrolladas por Argentina reflejan una dualidad que se relaciona, por un lado, con

la pertenencia al régimen Antártico y, por otro, como Estado que ejerce su jurisdicción, organiza y lleva adelante diversas actividades considerando el interés nacional en la región (Colacrai, 2012). En enero de 1966, la empresa Lindblad Travel Inc., con asiento en Nueva York, junto con la agencia de turismo Astra de Buenos Aires, arrendaron al Comando de Transportes Navales el buque *ARA Lapataia* y organizaron el "Primer Viaje Internacional de Conocimiento Científico a la Antártida Argentina - enero de 1966" (Borten, 1974, p. 4). (Figura 4) Partieron desde Buenos Aires hacia la Antártida el 13 de enero con escalas en Mar del Plata y Ushuaia, visitando luego las bases antárticas Brown, Decepción y Esperanza (Palazzi, 1993). Fueron escoltados en la travesía por el remolcador *ARA Irigoyen* (Palazzi, 2005). En el artículo periodístico "Cálidas impresiones de los primeros turistas antárticos" del diario *La Nación*, se recogen los comentarios del Coronel Leal quien, al referirse a las posibilidades turísticas del continente blanco, dijo: "Si hay un lugar en el mundo que se preste para el turismo es la Antártida, porque es otro mundo; y eso, precisamente, es el ideal que busca el turista" ("Cálidas impresiones", 1966, p. 9).

Con motivo de la participación de la actividad privada en la organización de actividades turísticas en la Antártida, en la IV Reunión Consultiva del Tratado Antártico realizada en Santiago de Chile en 1966, se aprueba la primera Recomendación relativa al turismo "coincidentemente con el comienzo de los primeros cruceros organizados por una empresa privada, la Lindblad Travel Inc., de los Estados Unidos, que adquieren una frecuencia regular a partir de ese año" (Nascimbene de Dumont, 1992, p. 236).

En enero y febrero de 1967, Lindblad rentó nuevamente el buque *ARA Lapataia* y realizó dos viajes a la Antártida denominados "Sector Antártico Argentino y Tierra del Fuego en el Año Internacional del Turismo - 1967" (Borten, 1974).

Durante la temporada 1968-1969 la Dirección Nacional de Turismo, con la colaboración de la



Figura 4. Visitantes en una colonia de pingüinos de vincha, viaje organizado por Lindblad Travel Inc. (Leatherbee, 1967. Recuperado de: https://books.google.com/books?id=T1YEAAAAMBAJ&pg=PA84&source=gbs_toc_r&cad=2#v=onepage&q&f=false).



Figura 5. Turistas en la Antártida, corresponde al viaje del buque *T/N Río Tunuyán*. Foto gentileza de la Sra. María de Lourdes Posada.

Dirección Nacional del Antártico y el apoyo de la Armada, organizó una serie de cuatro cruceros denominados "Cruceros Continente Blanco". Los viajes se realizaron con la *M/N Libertad* de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas. Los turistas, 1.139 en total, eran argentinos en su mayoría o extranjeros residentes en Argentina, alrededor de 70 europeos y algunos norteamericanos y latinoamericanos (Dirección Nacional del Antártico, 1971). En el primer viaje de la temporada, el Transporte ARA *Bahía Aguirre* recibió la orden de prestar apoyo a la *T/N Libertad*, precediendo su itinerario y asistiendo con embarcaciones menores para el desembarco de los turistas en Decepción, Melchior y Brown, motivo por lo cual se alteró el itinerario previsto para el ARA *Bahía Aguirre* en la segunda etapa (Armada Argentina, 1968/69).

En la temporada 1969-1970 se licitó públicamente la realización del viaje y la firma adjudicataria centralizó la venta de pasajes con la intervención de ELMA (Empresa Líneas Marítimas del Estado) y agentes de viajes y turismo (Dirección Nacional del Antártico, 1971). Se realizó un solo viaje de 16 días de duración con la *T/N Río Tunuyán*, un buque de pasaje. En una nota de la Dirección Nacional de Turismo dirigida al director de Antártida del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto respecto de los cuidados ambientales, se menciona que debido a "los compromisos internacionales contraídos por el país con respecto a la preservación de dicha zona, han sido motivo de especial cuidado por la Dirección Nacional de Turismo". (Burbridge, 1984, nota DNT N° 045/84).

En la temporada 1970-1971 se realizan dos viajes con la *T/N Río Tunuyán*. (Figura 5) En la siguiente temporada, la Dirección Nacional de Turismo organizó dos cruceros con el buque *Libertad* de ELMA; la Dirección Nacional de Turismo trata de intensificar el turismo a esa zona en tanto refieren que el problema de las distancias y los costos de las tarifas aéreas se presentan como un inconveniente para lograr una mayor participación de los mercados extranjeros (Dirección Nacional del Antártico, 1971).

Durante la temporada 1972-1973, nuevamente, la Dirección Nacional de Turismo organiza dos cruceros con la *T/N Libertad*; estos serían los últimos efectuados con este buque ya que fue retirado de servicio hacia fines de ese año.

En la temporada 1974-1975 la Subsecretaría de Deportes y Turismo de la Nación fletó el buque *Regina Prima* de la compañía griega Chandris Cruises de bandera panameña. Se realizan 6 viajes en la temporada; el primero de ellos parte desde Buenos Aires y finaliza en Ushuaia en tanto el resto opera con Ushuaia como puerto base (Burbridge, 1984, nota DNT N° 045/84). Los pasajeros llegan en avión desde Buenos Aires hasta Río Grande y desde allí en ómnibus hasta Ushuaia. Transporta hasta 521 pasajeros por viaje.

En la temporada 1975-1976 nuevamente la Subsecretaría de Deportes y Turismo de la Nación arrienda el buque *Regina Prima* y realiza 7 cruceros con las mismas características de la temporada anterior. Estos serían los últimos viajes con buques de gran porte organizados desde organismos públicos argentinos. (Figura 6)

Estos años se caracterizaron por la continuidad de los viajes que fueron organizados por distintos organismos públicos de Argentina a la vez que se involucran otros organismos en tareas de apoyo, en especial los buques destinados a las Campañas Antárticas. A pesar de los cambios de gobierno, no se altera el interés por la organización de estos viajes turísticos. Por otra parte, al comienzo de esta etapa, el Estado argentino posibilita el inicio de los primeros viajes organizados por la actividad privada, alquilando el buque ARA *Lapataia*; en el nombre del programa, la empresa Lindblad indica el espacio geográfico a visitar como "Sector Antártico Argentino".

Los cruceros turísticos a la Antártida durante el autodenominado "Proceso de Reorganización Nacional" (1976-1983)

En la siguiente etapa los cruceros turísticos a la Antártida son muy pocos, solamente uno



Figura 6. Sobre filatélico del quinto crucero de la temporada 1974/1975, con matasello de la agencia postal temporaria de abordo el 11 de febrero de 1975. Archivo Centro de Documentación Antártica de la UNTDF.



Figura 7. Buque ARA Bahía Buen Suceso. Recuperado de <http://histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Marina%20Mercante%20Argentina/Transportes/BahiaBuenSuceso.htm>

de ellos organizado por el Estado y el resto corresponden a la iniciativa privada de una empresa argentina, cuyo dueño contaba con una gran experiencia en Antártida.

Durante las próximas dos temporadas (1976-1977 y 1977-1978) no se registran viajes turísticos a la Antártida organizados desde el Estado. En la temporada 1979-1980, la Dirección Nacional de Turismo organiza un viaje con el buque *ARA Bahía Buen Suceso*, el último efectuado por este organismo. (Fig. 7)

Asimismo, debemos destacar que durante la década del 70 participaron también otras empresas extranjeras quienes, junto a los viajes ya descritos, alcanzaron un importante número de viajes y pasajeros hacia la Antártida, dando lugar al primer "boom turístico" (Jensen y Daverio, 2008; Jensen y Vereda, 2016), ya que este pico no volvería a repetirse hasta la etapa de implicación (Figura 2). A partir de ese momento, la actividad privada retoma la iniciativa y en la temporada 1980-1981 la empresa Antartur S.R.L., con asiento en Ushuaia organiza un viaje a bordo del buque

ARA Bahía Buen Suceso, transportando 70 turistas (Burbridge, 1984, nota DNT N° 045/84). En la temporada siguiente realiza dos viajes transportando 139 turistas. En el segundo crucero muchos habitantes de Ushuaia tuvieron oportunidad de conocer Antártida, entre ellos antiguos pobladores y abanderados de las escuelas de la ciudad. Estos viajes se suspendieron debido a que sus resultados económicos no fueron alentadores al mismo tiempo que el buque *ARA Bahía Buen Suceso* fue seriamente dañado (y luego hundido) durante el Conflicto del Atlántico Sur; dicho conflicto motivó que durante las próximas dos temporadas los cruceros antárticos desarrollados por empresas extranjeras no registren recaladas en el puerto de Ushuaia (Burbridge, 1984, nota DNT N° 045/84).

La fuerte imagen de la soberanía a nivel interno (Colacrai, 2012) puede verse reflejada en la premiación con un viaje a la Antártida a algunos abanderados de las escuelas de Ushuaia en la temporada 1981-82. Sin lugar a dudas, el Conflicto del Atlántico Sur tuvo sus



Figura 8. Buque polar *ARA Bahía Paraíso*. Foto gentileza de la Sra. Edelia Giró.

repercusiones también en la actividad turística al perder la posibilidad de continuar operando con el buque ARA *Bahía Buen Suceso* y a la retracción total de las escalas en el puerto de Ushuaia de empresas extranjeras que realizaban cruceros a la Antártida. Por otra parte, algunas de las decisiones tomadas en esta etapa, repercutirán favorablemente en la actividad turística de la siguiente, es decir, la construcción del buque polar ARA *Bahía Paraíso* (Figura 8) y una mayor infraestructura en Base Esperanza (ambos recursos son utilizados años más tarde por la empresa argentina Antartur S.R.L.).

Los cruceros turísticos antárticos a partir de la “redemocratización” (1983 a 1991)

Antartur S.R.L. retoma la iniciativa de los viajes antárticos en la temporada 1985-1986. En esa oportunidad chartea parcialmente la capacidad del Buque Polar ARA *Bahía Paraíso* (propiedad de la Dirección Nacional del Antártico) para realizar un viaje que parte desde Ushuaia el 7 de febrero de 1986; participan como invitados especiales familiares del jefe de la Expedición Antártica Sueca (1901-1903), Dr. Otto Nordenskjöld, del capitán del buque Antarctic, Carl Anton Larsen y del integrante argentino de la expedición, Alférez José María Sobral, quienes realizaron un homenaje en la isla Cerro Nevado. Durante la temporada 1986-1987 se concretaron dos viajes transportando 155 pasajeros; en el itinerario, de 11 días de duración, se realizan las siguientes actividades: desembarcos, excursiones en helicóptero, excursiones en vehículos especiales conocidos como *polar tracks* y en trineos tirados por perros. (Figuras 9 y 10) En la temporada 1987-1988 se realizaron 4 viajes con 379 turistas (Rodríguez, 1997, p. 327) y se planearon otros cuatro para la temporada siguiente. En algunas oportunidades, grupos pequeños de turistas permanecían unos días en Base Esperanza realizando diferentes actividades (Antartur, s/f). La mayor parte del *staff* de expedición era contratado en Ushuaia.

Estos viajes se interrumpieron cuando el ARA *Bahía Paraíso* encalló el 28 de enero de 1989 en el estrecho de Bismarck, hundiéndose días más tarde. Los pasajeros y tripulantes fueron rescatados por el ARA *Almirante Irizar*, el buque español *Las Palmas* y un remolcador (Palazzi, 1993).

La posibilidad de fletar el buque polar y de realizar pernoctes en Base Esperanza se debe fundamentalmente a la política desarrollada en la etapa anterior que incorporó nuevo equipamiento naval y reforzó las capacidades de alojamiento de Base Esperanza.

Desde el punto de vista de la organización de los viajes de Antartur S.R.L., se destaca la redacción del *Manual Cruceros Antárticos* en el que se hace especial mención a las normas de conducta que los turistas deben considerar a fin de respetar las disposiciones legales argentinas emanadas de su condición de signatario original del Tratado Antártico. Se mencionan los cuidados en los desplazamientos, el comportamiento respecto de la flora y fauna antárticas, el tratamiento de los residuos, la visita a las bases y el tratamiento de las instalaciones, entre otros (Antartur s/f); de esta manera se adelanta a la firma del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente⁴ de 1991 y a la Recomendación XVII-I de Kyoto de 1994, donde se establece una guía para organizadores y operadores de turismo y actividades no gubernamentales (Daverio y Vereda, 2005).

La idea de “continuidades y cambios” en la política antártica planteada por Colacrai (2012), se hace visible en tanto se da continuidad al apoyo de la actividad turística privada argentina mientras que no se desatienden los compromisos asumidos en el ámbito del Sistema del Tratado Antártico.

A lo largo de todo este periodo que abarca unos treinta años aproximadamente, se observa que la cantidad de visitantes antárticos es baja, respondiendo al perfil aloccéntrico de Plog (1974) y al de exploradores de Cohen (1972), en virtud de la búsqueda de lugares



Figuras 9 y 10. Actividades organizadas para visitantes del buque ARA Bahía Paraíso en Base Esperanza. Fotos gentileza de la Sra. Edelia Giró.

poco conocidos o visitados, siendo atraídos por un entorno natural singular. En términos generales, los buques que propician las visitas no están especialmente acondicionados para el turismo polar. La promoción de la Antártida está dirigida a segmentos de alto poder adquisitivo, demostrando la característica de élite de este tipo de turismo (Vereda y Jensen, 2019).

Durante la etapa de exploración, teniendo en cuenta los viajes organizados por distintos organismos del Estado nacional y empresas privadas argentinas y extranjeras, se alcanza un total de 107 viajes y 21.691 visitantes a la Antártida, lo que representa una participación del 2,32 % y 3,12 % sobre el total respectivamente. (ver Tabla 1)

Etapa de implicación

Ushuaia como puerta de entrada del turismo antártico, comienzos de su consolidación

En el ámbito nacional, en 1990 se define la política antártica nacional por el Decreto del P.E.N. N° 2316/90, que establece: “afianzar los derechos argentinos de soberanía en la región” (Art. 1°-I), para cuyo cumplimiento deben aplicarse una serie de políticas, entre las que explícita: “Lograr una mayor eficacia de la presencia argentina, concentrándola en respaldar la actividad científico tecnológica nacional y en la capacidad de prestar a otros países los servicios y el conocimiento necesarios para facilitar sus tareas antárticas, en los casos en que sea políticamente aconsejable” (Art. 1°-II, 7.). Entre las prioridades menciona la prestación de servicios, incluyendo también los relativos al turismo (Art. 1°-III, 2.). Asimismo, dentro de las prioridades establece que, sobre la base de los criterios de la política exterior nacional, debe darse la asociación con los países adecuados para: “promover el empleo de los puertos, aeropuertos y servicios argentinos como apoyo a la actividad antártica en tales países” y “desarrollar conjuntamente actividades científicas, logísticas y de servicios con el fin de incrementar el conocimiento y la confianza mutuos” (Art. 1°-III, 3.). Promueve

también la “participación activa en las tareas de inspección y verificación previstas por el Tratado Antártico y su sistema”, como así también el fortalecimiento de la “vinculación entre la Patagonia, en particular Tierra del Fuego y el Sector Antártico Argentino, mediante el establecimiento de los programas apropiados” (Art. 1°-III, 4. y 6.). Además, en cuanto a presencia geográfica establece, por un lado, el “fortalecimiento de las capacidades portuarias y logísticas de Ushuaia, y de los demás puertos y aeropuertos patagónicos –en particular el aeropuerto de Río Gallegos– como puntos de acceso a la Antártida” y, por otro, “la posibilidad de establecer centros de prevención de contingencias ambientales en los puntos mencionados en el párrafo precedente o en el Sector Antártico Argentino” (Art. 1°-IV, 3. y 4.). Este documento es el marco que respalda las prestaciones de servicios antárticos desde la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Asimismo, la Ley Nacional 23.775 (1990) establece la provincialización del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.⁵

A partir de la legislación nacional vigente y del nuevo estado de Tierra del Fuego como provincia, en este periodo se impulsan políticas para promover el turismo antártico. En el año 1996, la Legislatura Provincial sanciona la Ley Provincial N° 307 “Antártida Argentina – Comisión Provincial del Antártico de Tierra del Fuego. Tratado Antártico”, donde se pretende fortalecer a Ushuaia como puerta de acceso a la Antártida, en lo referente a sus facilidades de comunicación, abastecimiento y apoyo al turismo, a las actividades científicas y logísticas en general como así también promover el empleo de los puertos, aeropuertos y servicios de instituciones provinciales y/o de organismos nacionales establecidos en el territorio provincial, como apoyo a la actividad antártica nacional e internacional.

En el año 1992, se tomaron dos medidas importantes respecto a la vinculación de Tierra del Fuego con Antártida: la creación de la Oficina Antártica, dependiente del Instituto Fueguino de Turismo, y la firma de un Acuerdo



Figura 11. Imagen de la pista de aterrizaje del aeropuerto. Foto recuperada de: <https://viapais.com.ar/ushuaia/1235440-el-aeropuerto-de-ushuaia-entre-los-mas-lindos-del-mundo/>

de Cooperación con la Dirección Nacional del Antártico.

En la década del 90, el turismo marítimo antártico se desarrolló a partir de iniciativas de la actividad privada de origen extranjero que junto a factores exógenos (entre los que se destaca una mayor disponibilidad de buques y recursos humanos especializados en la navegación polar) y endógenos como las obras de infraestructura desarrolladas en Ushuaia, posibilitaron el crecimiento de la actividad. En relación con las obras de infraestructura en Ushuaia, se destaca la construcción del aeropuerto internacional y la ampliación del muelle comercial. (Figuras 11 y 12) En 1995 se inauguró una pista de aterrizaje de mayor longitud (2.460 m) y con una nueva dirección que favorece las operaciones de despegue y aterrizaje. En 1997 concluyeron las obras de la nueva terminal de pasajeros, brindando así la posibilidad de recibir aviones de gran porte. De esta manera, se incrementó la frecuencia de vuelos a Ushuaia y facilitó la operatoria de las operadoras turísticas antárticas a través de vuelos charter que permiten el recambio

de pasajeros intermodal aeropuerto-puerto. Asimismo, en el año 1999 se extendió la longitud del muelle hasta los 520 m, permitiendo contar con una mayor cantidad de sitios de amarre, condición que, sumada a las características naturales de puerto de aguas profundas y bahía abrigada, favoreció las operaciones de los buques turísticos antárticos.

Si bien en la temporada 1989-1990 se realizaron solamente 8 viajes que transportaron 960 pasajeros, en las siguientes temporadas se produjo un importante incremento tanto en la cantidad de buques que realizaron viajes a la Antártida a través del puerto de Ushuaia, como en la cantidad de viajes y pasajeros. La temporada de cruceros se extendió a 105 días y fue en aumento hasta la temporada 1996-1997, momento en que la extensión de la misma llegó a los 147 días.

En este periodo se produce un crecimiento excepcional tanto en la cantidad de buques como de viajes y visitantes, básicamente a partir de la iniciativa privada extranjera. También se caracteriza por el uso de embarcaciones con capacidad para entre 50 y 100 pasajeros,

| Década | Viajes | Visitantes | Etapas modelo de Butler | % de visitantes |
|--------|--------|------------|-------------------------|-----------------|
| 50 | 3 | 456 | Exploración | 3,12% |
| 60 | 8 | 1.394 | | |
| 70 | 63 | 16.824 | | |
| 80 | 33 | 3.017 | | |
| 90 | 585 | 55.013 | Implicación | 7,90% |
| 00 | 1.741 | 244.582 | Desarrollo | 88,98% |
| 10 | 2.174 | 374.869 | | |

Tabla 1. Viajes y visitantes antárticos a través de Ushuaia, 1957-1958 a 2018-2019. Totales por décadas y participación de visitantes por etapas de acuerdo al modelo de Butler, en %. Elaboración propia.

e incluso, algunas aún menos. Ushuaia se consolida como puerto base y su participación sobre el total del turismo marítimo antártico superó el 90 %.

En esta etapa, a nivel internacional, la disponibilidad de buques de la Academia de Ciencias Soviética para ser fletados por tour operadoras, favoreció el desarrollo de la actividad turística en la Antártida (Figura 13) y, a nivel provincial, se define Ushuaia como puerta de entrada en función de las políticas públicas que propiciaron el desarrollo de obras de infraestructura. Si bien el mercado de turismo antártico es gerenciado por operadoras turísticas extranjeras, los agentes locales en la ciudad comienzan a especializarse en la oferta de servicios logísticos y de abastecimiento para el turismo antártico. Aunque la cantidad de visitantes aumenta notablemente, los niveles de visita permanecen en números bajos aún. Los visitantes mantienen las características de alocéntricos y exploradores.

Durante la etapa de implicación, se realizaron un total de 585 viajes que transportaron 55.013 visitantes a la Antártida, lo que representa una participación del 12,7 % y 7,90 % sobre el total respectivamente. (Tabla 1)

Etapa de desarrollo

El fin del milenio y principios del Siglo XXI en el desarrollo del turismo marítimo antártico

Durante la temporada 1999-2000 se desarrollaron numerosos programas especiales

motivados por la celebración del “fin del milenio”, produciendo un incremento importante en la cantidad de viajes, pero sobre todo en la cantidad de pasajeros (más de un 50 % en relación con la temporada anterior).

La participación sudamericana en la industria turística antártica, en operaciones que involucran al puerto de Ushuaia, se reinaugura en esta década: la empresa Antarpoly Expeditions, fundada por empresarios argentinos y con asiento en Ushuaia, comenzó a operar con el buque Ushuaia en la temporada 2002-2003. (Figura 14) A partir de la temporada siguiente y hasta el momento ha realizado de 9 a 16 viajes por temporada. Asimismo, desde la temporada 2005-2006 a la 2011-2012 operó regularmente el buque *Antarctic Dream* (antes *Piloto Pardo*) de la empresa Antarctic Shipping, radicada en Chile, realizando un total de 88 viajes.

Los buques de gran porte, con un aumento progresivo de la capacidad, comienzan a incluir a la Antártida en sus recorridos. Los itinerarios se originan en puertos de América del Sur o bien forman parte de itinerarios más extensos alrededor de Sudamérica o vuelta al mundo y hacen escala en Ushuaia en su viaje hacia, o desde, la Antártida. En la temporada 2006-2007 tuvo lugar el viaje del primer *Very Large Cruise Vessel (VLCV)*, el *Golden Princess*, con capacidad para 3100 pasajeros. (Figura 15)

La temporada 2007-2008 registró el mayor movimiento en esta modalidad a través del

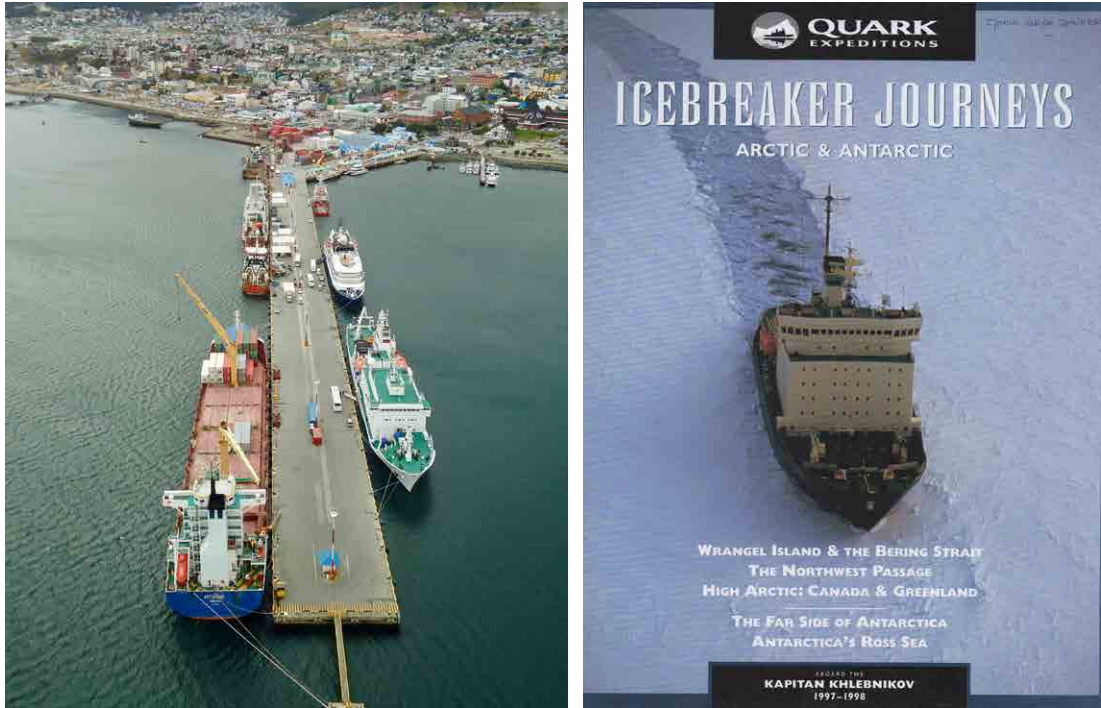


Figura 12. Imagen del muelle de Ushuaia luego de ser ampliado. Foto de los autores.

Figura 13. Folleto turístico promocionando viajes al Ártico y a la Antártida a bordo de un rompehielos propiedad de la Far East Shipping Company -FESCO- (actual Federación de Rusia). Quark Expeditions (1996) [Folleto] en Archivo del Centro de Documentación Antártica de la UNTDF.



Figura 14. Buque *Ushuaia* en un viaje antártico. Foto de los autores.



Figura 15. El buque de gran porte *Star Princess*, de la misma línea del *Golden Princess*, también ha realizado algunos viajes a la Antártida en el marco de itinerarios más amplios que incluían distintos puertos de América del Sur. En este caso, el buque se encuentra en el puerto de Ushuaia. Foto de los autores.

en 2009 se logró el consenso sobre la Medida 15. (www.ats.aq).

A partir de las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (OMI) que prohíbe el uso y/o transporte del combustible pesado al sur de los 60° S, vigentes desde agosto de 2011, los buques de gran porte disminuyeron su actividad a partir de la temporada 2011-2012.

Si bien esta etapa ofrece picos de crecimiento y decrecimiento, es importante el número de pasajeros que visita la Antártida. Se destacan los buques de gran porte que navegan aguas antárticas sin realizar desembarcos en el Área del Tratado Antártico. Los buques ex-soviéticos son reemplazados por nuevas embarcaciones que, en general, aumentan la capacidad de plazas y las amenidades a bordo. Se produce una importante diversificación de actividades, incluyendo algunas tales como buceo, kayakismo, *snorkeling*, montañismo, esquí, *stand-up paddleboarding*, entre

otras. La promoción del turismo antártico es significativa respecto de años anteriores, aprovechando la posibilidad que brindan las redes sociales para su difusión, se ofrecen webinars y otras instancias de participación a los potenciales clientes. En esta etapa se producen cambios en la demanda, los chinos comienzan a ocupar un lugar relevante en las nacionalidades, durante la temporada 2014-2015 con el tercer lugar, después de Estados Unidos y Australia y durante la siguiente temporada el segundo lugar, que se sostiene hasta la actualidad, con chartero propio de buques y empresas especializadas. Si bien los visitantes mantienen el perfil de alocéntricos y exploradores, cada vez se van acercando más a los medio-céntricos e institucionalizados de Plog (1974) y Cohen (1972), respectivamente, en especial a partir de la incorporación de la demanda china en el mercado.

Puede señalarse que durante la etapa de desarrollo se realizaron 3.915 viajes



Figura 16. El moderno buque *Greg Mortimer*, de la operadora turística Aurora Expeditions en el puerto de Ushuaia, fue recientemente botado para realizar su primera temporada turística antártica (2019/2020). Foto de los autores.

transportando 619.451 turistas, que representan el 84,98 % del total histórico de viajes y el 88,98 % sobre el total histórico de visitantes por esta modalidad hasta la finalización de la temporada 2018-2019. (Tabla 1).

Etapas de consolidación

Agentes nacionales y provinciales en el desarrollo del turismo antártico

Se considera que en los próximos años el turismo marítimo antártico comenzará a dar

los primeros signos de ingreso a esta etapa. La actividad crecerá de manera significativa dado el importante número de nuevos buques que se están construyendo y que iniciarán sus operaciones en los siguientes cinco años, según anunció la industria en la reunión del Comité Puertas de Entrada que tuvo lugar en Ushuaia el 19 de septiembre de 2017. Atendiendo al número considerable de embarcaciones de turismo que navegan aguas polares (en ambos hemisferios), la Organización Marítima Internacional (OMI) ha introducido nuevas regulaciones para la navegación en aguas polares a través del

Código Polar, que entró en vigor el 1 de enero de 2017. En este sentido, las embarcaciones deben cumplir con las exigencias derivadas del Código Polar en materia ambiental y de seguridad. Se caracterizan por competir en el mercado mediante diseños más sofisticados en términos de tecnologías limpias, amigables con el ambiente, utilizando unidades de motores híbridos y sistemas de baterías que facilitan la navegación sin emisiones y en silencio en áreas sensibles, incorporación de paneles solares, sistemas avanzados de tratamiento de residuos, entre otros. (Figura 16) Asimismo, algunas embarcaciones contarán con equipamiento específico para actividades turísticas, como helicópteros y submarinos pequeños con operación remota. Por otra parte, si bien las preocupaciones derivadas del impacto acumulativo de la actividad han sido motivo de deliberaciones en diferentes Reuniones Consultivas, se considera que las mismas se intensificarán en este periodo, dada la expansión prevista de buques y pasajeros.

Además de contar con más cantidad de nuevas embarcaciones, éstas tienden a brindar mayor capacidad, permitiendo aumentar el número de visitantes. Es así como en la temporada 2018-2019 se alcanzó el record con 55.282 visitantes a la Antártida que pasaron al menos una vez por la ciudad de Ushuaia, superando por primera vez el pico alcanzado durante la temporada 2007-2008 con 44.605 visitantes.

De esta manera, el incremento de buques y visitantes en Ushuaia como principal puerta de entrada a la Antártida, impulsa numerosas acciones llevadas adelante por el sector privado como así también por distintos organismos del sector público en sus distintos niveles, nacional, provincial y municipal. Estas acciones tienen la finalidad de adecuar las capacidades de Ushuaia en la prestación de servicios portuarios, marítimos y turísticos a los nuevos requerimientos. En este sentido, se visualizan las siguientes acciones en los diferentes niveles. En primer lugar, la reunión del Comité Puertas a la Antártida de la IAATO - In.Fue.Tur., realizada en Ushuaia en 2017, contando con la participación de autoridades de IAATO, organismos provinciales y

nacionales, donde se trataron diversos temas relacionados con las operaciones portuarias en Ushuaia y se presentó la creación de un área de asesoramiento específico en materia de cruceros antárticos en el ámbito de la Administración General de Puertos de Argentina.

En 2017 el Ministerio de Transportes de la Nación llamó a licitación pública nacional para la ampliación del muelle del Puerto de Ushuaia en 251 m. Si bien se seleccionó una de las cuatro empresas oferentes, en agosto de 2018 se rescindió el contrato por incumplimiento de la empresa. El gobierno provincial realiza en diciembre del mismo año el dragado del puerto alcanzando los 9,60 m requeridos para la operación de los buques de gran porte anunciados para esa temporada. Asimismo, contando con el asesoramiento de la Administración General de Puertos, se está elaborando un nuevo proyecto de ampliación del muelle de alrededor de 100 m, que pueda ser llevado adelante con fondos provinciales y permita satisfacer la demanda de los próximos años. Por otra parte, en el ámbito municipal se realizó el ordenamiento del sector de boleterías de excursiones marítimas y áreas de circulación, espera y esparcimiento en cercanías del puerto.

Conclusiones

La aplicación del modelo de Butler al caso del turismo antártico resulta un ejercicio desafiante en tanto el espacio de estudio presenta características singulares como destino del turismo en función de la ausencia de infraestructura y equipamiento específico para el desarrollo del turismo, confiriéndole al buque las funciones de transporte, alojamiento, restauración, además del equipamiento y personal especializado para las actividades turísticas. No obstante, se reconocieron tres etapas en la evolución del turismo y se estima el inicio de una cuarta etapa a partir del momento actual.

A partir del relevamiento de las iniciativas estatales y privadas en la organización de los viajes de turismo marítimo antártico y del

análisis de los flujos de visitantes a través del puerto de Ushuaia, se observa una primera etapa de instalación de la actividad de alrededor de 30 años, donde la participación estatal argentina convivió con agentes privados extranjeros. Esta etapa mostró un primer boom de visitantes en la década del 70, para luego decaer durante la década del 80, tanto respecto de la cantidad de viajes como de visitantes. Fue a partir de la década del 90 en la que se inició una etapa de implicación en relación con el turismo marítimo antártico, con fluctuaciones que fueron positivas y/o negativas y que dependieron de factores asociados tanto a la actividad propiamente dicha como al desarrollo de Ushuaia como ciudad puerto. Es indudable que las políticas públicas implementadas por la reciente conformación de la provincia generaron una mejora de la infraestructura y de los servicios vinculados al turismo en Ushuaia, que contribuyeron con la actividad. Así, al considerar todo el período analizado se advierte que la gran mayoría del total de visitantes ha realizado su viaje antártico desde los 90 en adelante. El comienzo del nuevo siglo ha concentrado aún más los flujos de visitantes que, incorporando nuevas modalidades y contando con mayor regulación del Sistema del Tratado Antártico, demuestra el franco desarrollo de la actividad.

Por último, se advierte el comienzo de una nueva etapa, caracterizada por la previsión de un gran crecimiento de la flota como así también de los flujos turísticos marítimos.

Notas

¹ Internacionalmente, se reconocen cinco puertas de entrada a la Antártida: Ciudad del Cabo (3600 km), Christchurch (2200 km), Hobart (2200 km), Punta Arenas (1500 km) y Ushuaia (1000).

² El Tratado Antártico fue firmado en el año 1959 por doce países y entró en vigor en 1961. La Antártida ha sido designada como una reserva natural, dedicada a la paz y la ciencia. Las actividades están sujetas a regulaciones concernientes a evaluación de impacto ambiental, protección de fauna y flora, gestión de residuos y otras. En la actualidad, son 29 las Partes Consultivas y 25 las No Consultivas; todos los años, las Partes Consultivas se reúnen en la Reunión Consultiva del Tratado Antártico, "con el fin de intercambiar informaciones, consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártida, y formular, considerar y recomendar a sus Gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del Tratado" (art. IX). (www.ats.aq).

³ Un viaje de similares características fue organizado en 1959 por Chile con el buque Navarino de la Empresa Marítima del Estado, transportando 84 pasajeros (Reich, 1980, Palazzi, 1993) sin registrar escala en Ushuaia.

⁴ El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente fue firmado en Madrid en octubre de 1991 y entró en vigor en 1998. Designa a la Antártida como una "reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia" (art. 2). En el artículo 3 del Protocolo se establecen principios básicos aplicables a las actividades humanas en la Antártida. El Protocolo estableció el Comité para la Protección del Medio Ambiente (CPA) como grupo de expertos para proveer asesoramiento y formular recomendaciones a la RCTA sobre la implementación del Protocolo. El CPA se reúne todos los años en ocasión de la Reunión Consultiva del Tratado Antártico. (www.ats.aq).

⁵ No obstante, los límites de la Provincia fueron aprobados con posterioridad, en el año 2009, por la Ley Nacional N° 26.552, que incluye dentro de la jurisdicción provincial las islas del Atlántico Sur (isla de los Estados, islas Año Nuevo, islas Malvinas, isla Beauchêne, rocas Cormorán y Negra, islas Georgias del Sur, Sandwich del Sur, otras islas e islotes y rocas ubicados en aguas interiores y en el mar territorial) y los territorios situados en la Antártida Argentina comprendida entre los meridianos 25° Oeste y 74° Oeste y los paralelos 60° Sur y 90° Sur.

Agradecimientos

A las señoras Edelia "Puchi" Giró y María de Lourdes Posada por sus valiosos aportes.

Referencias

- Agarwal, S. (2002). Restructuring seaside tourism. The resort lifecycle. *Annals of Tourism Research*, 29 (1), 25-55. [10.1016/S0160-7383\(01\)00002-0](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00002-0)
- Armada Argentina (1968/1969). Informe de la Campaña Antártica 1968/1969. Archivo General de la Armada, Microfilms PARVI N° 15.
- Aldazabal, V. y Pereyra, P. (2001). *Los primeros pasos argentinos en la Antártida*. <http://sedici.unlp.edu.ar>.
- Antartur (s/f). Manual del crucerista. Mimeo.
- Arguindeguy, P. (1972). *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, 1810-1970*. Vols. 3-6. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Borten, S. (1974). 10th Year of Lindblad Tourist Expeditions in Antarctica 1966-1975 [Folleto]. American Society of Polar Philatelists.
- Burbridge, H. (1984, 29 de agosto). Carta al Director de la Dirección de Antártida del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Letra DNT N° 045/84. Archivo Centro de Documentación Antártica, UNTDF, Ushuaia.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24, 5-12. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x>
- Butler, R. W. (2006a). *The tourism area life cycle. Volume 1. Applications and modifications*. Toronto: Channel View.
- Butler, R. W. (2006b). *The tourism area life cycle. Volume 2. Conceptual and theoretical issues*. Toronto: Channel View.
- Cálidas impresiones de los primeros turistas antárticos. (1966, 13 de febrero). *La Nación*, p. 9.
- Callizo Soneiro, J. (1991). *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid: Síntesis.
- Cardona, J. R. y Serra Cantallops, A. (2014). Historia del turismo en Ibiza: Aplicación del ciclo de vida del destino turístico en un destino maduro del Mediterráneo. *Pasos*, 12 (4), 899-913. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2014.12.065>
- Chadefaud, M. (1988). *Aux origines du tourisme dans les pays de L'Adour. Du mythe à l'espace: en essai de géographie historique*. Bordeaux: Universidad de Bordeaux.
- Christaller, W. (1963). Some considerations of tourism location in Europe: the peripheral regions-underdeveloped countries recreation areas. *Papers of the Regional Science Association*, 12, 95-105. <https://doi.org/10.1111/j.1435-5597.1964.tb01256.x>
- Cohen. E. (1972). Towards a sociology of international tourism. *Social Research*, 39, 164-182. Recuperado de: https://www.jstor.org/stable/40970087?read-now=1&refreqid=excelsior%3A710b2ab4009e70b35ab43f13113a02e7&seq=4#page_scan_tab_contents
- Colacrai, M. (2012). *Continuidades y cambios en la política antártica argentina 1959-2001*. Saarbrücken: Editorial Académica Española.
- Daverio, M. E. y Vereda, M. (2005). Las Prácticas Turísticas en Antártida: Consideraciones para su Análisis desde el Sistema del Tratado Antártico y la Evolución de los Flujos de los Visitantes. *VII Jornadas Nacionales de Investigación y I Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. 06- 08 de octubre.
- De Soiza Reilly, J. J. (marzo, 1933). En las tierras desconocidas de la Patria. Hacia el misterio de las Islas Orcadas. *Caras y Caretas*, 1797, 21-26.
- Dirección Nacional del Antártico (1971). *Publicación Antártida N° 1*. Buenos Aires.
- Dirección de Turismo Territorial (1986). *Reseña de Turismo en Tierra del Fuego*. Ushuaia: Imprenta de Gobierno.
- Enzenbacher, J. (1992). Tourists in Antarctica. Numbers and Trends. *Polar Record*, 28 (164), 17-22. <https://doi.org/10.1017/S0032247400020210>
- Fontana, P. (2014). *La pugna antártica. El conflicto por el sexto continente 1939-1959*. Buenos Aires: Guazuvirá Ediciones.
- Fontana, P. (2019). El salto polar argentino. La historia antártica y el periodo del gran despliegue. *La Lupa*, 8 (13), 12-16. Recuperado de: http://coleccionlalupa.com.ar/wp-content/uploads/2019/05/SaltoPolarArgentino_LL13.pdf
- France, L. (1991). An application of the tourism destination area cycle to Barbados. *The Tourist Review*, 46 (3), 25-31. <https://doi.org/10.1108/eb058071>

- Genest, E. (2004) Política Antártica Argentina. Recuperado de www.dna.gob.ar/userfiles/SINAPA04.DOC
- Haywood, K. M. (1986). Can the tourist area life cycle be made operational? *Tourism Management*, 7 (3), 154-167. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(86\)90002-6](https://doi.org/10.1016/0261-5177(86)90002-6)
- Headland, R. (1994). Historical development of Antarctic tourism. *Annals of Tourism Research*, 21(2), 269-280. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(94\)90044-2](https://doi.org/10.1016/0160-7383(94)90044-2)
- Hovinen, G. R. (1982). Visitor cycles. Outlook for tourism in Lancaster County. *Annals of Tourism Research*, 9 (4), 565-583. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(82\)90073-1](https://doi.org/10.1016/0160-7383(82)90073-1)
- Ioannides, D. (1992). Tourism development agents. The Cypriot resort cycle. *Annals of Tourism Research*, 29 (1), 209-230. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(92\)90063-U](https://doi.org/10.1016/0160-7383(92)90063-U)
- Jensen, M. y Daverio, M. E. (2008). Evolution of Antarctic cruise ship tourism from Ushuaia, Argentina: 50 years as a maritime gateway to the Antarctic continent. *Proceedings Tourism and Global Change in the Polar Regions. An International Conference* (pp. 84-91). Oulu: University of Oulu.
- Jensen, M. y Vereda, M. (2016). The origins and development of Antarctic tourism through Ushuaia as a Gateway port. En M. Schillat, M. Jensen, M. Vereda, R. A. Sánchez y R. Roura (Eds.), *Tourism in Antarctica. A multidisciplinary view of new activities carried out on the white continent* (pp. 75-99). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-39914-0_5
- Jutronic, J. (febrero, 1958). En el país blanco de los hombres barbudos. *Revista Vea y Lea*, Suplemento N° 114, 1-8.
- Leatherbee, M. (septiembre, 1967). Tours to the far outposts. *Revista Life*, Vol. 63 (10), 78-90.
- Miossec, J. M. (1977). Un modèle de l' espace touristique. *Espace géographique*, Tome 6 (1), 41-48. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1977.1690>
- Nascimbene de Dumont, N. (1992). El turismo dentro del Sistema del Tratado Antártico. En C. A. Armas Barea y J. C. M. Beltramino (Coords.), *Antártida al iniciarse la década de 1990* (pp. 55-60). Buenos Aires: Manantial.
- Nichols, R. (agosto, 1959). El primer viaje de turismo a la Antártida. *Argentina Austral*, Año XXXI, 334, 4-5. Recuperado de: <https://www.koluel.org/s/koluel/item/3233>
- Oglethorpe, M. K. (1984). Tourism in Malta: A crisis of Dependence. *Leisure Studies*, 3 (2), 147-161. <https://doi.org/10.1080/02614368400390131>
- Palazzi, R. (1993). *Antártida y Archipiélagos Subantárticos. Factores para su análisis*. Vol. 3, N° 182. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Aérea.
- Palazzi, R. (2005). *La Argentina del Extremo Sur. 1810-2004*. Buenos Aires: Dunken.
- Pierrou, E. (1981). *La Armada Argentina en la Antártida 1939-1959. Sus campañas en buques y bases*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Plog, S. (1974). Why destination areas rise and fall in popularity? *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 14 (4), 55-58. <https://doi.org/10.1177/001088047401400409>
- Priestley, G. y Mundet, L. (1998). The post stagnation phase of the resort cycle. *Annals of Tourism Research*, 25 (1), 85-111. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(97\)00062-5](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(97)00062-5)
- Quevedo Paiva, A. (1987) *Antártida. Pasado Presente... ¿Futuro?* Buenos Aires: Círculo Militar.
- Reich, R. J. (1980). The development of Antarctic tourism. *Polar Record*, 20(126), 203-214. <https://doi.org/10.1017/S0032247400003363>
- Richardson, S. (1986). A product life cycle approach to urban waterfronts: the revitalization of Galveston. *Coastal Zone Management Journal*, 14, 21-46. <https://doi.org/10.1080/08920758609361993>
- Rodríguez, H. (1997). *Buques de la Armada Argentina 1970-1996*. Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano.
- Tooman, L. A. (1997). Applications of the life-cycle model in tourism. *Annals of Tourism Research*, 24 (1), 214-234. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(96\)00052-7](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(96)00052-7)
- Vera, F.; López Palomeque, F.; Marchena M. y Antón Clavé, S. (2013). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Valencia: Tirant Humanidades.

Vereda, M. y Jensen, M. (2014). Territorios remotos del turismo: la articulación de espacios turísticos asociados en el Atlántico Sur meridional. *Actas VI Congreso Latinoamericano de Investigación Turística*. 25-27 de septiembre 2014. Universidad Nacional del Comahue, Neuquén.

Vereda, M. y Jensen, M. (2019). A geo-historical analysis of Antarctic tourism: Practices and representations. *Antarctic Affairs*, VI (5), 35-52.

Marisol Vereda

Licenciada en Turismo. Especialista en Educación Superior. Magister en Gestión Pública del Turismo. Doctora en Geografía. Profesora Titular Regular en la Carrera Licenciatura en Turismo. Instituto de Desarrollo Económico e Innovación, PIDUNTDF A 2/2018. Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Hipólito Yrigoyen 879, Ushuaia, Tierra del Fuego, Argentina.

mvereda@untdf.edu.ar

Marie Jensen

Licenciada en Turismo. Especialista en Educación Superior. Profesora Titular Regular. Instituto de Desarrollo Económico e Innovación, PIDUNTDF A 2/2018. Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Hipólito Yrigoyen 879, Ushuaia. Tierra del Fuego, Argentina.

mjensen@untdf.edu.ar

Pablo Fontana

Licenciado y Doctor en Historia por la Universidad de Buenos Aires. Jefe del Área de Ciencias Sociales y Humanidades del Instituto Antártico Argentino. Instituto Antártico. Coordinación Científica, Área de Ciencias Sociales y Humanidades. Oruro 1560 C, C1243ADH, CABA, Argentina.

fontana.pablo@gmail.com

La edificación hotelera en Mendoza (Argentina) impulsada por las leyes de fomento del turismo, durante el período neoconservador (1932-1943)

Hotel Building in Mendoza (Argentina) Favored by Tourism Promotion Laws, during the Neoconservative Period (1932-1943)

Pablo Bianchi

Universidad Nacional de Cuyo, Argentina

Abstract

This paper intends to investigate the relationship between private investments in the hotel sector and public tourism promotion policies, implemented by neoconservative administrations in Mendoza (Argentina) in the period 1932-1943. From a series of measures to promote tourism activity, especially the enactment of laws 1.216/36, 1.298/38 and 1.401/41, an exceptional development of the hotel building took place. Within the framework of an improvement plan for infrastructure, equipment and services associated with tourism, the actions of private parties are considered, who, stimulated by tax benefits and financial guarantees emanating from the provincial State, contributed to the positioning of Mendoza as a relevant destination of the center West of Argentina. The construction of hotels and hostels, both in the city center and in suburban or mountain areas, allowed the deployment of typologies, materialities and completely new scales for the time. The review of government reports, legislative texts, technical documentation from town hall archives and architectural journals, added to the advertisements of tourist guides, allow to describe the interaction between public policies and private actions in hotel matters, in the period studied.

Resumen

Este trabajo se propone indagar la relación entre las inversiones privadas en el sector hotelero y las políticas públicas de promoción del turismo, implementadas por administraciones neoconservadoras en Mendoza (Argentina) en el período 1932-1943. A partir de una serie de medidas de fomento de la actividad turística, en especial, de la sanción de las leyes 1.216/36, 1.298/38 y 1.401/41 se produjo un desarrollo excepcional de la edificación hotelera. En el marco de un plan de mejora de infraestructuras, equipamientos y servicios asociados al turismo, se consideran las acciones de los privados, quienes, estimulados por beneficios impositivos y garantías financieras emanadas del Estado provincial, contribuyeron al posicionamiento de Mendoza como destino relevante del centro oeste de Argentina. La construcción de hoteles y hosterías, tanto en el centro de la ciudad como en áreas suburbanas o de montaña, permitió desplegar tipologías, materialidades y escalas totalmente novedosas para la época. La revisión de memorias de gobierno, textos legislativos, documentación técnica proveniente de archivos municipales y revistas de arquitectura, sumado a las publicidades de guías turísticas, permiten dar cuenta de la interacción entre políticas públicas y acciones privadas en materia hotelera, en el período estudiado.

Key words: hotels construction - promotion - neoconservative period - private investment

Palabras clave: construcción de hoteles - fomento - período neoconservador - inversión privada

1. Introducción

La etapa que se inicia en la historia argentina con la llegada de Agustín P. Justo en 1932 a la presidencia de la Nación se conoce con el nombre de “Restauración Conservadora”, o bien “Neoconservadora”.¹ En materia de turismo, la administración nacional dio un marco apropiado para el desarrollo de la actividad en el país. En este sentido, la creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932 y de la Dirección de Parques Nacionales en 1934 apuntaron a “orientar las corrientes turísticas desde la gran ciudad capital hacia el interior, redescubriendo y recuperando el territorio nacional, extendiendo la presencia del estado central en áreas de frontera” (Ospital, 2005, p. 79). Ballent (2005) sostiene que, en su carácter de símbolo, la red vial remitió a un mito arraigado en la sociedad argentina: el anhelo de unidad e integración nacional.

A partir de la Primera Guerra Mundial el turismo es pensado en Argentina como un asunto público y, por lo tanto, como objeto de políticas públicas. Como bien señala Piglia (2012), la Dirección de Parques Nacionales “representa la concreción de un primer intento de política turística nacional sistemática, al implementar la organización y gestión del turismo desde una mirada técnica” (Piglia, 2012, p. 61). Por su parte, Bruno (2012) confirma la relevancia creciente de la Dirección Nacional de Turismo (1939), que coordinaba “todas las actividades turísticas desarrolladas por organismos e instituciones del país” (Bruno, 2012, p. 58). En este sentido, la autora destaca la sanción de la ley 12.669/40, que establecía las pautas para la construcción de hoteles y hosterías de turismo distribuidos por todo el territorio argentino.

En Mendoza, los gobiernos neoconservadores (1932-1943) encararon tareas de carácter progresista: modernizaron la vitivinicultura, realizaron avances en materia vial² (construcción y mejora de caminos y puentes) y de riego (construcción de diques) y atendieron las áreas de salud, educación y vivienda (Cueto, Romano y Sacchero, 1991a). La homogeneidad en las políticas implementadas

caracteriza todo el período neoconservador en la provincia; homogeneidad que resulta de una planificación constante que orientó los recursos disponibles, en gran medida, a la ejecución sistemática de obras.

Ahora bien, en relación específicamente con el turismo, aunque se reconocía la existencia de condiciones alentadoras para el desarrollo de una “nueva industria, de inmensas perspectivas”, como un clima sano y agradable, paisajes variados y magníficos, fuentes termales, distracciones, productos regionales, lugares históricos y una excelente red de rutas, su aprovechamiento se hacía dificultoso debido a las condiciones deficientes de los servicios hoteleros, la mala delimitación y conservación de los sitios históricos, los abusos en los precios de los productos regionales y la falta de una repartición que permitiese la aplicación de un “plan de turismo” (Cano, 1936, p. 370). De allí que, en el marco general de las políticas públicas relacionadas con el turismo y, entre otras medidas, el gobierno provincial consideró necesario generar un encuadre normativo que posibilitara, a la par, el fomento y la regulación de la actividad turística. Las leyes 1.216, 1.298 y 1.401, promulgadas en 1936, 1938 y 1941, respectivamente, responden a este objetivo.

1.1 Objetivos e Hipótesis

En el marco general de las políticas públicas implementadas en materia turística en la provincia de Mendoza (Argentina) en el período neoconservador (1932-1943), este trabajo indaga sobre la relación entre las inversiones privadas en el ámbito de la hospedería y las acciones de fomento del turismo promovidas por las leyes 1.216/36, 1.298/38 y 1.401/41, para comprender la edificación de hoteles en sus variables técnica, arquitectónica y urbanística.

El objetivo general del estudio es completar los aportes sobre la producción de arquitectura hotelera surgida de iniciativas privadas en el recorte temporal planteado, en un nicho poco explorado como es el caso de Mendoza. Específicamente, el trabajo se orienta, en primer lugar, a poner en relación la oferta creciente

de hoteles detectada en guías turísticas y las acciones de fomento al turismo vinculadas con la construcción de nuevos edificios destinados a la hospedería. En segundo lugar, a describir técnica, arquitectónica y urbanísticamente la edilicia de los hoteles identificados en el período en estudio.

En relación con estos objetivos, se parte de dos supuestos. El primero, sostiene que las inversiones privadas lograron ampliar en poco tiempo el mercado hotelero en la provincia, estimuladas y favorecidas por un contexto próspero surgido de las políticas implementadas durante el período neoconservador. El segundo supuesto postula que la inversión particular propició una innovación en la disciplina arquitectónica, sustentada en la incorporación de nuevas tipologías edilicias, el uso de tecnologías constructivas de avanzada y un apego a ciertos lenguajes considerados adecuados, según las tendencias internacionales y nacionales al interior del campo disciplinar. Esto permitió explorar partidos arquitectónicos que no habían sido considerados hasta ese momento en los proyectos, planteando nuevos desafíos al diseño de los edificios.

1.2 Estado del arte

La revisión de investigaciones revela que, a diferencia de lo que sucede en el caso de la arquitectura hotelera pública, el estudio de las obras emanadas de la iniciativa particular no ha sido aun suficientemente abordado.

En efecto, Raffa (2016 y 2018) indaga en la producción de arquitectura en Mendoza en la década del 30 pero estudia sólo la edilicia estatal. Analiza para ello las concepciones del espacio público y la producción de arquitectura escolar, de turismo, de salud y administrativa, vinculando el accionar de técnicos y políticos. Lolich, Vejsbjerg, Weibel y Cherubini (2013), por su parte, abordan desde una perspectiva comparada las gestiones de los Estados argentino y chileno en la territorialización de áreas similares a ambos lados de la cordillera de Los Andes, a partir de la implantación

de infraestructuras y de hoteles de turismo emblemáticos en las ciudades de Puerto Varas y San Carlos de Bariloche, en la década de 1930.

A nivel nacional, Pastoriza (2009) despliega las visiones sobre la ciudad de Mar del Plata a partir del análisis de fotografías y testimonios, que delinear las vivencias de esta ciudad, su época dorada, su crecimiento y sus conflictos. Los aportes de Bruno y Lemme (2010) permiten conocer las transformaciones del territorio costero de la provincia de Buenos Aires a partir de la inclusión progresiva de prácticas turísticas que tuvieron lugar entre 1920 y 1940, tomando como hilo conductor del relato la institucionalización de la práctica turística. La investigación de Bruno (2012) sobre hotelería estatal entre 1930 y 1955 en un contexto de emergencia de leyes de fomento nacionales, constituye un referente directo para este trabajo. Ballent (2005 y 2008) examina las cuestiones simbólicas que devinieron de la extensión de la red caminera en Argentina y sus efectos en las prácticas de turismo, entre 1930 y 1943.

En el ámbito internacional, un referente en la disciplina histórica del turismo es el español Carlos Larrinaga Rodríguez (2007), quien aborda desde una perspectiva macrosocial los fenómenos turísticos y su derrotero en la península ibérica, en permanente contraste con la situación en el resto de Europa. Artcardi (2016), por su parte, estudia el derrotero de la ciudad de Montevideo como campo de experimentación para la implantación de arquitectura moderna, en la primera mitad del siglo XX. En relación con la consolidación de la ciudad balnearia, aborda los emprendimientos arquitectónicos en el rubro hotelero que perfilaron la ciudad como destino turístico.

Por último, resultan también muy relevantes los estudios de Galeno (2013) y Darrigrande, d'Alençon, Gómez y Lolas (2015), quienes examinan la construcción del paisaje turístico en Chile. Galeno lo hace desde la mirada de la arquitectura moderna desplegada en el norte del país por el Consorcio Hotelero Nacional; mientras que Darrigrande et al. se centran en

la visión de ciudad que imprimían las guías de viaje para los destinos Santiago, Valparaíso y Osorno, junto a los ejemplos más destacados de su arquitectura.

1.3 Metodología

Desde un encuadre macrosocial, cuyo propósito es “abordar el estudio de la estructura social, de las instituciones, las sociedades y sus culturas, incluyendo cuestiones vinculadas a los procesos históricos” (Sautu, 2005, p. 52), los casos se abordaron a partir de una estrategia metodológica de naturaleza cualitativa, basada en el “modelo narrativo histórico”. Este modelo entiende el estudio de las sociedades, sus culturas y el cambio histórico a partir del análisis de datos secundarios agregados y fuentes documentales.

La lectura del edificio como “documento histórico” (Waisman, 1972), permitió ahondar en su materialidad, tipología, tecnologías empleadas y personajes intervinientes en su construcción; aspectos todos que remiten a las fuerzas productivas y a la cultura de la época, transmitidas mediante la obra arquitectónica. El análisis comparativo de los casos seleccionados (Frampton, 1993) permitió cruzar datos técnicos, estilísticos y de implantación, mientras que el estudio del “tipo” (Trachana, 2011) permitió avanzar en el abordaje de las innovaciones tipológicas y funcionales.

El rastreo documental se realizó a partir de la revisión de anuncios publicados en guías turísticas desde 1936, año de la sanción de la primera ley de fomento, lo que permitió conocer los hoteles más relevantes, su ubicación, servicios ofrecidos y expresión de sus arquitecturas. El límite superior del recorte temporal propuesto se extendió para el análisis hasta 1948, dado que muchos de los ejemplos estudiados demoraron en su construcción más tiempo del previsto por las leyes de promoción. La información relevada se contrastó con una amplia gama de fuentes documentales, a saber: a) memorias de gobierno, donde se detallan los lineamientos generales en materia turística; b) textos legislativos que expresan el

espíritu de las propuestas y el marco jurídico para la edificación de hoteles; c) documentación técnica proveniente de archivos municipales; y d) fotografías y planos publicados en revistas de arquitectura.

2. Desarrollo de la edificación hotelera en Mendoza y políticas públicas

Mendoza fue desde el siglo XVI lugar de tránsito entre Santiago de Chile y Buenos Aires. “Los pasajeros ilustres se alojaban en este período en casas de familias distinguidas, los demás se ubicarían presumiblemente en fondas” (Ponte, 1999, p. 108) de las que no existe registro. Sin embargo, la llegada del ferrocarril y de los inmigrantes contribuyó a dar cierto aire de cosmopolitismo a la ciudad (Ponte, 1999) y promovió la ocupación del sector más próximo a la estación de trenes, donde se formaron conventillos en los que se asentaban los recién llegados. En esta zona, particularmente sobre la Avenida Las Heras y su continuación, Avenida Juan B. Justo, surgieron también posadas o albergues para los viajeros, tendencia que fue consolidándose con el correr de los años y que se mantendrá a lo largo del siglo XX.

La creación de los primeros hoteles, tanto en la ciudad de Mendoza como en la zona cordillerana, data de fines del siglo XIX. Hacia 1885, en la ciudad había seis hoteles, propiedad de familias relacionadas con el rubro de la hospedería, a saber: Hotel de Benito Alvarez, Hotel Nacional, Hotel San Martín, Hotel Europa, Hotel (sin nombre, se lo referencia como *el Ferrocarril*) y Hotel Francés (Ponte, 1999, p. 110).

En cuanto a la hospedería en los enclaves de montaña, los primeros hoteles: Cacheuta (1890ca.) y Puente del Inca (1905), vinculados con la explotación curativa de aguas termales y sulfurosas, surgieron de la mano del ferrocarril Trasandino. La Compañía de Hoteles Sud Americanos Ltda., empresa subsidiaria del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, fue la encargada de su explotación y difusión turística (Lacoste, 2013, p. 224).



Figura 1. Gran Hotel San Martín, 1900ca. mendozantigua.blogspot.com

Recién en 1923 y bajo la administración lencinista³ se concretó, en una acción precursora de promoción del turismo, la construcción en la ciudad de Mendoza del conjunto monumental constituido por el Plaza Hotel, el teatro y el casino. “Alfredo Israel diseña para la empresa constructora Schaffhausen S. A. todos los edificios, inspirado en los principios del clasicismo francés” (Bórmida y Moretti, 2005, p. 109). El hotel ofrecía 100 habitaciones y 60 baños, entre sus servicios contaba con cocina propia, comedor, bar, amplios salones y peluquería.

Hacia 1932, como alternativa para diversificar la economía mendocina y superar la crisis del '29, surgió la idea de transformar a Mendoza en un polo turístico. La exaltación del pasado histórico de la provincia, relacionado con el General San Martín y la Gesta libertadora⁴ y la construcción del Arco de Desaguadero, portal de acceso a Mendoza desde el este, fueron las acciones que dieron el puntapié inicial en relación con el turismo en la gestión del gobernador Ricardo Videla.

El gobierno de Guillermo Cano (1935-1938) continuó los lineamientos generales de su predecesor. En este período se destaca la concreción de diversas acciones que van a

impactar positivamente en el desarrollo de Mendoza como destino turístico: por un lado, la creación de nuevos caminos y puentes y el mantenimiento de calles con apoyo financiero del gobierno nacional; por otro, la incorporación en el ferrocarril Pacífico del servicio de trenes rápidos “El Cuyano”, que unía Buenos Aires con Mendoza en quince horas, y, por último, la institucionalización el 3 de marzo de 1936 mediante decreto del Poder Ejecutivo de “la Fiesta anual de la Vendimia, destinada a mostrar los últimos adelantos de la industria vitivinícola” (Cano, 1936).

Específicamente en relación con el desarrollo hotelero en la administración de Cano, en 1936 se promulgó la Ley 1.216, que perseguía tres objetivos principales: 1) vincular material y espiritualmente a los habitantes del resto del país con Mendoza; 2) generar recursos económicos a partir del turismo; y 3) fomentar la colocación de productos mendocinos en el resto del país. Para ello se crearon la Dirección de Turismo provincial en Mendoza y la Casa de Mendoza en Capital Federal; y se promovió la construcción de hoteles por medio de capitales privados. El argumento central fue la deficiencia de alojamiento: “los hoteles están improvisados en viejas casas, mal adaptadas, careciendo del concepto moderno de confort”

(Cano, 1936, p. 370). Ante esto, y dado que se pensaba que la iniciativa privada por sí sola no podía acompañar el resto de las medidas que se esperaba impulsar, se juzgó indispensable el estímulo del Estado.

Los gobiernos de Rodolfo Corominas Segura (1938-1941) y Adolfo Vicchi (1941-1943) completaron las medidas de sus antecesores en materia de obra pública (construcción de diques y aprovechamiento de aguas subterráneas). También encararon una campaña de alfabetización y acciones tendientes a la promoción de la política petrolera y turística.⁵

En relación con la promoción del turismo, la acción del Estado provincial durante estas dos administraciones fue determinante para instituir atractivos turísticos. En sintonía con medidas implementadas a nivel nacional, como la reconstrucción de la Casa de Tucumán en 1934, que sentó las bases del desarrollo del turismo con un carácter patriótico y pedagógico (Piglia, 2007), la gestión local logró que los bienes y sitios asociados con la Gesta Sanmartiniana fuesen destacados por la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. Por Decreto N°107.512 del año 1941, el campo y la capilla en El Plumerillo, las ruinas del templo de San Francisco, el solar de San Martín y la chacra de San Martín en los Barriales se declararon bienes protegidos.

La acción del Estado provincial relacionada con el turismo también fue determinante en materia legislativa. Durante las gestiones de Corominas Segura y de Vicchi se promulgaron las leyes 1.298/38 y 1.401/41, respectivamente, las que tendieron a satisfacer mediante el estímulo al capital privado las nuevas necesidades de hospedaje, generadas por el aumento de la actividad turística. La ley 1.298/38, a la par que ampliaba el plazo para acogerse a los beneficios de la ley 1.216, establecía que todos los hoteles, restaurantes, bares y hosterías que se construyesen en la provincia dentro de las reglamentaciones acordadas desde la Dirección Provincial de Turismo estarían exentos por veinte años de

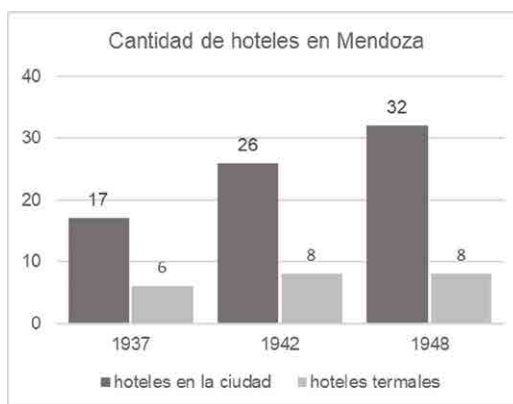


Figura 2. Cantidad de hoteles en Mendoza. Elaboración del autor, según datos de Dirección Provincial de Turismo (1948).

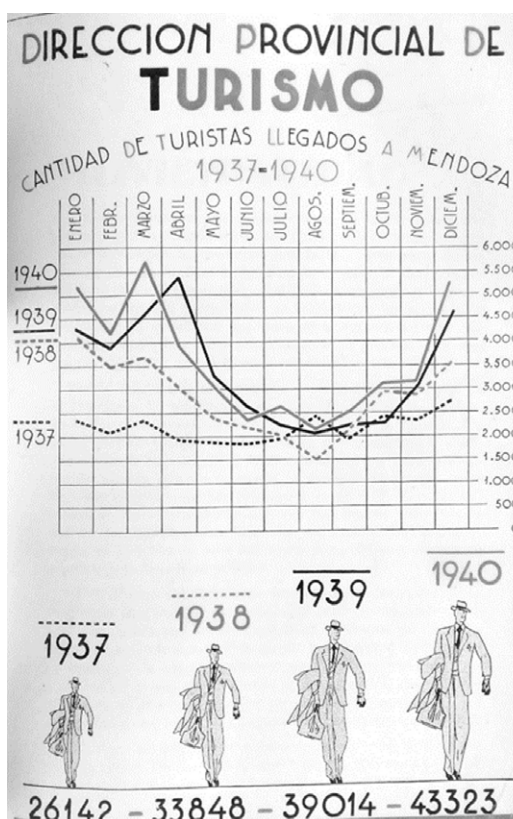


Figura 3. Cantidad de hoteles en Mendoza. Elaboración del autor. Número de turistas llegados a Mendoza. (Corominas Segura, 1941, p. 204).

toda contribución, impuesto, tasa o patente, tanto provincial como municipal (Corominas Segura, 1938, p. 299). Habilitaba, además, la construcción de hoteles por parte del Estado provincial y su explotación por medio de la venta, concesión o de forma directa a través de la Dirección Provincial de Turismo. La ley 1.401/41, por su parte, buscó revertir la falta de hospedaje en Mendoza por medio de tres medidas fundamentales: 1) acuerdo de primas para la construcción de hoteles particulares; 2) construcción directa a cargo del Estado; y 3) garantía fiscal para los capitales invertidos en grandes hoteles.

En este marco, los nuevos hoteles, en un contexto general de prosperidad surgido de las políticas implementadas, lograron ampliar en poco tiempo el mercado del hospedaje en la ciudad, tal como lo evidencian las guías turísticas a partir de 1936, en las que se destaca una marcada tendencia ascendente del número de hoteles inscriptos. (Figura 2) Asimismo, el aumento sostenido de visitantes en el período 1937-1940 parece confirmar, por una parte, la eficacia de estas acciones de fomento. (Figura 3) Por otra, la necesidad imperiosa de dotar a la oferta existente de mejores servicios en alojamiento. Los registros de hospedajes relevados en guías de turismo confirman que esta tendencia no se revirtió con el golpe del 43. Las medidas de impulso a la construcción de hoteles se mantendrán como una continuación de las gestiones neoconservadoras hasta la llegada del peronismo al poder en 1946.

3. La edificación hotelera en el marco de las leyes de fomento del turismo del neoconservadurismo

Las tres leyes de fomento del turismo permiten periodizar el desarrollo de la edificación hotelera privada en Mendoza y avanzar en la comprensión de la arquitectura durante el período neoconservador, tarea que se encara a continuación.

3.1 La edificación hotelera en el marco de la Ley 1.216/36

Esta ley establecía tres tipos de hoteles:

- a) Hoteles de ciudad, para residentes comunes.
- b) Hoteles, hosterías y restaurantes de turismo, ubicados en lugares pintorescos, cuya clientela principal serán los viajeros que pasean.
- c) Hoteles de fuentes termales, destinados a la atención de pacientes y sus familias.

Establecía, asimismo, que los nuevos hoteles que se construyesen estarían exentos por veinte años del pago de toda contribución, impuesto o patente municipal o provincial, siempre que se ajustasen a las condiciones de seguridad, higiene, comodidad y estética que determinaba la Reglamentación Provincial de Turismo. Expresaba, además, que todos los hoteles, hosterías, restaurantes y establecimientos termales que se inscribiesen según el régimen establecido por dicha Reglamentación gozarían de una rebaja del 50 % de la patente anual que les correspondiere, además de incluir sus nombres, direcciones, tarifas y demás indicaciones útiles gratuitamente en la propaganda y guías oficiales de turismo (Cano, 1936, p. 379).

Las primas acordadas se fijaron en 33 % del valor del edificio e instalaciones, no pudiendo exceder en ningún caso los \$50.000 m/n. El monto total destinado a este beneficio ascendía a \$300.000 m/n.

Los beneficios de esta ley posibilitaron la construcción de cuatro edificios: el hotel termal en El Sosneado (1938), a cargo de la Sociedad Río Atuel Limitada, con una inversión de \$228.000 m/n, el hotel Imperial en la ciudad de Mendoza (1937), el hotel Rex en San Rafael, por un valor de \$213.000 m/n, y el "suntuoso edificio del hotel de Villavicencio" (1940), que insumió \$823.000 m/n (Vicchi, 1941, pp. 299-300). Estos cuatro edificios serán descriptos a continuación.

3.1.1 Hotel Termas del Sosneado

Ubicado a la vera de la actual ruta provincial 220, junto al río Atuel, en un imponente valle cordillerano y proyectado por el arquitecto estadounidense Lyman O. Dudley, este hotel se asociaba estilísticamente al pintoresquismo historicista, en una vertiente regionalista destacada por el uso de la piedra del lugar y techos a varias aguas de pronunciada pendiente. Fue gestionado por la Compañía de Hoteles Sud Americanos Ltda., que atendía el servicio de los coches comedor y el bufete de las estaciones. El alojamiento se ofrecía por medio de la compañía en forma combinada con el pasaje de tren.

En un planteo que colocaba al hotel en el centro de la composición, se disponían de forma radial la piscina de aguas termales, la usina eléctrica que proveía energía tomando agua de un arroyo cercano, las viviendas de personal, estacionamiento y servicios. El edificio, organizado en tres niveles a partir de un patio, alojaba en el ala sur 23 habitaciones para huéspedes; y en la norte, los servicios (cocina, despensa y lavadero).

En el cuerpo que unía ambas alas se dispusieron el acceso principal, recepción, estar con hogar a leños, bar y comedor. En el subsuelo se encontraban habitaciones de

servicio, cuartos de baño con aguas termales bombeadas desde una vertiente natural y consultorio médico, donde se prescribía la duración de los baños según las dolencias de los viajeros.

La singularidad del alojamiento radicaba en la posibilidad de “alquilar las habitaciones como habitación con baño privado, como dos habitaciones con un baño para ambas o como habitaciones simples dependiendo del cuarto de baño general” (Dudley, 1939, p. 268). La propuesta arquitectónica ofrecía como novedad la posibilidad de incorporar “ensanches futuros de cualquiera de sus secciones independientemente”, como también de los servicios exteriores (piscina al aire libre, usina, garaje, etc.). Como innovación tecnológica destacaba toda la red de distribución del agua termal en cañerías de fibrocemento con accesorios (llaves de paso, canillas) de madera dura, para “evitar el deterioro de las piezas debido al carácter incrustante y corrosivo del agua y la alteración de la composición química del agua curativa” (Dudley, 1939, p. 271). Además, el sistema de calefacción y la cocina funcionaban con la electricidad propia generada por la central instalada para servir al hotel.

Es posible que se hubiesen previsto, como en otros establecimientos de la cordillera, corrales

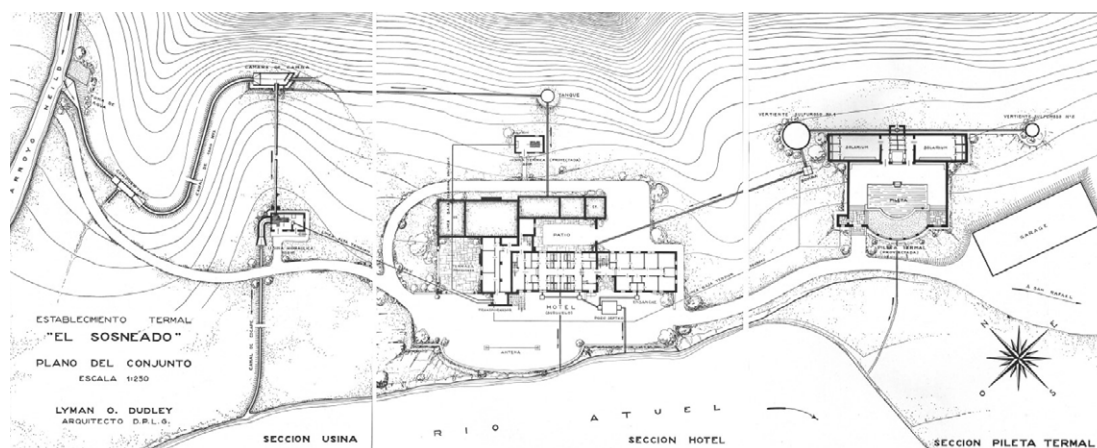


Figura 4. Planimetría del hotel Termas del Sosneado, la sección de la usina se ubicaba a 1,5 km al oeste del hotel y la pileta termal a 150 m hacia el este. (Dudley, 1939, p. 266 y ss.).

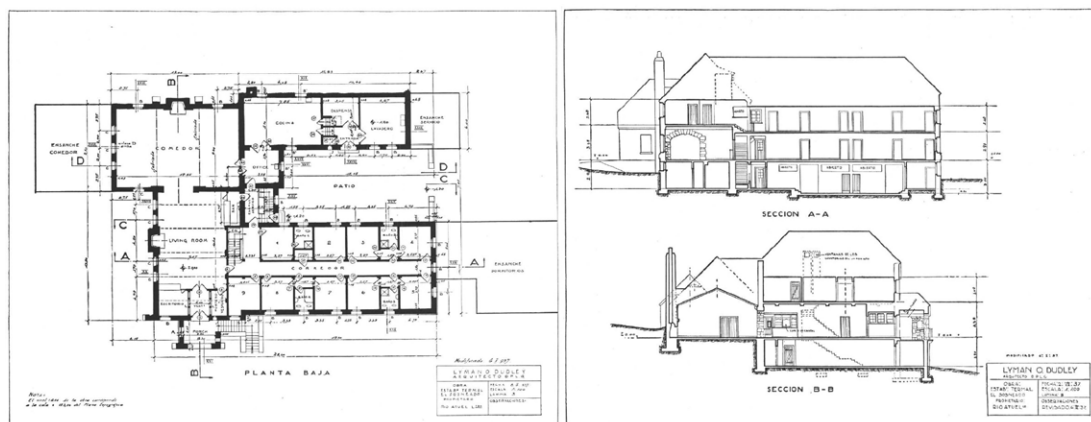


Figura 5. PB y secciones del hotel Termas del Sosneado (Dudley, 1939, p. 268 y ss.).

para animales de granja y una huerta para el cultivo de vegetales y aromáticas. La empresa constructora Christiani y Nielsen, especializada en construcciones de cemento reforzado, fue la encargada de la obra, que se inició en diciembre de 1937 y fue inaugurada en diciembre de 1938.

3.1.2 Hotel Villavicencio

Entre los hoteles de montaña surgidos en el marco de la primera Ley de fomento del turismo, el hotel de Villavicencio constituye uno de los ejemplos más sobresalientes, por su implantación, su escala y su capacidad para posicionarse como uno de los sitios turísticos más emblemáticos de Mendoza. A ello contribuyó la difusión que durante años se hizo de este hotel en publicidades gráficas, como imagen de la marca de agua mineral que se extrae de una vertiente del lugar.

Diseñado por los arquitectos Sánchez, Lagos y de la Torre, se ubica en un valle cordillerano, sobre la ruta que enlazaba antiguamente con Chile por la cuesta de Paramillos, a 1.700 metros sobre el nivel del mar. Respecto de su filiación estilística, se inscribe dentro del pintoresquismo historicista con clara alusión a la arquitectura del centro de Europa, asociado al *fachwerk* alemán.

El edificio, replegado sobre la ladera de un cerro con imponentes visuales del valle, se resolvió “con todas las comodidades que imponen el progreso y el confort más exigentes” en una planta baja y tres pisos superiores, con alojamiento dispuesto en 30 habitaciones con cuarto de baño privado, servicio de comedor, biblioteca, salas de entretenimiento, peluquería, sala de lectura, teléfonos, canchas de tenis en el exterior y pileta de natación. Poseía también consultorio médico, sala de fisioterapia y sala de ejercicios físicos. Contaba con los últimos adelantos tecnológicos: ofrecía ascensor y un sistema de calefacción central para posibilitar la estadia en los meses de invierno. Fue proyectado, según las publicidades de la época, respetando “el severo reglamento antisísmico que impone la ciudad de Mendoza” y construido por la empresa del ing. Emilio López Frugoni (“Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico”, 1940).

Los planos de la construcción y la dirección técnica de la obra fueron confiados al ing. Raúl E. Dubecq, representado en la obra por el ing. César Greslebin y por el ing. Alberto Agramonte. Los parques y jardines colindantes, que enlazaban terrazas circulares a distintos niveles por medio de senderos, escalinatas y espejos de agua, con espacios para la contemplación del paisaje serrano como glorietas, pérgolas, bancos y un teatro al aire libre fueron proyectados por los ingenieros



Figura 6. Vista de la obra del hotel de Villavicencio ("Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico," 1940, p. 64).

agrónomos Neira y Ezcurra, quienes también estudiaron la ubicación de la estación de servicio y el parador de vehículos ubicados unos 100 m más abajo del hotel.

3.1.3 Hotel Imperial

De los hoteles en contextos urbanos, el hotel Imperial destaca por su ubicación en una concurrida avenida de la ciudad de Mendoza, con anchas veredas arboladas, lo que permitía contemplarlo desde diversas perspectivas. El proyecto, con un total de 1.265,29 m² cubiertos, 17 m de desarrollo de su fachada y organizado en planta baja y dos pisos superiores, fue un encargo del empresario hotelero Macedonio E. Balbi al arquitecto Pablo Widmer. Se resolvió ubicando locales comerciales en planta baja, en relación directa con el espacio público de la calle, y en los pisos superiores las habitaciones. La composición

de la fachada, de disposición simétrica, se dinamiza por la presencia de balcones salientes en los dos niveles altos, escalonamiento de los parapetos superiores y una modulación de las aberturas, plásticamente ordenadas, que rememora la arquitectura moderna en una vertiente ligada al Art Decó. Ofrecía 30 habitaciones y 15 baños.

El partido, resuelto en una parcela de casi 33 m de profundidad, avanzaba en el frente hasta la línea de edificación, dejando una contrafachada libre, abierta a un patio posterior. El esquema circulatorio, en forma de H, vinculaba las habitaciones de los pisos superiores alternando patios internos para iluminación y ventilación de los cuartos. En el tercio central del esquema, hacia el costado oeste de la parcela, se ubicaron las escaleras, el ascensor y un *hall* de recepción por piso. Entre sus comodidades ofrecía "terraza, bar y restaurant" (Casa Flichman, 1936).

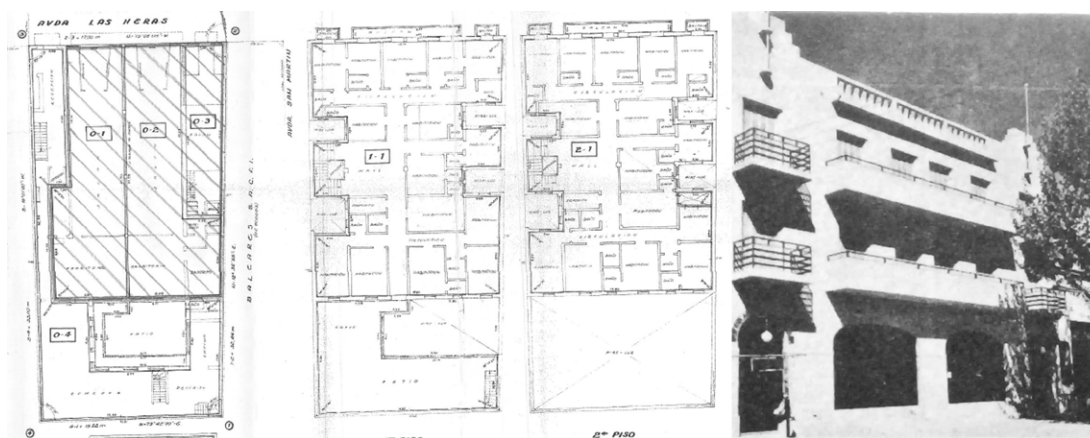


Figura 7. Plantas hotel Imperial (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza) Fachada. (Dirección de Turismo, 1942, p. 2).

3.1.4 Hotel Rex

Este hotel, emplazado en el departamento sureño de San Rafael, respondía llamativamente a un planteo de tipo claustral, en contraste con su filiación estilística asociada al movimiento moderno. El acceso a la parcela se hacía por un costado de la fachada. Hacia el frente se ubicaba el gran salón comedor y salón de baile, que permitía visuales de la calle. Desde la recepción se accedía a un gran patio rodeado de galerías en sus cuatro lados, que comunicaban con las habitaciones dispuestas en torno a él, tanto en planta baja como en el primer piso. Ofrecía 24 habitaciones para alojamiento y desplegaba un repertorio asociado a la arquitectura "barco", con barandas en acero, un extenso balcón corrido con sus extremos redondeados en la fachada y grandes aventanamientos en acero y cristal. Ofrecía entre sus servicios agua caliente y fría en sus habitaciones, calefacción central y una excelente cocina (Diario *Uno*, 2013).

3.2 La edificación hotelera en el marco de la Ley 1.298/38

La mejora general de los servicios turísticos, las obras viales que facilitaron el acceso a los sitios, la incorporación de lugares relevantes para la tradición histórica, sumado

a la promoción de productos regionales y la amplia difusión realizada en guías de turismo, artículos en prensa, afiches y la labor de la Casa de Mendoza en Capital Federal, propiciaron una intensa afluencia de visitantes, forjando un panorama muy alentador. En un lapso de cuatro años, el número de visitantes (comparando valores absolutos) había aumentado en más de diecisiete mil personas.

En este contexto, aunque de gran importancia e impacto en el desarrollo de la hotelería, la ley 1.216/36 no resultó suficiente para resolver el problema del hospedaje, sobre todo en temporada alta. Al respecto, las autoridades resaltaban que la falta de disponibilidad hotelera empeoraba con motivo de realizarse la Fiesta de la Vendimia, dado que la afluencia de viajeros era aún mayor. Ante la falta de plazas en la hotelería existente, se recurrió a las casas de familia para el hospedaje de visitantes, o bien se resolvió derivarlos hacia otros departamentos de la provincia o "simplemente sugerirles que el momento no era propicio para la organización de caravanas" hacia Mendoza (Vicchi, 1941, p. 300).

Esta situación, que se presentaba como favorable para la actividad turística, promovió la adhesión de capitales privados los que, aun sin suscribir directamente a los beneficios de las leyes de fomento, iniciaron la construcción

de nuevos hoteles, por ejemplo: hotel Palace, hotel Maxim, hotel Derby, hotel España y hotel Rincón Vasco en la ciudad de Mendoza. O bien se encargaron de refaccionar o ampliar hoteles existentes: 7 edificios fueron remodelados en el centro de la ciudad, según expresa el texto de la ley. Además, bajo el control de la Dirección Provincial de Turismo se inició un proceso de modernización y mejora de restaurantes y de hosterías ubicadas fuera del casco urbano. Se aborda, a continuación, la descripción de los principales edificios de este período.

3.2.1 Hotel Palace

El hotel Palace, en la Avenida Las Heras, próximo al Imperial, fue encargado por Antonio Di Caro, quien fijó su residencia familiar en uno de los pisos del hotel. El edificio ofrecía 78 habitaciones con calefacción central y 50 baños, vestíbulo, cocina, comedor-restaurant y bar. Hacia la calle desarrollaba dos profundos locales comerciales. Fue proyectado en planta baja y dos pisos altos, en una parcela de 21 m de frente y 42 m de profundidad, con un total de 2.284,03 m² cubiertos. La planta baja ocupaba casi por completo la parcela, sin retiro frontal ni retiro posterior del edificio, logrando la iluminación y ventilación de las habitaciones y las áreas de servicio por medio de patios interiores.

En el primer y segundo piso el planteo era similar al esquema de la planta baja, pero sin la ocupación completa del polígono del piso inferior, con lo cual generaba importantes terrazas. El esquema circulatorio, en forma de U, proponía a partir de un *hall* distribuidor con escalera y ascensor, dos circulaciones paralelas con habitaciones a ambos lados, separadas entre sí y de los muros medianeros por patios de ventilación e iluminación. Respecto de su filiación estilística, se asociaba al más puro racionalismo. Con un rígido ordenamiento de las aberturas, alternaba vanos y llenos destacando en el tramo central de la fachada un bloque saliente de tres niveles de altura, el cual, unido en su parte inferior a los balcones del primer piso, configuraba una marquesina que enmarcaba el acceso al hotel, situado en el eje de la parcela. En planta baja destacaban, hacia el costado este de la fachada, los grandes ventanales del restaurant-comedor, que planteaban una relación visual directa con la calle. Mientras que, hacia el costado oeste, disponía los dos locales comerciales para alquiler.

La innovación tecnológica en este edificio se evidencia en el uso de hormigón armado, tanto en la resolución compositiva de los elementos de fachada, como en la resolución de su estructura portante. Por otra parte, la incorporación de este material demandó la

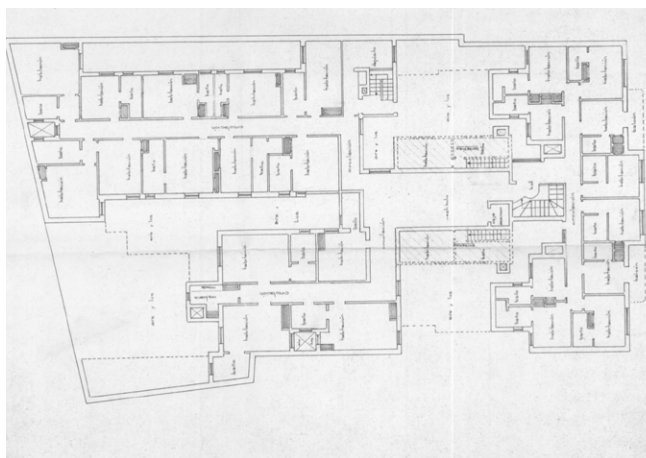


Figura 8. 1° y 2° piso hotel Palace (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza). Fachada (Dirección de Turismo, 1942, p. 3).

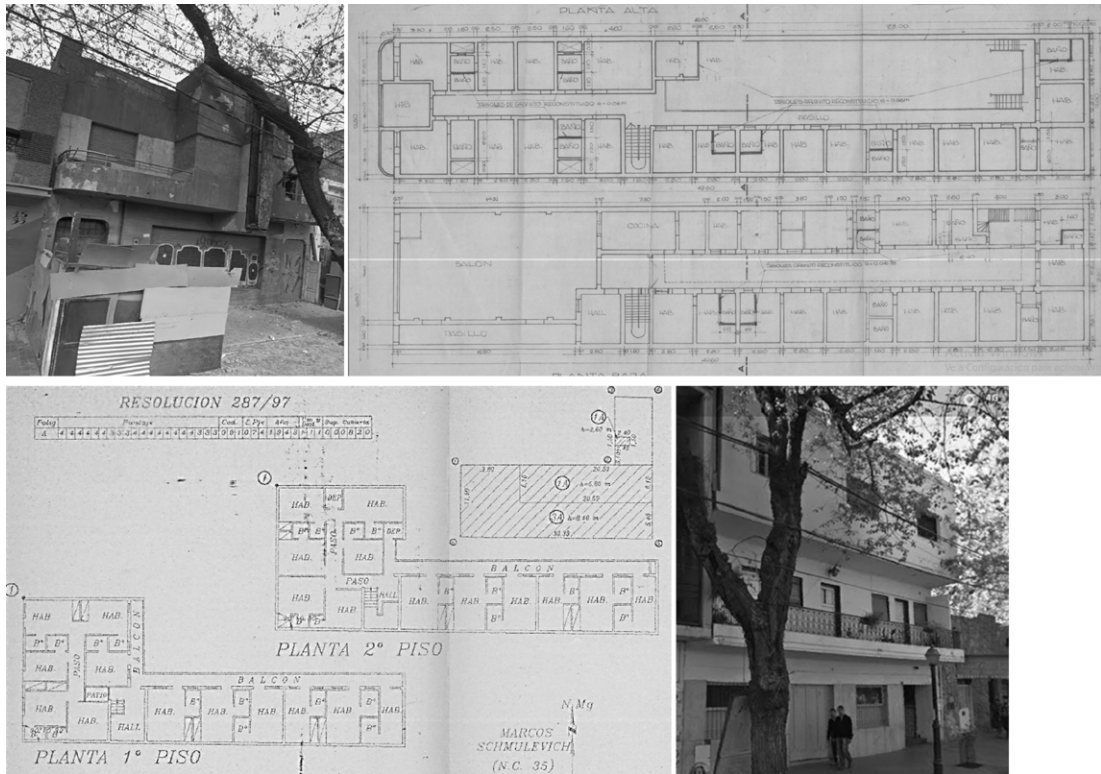


Figura 9. Arriba hotel España (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza); abajo hotel Derby (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza). Fachadas: fotografías del autor.

implementación del cálculo sísmico de la estructura.

3.2.2 Hoteles Derby, España y Rincón Vasco

Las guías de turismo de la época dan cuenta de la construcción en el período abordado de tres nuevos hoteles más modestos, que desarrollaron una tipología de escala menor. Las publicidades presentan la expresión de sus arquitecturas, la tecnología empleada, servicios ofrecidos y capacidad. Para el caso de estos proyectos, se trata de edificios que ofrecían entre 12 y 35 habitaciones para el alojamiento.

Los hoteles Derby y España (1940ca.) presentaban un lenguaje racionalista, de fachadas puras y sin decoración, volúmenes cúbicos, organizados en su planta como una

sucesión de habitaciones conectadas por extensas galerías (o balcones) orientadas a patios, organizadas en tres y dos niveles respectivamente. Las parcelas angostas (9 m a 11.50 m) y muy profundas (30 m a 40 m) demandaban resolver el partido recostando sobre una de las medianeras el bloque de habitaciones para permitir la ventilación e iluminación a patios en la mitad libre del terreno, recurso que presentan ambos hoteles, con un total de 795 m² de superficie edificada promedio. Hacia el frente de la parcela se ubicaba el comedor y el ingreso con recepción. Las publicidades dan cuenta de los adelantos tecnológicos de estos edificios, los cuales se ofrecían como edificios seguros (antisísmicos), con calefacción central y teléfono en todas sus habitaciones.

Por su parte, el hotel Rincón Vasco (1943), respondía a una arquitectura historicista,

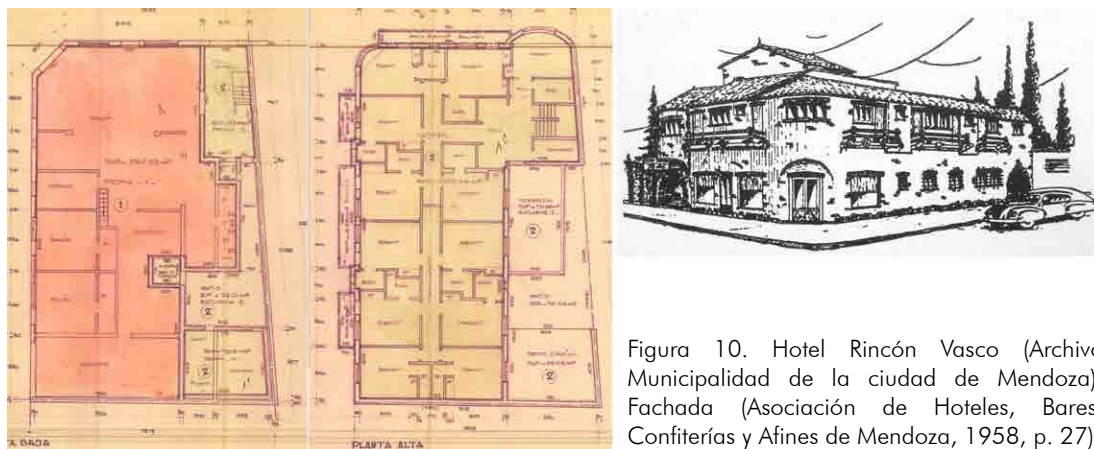


Figura 10. Hotel Rincón Vasco (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza). Fachada (Asociación de Hoteles, Bares, Coniferías y Afines de Mendoza, 1958, p. 27).

en una vertiente asociada al californiano, con muros blancos, cubiertas inclinadas de suave pendiente con tejas españolas, detalles en piedra en el basamento de la fachada y barandas de madera tratada a la hachuela. Su situación de esquina en Avenida Las Heras y 25 de Mayo de la ciudad de Mendoza, le daba una visual privilegiada al edificio. En planta baja se resolvió la ubicación de dos locales comerciales para alquiler, salón comedor para el hotel y garaje. En planta alta se resolvió la recepción, 12 habitaciones con baño privado para el alojamiento y un depósito, con un total de 711,90 m² edificados. Entre sus comodidades ofrecía teléfono y calefacción central.

3.3 La edificación hotelera en el marco de la Ley 1.401/41

Esta ley aumentó las primas otorgadas a particulares hasta un monto de \$500.000 m/n por hotel, no pudiendo exceder este beneficio el 20 % del costo total del establecimiento, considerando en el costo de la obra el valor del terreno de acuerdo con el avalúo fiscal y el precio de instalaciones y amoblamiento (artículo primero). Para la promoción de hoteles por particulares o construcciones iniciadas por el Estado, se destinó un monto total de \$2.000.000 m/n en beneficios. Se previó para ello la inversión estatal en títulos

denominados "Títulos Edificación de Hoteles", del 5 % de interés y 1 % de amortización anual acumulativa.⁶

Otro punto contemplado en esta nueva ley fue la garantía del Estado provincial a los capitales que se invirtiesen en la construcción de grandes hoteles, con fondos provenientes de rentas generales, e instrumentada por medio de un control estricto sobre la administración de estos. Se aplicaría en el caso que el establecimiento hotelero no arrojase ganancias y ascendía a un valor de 5% del capital particular invertido, con el objeto de prever posibles compensaciones para el capital privado, en caso de "no obtener un interés prudente en algún período de tiempo" (Vicchi, 1941, p. 303). El artículo sexto preveía un monto total de \$5.000.000, para capitales aptos de suscribir a la garantía oficial, siempre que la inversión inicial de las personas o empresas interesadas ascendiese a por lo menos \$1.000.000 m/n, para la construcción de uno o varios hoteles.

La novedad que incorporaba esta ley fue la promoción de hoteles de tipo *medio*, que reuniesen las comodidades del confort moderno, pero que no elevasen las tarifas, de modo que se atrajese a la "gran capa social que constituye la clase media, profesiones liberales, burocracia, docencia, pequeños comerciantes, empleados particulares, pequeños industriales, cultivadores rurales" (Vicchi, 1941, p. 304),

es decir, el estrato social capaz de reunir las condiciones para tomar vacaciones anuales y realizar un viaje.

La construcción de dos hoteles: el Hotel Argentino, por un monto total de \$168.000 m/n, y el Gran Hotel por un monto de \$1.400.000 m/n, fue el resultado inmediato de las primas otorgadas en el marco de esta tercera ley de fomento al turismo. Entre 1945 y 1946, se inauguraron, además, los hoteles Grand Balbi, San Martín y Cervantes, que “formaban parte del conjunto de alojamientos que el Estado provincial había impulsado construir en la ciudad, pero que habían demorado algunos años más de los previstos por la ley de turismo” (Moretti, 2015, p. 64).

Se describen, a continuación, las principales características de estos nuevos edificios.

3.3.1 Hotel Argentino

Este hotel, proyecto del arquitecto Daniel Ramos Correas para Luis Dorca, respondía a un lenguaje vinculado al pintoresquismo, de marcada tendencia ecléctica. Por una parte, resaltaba el uso de la piedra como material predominante de su fachada, con cinco aberturas rítmicamente moduladas en planta baja y primer piso. Destacaba, por otra, una cubierta de tejuela de pronunciada pendiente, de la que asomaban a su vez cinco ventanas

del nivel de la buhardilla, en correspondencia con las aberturas de los niveles inferiores. Esta rígida disposición de los vanos, sumada a una composición racional de la fachada organizada en basamento, desarrollo y coronamiento, se trasladaba también a la organización de su planta, con un bloque central que se tomaba a las medianeras, pero retirado de la línea de edificación del frente, para luego desarrollarse hacia el fondo de la parcela con patios en ambos costados, a lo largo de un pasillo central que disponía las habitaciones simétricamente a uno y otro lado. Las proporciones, el empleo de los materiales y su emplazamiento rememoran la arquitectura inglesa del *Arts & Crafts*.

Ubicado frente a la plaza Independencia, ofrecía 30 habitaciones con baño privado para alojamiento, con calefacción y agua caliente central, con un total de 1.371,29 m² cubiertos. El retiro de la línea de edificación generaba un interesante jardín frontal, lo que le otorgaba un carácter suburbano, casi rural, pese a encontrarse frente a uno de los principales espacios públicos de la ciudad.

Si bien su planteo no ofrece grandes adelantos respecto de los ejemplos analizados anteriormente, es interesante a la hora de comparar las tipologías, lenguajes adoptados y escalas que asumieron las arquitecturas hoteleras. Destaca el hecho que este hotel fue

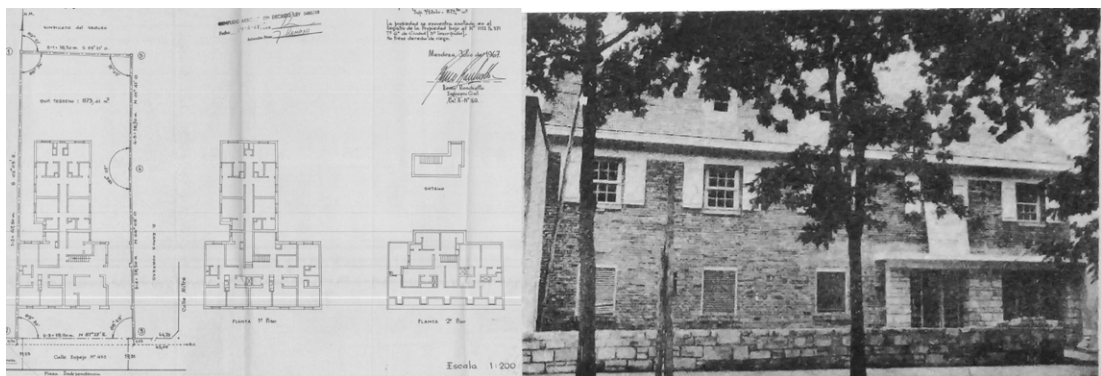


Figura 11. Plantas hotel Argentino (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza). Fachada (Dirección de Turismo, 1942, p. 3).

pensado para ofrecer únicamente alojamiento (no contaba con restaurant ni bar).

3.3.2 Gran Hotel

El Gran Hotel (1942) anticipa una tipología de desarrollo en altura que no había sido explorada hasta el momento en la provincia y constituyó un destacado proyecto para la calle Lavalle de la ciudad de Mendoza. La inauguración del cine Cóndor en 1946 y otra decena de edificios de espectáculos forjaron la "zona de los cines" (Moretti, 2015), con un perfil característico que diferenciaba esta arteria de otras de la ciudad, en la cual este edificio quedaba inserto.

La primera propuesta del hotel, presentada por la sociedad de Elcira Videla García de Schiappa de Azevedo, Jorge Alberto y Felipe Augusto Calle y Enrique Alberto Barvie, contaba con subsuelo, planta baja y tres pisos; con calefacción y agua caliente central; y con un total de 75 habitaciones y 75 baños. Al año siguiente se presentó un nuevo proyecto, que ampliaba la capacidad del primero:

el edificio contará de dos subsuelos, planta baja, entre piso y cinco pisos, destinados a dormitorios: con calefacción central, aire acondicionado, teléfono y radio en todas las habitaciones (...). Los cinco pisos contendrán 90 habitaciones principales con baño y 15 habitaciones de segunda. (Vicchi, 1942, p. 499)

La tipología de edificio en altura había conquistado definitivamente con este planteo programático la resolución de un hotel en contexto urbano, logrando un mejor aprovechamiento de la parcela y mayor eficiencia a la hora de resolver sus instalaciones (calefacción central, distribución de agua fría y caliente, teléfono, etc.). Esta innovación sellaba definitivamente la relación entre edilicia hotelera y construcción en altura, en una escala y complejidad que nunca había sido abordada, con una superficie cubierta total de 7.862,68 m².

El lenguaje elegido para la expresión arquitectónica del hotel remitía al racionalismo, con fachadas despojadas de decoración, una modulación precisa y ritmada de las aberturas y algunas características propias de las obras ligadas al movimiento moderno: voladizos en el remate del edificio (que denotaban un alarde tecnológico en el uso de hormigón armado; tanto en la resolución de los elementos de fachada como en su estructura resistente), composición de muros que, en la continuidad de su línea vertical, emergían a modo de planos sobre el nivel de la azotea, y ventanas corridas en el bloque de planta baja (lo que propiciaba la relación visual interior-externo). El resto de la torre tenía una concepción más bien compacta, donde predominaban los llenos sobre los vacíos. Los planos verticales salientes, que enmarcaban el tramo central del edificio a la altura del séptimo piso, se elevaban hasta la azotea conformando el coronamiento de la torre, donde se ubicaba el letrero "Gran Hotel". Así, se completaba una propuesta de escala monumental, en una situación de esquina en un sector comercial de la ciudad, de calles angostas, que generaba gran impacto en la percepción del espectador.

De este edificio sólo se construyeron dos subsuelos, planta baja, entrepiso y un piso superior, ya que la obra no llegó a concluirse. El inmueble permaneció deshabitado por varios años, hasta que fue comprado por el



Figura 12. Proyecto para el Gran Hotel (Dirección de Turismo, 1942, p. 2)

Estado provincial, que lo remodeló avanzada la década de 1970 para constituir la sede del Instituto Provincial de la Vivienda, función que alberga hasta la actualidad.⁷

3.3.3 Hoteles Grand Balbi, San Martín y Cervantes

Estos tres edificios fueron desplegados en la tipología de edificio en altura y abrazan distintos lenguajes, materialidades y escalas. El elemento común es la resolución en parcelas urbanas de gran centralidad, que permitan acceder rápidamente a locales gastronómicos cercanos, locales comerciales, empresas de transporte para realizar excursiones o simplemente pasear por la ciudad.

El primero de ellos, el hotel Grand Balbi (1945), fue encargado por el empresario Aarón Tubert al arquitecto Lino Martinelli. Ubicado en Avenida Las Heras de la ciudad de Mendoza, adoptó una resolución programática que resolvió en la tipología de torre la forma de agrupar las distintas funciones del hotel. Ofrecía 108 habitaciones con baño privado.

Articulado en una volumetría compacta, con un retranqueo de ambos laterales de la torre, respecto del tramo central, organizaba en una composición clásica (a partir de un

basamento, desarrollo y coronamiento), las distintas funciones del edificio. En planta baja se ubicaron dos amplios locales comerciales de alquiler hacia la calle, y en el eje de la parcela se situó el acceso al hotel. En el primer piso se dispuso la cocina (en la contrafachada) y el comedor hacia el frente, en conexión directa con una amplia terraza con vistas hacia la avenida. Mientras que en los pisos superiores se dispusieron las habitaciones para huéspedes.

La expresión arquitectónica alude a un lenguaje académico, despojado de decoraciones, que marca distintos niveles jerarquizados de la fachada por medio de una balaustrada corrida y genera el remate vertical con una cubierta que asemeja una mansarda. Su planteo funcional incorporaba bar dentro de los servicios y organizaba la planta alternando patios interiores que permitían iluminar y ventilar naturalmente los locales más alejados del perímetro. Hacia el fondo de la parcela, la contrafachada estaba retirada, lo que permitió incluir una galería que mediaba la relación interior-exterior hacia un patio propio. Fue el más grande de los hoteles construidos hasta ese momento, desarrollado en planta baja y siete pisos altos, con un total de 5.244,76 m². El planteo evidencia la complejidad creciente del partido arquitectónico, al incluir acceso

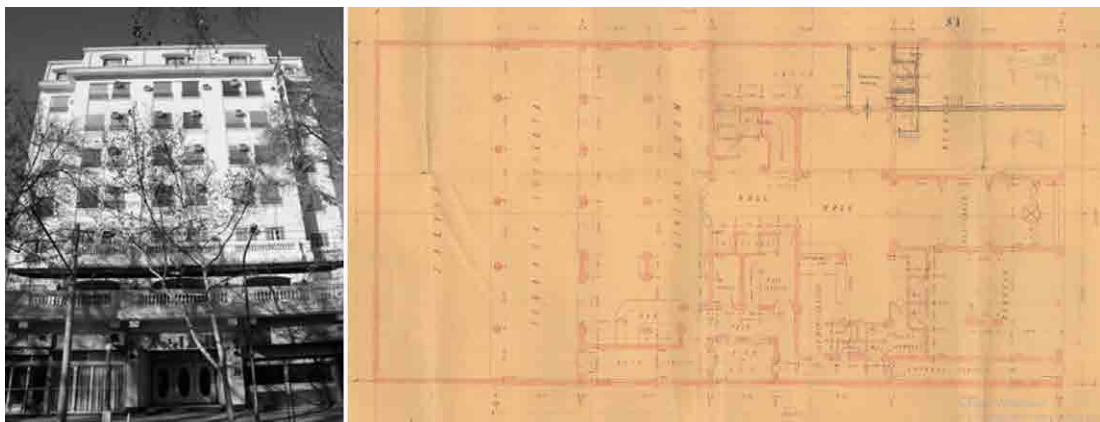


Figura 13. Fachada. [https://www.a-hotel.com/es/argentina/99292-mendoza/430375-1-grand-hotel-balbi/PB hotel Balbi](https://www.a-hotel.com/es/argentina/99292-mendoza/430375-1-grand-hotel-balbi/PB%20hotel%20Balbi) (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza).

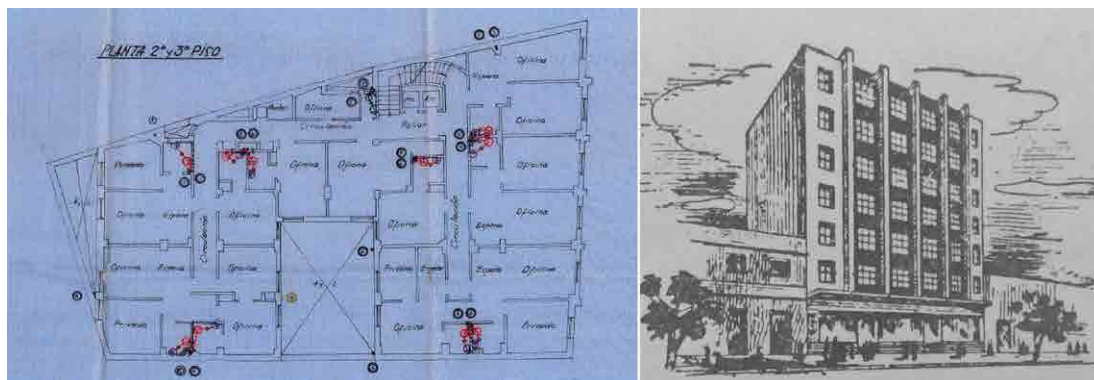


Figura 14. Plantas 2° y 3° piso hotel San Martín (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza). Fachada (Asociación de Hoteles, Bares, Confiterías y Afines de Mendoza, 1958, p. 37).

de servicio, depósitos, sanitarios para el personal y oficinas administrativas. En cuanto a la mecanización de sus prestaciones, es uno de los primeros edificios que incorpora tres ascensores en sus circulaciones verticales (dos para uso público y uno para uso del personal).

En el caso del hotel San Martín, inaugurado en 1945, de capacidad algo menor que el anterior (72 habitaciones), la tipología empleada respondió también a un bloque en torre, con una planta baja y seis niveles en altura, conectados por un núcleo de escalera y ascensor que, con un planteo en forma de U, se abría en dos corredores que vinculaban las habitaciones dispuestas a ambos lados. Construido por la empresa Ribes, Indiveri y Cía., fue proyectado por el arquitecto Ernesto Schiffrin para Ítalo Galli y su señora, Lucía A. Canónico, con una superficie total de 5.187,11 m².

La planta baja se destinó a amplios salones para alquiler, junto con el desarrollo del acceso y recepción del hotel hacia el costado este de la fachada, para luego disponer las habitaciones en los pisos altos. A diferencia del planteo anterior, la parcela fue ocupada casi por completo, disponiendo solamente un patio en el centro geométrico de la parcela y otro de pequeñas proporciones en la parte posterior, para propiciar la iluminación y ventilación de los espacios. Los servicios ofrecidos para este hotel incluían baño privado en las habitaciones, teléfono, confitería y bar.

En cuanto a la elección de su lenguaje, respondía a una variante más regional del movimiento moderno, que destacaba por el uso de ladrillo a la vista en el diseño de cuatro franjas verticales que modulaban la fachada, mientras que las dos franjas extremas mantenían los muros revocados dando la impresión de conformar un marco para el edificio. A nivel del primer piso, desarrollaba una extensa marquesina saliente que cobijaba todo el nivel inferior de la fachada, bajo la cual se resolvían los accesos a los locales en planta baja (en el centro y hacia el costado oeste del solar) y al hotel (hacia el costado este).

Las seis franjas verticales se desarrollaban desde la marquesina a nivel del primer piso hasta el coronamiento de la fachada, acentuando la verticalidad del conjunto, y organizaba de esta manera los vanos de las ventanas de las habitaciones, dispuestos en base a una rigurosa grilla. El edificio se presentaba con una volumetría compacta, sin retiro hacia la vía pública, por lo que se percibía como un edificio imponente. La escala monumental volvía a caracterizar un emprendimiento hotelero en el centro de la ciudad.

Por último, el hotel Cervantes (1946), constituido por planta baja y tres niveles superiores, adhirió en su expresión arquitectónica a una vertiente del historicismo ligada al neoplateresco, incorporando en una fachada clásica de gran sobriedad algunos elementos decorativos, como enmarques

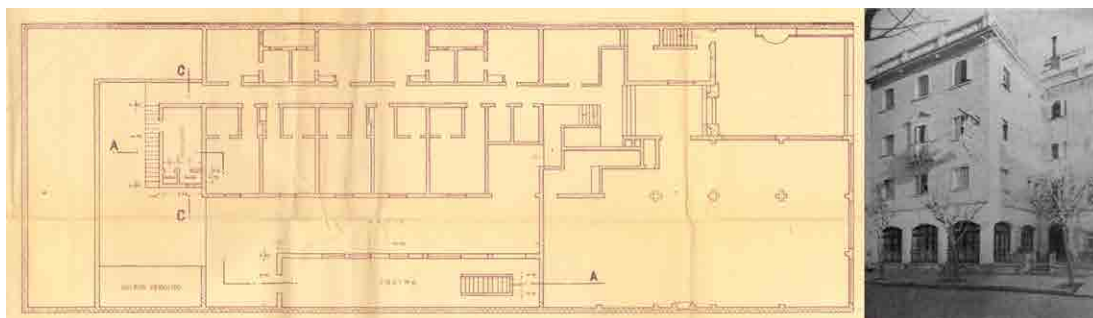


Figura 15. PB hotel Cervantes (Archivo Municipalidad de la ciudad de Mendoza). Fachada (Asociación de Hoteles, Bares, Confiterías y Afines de Mendoza, 1958, p. 25).

ricamente trabajados en ventanas con guardapolvos mixtilíneos y blasones, una balaustrada corrida que remataba el nivel de la azotea y ventanas de arcos rebajados en el nivel del basamento de la planta baja, donde se ubicaba el restaurant del hotel. Contaba con una capacidad de 68 habitaciones con baño privado, teléfono y radio.

Implantado en un solar de 18 m de frente por 50 m de profundidad, desplegaba un amplio partido articulado alrededor de tres grandes patios que le permitían iluminar y ventilar naturalmente los espacios, con una superficie total de 2.336,65 m² cubiertos. El bloque principal del hotel, recostado sobre la medianera oeste, se abría hacia un gran patio en la mitad este de la parcela, organizando a lo largo de un extenso corredor una serie de habitaciones apareadas a uno y otro lado, esquema repetido en los tres pisos altos. Hacia el frente del solar ubicaba un generoso estar comedor, hacia atrás la cocina y los servicios. Al oeste de la fachada planteaba el acceso, retirado de la línea de la calle, a partir de un patio ornamental con una fuente que comunicaba con el hall, la recepción, oficinas de administración y hall de circulación vertical (ascensor y escalera).

4. Consideraciones finales

Lo expuesto permite concluir que esta etapa de profundos cambios en lo referido a la construcción de hoteles y a la consolidación de sitios turísticos es consecuencia de las políticas

públicas de la administración neoconservadora en la provincia de Mendoza; políticas que se orientaron a posicionar a Mendoza como destino turístico relevante en el escenario nacional e internacional.

La normativa generada en el período acompañó y promovió estos cambios y logró revertir el panorama del turismo en general y de la edificación hotelera en particular, al estimular la construcción de edificios al abrigo de exenciones impositivas y garantías financieras del Estado provincial. Esta legislación colocó a la provincia en situación ventajosa, por la posibilidad de manejar sus propios recursos para el fomento de la actividad por medio de la Dirección de Turismo y sus órganos de control.

Las inversiones privadas, beneficiadas directamente por estas medidas, o indirectamente por un contexto favorable para el mercado hotelero, se destinaron a la implantación de hoteles resueltos en diversas escalas, materialidades y lenguajes. Las obras encaradas evidenciaron una innovación arquitectónica, sustentada en la incorporación de nuevas tipologías edilicias, el uso de tecnologías constructivas de avanzada y un apego a ciertos lenguajes que los promotores emplearon en la difusión turística de los edificios.

Respecto de las tipologías adoptadas en la ciudad, la innovación que propone el edificio en altura, junto a la resolución de sus equipamientos y servicios (ascensores,

instalación telefónica, calefacción central, circulaciones diferenciadas para huéspedes), sumado al avance tecnológico que representó el cálculo sísmico de estructuras de hormigón armado para grandes luces y varios niveles en altura, constituye una cualidad saliente de los ejemplos más significativos abordados en el análisis. Esto contrasta con edificaciones hoteleras anteriores a 1930, que fueron desplegadas en partidos extendidos en el terreno, con desarrollo en planta baja, como el antiguo hotel San Martín (1900ca.) o bien en planta baja y un piso alto, como el Plaza Hotel (1923).

En relación con el uso de materiales, la novedad radica no sólo en un aumento de la cantidad de edificios con tecnología de hormigón armado en su estructura resistente (casi en un 100 % de los ejemplos analizados), sino en la incorporación de las posibilidades del material para explorar plásticamente elementos arquitectónicos que no habían sido desarrollados, como extensas marquesinas en voladizo, planos y cuerpos de hormigón salientes de las fachadas, balcones y parapetos, sumados al uso de grandes vidrieras de cristal, y barandas y carpinterías en acero. Estas innovaciones desde lo tecnológico y formal de los edificios constituían argumentos de gran importancia para la promoción de los hoteles en las guías de turismo, en las que se utilizaban calificativos como "moderno", "suntuoso", "confortable" o "antisísmico".

En cuanto a los lenguajes adoptados, se vislumbra, al menos en los hoteles de la ciudad, una intención de distanciamiento de los lenguajes presentes en los edificios hoteleros de décadas anteriores. Por ejemplo, en ningún caso se recurrió a la expresión de la arquitectura italianizante, propia de fines del siglo XIX y principios del XX (presente en el antiguo Hotel San Martín); tampoco se detectan referencias a los academicismos rigurosos, que fueron encarnados en la década del 20 por el Plaza Hotel y su teatro. En cambio, sí se observa en un 30 % de los ejemplos analizados una recurrencia al pintoresquismo historicista en sus variantes neocolonial, neoplateresco, romántico inglés e, incluso, centroeuropeo

o normando, con uso predominante de materiales locales (piedra laja, piedra pizarra, maderas nobles, hierro forjado). Mientras que el 70 % restante abraza una filiación referida a la arquitectura moderna, en su vertiente racionalista, con el empleo de voladizos, amplios aventanamientos de cristal, barandas en acero, una rígida modulación de las aberturas y un predominio del ascetismo en su repertorio estilístico y formal.

Respecto de la organización funcional, la disposición de habitaciones enfiladas a lo largo de corredores es una persistencia en todos los ejemplos analizados. La complejidad respecto de su organización queda evidenciada en los casos en que, por la gran cantidad de habitaciones o por los servicios prestados, aparecen espacios destinados a nuevos usos (comedor, restaurant, bar, lavadero, zona de personal de servicio, zona administrativa, ingreso diferenciado de proveedores, depósitos, salas de máquinas, entre otros).

Finalmente, la monumentalidad y su impacto en la escala de la ciudad es, en las obras analizadas, la variable que destaca en contraste con los edificios construidos entre 1910 y 1930. Se buscó otorgar a la arquitectura "el valor de monumento, de excepción en el tejido" (Liernur, 2001), es decir, añadir atributos para configurar una entidad digna de ser recordada. Para ello se recurre "a la distorsión proporcional, el empleo de rasgos clásicos, el apilamiento de masas, el uso de materiales lujosos, la repetición obsesiva de ritmos o una notable decoración" (Liernur, 2001, p. 275); cualidades que se observan en la edilicia analizada. Se destaca, asimismo, una excelente factura, lo cual ha permitido que algunos de los hoteles, como el Argentino, el Palace, el Cervantes, el Rincón Vasco y el Balbi continúen prestando sus servicios; mientras que otros fueron refuncionalizados como edificios de oficinas (San Martín, Gran Hotel, Imperial).

Notas

¹ Esta denominación se debe a que la facción política que retuvo el poder en esta década retomaba algunos de los ideales conservadores previos a los gobiernos radicales, pero, a pesar de que buscaba restablecer algunas características del régimen conservador del período 1880-1916, presentaba variaciones con respecto a este. Si bien el resurgimiento de esta línea política estuvo en manos de ex integrantes del partido Liberal, constituido por dirigentes que provenían de familias tradicionales, ahora se sumaban los inmigrantes prósperos que se habían posicionado socialmente gracias a los títulos universitarios obtenidos en distintas instituciones nacionales. De la línea neoconservadora surgió el Partido Demócrata Nacional que estaba constituido por una coalición heterogénea de partidos provinciales de tendencia nacionalista, unidos a partir del desplazamiento del radicalismo, signadas por el fuerte nacionalismo que caracterizó al período. En Mendoza, el período se caracteriza por el regreso al poder de las fuerzas liberales. En 1931 el viejo Partido Liberal mendocino decide cambiar su denominación por el de Partido Demócrata, en consonancia con la estructura partidaria creada en Buenos Aires (Cueto et al., 1991a, p. 4 y ss.).

² En 1933 por ley 1.019 se crea en Mendoza la Dirección Provincial de Vialidad. Vialidad Nacional dispone de un amplio plan de construcciones, propone una variante de la ruta que cruza a Chile por los caracoles de Villavicencio. Finaliza el estudio de la variante propuesta para unir Mendoza -Villavicencio en dos tramos. Hacia el sur, se puede llegar hasta el lago Nahuel Huapi por la ruta 40, se encuentran en construcción sendos puentes de hormigón armado sobre los ríos Grande y Barrancas. En 1938 se tiende el primer puente sobre el río Malargüe para la ruta que una esta localidad con Bardas Blancas, último paraje antes de cruzar a la provincia de Neuquén (Cueto et al., 1991b, p. 227 y ss.).

³ La primera administración lencinista fue llevada adelante por José Néstor Lencinas (1918-1920), la segunda por Carlos Washington Lencinas (1922-1924) y la tercera por Alejandro Orfila (1926-1928).

⁴ En 1930 se anuncia la construcción del camino a Potrerillos (luego empalmará con la ruta internacional a Chile), en 1931 (81° aniversario de la muerte de San Martín) se transfiere a la órbita administrativa de la Nación el Campo Histórico El Plumerillo. En 1932, al cumplirse 115 años de la jura de la bandera por las tropas sanmartinianas, se designa al Salón Rojo de la casa de gobierno como Sala de la Bandera del Ejército de los Andes.

En 1933 se dispone la construcción de monumentos recordatorios a lo largo de la Ruta Sanmartiniana (Villavicencio, Arroyo de Santa María y Picheuta). En 1935 se inaugura el camino de Cacheuta a Potrerillos (Cueto et al., 1991a, p. 11).

⁵ En 1941 se inauguran las obras de remodelación del Parque, jardín zoológico y del Cerro de la Gloria, que contiene el monumento a la Gesta sanmartiniana. En el mismo año se licita la obra de asfaltado de la ruta que une las localidades cordilleranas de Blanco Encalada y Cacheuta.

⁶ Los "Títulos Edificación de Hoteles" fueron imputados por Ley 1.190 y desafectados al cumplimiento de la Ley 1.351 para la edificación de barrios jardines, manteniendo la financiación de los mismos, establecida en las referidas normas. La amortización de dichos títulos se previó pagadera en anualidades vencidas y por sorteo cuando la cotización fuese a la par o sobre ella y por compra en mercado abierto o licitación cuando fuese inferior al valor nominal. Los títulos se emitían al portador, en valores de \$100.000 m/n. Se establecía al Banco de Mendoza como agente pagador (Dec. N° 179-F, junio 1941).

⁷ En entrevista con el arquitecto Juan Carlos Lemos (abril de 2019), quien tuvo a su cargo el proyecto de refuncionalización del antiguo hotel para adaptarlo como sede del Instituto Provincial de la Vivienda, refiere que los motivos que obligaron a frenar la obra estaban relacionados con la escasez de materiales de construcción (principalmente hierro) por el conflicto bélico en Europa.

Referencias

- Articardi, J. (2016). *Dilemas modernos: el proyecto urbano en Montevideo y la costa balnearia*. Montevideo: Ediciones Universitarias.
- Asociación de Hoteles, Bares, Confiterías y Afines de Mendoza (1958). *Guía de la Hotelería y sus Afines de la Provincia de Mendoza*. Buenos Aires: C.O.G.T.A.L.
- Ballent, A. (2008). Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 15, (3), 15-43. doi.org/10.1590/S0104-59702008000300013
- Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, (27), 107-136.
- Bórmida, E. y Moretti, G. (2005). *Guía de Arquitectura de Mendoza*. (1a. ed.). Junta de Andalucía: AAVV
- Bruno, P. (2012). Los hoteles de turismo (1930-1955): piezas claves del territorio turístico de la Argentina. *Registros. Revista de Investigación Histórica*, (9), 54-80. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/84>
- Bruno, P. y Lemme, A. (2010). Turismo, territorio y paisaje en la costa bonaerense argentina, 1920-1940. *Estudios y perspectivas en turismo*, 19(1), 45-62. Recuperado de <http://www.estudiosenturismo.com.ar/PDF/V19/v19n1a%2003.pdf>
- Cano, G. (1938). *Tres años de gobierno*. Mendoza: Imprenta Oficial.
- Casa Flichman (1936). *Guía Anual de Turismo Cándor (1936-1937)*. Mendoza, San Juan, San Luis, Chile. s/d.
- Corominas Segura, R. (1942). *Labor de Gobierno, período 1938-1941*. Mendoza: Imprenta Oficial.
- Cueto, A., Romano, A. y Sacchero, P. (1991a). Historia de Mendoza, desde los primitivos habitantes hasta nuestros días (fascículo 21). Mendoza: Ed. Diario Los Andes.
- Cueto, A., Comadrán Ruiz, J., Ceverino de Rodríguez, V.; Romano, A. y Marigliano, C. (1991b). *La ciudad de Mendoza. Su Historia a través de cinco temas*. Buenos Aires: Fundación Banco de Boston.
- Darrigrande, M. C., d'Alençon, L. M. V., Gómez, A. M. P., y Lolas, F. L. (2015). El paisaje urbano como nueva postal turística de Chile: las ciudades de Santiago, Valparaíso y Osorno, 1930-1960. *Revista AUS*, (17), 18-23.
- diariouno.com.ar. Recuperado de https://www.diariouno.com.ar/san-rafael/historia-san-rafael-hoteles-colonia-francesa-13012013_HJz79Y-1r
- Dirección de Turismo. (1942). *Guía de Mendoza*. Buenos Aires: Kraft.
- Dirección Provincial de Turismo. (1948). *Guía de Turismo. Mendoza*. s/d
- Dudley, L. (agosto, 1939). Establecimiento termal El Sosneado. *Nuestra Arquitectura. Revista mensual de arquitectura*. 121 (2), 264-273.
- Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (agosto, 1940). *Revista mensual BAP*, 273, 61-63.
- Frampton, K. (1993). *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gili SA
- Galeno-Ibaceta, C. (2013). Turismo y arquitectura moderna en el reconocimiento de los territorios desérticos del norte de Chile: El Consorcio Hotelero Nacional y Honsa. *Arquitecturas del Sur*, 92-106.
- Lacoste, P. (2013). *El ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes centrales argentino-chilenos (1872-2013)*. Santiago: Ed. IDEA.
- Larrinaga Rodríguez, C. (2007). El turismo y la ciudad de San Sebastián en la edad contemporánea. Un análisis en el largo plazo. En En P. Battilani y D. Strangio (Eds.), *Il turismo e la città tra XVIII e XIX secolo. Italia e Spagna a confronto* (pp. 108-126). Milano: Franco Agnelli.
- Liernur, J. (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Lolich, L., Vejsbjerg, L., Weibel, H. y Cherubini, G. P. (2013). Estado y paisaje. Estudio comparativo de la arquitectura hotelera desde una perspectiva binacional. En M. A. Nicoletti y P. Núñez (Comps.), *Araucanía Norpatagonia: La territorialidad en debate* (pp. 55-80). Recuperado de https://iidypca.homestead.com/Araucania_Norpatagonia_territorialidad.pdf
- Moretti, G. (2015). Pedro Ribes, de "dibujante-proyectista" a "empresario-constructor". Mendoza (1932-1962). *Registros. Revista de Investigación Histórica*, (12), 53-74. Recuperado

- de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/41>
- Ospital, M. S. (2005). Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920–1940. *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, 16(2).
- Pastoriza, E. (2009). *Un mar de memoria. Historias e imágenes de Mar del Plata* (1ª ed.). Buenos Aires: Edhasa.
- Piglia, M. (2012). En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950). *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 10(1), 61-73.
- Piglia, M. (2007). El despertar del turismo- primeros ensayos de una política turística en la Argentina (1930-1943). *Journal of Tourism History*. Recuperado de <http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/piglia2.pdf>
- Ponte, J. (1999). *La fragilidad de la memoria. Representaciones, prensa y poder de una ciudad latinoamericana en tiempos del modernismo. Mendoza, 1885-1910*. Mendoza: Ediciones fundación CRICYT.
- Raffa, C. (2018). El avance del Estado: arquitectura y políticas públicas en el territorio (Mendoza - Argentina, 1932-1943). En *Avances del Cesor*, Vol. 15, (19): 25-47. Recuperado de <https://web2.rosario-conicet.gov.ar/ojs/index.php/AvancesCesor/index>
- Raffa, C. (2016). *Plazas Fundacionales. El espacio público mendocino, entre la técnica y la política (1910-1943)*. 1ª ed ilustrada. - Guaymallén. Libro digital, PDF. Recuperado de <http://bdigital.uncu.edu.ar/9256>
- Sautu, R., Boniolo, P., Dalle, P. y Elbert, R. (2005). *Manual de metodología*. CLACSO, colección Campus Virtual, Buenos Aires.
- Trachana, A. (2011). *Historia y proyecto. Una revisión de los conceptos de tipo y contexto*. (1ª ed.). Buenos Aires: Nobuko
- Vicchi, A. (1944). *Labor gubernativa 1941-1944*. Mendoza: Imprenta Oficial.
- Waisman, M. (1972). *La estructura histórica del entorno*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión SAIC.

Otras fuentes

- Gobierno de Mendoza. (1941a). *Recopilación de leyes. Tomo I, Serie 3*. Mendoza: Imprenta Oficial.
- Gobierno de Mendoza. (1941b). *Recopilación de leyes. Tomo II, Serie 3*. Mendoza: Imprenta Oficial.
- Gobierno de Mendoza. (1938). *Recopilación de leyes. Tomo I, Serie 2*. Mendoza: Imprenta Oficial.

Pablo Bianchi

Arquitecto. Doctorando en el VII Doctorado en Arquitectura (UM). Profesor Adjunto en Taller de Integración Proyectual - Arquitectura II y en Diseño Urbano Sustentable I, carrera Arquitectura. Facultad de Ingeniería. Universidad Nacional de Cuyo. Centro Universitario M5502JMA. Mendoza, Argentina.

pfrbianchi@yahoo.com

La acción pública municipal frente a la crisis del turismo masivo en Mar del Plata, 1976-1983

Municipal Public Action in Response to the Mass Tourism Crisis in Mar del Plata, 1976-1983

Daniela Ivanova Castellucci

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

Abstract

The article seeks to analyze the actions conducted by the municipal State in response to the mass tourism crisis in Mar del Plata, during the last Argentine military dictatorship from a perspective of the social history of politics. Mar del Plata, a traditional seaside resort in Argentina, manages to consolidate itself as a holiday destination for domestic tourism in the 1960s and early 1970s. The conversion of the city into a mass tourism destination had been supported by a clearly Fordist growth model. However, in the mid-1970s, this model begins to show signs of exhaustion and begins a gradual decline, accompanying the crisis in the local and national productive sector. The opening model imposed by the military government, after the 1976 *coup d'état*, would end up undermining the local economy based mainly on tourism and deepening the crisis in the following years. In this context, the municipal State, governed by a succession of commissioned mayors, adopted different actions around tourism, trying to deal with the new scenario that arose.

Resumen

El artículo busca analizar la actuación del Estado municipal frente a la crisis del turismo masivo en Mar del Plata durante el período de la última dictadura militar argentina, desde una perspectiva de la historia social de la política. Mar del Plata, balneario tradicional de Argentina, logra consolidarse como destino vacacional de turismo doméstico en los años sesenta y principios de los setenta del siglo XX. La conversión de la ciudad en un destino de turismo masivo había estado amparada en un modelo de crecimiento claramente fordista. Sin embargo, a mediados de la década del setenta, este modelo comienza a evidenciar síntomas de agotamiento y el destino inicia un paulatino declive, acompañando la crisis del sector productivo local y nacional. El modelo aperturista impuesto por el gobierno militar, tras el Golpe de Estado de 1976, terminaría socavando a la economía local sustentada principalmente en la actividad turística, profundizándose la crisis en los años siguientes. Ante esta situación, el Estado municipal, gobernado por una sucesión de intendentes comisionados, fue adoptando distintas acciones en torno al turismo, intentando hacer frente al nuevo escenario que se planteaba.

Key words: Municipal State - public policy - mass tourism - dictatorship

Palabras clave: Estado municipal - políticas públicas - turismo masivo - dictadura

Introducción

Mar del Plata, balneario tradicional de Argentina, logra consolidarse como destino vacacional de turismo doméstico en los años 60 y principios de los 70 del siglo XX. La conversión de la ciudad en un destino turístico de masas había estado amparada en un modelo de crecimiento claramente fordista, caracterizado por la producción en masa de servicios, cierta rigidez en la oferta, con tarifas accesibles, y centrado en la modalidad de sol y playa (Donaire, 1998; Marchena Gómez, 1994). Sin embargo, a mediados de la década del 70, este modelo turístico, siguiendo la teoría del ciclo de vida de los destinos de Butler (1980), comienza a evidenciar síntomas de agotamiento y el destino inicia un paulatino declive, acompañando la crisis del sector productivo local y nacional.

El modelo aperturista impuesto por el gobierno militar tras el Golpe de Estado de 1976, terminaría socavando a la economía local sustentada principalmente en la actividad turística, profundizándose la crisis en los años siguientes. Ante esta situación, el Estado municipal, gobernado por una sucesión de intendentes comisionados, fue adoptando distintas acciones en torno al turismo, intentando hacer frente al nuevo escenario que se planteaba. En este contexto, desde una perspectiva de la historia social de la política, se busca analizar la actuación del Estado municipal frente a la crisis del turismo masivo en Mar del Plata durante el período de la última dictadura militar argentina. Asimismo, se entiende que dado el abordaje del estudio el presente trabajo puede constituir un aporte a la historia urbana de la ciudad.

Los estudios sobre la evolución de los destinos turísticos comienzan a aparecer en los años 60 a partir de la consolidación del turismo internacional como fenómeno de masas (Vera Rebollo y Baños Castiñeira, 2010). Autores como Turner y Ash (1975), Thurot (1974) o Plog (1973) han planteado al turismo masivo como el estadio final de la evolución de los destinos con el riesgo de perder su atractivo inicial. Entre estos estudios destaca el trabajo de Richard Butler (1980), The

concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources,¹ concepto que si bien se caracteriza por su simplicidad se ha convertido en el modelo de referencia para describir los procesos de evolución de los destinos turísticos. Se trata de un modelo universal evolutivo, que muestra el posible desarrollo de un destino a través del tiempo en función de una serie de estadios determinados por el número de turistas y por el nivel del equipamiento. Estas fases² son: descubrimiento, inicio, desarrollo, consolidación, estancamiento y declive o rejuvenecimiento (Butler, 1980).

En el caso de los destinos europeos no mediterráneos, el declive ha sido un fenómeno extendido desde fines de la década del 70, producido por cambios en la demanda, vinculados a modificaciones en los hábitos vacacionales y a movimientos demográficos subyacentes, junto a transformaciones en la oferta. Más cercanos en el tiempo, algunos destinos mediterráneos se han visto afectados por las crisis económicas debido a la reducción en la ganancia, la disminución del número de visitantes y del gasto medio por persona (Marchena Gómez y Vera Rebollo, 1995; Morgan, 1991). Como así también la reducción en la cuota del mercado doméstico vacacional, la falta de inversión, la competencia de destinos extranjeros y la aparición del turista postmoderno (Cooper, 1990), los cuales han sido considerados como síntomas del declive asociados a las fases de estancamiento y post-estancamiento del ciclo de vida de los destinos europeos (Agarwal, 2002).

Sin embargo, en la experiencia de los destinos argentinos, como el caso de Mar del Plata, el declive estuvo dado básicamente por motivos de orden interno. La demanda turística de los años 60 y 70 estaba constituida principalmente por la clase media y trabajadora de origen nacional. Es por ello que la crítica situación económica, social y política de aquellos años tendría una importante incidencia en el comportamiento de la demanda turística interna. Esto se plasmaba en una disminución transitoria en el número de visitantes, una reducción en el número

de noches y consecuentemente en el gasto turístico, y la aparición de una competencia de destinos regionales y nacionales. Esta situación determinó, así, que se redujera el nivel de ocupación en los alojamientos hoteleros y extrahoteleros. En rigor, la crisis en el sector turístico acompañaba la crisis en el sistema productivo local y nacional. Estas circunstancias se agravarían hacia mediados de la década del 70 con los cambios institucionales y la implantación de nuevas políticas económicas en el país durante la última dictadura militar.

De acuerdo al objetivo del presente trabajo se entiende que estudiar la actuación del Estado implica también indagar en la relación que se establece con los actores socio-políticos del campo local vinculados al turismo, y con los poderes estatales provincial y nacional en los procesos de construcción y ejecución de políticas públicas que inciden en la actividad turística. Para ello se indaga en las funciones adoptadas y los instrumentos de política pública implementados³ a fin de comprender su papel político durante el período estudiado. Cada instrumento responde a objetivos y carácter propios, y es a partir de su uso simultáneo o alternativo lo que contribuirá a conocer las estrategias reales de la política pública en turismo del Estado local.

Para la consecución del objetivo se utiliza una mirada metodológica cualitativa que implica revalorizar la importancia de la acción del Estado y las relaciones y tensiones con los actores sociales, desde la perspectiva de la historia social de la política. Se han empleado como técnicas de recolección: análisis documental, análisis de contenido y entrevistas. Para el cumplimiento del objetivo se utilizó un corpus de diversas fuentes: decretos y ordenanzas municipales; decretos y leyes provinciales; documentos y sitios web oficiales municipales; publicación de la Cámara Argentina de la Construcción; estadísticas de la Municipalidad de General Pueyrredon; informes de la Secretaría de Turismo del municipio; notas periodísticas publicadas en la prensa local (*El Atlántico* y *La Capital*) y nacional (*Clarín*); e informes de organizaciones de la sociedad civil.⁴

1. Mar del Plata: de la ciudad de masas a la crisis del turismo masivo

La actividad turística en Mar del Plata tuvo su origen a fines del siglo XIX y fue la base del desarrollo económico a través de dos actividades relacionadas, la construcción y la hotelería. A mediados del siglo XX este balneario tradicional de Argentina, logra consolidarse como destino vacacional de turismo doméstico. El turismo masivo en Argentina se conformó, por un lado y en una primera etapa, por el turismo social y, por el otro, por el turismo popular⁵ (Wallingre, 2007). En efecto, las reformas sociales llevadas adelante por el gobierno de Perón en la década del 40 tendieron a desarrollar el turismo social.⁶ Sin embargo, Mar del Plata en los años treinta había sido escenario de una experiencia del denominado “turismo económico”, catalizando políticas públicas nacionales y provinciales con iniciativas privadas permitiendo la llegada a la ciudad de sectores más amplios de la población nacional (Pastoriza, 2011). Así, la ciudad se colocaba tempranamente en la senda del turismo de masas llegando a su máxima aspiración en la década del 70 con la extensión del turismo sindical (Pastoriza, 2003).

De esta manera, durante las décadas del 50 y 60 Mar del Plata se fue consolidando como balneario de masas. En Argentina, al igual que en otros destinos del mundo, el afianzamiento del turismo masivo estuvo basado en un modelo claramente fordista, caracterizado por la producción en masa de servicios turísticos similares, con tarifas accesibles y cierta rigidez de la oferta turística centrada en la modalidad de sol y playa en los destinos costeros del país. Si bien Mar del Plata es un ejemplo significativo del modelo turístico fordista, se va a diferenciar de los destinos europeos, del sudeste asiático y caribeños por el empleo de la vivienda turística como el tipo de alojamiento prevaleciente, por el carácter de las empresas turísticas (pequeñas y medianas, locales y familiares) y por la ausencia de agencias de viajes en la comercialización de los productos. Se puede decir, entonces, que el desarrollo turístico de esta ciudad se ha caracterizado por el

importante crecimiento de la demanda y de la oferta, un significativo desarrollo urbanístico de carácter espontáneo, asociado a negocios inmobiliarios especulativos y de permisividad administrativa, una concentración espacial en torno a la línea costera y una demanda altamente fidelizada.

Así, la consolidación del turismo masivo en Mar del Plata se visualiza en el incremento del número de visitantes a la ciudad. De los 65.000 turistas arribados en la temporada de 1930, aumentaron diez años después a 377.000, llegando a 1.142.000 en 1955 (Pastoriza, 2008). Un número importante de estos turistas era beneficiario de la política de turismo social del gobierno justicialista. Los años peronistas marcarían el avance final de las clases medias sobre Mar del Plata (Pastoriza, 2003). En particular, los gobiernos democráticos de Arturo Frondizi (1958-1962) y Arturo Illia (1963-1966) habían permitido, al inicio de sus mandatos, una momentánea estabilidad económica, lo que facilitó que los argentinos tuvieran un mayor nivel de consumo. Así, el importante crecimiento de la demanda turística interna durante esta etapa se debió a la sumatoria de varios aspectos, entre los que se cuentan las conquistas sociales, el crecimiento de la población, el alto porcentaje de población urbana asentada en las grandes ciudades y también a cierta mejoría en la calidad de vida de algunos sectores de la población. A partir de los 60, tuvo un fuerte impulso el turismo itinerante apoyado en la utilización del auto particular, debido a un incremento en el poder adquisitivo y la mejora en la infraestructura vial (Wallingre, 2007).

En los años 60 Mar del Plata continuó con el proceso de consolidación del turismo masivo iniciado en las décadas anteriores. Ahora estaba apoyado en la creciente inversión inmobiliaria basada en la construcción de edificios de altura, cuyo destino más seguro era el de la vivienda turística, el cual se había iniciado ya en la década anterior. La ciudad fue, en los veinte años que van de 1950 a 1970, el escenario donde se construye más del cincuenta por ciento del parque habitacional

actual. En efecto, durante este período, el turismo de masas que caracterizó a la ciudad balnearia fue adquiriendo nuevos matices en cuanto a las modalidades de alojamiento. Así, los turistas de clase media (pequeños y medianos empresarios e industriales, profesionales y altos empleados) comienzan a desestimar el servicio del hotel para volcarse al alquiler o compra del departamento como vivienda residencial turística. En tanto los turistas de clase baja disponían de las colonias de vacaciones y los hoteles sindicales (Pastoriza, 2008). Por otra parte, este proceso de consolidación del turismo masivo se observa, también, en la estabilidad en el número de pasajeros ingresados a la ciudad, el cual giraba en torno al 1.500.000 en la mayor parte de la década del 60. Es recién a partir de la temporada 1967/68 cuando se supera levemente los 2.000.000 de pasajeros. (Gráfico 1)

A principios de la década del 70, en Mar del Plata se producen cambios en el equipamiento turístico de la ciudad. Se genera una gran difusión de la hotelería sindical dada las concesiones que les había otorgado el Estado nacional. De esta manera, el crecimiento del mercado inmobiliario en la comercialización y/o alquiler de las viviendas turísticas iniciado en las décadas anteriores (Pegoraro, 2017), sumado al impulso dado a la hotelería sindical, produjo que la hotelería comercial entrara en una profunda crisis (Mantero, 1997; Pastoriza, 2008). Para 1970, Mar del Plata se encontraba en pleno auge como ciudad de turismo de masas. Y si bien había una cierta preocupación por la caída de algunos indicadores del sector turístico, en los ámbitos públicos e institucionales se seguía haciendo referencia a los problemas de saturación de la ciudad durante la temporada. Por su parte, los empresarios comerciales e industriales marplatenses advertían desde la década anterior dificultades en el sistema productivo local dada la centralidad que tenía la actividad turística. Así, al promediar la década del 70, la crisis económica de la ciudad comenzaría a agudizarse (Cicalese, 2002) y a ser percibida como tal por la comunidad local.

En 1975 la contracción económica en la ciudad de Mar del Plata era generalizada. El turismo registraba una caída de ingreso y permanencia de turistas. Durante la primera parte de la década del 70 el ingreso de turistas durante las temporadas de verano había mantenido una tasa de crecimiento relativamente uniforme, con 2.105.010 visitantes en 1970 llegando a 3.249.950 en 1975. Sin embargo, en la segunda mitad de esa década no se volvió a superar los tres millones de turistas, salvo en 1978 cuando arribaron 3.482.742 visitantes a la ciudad (Municipalidad General Pueyrredon, 1996). También la construcción, la pesca y la industria metalúrgica sufrían una notoria retracción de la demanda. Con la implementación del modelo aperturista del gobierno militar, tras el Golpe de Estado de 1976, esta situación económica se agravaría aún más.

En este sentido, y siguiendo a Vera (1997), es posible identificar varios desequilibrios en el modelo fordista que llevaron a la crisis del turismo masivo en Mar del Plata en los años 70. Por un lado, se presentó un desequilibrio sectorial al darse una especialización sectorial en torno al recurso natural playa y por lo tanto el desarrollo de una oferta caracterizada por la homogeneización. Esta alta especialización determinó la ausencia de criterios de segmentación de la demanda turística, al concebirla como una masa uniforme. Al basarse la ciudad en una única oferta turística, centrada en el turismo de sol y playa, implicó que el destino fuese vulnerable ante los cambios en la demanda. Por otro lado, en el medio ambiente se produjo un desequilibrio. El turismo fordista al tener como objetivo principal la maximización del número de visitantes, inició un proceso de degradación ambiental

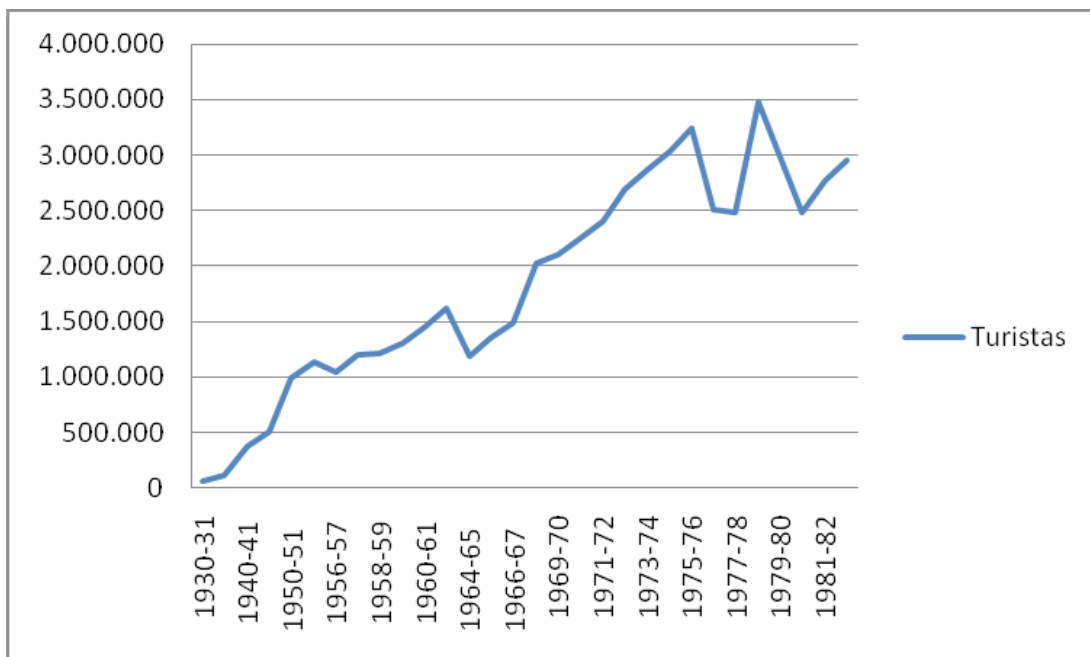


Gráfico 1. Arribo de turistas a Mar del Plata de diciembre a marzo (1930-1983). Elaboración propia en base a estadísticas municipales y a Pastoriza (2008).



Figura 1. Tarjeta postal de las Playas Popular y Bristol. Mar del Plata, década del 70. Archivo personal.

de la ciudad, que se plasmó en el crecimiento de los residuos, la superación de la capacidad de carga de determinadas zonas turísticas del territorio local y la degradación paisajística de la ocupación vertical y horizontal de la ciudad. (Figura 1)

Sumado a ello, el espacio sufrió un desequilibrio al concentrarse la oferta turística en un ámbito muy reducido en torno a la línea costera. Es decir, se produjo una saturación en torno al espacio de atracción, la playa, y una escasa penetración de la actividad turística más allá de ese entorno. Por último, se manifestó un desequilibrio sociocultural al presentarse tensiones sociales entre los residentes y los turistas en el uso de los espacios públicos y privados (Sebreli, 1970). En definitiva, el modelo turístico fordista, que había prevalecido de forma hegemónica desde la década del 50, muestra a mediados de la década del 70 claros síntomas de agotamiento. Los desequilibrios presentados en esta estructura conllevaron una importante crisis del modelo.

Tal como señaláramos anteriormente, además de estos desequilibrios en la actividad turística, en Mar del Plata confluieron otros factores contextuales que también incidieron en la crisis del turismo masivo.

Tomando como marco analítico el modelo de Butler (1980), se puede decir que la ciudad de Mar del Plata en la década del 70 se hallaba en los últimos estadios del ciclo de vida del destino. Tras las fases de descubrimiento, inicio, desarrollo y consolidación, el destino había entrado en la fase crítica de estancamiento en la que aparecen síntomas de saturación. De acuerdo a la lógica del modelo de Butler, esta fase crítica puede resolverse por el declive o el rejuvenecimiento en una fase posterior. En el caso de Mar del Plata, durante el período estudiado (1976-1983), la ciudad se hallaba en el estadio de estancamiento. En este contexto, el Estado local fue formulando e implementado políticas públicas tendientes a dar respuestas a la situación crítica del turismo masivo en la ciudad.

2. El papel del Estado local frente a la crisis del turismo masivo

2.1. Los primeros gobiernos (1976-1978)

Tras el golpe cívico-militar del 24 de marzo de 1976, que dio inicio a la última dictadura en Argentina, el intendente socialista del Partido de General Pueyrredón, Luis Nuncio Fabrizio, fue substituido por el capitán de navío Carlos E. Menozzi, quien llevó a cabo una gestión austera en el turismo. Durante esos años se profundizaron las problemáticas socioeconómicas y ambientales en la ciudad, frente a las cuales el gobierno municipal habría brindado escasas respuestas. En efecto, en la prensa local se manifestaba la necesaria realización de grandes obras de infraestructura y de servicios, y se denunciaba la inacción del Estado municipal (Castellucci, 2018). Así, se señalaba: “Como bien decía un ex Intendente, hay dos ciudades: una, la feliz,

desde la Av. Champagnat hasta la costa; y la otra, no tan feliz, a partir de la mencionada arteria” (“Serios problemas reclaman la labor de la municipalidad”, 1978, p. 14). Asimismo, se exponían problemas con la existencia de roedores en baldíos, edificios y obras abandonados, por lo que se argumentaba que de no haber una acción por parte del Estado local “la feliz” recibiría el epíteto de la “ciudad de las ratas” con la consecuente repercusión negativa para el turismo (“Serios problemas reclaman la labor de la municipalidad”, 1978, p. 14). (Figura 2)

Entre las acciones estatales en torno al turismo durante el gobierno del capitán Menozzi se destacan la transferencia en la jurisdicción del usufructo de las playas y el cambio sufrido en la repartición pública responsable del sector. En efecto, en base al convenio firmado entre la Dirección de Turismo Provincial y los municipios



Figura 2. Hotel Bella Vista en la Playa de los Ingleses. Década del 70. Roque Martínez. www.lacapitalmdp.com/contenidosfotosfamiliafotos7128

de la Provincia de Buenos Aires, según Decreto 4916 del 30 de septiembre de 1976, se cedió al Partido de General Pueyrredon "la administración, explotación, uso y goce de las unidades turísticas y de todas las playas y riberas marítimas del citado partido". De esta manera, se daba respuesta a una demanda de ciertos grupos de interés locales a la vez que permitía contar con ingresos provenientes de las concesiones de los balnearios a partir de 1978, además de robustecer su autonomía para planificar y modificar el espacio costero.

Respecto al organismo público de turismo, la nueva gestión impulsó la creación de la Empresa Municipal de Turismo (EMTUR), reemplazando a la Dirección Municipal de Turismo. Ésta había funcionado desde el 12 de diciembre de 1963 hasta el 31 de diciembre de 1977. Creada por Ordenanza N° 2026/63 como un organismo autárquico, la Dirección se había descentralizado de la Administración Central y había empezado a contar con recursos propios. En el momento de su creación estuvo a cargo de un Directorio compuesto por siete miembros, designados por el Departamento Ejecutivo, con acuerdo del Honorable Concejo Deliberante. En 1973, con un nuevo gobierno democrático, y a través de la Ordenanza N° 3301, del 30/08/1973, se modificó la conducción del organismo, disponiéndose que el mismo estuviese a cargo de un Director.

Así, durante el gobierno del intendente comisionado, la Dirección Municipal de Turismo pasó a denominarse EMTUR a partir del 1° de enero de 1978, tras la derogación de la Ordenanza N° 3301/73 que regía el funcionamiento de la Dirección, y conforme a lo establecido en la Ordenanza N°4266/77 del Superior Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. La EMTUR conservó el carácter de organismo descentralizado y funcionó de acuerdo a las previsiones de la Ley Orgánica de las Municipalidades y a las disposiciones de la Ordenanza. Esta determinaba que la misma estaría a cargo de un Presidente, e integrada por la Gerencia de Promoción Turística y la Gerencia de Administración de Unidades

Turísticas. El cambio sustancial en lo que hace al funcionamiento del organismo, surgiría como consecuencia de la incorporación de las unidades fiscales cedidas para su administración por la Provincia de Buenos Aires al Municipio, con todos sus bienes, según convenio de fecha 30 de setiembre de 1976. Por otra parte, la Empresa tendría como principales funciones las inherentes a la promoción turística, prestación de servicios turísticos y administración de unidades turísticas.

2.2. El gobierno de Russak (1978-1981)

El 23 de junio de 1978 fue designado el Dr. Mario R. Russak como intendente comisionado iniciándose una serie de cambios en la gestión pública local y en las políticas. Si bien hubo un disruptivo y provocador discurso del intendente, a fines de agosto de 1978, catalogando a "ciertos sectores" de la comunidad marplatense como "mediocres" y con vocación al "fracaso", lo que suscitó inmediatamente la reacción de las fuerzas vivas de la ciudad; lo cierto es que a partir de allí el curso de la política local tomó otro rumbo. La gestión le dio un fuerte impulso a la inversión en la obra pública. Russak consideraba que el municipio era "una empresa y como tal funciona. Es una empresa que administra los fondos públicos, vende obras y servicios" ("Pasos firmes en el andar seguro", 1980, p. 27) y desde esta postura planteó su política de gobierno; aunque hacía alusión a la necesidad de llevar a cabo una gestión "austera" y "prudente" dada la situación general por la que atravesaba el país (Castellucci, 2018).

Las medidas de ordenamiento financiero y administrativo llevadas a cabo por este gobierno, conjuntamente con el otorgamiento de créditos a la comuna, permitirían continuar adelante con el plan de obras públicas propuesto, dando respuesta a los variados y reiterados reclamos de la comunidad. Las necesidades en obra pública a cubrir iban desde los servicios públicos básicos en los barrios hasta las transformaciones del espacio urbano en pos del desarrollo socioeconómico de la ciudad que planteaba la gestión

(urbanizaciones turísticas, paseos, parque industrial y vías de acceso). La concreción de estas obras permitiría mostrar al país una nueva imagen de Mar del Plata (Castellucci, 2018), como una ciudad “pujante y triunfadora” y de este modo “hacer de Mar del Plata la primera ciudad del país” (“Pasos firmes en el andar seguro”, 1980, p. 27).

2.2.1. El turismo como sector dinamizador del desarrollo del Partido

En concordancia con los lineamientos generales de la política fijada, la gestión del Intendente Russak trazó su política turística. Este gobierno entendía que Mar del Plata tenía naturalmente una vocación turística y que solo se identificaba con un balneario urbano cuya potencialidad residía en su conversión en un destino turístico internacional. Su visión del turismo era primordialmente mercadocéntrica, acotada a los beneficios económicos del turismo y convencido de la necesaria participación del sector empresario en el proceso de desarrollo de la actividad. En este sentido, proponía que el turismo representara una operación rentable para la empresa privada, una oportunidad laboral permanente y adecuadamente remunerada para la mano de obra local y una actividad que permitiese elevar la calidad de los espacios habitables del Partido, a la vez que mejorara la calidad de vida de su comunidad local.

Su primera acción de gobierno en el área turística fue la disolución de la Empresa Municipal de turismo (EMTUR) y la creación de la Secretaría de Turismo a fines de julio de 1978 (Ordenanza 4371/78). Por Resolución N° 898 de la Secretaría de Asuntos Municipales, el gobierno provincial dispuso la creación con carácter excepcional de la Secretaría de Turismo teniendo como objetivo el cumplimiento de acciones tendientes al desarrollo del turismo en la ciudad. De esta manera, se elevaba al organismo a la máxima jerarquía administrativa. Esta racionalización funcional-administrativa en la gestión pública consistió en reorganizar el manejo del sector a través de una centralización de las funciones operativas que se llevaban a cabo en la EMTUR

y que fueron absorbidas por la administración central del Municipio, evitando así una superposición de funciones. En sí, la estrategia política buscaba otorgarle al organismo funciones más estrictamente técnicas de las que cumplía hasta el momento.

Por otra parte, la reestructuración del organismo tenía como objetivo reabsorber los ingresos en materia de cánones en la administración central del Municipio, que hasta ese momento se reinvertían solo en el mismo organismo. Se buscaba redistribuir esos recursos genuinos del Municipio en otros sectores económicos y sociales entendiendo que el turismo era una forma de redistribución de los ingresos en la población y una fuente de recursos para realizar inversiones según las prioridades que estableciera el Municipio. En definitiva, se entendía que el turismo se constituía en un aporte al desarrollo socio-económico integral del Partido. Además, la nueva gestión tenía la intención de profesionalizar la gestión pública del sector. Para ello debía contar con personal capacitado técnicamente en la problemática turística que pudiese dar respuestas a los problemas inmediatos y coyunturales, como así también planificar y plantear soluciones a posibles escenarios del futuro en el mediano y largo plazo. De esta manera, este cambio en el organismo público de turismo demostraba otra visión del nuevo gobierno municipal respecto del sector turístico y de cómo debía ser su gestión.

La gestión entrante había realizado un diagnóstico sobre los problemas estructurales que habían llevado a una situación crítica de la que consideraban la principal actividad económica de Mar del Plata, el turismo (Municipalidad de General Pueyrredon, 1980). Entre esos problemas se encontraban las características que iba adquiriendo la demanda turística hacia fines de la década del 70. Se observaba que su composición iba cambiando aceleradamente hacia la masividad atento la presencia de la hotelería sindical, que llegaban a cien establecimientos además de treinta hoteles comerciales alquilados para turismo sindical. (Cuadros 1 y 2) Todo ello sin que se produjera una adecuación correlativa de la

oferta de equipamiento y servicios. Por otra parte, la demanda de alto poder adquisitivo iba en progresiva disminución con el consecuente perjuicio en la redistribución del ingreso hacia otros sectores socio-económicos; (Cuadro 3) y, que además, se reflejaba en la inexistencia de hoteles de cinco estrellas a pesar de contar con cerca de mil establecimientos hoteleros.

Asimismo, se entendía que la característica que hacía singular a Mar del Plata como destino turístico y que había permitido recibir una demanda heterogénea, cuya composición comprendía desde el nivel más selectivo al más masivo, corría riesgo de perderse. Entre los motivos que habían llevado a esta situación, se encontraban: carencia de servicios turísticos

diferenciados para los distintos estratos de la demanda; ausencia de obras que permitiesen crear nuevos atractivos o poner en valor los existentes; y falta de ampliación física de las áreas turísticas que seguían concentradas en una franja costera que iba desde La Perla hasta el Puerto, no contemplándose las reservas turísticas como Punta Mogotes, Paseo Costanero Sur y Laguna de los Padres. También, se hacía alusión a la casi inexistencia de un turismo extranjero, pese a las facilidades de distancia y transporte que existen con Buenos Aires, principal centro receptor de turismo internacional del país. (Cuadro 4)

Además, la gestión de turismo local observaba que la demanda total, si bien era

| Hoteles Categorizados | Hoteles comerciales | | | | | | | | Hoteles Ob.Soc. | Sin Cat. | Total |
|-----------------------|---------------------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-----------------|----------|--------|
| | H. 4 * | H. 3* | H. 2* | H. 1* | Ht.2* | Ht.1* | Hp. A | Hp.B | | | |
| Cantidad | 5 | 18 | 71 | 216 | 14 | 34 | 285 | 148 | 101 | 9 | 901 |
| Plazas | 2.216 | 3.419 | 8.253 | 16.111 | 531 | 1.089 | 12.627 | 5.398 | 18.687 | 553 | 68.884 |

Cuadro 1. Planta hotelera de Mar del Plata (1980). Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, Secretaría de Turismo (1980).

| Residencia | Años | | | | | Promedio |
|---------------|------|------|------|------|------|----------|
| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | |
| Departamentos | 35 | 38 | 41 | 50,3 | 35,6 | 39,98 |
| Hotel | 37,6 | 36,2 | 32,4 | 22,2 | 32,4 | 32,16 |
| Casa | 27,4 | 25,8 | 26,6 | 27,5 | 32 | 27,86 |

Cuadro 2. Tipo de alojamiento elegido por el turista (1975-1979). Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, Subsecretaría de Planeamiento y Desarrollo, Departamento de Estadística (1979).

| Nivel (clase) | Años | | | | | Promedio |
|---------------|------|------|------|------|------|----------|
| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | |
| Alta | 1,2 | 2,7 | 2,4 | 2,6 | 2,9 | 2,4 |
| Media-alta | 18,8 | 31,3 | 27,5 | 32,1 | 22,7 | 26,5 |
| Media-media | 55,2 | 49,2 | 47,2 | 49,7 | 52 | 50,7 |
| Media-baja | 24,8 | 15,2 | 20,2 | 14,4 | 21,7 | 19,3 |
| Baja | 0 | 0,3 | 2 | 1,2 | 0,7 | 0,8 |
| S/determinar | 0 | 1,3 | 0 | 0 | 0 | 0,3 |

Cuadro 3. Nivel socioeconómico del turista (1975-1979). Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, Subsecretaría de Planeamiento y Desarrollo, Departamento de Estadística (1979).

| Origen | Años | | | | | Promedio |
|------------------------|------|------|------|------|------|----------|
| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | |
| Ciudad de Buenos Aires | 55,5 | 63 | 72,1 | 58 | 67,7 | 63,1 |
| Buenos Aires | 29,8 | 15,3 | 8,8 | 28,4 | 17 | 19,9 |
| Santa Fé | 5,8 | 4,7 | 6,1 | 4,4 | 6,3 | 5,5 |
| Córdoba | 2,1 | 4 | 3,1 | 2,3 | 2,4 | 2,8 |
| Mendoza | 1,9 | 2,7 | 1,7 | 1,6 | 2,4 | 2,1 |
| Tucumán | 0,7 | 2,1 | 1,7 | 0,9 | 0,6 | 1,2 |
| Resto del País | 3,8 | 6,5 | 5,6 | 3,7 | 3,4 | 4,6 |
| Exterior | 0,4 | 1,3 | 0,9 | 0,7 | 0,2 | 0,7 |
| S/especificar | 0 | 0,4 | 0 | 0 | 0 | 0,1 |

Cuadro 4. Lugar de procedencia del turista (1975-1979). Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, Subsecretaría de Planeamiento y Desarrollo, Departamento de Estadística (1979).

| Días | Años | | | | | Promedio |
|----------------|------|------|------|------|------|----------|
| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | |
| 1 a 15 días | 43,5 | 45,5 | 42,3 | 37,1 | 43 | 42,5 |
| 16 a 30 días | 33,5 | 31,2 | 34,1 | 37,6 | 33,3 | 34 |
| 31 a 60 días | 11,3 | 9,5 | 13,7 | 13,3 | 12,7 | 12,1 |
| Más de 61 días | 11,7 | 11,3 | 9,4 | 10 | 10,3 | 10,5 |
| S/especificar | 0 | 2,5 | 0,5 | 2 | 0,7 | 1,1 |

Cuadro 5. Tiempo de permanencia en la ciudad (1975-1979). Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, Subsecretaría de Planeamiento y Desarrollo, Departamento de Estadística (1979).

cuantitativamente excepcional (cuatro millones y medio de turistas por año) se encontraba temporalmente mal distribuida, dado que el 67 % de los turistas y el 88 % de las pernoctaciones se producían en los cuatros meses estivales. Asimismo, el tiempo de permanencia en la ciudad tenía una tendencia decreciente. (Cuadro 5) La estacionalidad de la actividad estaría provocando dos problemas estructurales para su crecimiento. Por un lado, una recesión de las actividades comerciales y económicas vinculadas al turismo durante prácticamente nueve meses del año; y por el otro, la existencia de una capacidad económica ociosa que podría ser aprovechada para acelerar el desarrollo económico del Partido.

Otro de los problemas estructurales del destino se refería a la oferta turística. Por un

lado, se planteaba que su principal atractivo, las playas, se encontraban saturadas. En ese momento se hallaban en el límite de su uso y aprovechamiento racional, especialmente durante la temporada estival en que se lo utilizaba como balneario y que llegaba en días pico a menos de 1 m² por usuario. También se hacía referencia a los casinos, dado que en temporada alta eran objeto de un uso intensivo con el consecuente perjuicio en su cualificación como atractivo. Asimismo se advertía que hasta ese momento las gestiones anteriores no habían ejecutado obras que permitiesen la incorporación de nuevos atractivos turísticos como la puesta en valor de atractivos potenciales o la generación de nuevas playas. Por otro lado, se observaba la obsolescencia o sobreutilización de una gran

proporción de la infraestructura necesaria para el desarrollo del turismo, por lo que se requería la realización a corto plazo de inversiones para su mejoramiento (rutas de acceso, estaciones de ómnibus y ferrocarril, aprovisionamiento de agua potable, redes de cloacas, tránsito y estacionamiento en el radio céntrico, contaminación de las playas, etc.).

Por último, se observaba la carencia casi absoluta de canales de comercialización turística de la ciudad, a los que le atribuían la responsabilidad de la falta de captación de turistas extranjeros hacia la ciudad. Ello se debía a la conformación de la oferta turística local que determinaba que los turistas arribaran a la ciudad en forma directa y no a través de canales de captación y distribución, cuya actividad era realizada por las agencias de viajes receptoras.

El gobierno de Russak entendía que esta situación estaba comprometiendo la evolución del turismo en la ciudad y dada la vinculación directa e indirecta con las otras actividades económicas de la misma (comercio, construcción e industria textil y alimenticia), esto repercutiría en el desarrollo socioeconómico del Partido. Así, al entender que el turismo era el sector de mayor incidencia e integración de la ciudad, se planteaba la necesidad de redefinir su rol futuro. De este modo, la primera respuesta institucional ante esta coyuntura fue cambiar el carácter administrativo del organismo público de turismo por un rol más profesionalizado, acondicionando su estructura de modo tal que se constituyera en una respuesta clara, orgánica e integral para el futuro del sector y en definitiva del Partido. Esta primera respuesta dada al inicio de su mandato, luego fue acompañada por la formulación de una política para el turismo con sus respectivas estrategias y acciones específicas.

Así, en enero de 1979, se daba a conocer la política turística diseñada a fin de consolidar al turismo como el sector dinamizador del desarrollo socio-económico del Partido, la cual se basaba en cinco estrategias. La primera de ellas buscaba definir el rol futuro que debía

cumplir el turismo en el desarrollo del Partido, dentro de un proceso de planificación integral. Las acciones consistían en la realización de un diagnóstico general del Partido sobre el sector turismo; en la elaboración de la propuesta del futuro rol; y en la programación de acciones turísticas a mediano plazo. La segunda estrategia consistía en favorecer la captación de flujos turísticos durante todo el año reduciendo las diferencias estacionales. Las acciones residían en: alentar a la actividad privada para la operación de "paquetes turísticos" promocionales en las temporadas de otoño, invierno y primavera; programación y coordinación de acontecimientos turísticos durante todo el año; y elaboración de una acción de comercialización coordinada con la actividad privada en los mercados nacionales e internacionales.

La tercera estrategia residía en valorizar a Mar del Plata como una ciudad turística integral, de tal forma que toda ella fuese un atractivo turístico, complementándola con los restantes atractivos que poseía el Partido. Las acciones se asentaban en: la coordinación con otros organismos públicos de obras de infraestructura y equipamiento urbano; la desconcentración de las actividades turísticas para obtener una utilización equilibrada de los distintos puntos de la ciudad y del Partido; y la preservación, mantenimiento y puesta en valor de las distintas áreas que poseían atractivos turísticos naturales o culturales y la creación de nuevos atractivos. La cuarta, buscaba jerarquizar la calidad de los servicios turísticos existentes y sistemáticamente adicionar aquellos que requiriese el sector para su adecuado desarrollo. Las acciones consistían en: la adecuación de la estructura de servicios a los requerimientos de las plantas turísticas modernas; y la incentivación de la actividad privada para lograr un incremento de la demanda, por la calidad y variedad de los servicios propuestos. Y por último, la quinta estrategia consistía en lograr la mayor participación comunitaria de los distintos sectores de la población al proceso turístico. Las acciones residían en: la delegación en los sectores representativos de la actividad de las tareas operativas; la difusión de la importancia

del sector y del papel que en el proceso debía asumir la comunidad; y propiciar la capacitación de personas, en todos los niveles que la actividad turística requiriese.

Si bien el gobierno local se había propuesto estas estrategias, su principal interés giraba en torno a la jerarquización y diversificación de los servicios turísticos y a la recuperación del paisaje urbano. Para su concreción las acciones fueron encaradas por distintas áreas municipales de acuerdo a su competencia. De esta manera, se fueron llevando a cabo varias inversiones en obras públicas. Asimismo, se comenzó a elaborar el Reglamento de Categorización de Balnearios. Por otra parte, se empezó a trabajar en la determinación de los circuitos turísticos, paseos urbanos y paseos peatonales, como así también en la folletería turística y audiovisuales a fin de valorizar a la ciudad y hacerla un destino integral. (Figura 3)

Desde la Secretaría de Turismo se manifestaba que “toda la ciudad, incluso el parque industrial, debe tener una característica especial, que defina al medio como una ciudad turística” (“Informó la Municipalidad sus políticas turísticas”, 1978, p. 4). Se buscaba dejar de pensar en Mar del Plata como si fuese un balneario, para pasar a considerarla como una ciudad turística, concibiéndola en la integralidad que el desarrollo del turismo supone. Este desarrollo implicaría insertarlo en las políticas de desarrollo turístico de la provincia y a su vez en el de la nación. Además, y planteado como una problemática turística, se necesitaba de la participación de los actores del sector privado quienes debían “ejecutar” todo lo que la Secretaría de Turismo propusiera (“Necesitamos la reacción y...”, 1978, p. 5).



Figura 3. Paseo Jesús de Galíndez - Postal turística editada en 1981. www.facebook.com/groups/fotosviejasdemardelplata

2.2.2. La jerarquización y diversificación de los servicios turísticos

Para poder llevar a cabo el plan de obras públicas propuesto, la gestión municipal debió contar con el apoyo de la Provincia de Buenos Aires. Reiterados fueron los viajes hacia la capital de la provincia del intendente Russak para mantener reuniones con el gobernador, general de brigada (RE) Ibérico Manuel Saint Jean, a fin de tratar los proyectos e iniciativas elaborados. En este sentido, Mar del Plata y su zona de influencia ocupaban un lugar de privilegio dentro de los planes de desarrollo y modernización de la provincia, que a su vez estaban en consonancia con los objetivos previstos en la materia en el orden nacional. Así, la industria pesquera y la actividad turística, concebida esta última desde su proyección internacional y nacional, hacían de Mar del Plata un lugar de convergencia de los esfuerzos nacionales, provinciales y municipales (Castellucci, 2018). Desde el gobierno provincial se planteaba la necesidad de “trabajar en mancomunidad de esfuerzos” para la realización de obras que favorecerían el crecimiento y desarrollo de la ciudad, a través de la modernización de la infraestructura, a fin de darle la jerarquía de “internacional” (“Mar del Plata tendrá jerarquía internacional...”, 1978, p. 12).

En abril de 1979 el intendente Russak se reúne con el gobernador Saint Jean para tratar el plan de obras públicas de ese año, integrado por 64 proyectos. Este plan tenía como fin desarrollar una vasta acción tendiente a reactivar la obra pública con el objetivo de brindar respuestas a los reiterados reclamos de la comunidad. Además, en esa reunión se definieron las políticas en torno a los proyectos especiales referidos al Parque Industrial de Mar del Plata, la Urbanización de Punta Mogotes, la Terminal de ómnibus, el Acuario Municipal y el Parque Temático sobre el Acuario. De esta manera, se fueron ejecutando todo tipo de obras que contribuyeron a crear una nueva imagen de la ciudad.

Al mismo tiempo que se realizaban obras en los barrios (agua, gas, cloacas, desagües,

alumbrado, pavimentación, escuelas) se fueron plasmando iniciativas como los Paseos Comercial San Martín, Costanera Sur y Jesús de Galíndez, Museo de la Ciudad, la remodelación del Torreón del Monje y la Urbanización de Punta Mogotes, de indiscutible incidencia en el devenir turístico de la ciudad. También se construyeron baterías sanitarias en las playas; se pavimentaron y repavimentaron avenidas y calles; se remodeló y amplió el Boulevard Marítimo Patricio Peralta Ramos. Entre estas obras se destacan el Paseo Comercial San Martín y el Complejo de Balnearios Punta Mogotes por sus implicancias sociales, políticas y urbanísticas en el proceso de su elaboración y ejecución. (Figura 4)

La peatonalización de la calle San Martín, una de las arterias más importantes del centro comercial de la ciudad de Mar del Plata, era una propuesta que ya había sido tratada con anterioridad al gobierno de Russak, durante la administración del ex intendente Fabrizio. La transformación de la calle San Martín en exclusivamente peatonal tuvo que esperar varios años para finalmente concretarse. Tras el trabajo conjunto entre la Asociación Propulsora de la Calle San Martín y el Ejecutivo municipal se logró llevar a cabo dicha obra, que no estuvo exenta de conflictividades y acuerdos entre ellos. La obra tuvo una duración de un año y cinco meses. Fue financiada por la Municipalidad mediante un crédito otorgado por el Banco de la Provincia de Buenos Aires y abonada por los propietarios frentistas. El Paseo Comercial San Martín fue considerado en ese momento, por todos los actores locales, como una de las obras más importantes de la ciudad (Castellucci, 2018). (Figura 5)

Otra de las inversiones emblemáticas realizadas durante el gobierno de Russak fue la construcción del Complejo de Balnearios Punta Mogotes, en el sur de la ciudad. De cara a la temporada 1978/79, la comunidad local reclamaba la actuación del Estado municipal para mejorar la zona que se encontraba en una situación “deplorable”. Para ello, la comuna dispuso la creación de una entidad que se denominó “Proyectos Especiales de Mar del Plata Sociedad del Estado” y para el cual

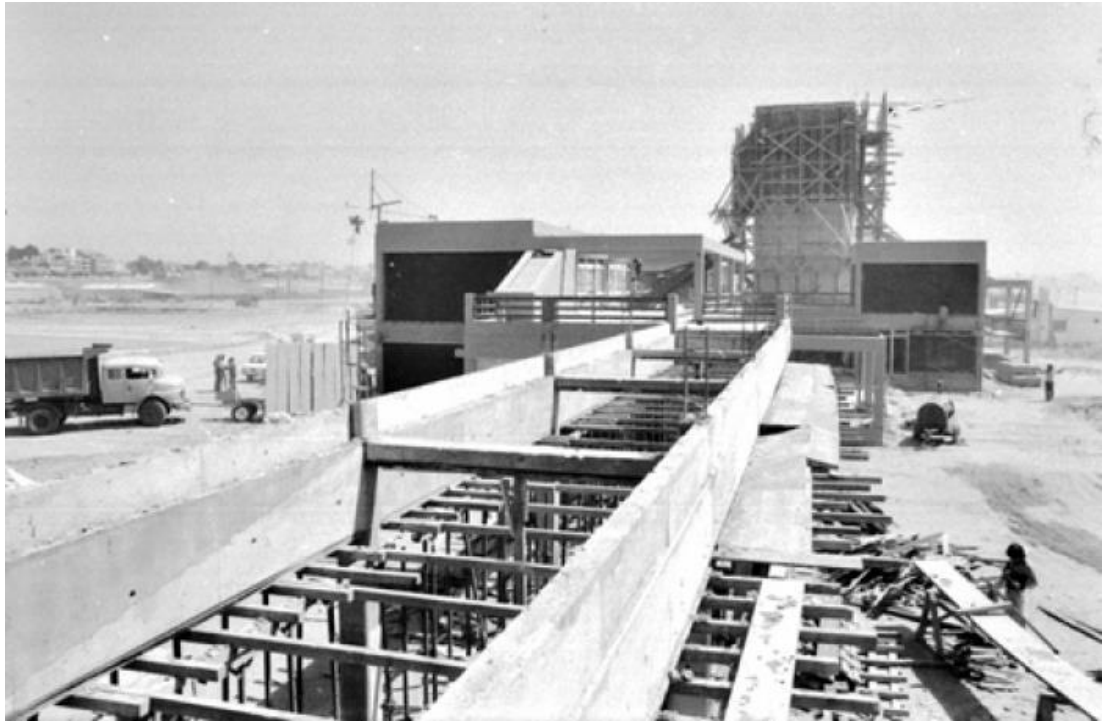


Figura 4. Construcción del Complejo de Balnearios Punta Mogotes, año 1980. www.fotosviejasdemardelplata.blogspot.com.ar



Figura 5. La Peatonal San Martín en sus primeros tiempos. Colección Registros Urbanos. Simón Uriol. www.lacapitalmdp.comcontenidosfotosfamiliafotos7307

se tomaron préstamos del Banco Provincia de Buenos Aires.⁷ El proyecto original del complejo no pudo llevarse a cabo, dado que estuvo condicionado por demandas políticas para ejecutarlo en 180 días, un lapso menor al pautado (Erviti, 2013). Para la inauguración del complejo, en enero de 1981, la obra no se había finalizado en su totalidad. Se concretaba, así, una de las obras por las cuales había sido creada la Sociedad del Estado.⁸ De este modo, la gestión de Russak sería recordada posteriormente por sus importantes transformaciones del paisaje urbano en la ciudad. (Figura 6)

2.3. La transición hacia la democracia (1981-1983)

En febrero de 1981 el Dr. Russak es reemplazado por Carlos Raúl Martín como intendente comisionado y en ese mismo año a éste le sucedió el socialista Luis N. Fabrizio, quien estuvo a cargo del gobierno municipal hasta

1983. El último intendente comisionado de Mar del Plata sería José María Zavaleta, quien gobernaría hasta principios de diciembre de 1983. Estos cambios de gobiernos municipales se dieron en los últimos años del Proceso de Reorganización Nacional y en el inicio de la transición a la democracia.⁹ Durante estos tres gobiernos municipales que sucedieron a Russak, se interrumpieron las inversiones en obras públicas por el peso financiero del endeudamiento contraído durante la gestión anterior y se continuaron con algunas acciones estatales pero con escasa incidencia en el devenir de la actividad turística. Las políticas del Estado municipal implementadas en el sector turístico hasta ese momento aún no habrían podido dar soluciones a las problemáticas del turismo masivo.

En efecto, durante estos últimos años de los gobiernos militares, la crisis de la actividad turística en la ciudad persistía acompañando la crisis económica y social de la ciudad y

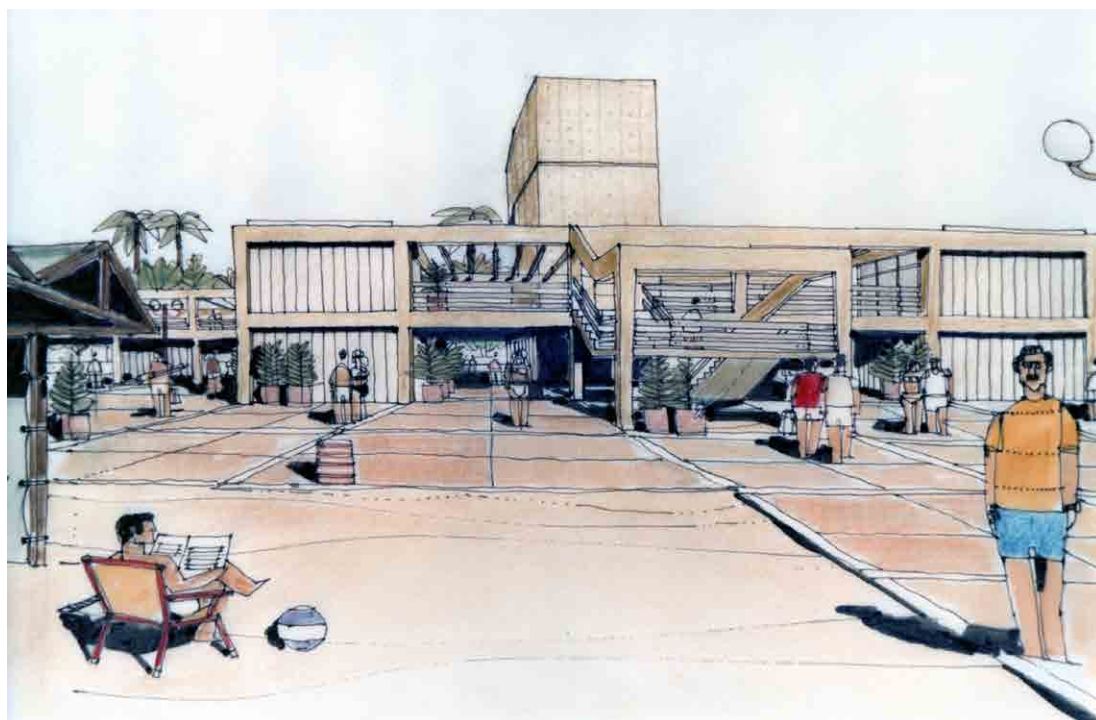


Figura 6. Boceto del complejo Punta Mogotes construido en 1980. Fototeca Archivo Museo Histórico Municipal Roberto T. Barili.

del país. Para 1981 todos los sectores de la economía marplatense habían entrado en una crisis generalizada (Álvarez y Reynoso, 1999). La imposición del modelo aperturista marcaría el fin de un tipo de economía local basada principalmente en el turismo masivo. El ingreso de turistas tenía una tendencia en baja después de la celebración del Mundial de Fútbol de 1978 y el aporte económico del sector también sufría un descenso.

Desde la sociedad civil¹⁰ se planteaba que la ciudad estaba perdiendo muchos de sus atractivos y que atravesaba un deterioro en su medio ambiente con la consecuente disminución de la oferta ambiental turística. La política llevada a cabo por la gestión local era puesta en discusión. Entre los cuestionamientos realizados se hallaban aquellos vinculados a los atractivos. Por un lado, se advertía que no se estipulaban acciones en materia de protección del paisaje natural, cultural y de la identidad de la población local; ni tampoco se incluían como atractivos culturales a zonas, lugares, edificios o actividades que por su identidad y su valor histórico y artístico deberían haber sido promovidos. Las zonas rurales tampoco habían sido consideradas como atractivos a ser incorporados en los circuitos turísticos. Por el otro, tampoco se había pensado en la recuperación de zonas deterioradas por su degradación funcional o ambiental o por perder su valor de signo. Para que la ciudad pudiera recuperar el prestigio que había tenido hasta la década del 60, era necesario formular una política que tuviese como base filosófica otra concepción del turismo y que fuese más holística y ambiental. Mejorar los servicios turísticos o hacer a la ciudad más cara para un turismo internacional, no eran estrategias suficientes para recobrar el prestigio perdido.

Durante estos años el turismo masivo seguía generando distintos problemas ambientales: contaminación del agua, saturación de los espacios, pérdida de la calidad del suelo, pérdida de la calidad del paisaje urbano, entre otros. Asimismo persistía la pérdida de competitividad frente a otros destinos turísticos del país como el Partido de la Costa, Villa Gesell y Pinamar. Ante esta situación crítica, el Estado

local continuaba con la misma política, que con una visión reduccionista y mercadocéntrica del turismo no lograba dar respuesta a estas problemáticas que derivaban de situaciones complejas y multidimensionales. No obstante ello, el inminente cambio institucional hacia la democracia en el país, tampoco favorecía la disposición de los gobiernos irruptivos locales a generar una nueva política turística.

3. Conclusiones

En Argentina, durante las décadas del 50 y 60, el turismo masivo estuvo amparado en un modelo de crecimiento fordista. En el caso de Mar del Plata éste adquirió ciertas singularidades. Se generó una producción en masa del alojamiento basado primordialmente en la vivienda turística (departamentos), que conllevó a un crecimiento de la oferta con una ocupación vertical en la zona costera del centro urbano. Asimismo, tanto la oferta de servicios turísticos como la demanda, de origen principalmente nacional, tuvieron un crecimiento inusitado y casi ininterrumpido durante esas décadas. Así, se produjo una expansión urbanística de carácter espontáneo que no estuvo exenta de especulaciones inmobiliarias y excepciones administrativas.

Este modelo turístico comienza a evidenciar síntomas de agotamiento a inicios de la década del 70, las que se agudizarían al promediar el decenio. La crisis del turismo masivo acompañaba la crisis social, económica e institucional del país, haciéndose evidente con la aparición de desequilibrios sectoriales, medioambientales, espaciales y socioculturales. Frente a esta situación crítica, el Estado municipal intentó, tardíamente, dar respuestas a partir de la formulación e implementación de políticas, estrategias, planes y acciones concretas. Así, se evidenció un desajuste entre los primeros síntomas de la crisis de la masificación y las respuestas iniciales de los gobiernos locales como así también del sector privado. Estas respuestas a la crisis fueron lideradas por la administración pública al asumir el papel de agente dentro del sistema turístico.

De este modo, el Estado local, particularmente durante el gobierno de Russak, emprendió una remodelación de la ciudad bajo el discurso de la "modernización" a fin de generar una nueva imagen para colocarla nuevamente como centro de recreación y turismo del país. Es por ello que esta política tuvo fuertes implicancias en el turismo. Durante los gobiernos municipales que sucedieron a Russak se continuaron algunas acciones estatales con escasa incidencia en el devenir de la actividad turística. Así, al concluir los gobiernos irruptivos locales la crisis del sector turístico en la ciudad continuó a pesar de las políticas públicas implementadas y las obras desarrolladas. Si bien hubo una leve mejora en la cantidad de turistas ingresados en la ciudad en las temporadas 1981/82 y 1982/83, en el resto de los indicadores de la crisis no se observaban cambios sustanciales.

En suma, durante la última dictadura militar en Argentina (1976-1983), Mar del Plata atravesaba una crisis del turismo masivo que perduraría en el tiempo acompañando la crisis económica y social de la ciudad y del país. Así, este modelo turístico siguió subsistiendo durante la fase de estancamiento del destino, no siendo capaz la gestión pública ni el sector privado de generar un modelo alternativo. En general, puede observarse que en el transcurso de este período el Estado local asumió un papel relevante en el proceso de desarrollo turístico de la ciudad a partir de la formulación e implementación de una política turística que buscaba consolidar la actividad, aunque no estuvo exenta de críticas y situaciones conflictivas con la sociedad civil. La política turística implementada se caracterizó por estar centrada en el espacio costero y en el modelo masivo de sol y playa, soslayando el espacio interior del Partido para el desarrollo de otras modalidades turísticas alternativas.

Para llevar a cabo esta política, los gobiernos de orden local desempeñaron diferentes funciones con el objetivo de superar la crisis de la actividad turística y consolidarla como el sector dinamizador del desarrollo socio-económico del Partido de General Pueyrredon.

Por un lado, el Estado local asumió principalmente las funciones de estímulo, de planificación y de promoción de la actividad, a fin de reimpulsar al turismo masivo a partir de una importante inversión pública en la planta turística, con el apoyo de los gobiernos provincial y nacional. Por el otro, la comuna desempeñó la función de garantía, regulando la actividad a través de diversos instrumentos normativos. En dichas actuaciones incidieron las características que adquirió la relación del Estado municipal con los actores locales y los gobiernos provincial y nacional, siendo en algunos momentos armoniosa y en otros momentos, tensa y conflictiva.

Notas

¹ Si bien el modelo teórico formulado por Butler ha sido criticado por la comunidad científica por su gran simplicidad, su relativamente escaso andamiaje teórico y en particular por la dificultad para explicar las causas y consecuencias del declive, se constituye en el modelo de referencia respecto del ciclo de vida de los destinos turísticos.

² Las cuatro primeras fases implican un crecimiento y recogen la evolución desde los primeros visitantes cuando el equipamiento e infraestructura turística es casi inexistente al crecimiento del número de visitantes en forma paralela al establecimiento de una planta turística, hasta que la tasa de crecimiento de la demanda comienza a ser lenta y el destino comienza a sufrir un desgaste en su equipamiento e infraestructura (consolidación). Luego se alcanza el tope de llegadas de visitantes y el destino deja de estar de moda y comienza a tener problemas sociales, económicos y medioambientales (estancamiento). El final del ciclo de vida viene determinado por una fase de post-estancamiento. En ese momento, el atractivo del destino entra en declive al producirse una pérdida en la cuota del mercado al no poder competir con otros y en consecuencia el número de visitantes podría descender. El equipamiento turístico se utilizará en asuntos ajenos a la actividad turística lo que contribuirá a la pérdida del atractivo para los turistas. Gradualmente se produce un desplazamiento de la actividad turística hasta el punto en que el destino puede transformarse en un área marginal o perder su función turística. Otro escenario en este estadio es el rejuvenecimiento, donde mediante un trabajo entre organizaciones públicas y privadas se busca cambiar las características de atracción del destino, dirigir los esfuerzos a un mercado específico de turistas y realizar mejoras medioambientales (Butler, 1980).

³ Se entiende que el Estado puede adoptar las siguientes funciones: estímulo de la actividad turística en su territorio proveyendo la infraestructura pública suficiente para el desarrollo de la actividad y facilitando la construcción de oferta turística; de promoción del destino realizando difusión de la actividad en el sector privado y efectuando propaganda del país; de planificación del sector; de garantía, regulando la actividad de los subsectores; y de coordinación entre actores e intereses que comienzan a entrar en conflicto. Además en el cumplimiento de estas funciones el Estado lleva a cabo diversas acciones denominadas instrumentos de política pública. Estos instrumentos pueden ser: organizativos de la estructura pública o mixta, planes

generales, programas o proyectos, instrumentos normativos, instrumentos financieros y acciones de comunicación (Velasco González, 2005).

⁴ Si bien se tiene previsto la consideración de otras fuentes documentales como los expedientes municipales sobre determinadas obras públicas, en el presente trabajo no se han incluido dado que hasta el momento no se ha podido acceder a ellas.

⁵ Desde una perspectiva sociológica se entiende por turismo popular aquel que llega a tener gran aceptación por parte de la población. En este sentido, Wallingre hace referencia a la creciente movilidad turística durante las décadas del cincuenta y sesenta protagonizada por la clase media y los nuevos ricos, generando así otros tipos de turismo como el residencial y el itinerante.

⁶ El turismo social impulsado por el gobierno de Perón (1943/55) implicó la inclusión de los trabajadores (obreros y empleados), maestros y estudiantes a la práctica turística. Durante su gobierno se montó un sistema de turismo social que incluyó subvenciones, colonias de vacaciones y hoteles sindicales.

⁷ Esta urbanización comprendía el proyecto vial y el proyecto de desarrollo urbano el cual preveía que la urbanización se sectorizaría en unidades de instalaciones balnearias, que incluirían servicios gastronómicos y comerciales, vestuarios, sanitarios, carpas y sombrillas y sectores deportivos, con el fin de aumentar la calidad de los servicios. Además habría un sector destinado a un hotel internacional, con instalaciones para convenciones (Erviti, 2013).

⁸ Sin embargo, posteriormente esta sociedad sufrió reveses económicos derivados de los elevados gastos de promoción y funcionamiento y la elevada deuda financiera como consecuencia de los créditos en dólares y pesos contraídos en el Banco Provincia.

⁹ La dictadura iniciada en marzo del 1976 concluía de la peor forma con la rendición militar de la guerra de Malvinas en junio de 1982, dando lugar a un cambio institucional con el retorno de la democracia. De esta manera, el 28 de febrero de 1983 el gobierno de facto convocaba a elecciones, y así volvía a abrirse la competencia partidaria en la Argentina (Abal Medina, 2010).

¹⁰ Entre estos aportes se destaca el documento *Reflexiones sobre el turismo en Mar del Plata, a propósito del Estudio de Base Prediagnóstico para formalizar una propuesta de remodelación del Área Casino* (M.G.P. enero 1982) elaborado por el Grupo MAR integrado por profesionales de la arquitectura.

Referencias

- Agarwal, S. (2002). La reconversión del turismo costero. El ciclo de vida del destino turístico costero. *Annals of Tourism Research en Español*, 4(1), pp. 1-36.
- Álvarez, A. y Reynoso, D. (1999). *Política económica en Mar del Plata 1946-1996: visión desde la vida institucional de UCIP*. Mar del Plata, Argentina: UCIP.
- Abal Medina, J.M. (2010). *Manual de Ciencia Política*. Buenos Aires, Argentina: Eudeba.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer* 24(1):5-12.
- Castellucci, D. (2018). Políticas públicas y espacios urbanos en ciudades turísticas. La peatonalización de la calle San Martín, Mar del Plata (Argentina), 1978-1980. *Aportes y Transferencias*, 16(2), 61-77. Recuperado de <http://nulan.mdp.edu.ar/3067/1/AT-2018-16-2-castellucci.pdf>
- Cicalese, G. (2002). La crisis del turismo masivo en la ciudad de Mar del Plata, 1976-1987. En M. Bartolucci (Ed.), *Mar del Plata. Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad* (pp.111-136). Mar del Plata, Argentina: UNMDP.
- Cooper, C. (1990). Resorts in decline: the management response. *Tourism Management*, 11, 63-67.
- Donaire, J. A. (1998). La reconstrucción de los espacios turísticos. La geografía del turismo después del fordismo. *Sociedade e Território*, 28, 1-34.
- Erviti, C. (2013). El Complejo de Balneario Punta Mogotes. La "arquitectura de sistemas" como estrategia proyectual para el ordenamiento de los espacios públicos ribereños. *Investigación + Acción*, 16(15), 63-80. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/15-04>
- Informó la Municipalidad sus políticas turísticas (1978, 22 de septiembre). *El Atlántico*, p. 4.
- Necesitamos la reacción y la participación de la comunidad (1978, 5 de octubre). *La Capital*, p. 5.
- La Capital. (1980). *Libro 75 aniversario*. Mar del Plata, Argentina: La Capital.
- Mantero, J. C. (1997). Mar del Plata: devenir urbano y desarrollo turístico. *FACES*, 4, 135-152. Recuperado de http://nulan.mdp.edu.ar/48/1/FACES_n4_135-152.pdf
- Marchena Gómez, M. y Vera Rebollo, F. (1995). Coastal Areas: Processes, Typologies, Prospects. In A. Montanari y A. Williams (Eds.), *European Tourism: Regions, Spaces and Restructuring* (pp. 111-126). Chichester: Wiley.
- Marchena Gómez, M. (1994). Un ejercicio prospectivo: de la industria del turismo "fordista" al ocio de producción flexible. *Papers de Turisme* 14-15, 77-94.
- Mar del Plata tendrá jerarquía internacional. Afirmó el General Ibérico Manuel Saint Jean (1978, 10 de septiembre). *La Capital*, p. 12.
- Morgan, M. (1991). Dressing up to survive. *Tourism Management* 12, 15-20.
- Municipalidad del Partido de General Pueyrredon (1996). *Departamento de Estadística, 30º Aniversario 1965-1995*. Mar del Plata, Argentina: MGP.
- Municipalidad de General Pueyrredon, Secretaría de Turismo. (1980). *El turismo en Mar del Plata. Mar del Plata, Argentina: MGP*.
- Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, Subsecretaría de Planeamiento y Desarrollo, Departamento de Estadística. (1979). *Turismo 1979*. Mar del Plata, Argentina: MGP.
- Pasos firmes en el andar seguro (1980). *La Capital, Libro 75º Aniversario*, p. 27.
- Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa
- Pastoriza, E. (2008). Estado, gremios y hoteles. Mar del Plata y el peronismo. *Estudios sociales* 34, 121-146.
- Pastoriza, E. (2003). El ocio peronista: la conquista de las vacaciones. El turismo social en la Argentina. En Ángel Vaca Lorenzo (Coord.), *Fiesta, juego y ocio en la historia: XIV Jornadas de Estudios Históricos* organizadas por el Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea (pp. 383-420). España: Ediciones Universidad Salamanca.
- Pegoraro, V. (2017). Mar del Plata, el "mercado inmobiliario del ocio". La industria de la construcción entre 1930 y 1981. *Anuario CEEED*, 9(9), 213-253.

- Plog, S. (1973). Why destination are as rise and fall in popularity, *Cornell Hotel and Restaurant Association Quarterly*, 14, 4, 55-58.
- Sebreli, J. J. (1970) *Mar del Plata, el ocio represivo*. Buenos Aires: Editorial Tiempo Contemporáneo.
- Serios problemas reclaman la labor de la Municipalidad (1978, 4 de septiembre). *La Capital*, p. 14.
- Thurot, J. M. (1974). *The applications of scenario technique to tourism: methodological aspects*. Cahiers du Tourisme, Centre des Hautes Etudes Touristiques.
- Turner, L. y Ash, J. (1975). *The Golden hordes: international tourism and the pleasure periphery*. London: Routledge.
- Vera, F. (1997). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel.
- Vera Rebollo, J. F. y Baños Castiñeira, C. J. (2010). Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: Las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 53, 329-353.
- Velasco González, M. (2005). ¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004). *Política y Sociedad*, 42(1), 169-195.
- Wallingre, N. (2007). *Historia del turismo argentino*. Buenos Aires: Ediciones turísticas.

Fuentes consultadas

- Cámara Argentina de la Construcción. *Revista Construcciones*. Nº 268. Noviembre-Diciembre 1977.
- Diario *Clarín*, Buenos Aires, 1978-1981
- Diario *El Atlántico*, 1976-1983.
- Diario *La Capital*, 1976-1983.
- Entrevista al Lic. Manuel Cueva, ex funcionario de la Municipalidad de General Pueyrredon, realizada por la autora el 20 de abril de 2017 en Mar del Plata.
- Grupo MAR (1982). *Reflexiones sobre el turismo en Mar del Plata, a propósito del Estudio de Base Prediagnóstico para formalizar una propuesta de remodelación del Área Casino* (M.G.P. enero 1982).
- Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, *Boletín Municipal*, 1976-1983.

Daniela Ivanova Castellucci

Licenciada en Turismo y Magister en Desarrollo Turístico Sustentable. Doctoranda en Historia (Universidad Nacional de Mar del Plata). Profesora Adjunta, Áreas de Ciencias Sociales y Turismo e Investigadora. Grupo de Investigación Turismo y Sociedad. Centro de Investigaciones Económicas y Sociales. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad Nacional de Mar del Plata. Funes 3250, nivel 3, oficina 14, Mar del Plata, Argentina.

dicastel@mdp.edu.ar

La crisis del “mercado inmobiliario del ocio” en Mar del Plata: retroceso y desaceleración de la industria de la construcción (1975-1989)

The Crisis of the “Leisure Real Estate Market” in Mar del Plata: Regression and Slowdown of the Construction Industry (1975-1989)

Víctor Pegoraro

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

Abstract

This article analyzes the period of crisis of the real estate market of Mar del Plata, one of the most important tourist cities of Argentina. About the end of the 1970's, and early 80's, it appears clear the end of a period with the characteristic of buying / selling properties, along with a strong process of slowing down of construction activity, which would continue in time.

During this period, we found the loss of certain variables that sustained a virtuous circle of production of second buildings for leisure time, i.e.: quick and easy sale, serial construction and real estate speculation. The crisis was due to a series of external and internal causes of the described process, so we pay attention to circumstantial and long-term factors, such as economic, legal, social and business, or the local, provincial and national factors. However, this would finally not cause a complete dissociation of a local real estate market dependent on tourism.

Resumen

El presente artículo analiza el periodo de crisis del mercado inmobiliario de una de las ciudades turísticas más importantes de la Argentina como Mar del Plata. Sobre fines de la década de 1970, y principios de la siguiente, se manifiesta un cierre de época en torno a la dinámica de compra/venta de propiedades junto con un fuerte proceso de desaceleración de la actividad de la construcción, que se prolongaría en el tiempo.

En estos años encontramos la pérdida de ciertas variables que sustentaron por décadas un círculo virtuoso de producción de segundas viviendas destinadas al ocio: de venta fácil y rápida, de construcción en serie y de especulación. Sostenemos que la crisis fue producto de un conjunto de causas externas e internas del proceso descrito, por lo que prestamos atención a factores circunstanciales y de largo plazo, ya sea de corte económico, reglamentario, social y empresarial, tanto local como nacional. Sin embargo, a la larga no se produjo una disociación total de un mercado inmobiliario local dependiente del turismo.

Key words: Mar del Plata - real estate market - construction - crisis

Palabras clave: Mar del Plata - mercado inmobiliario - construcción - crisis

Introducción

Durante gran parte del siglo XX la costa atlántica argentina vislumbró un rol singular en el abanico de destinos turísticos nacionales. En este sentido, el más importante, Mar del Plata, desde temprano fue considerado como el “primer balneario argentino”. La posibilidad de disfrutar de baños de sol y de mar atrajo a múltiples contingentes de visitantes que lo eligieron asiduamente. En primer término, después de nacer como un puesto saladeril (1874), se transformó en un balneario de élite de aguas templadas, ampliando con el correr de las décadas su espectro social y llegando a ser considerada una “ciudad de masas” (Pastoriza, 2011). Los diferentes contingentes de turistas provenían especialmente de Buenos Aires, pero también de otros sectores de la provincia y el país. Esta potencialidad y la necesidad material de una demanda habitacional sostenida desarrollaron una industria de la construcción con características atípicas.

El lugar geográfico privilegiado sobre el mar, y su cercanía con la capital del país, generaron una especificidad en cuanto al nacimiento y desarrollo de las transacciones inmobiliarias (Cacopardo, 1997; Bartolucci, 2009; Bartolucci y Pilcic, 2009; Guardia, 2015; Bruno, 2019). Dada su condición de ciudad de veraneo (que no ha perdido), ello trajo aparejado la formalización de una lógica particular en un mercado urbano inclinado, histórica y preferentemente, al ocio. Su naturaleza fue cambiando a lo largo del tiempo hasta el día de hoy, teniendo diferentes ofertas para los diversos gustos y grupos de visitantes. El turismo se comportó como una “industria madre” con la cual los restantes sectores se fueron vinculando en distinto grado.

La evidencia empírica demuestra que el “mercado inmobiliario del ocio” fue hegemónico en las décadas centrales del siglo pasado subsumiendo al submercado de vivienda permanente y, a la vez, poniendo bajo su lógica a la industria de la construcción local (Pegoraro, 2017). Al mismo tiempo, cuantiosos capitales provenientes de otros sectores y de



Figura 1. Mar del Plata, década de 1970 (vista aérea). Fototeca Archivo Museo Histórico Municipal “Roberto T. Barili”, Mar del Plata.

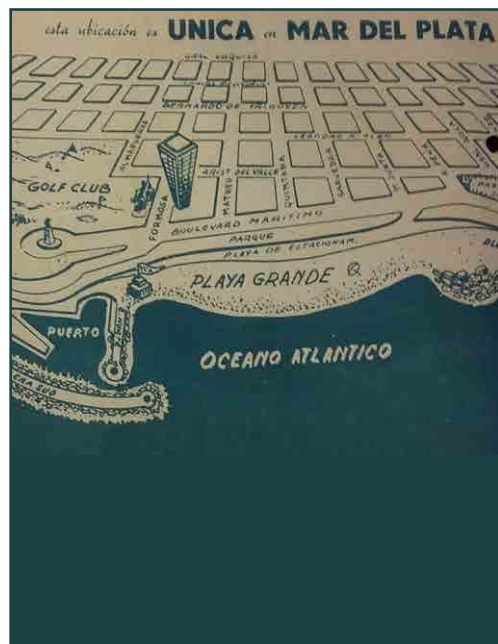
otras regiones de la Argentina hicieron mella en una plaza inmobiliaria mayoritariamente de inversión externa con destino a venta y alquiler. En este sentido, como aduce Bartolucci (2002) en los años sesenta el balneario se convirtió definitivamente en una mercancía anhelada, en objeto deseado, en centro de consumo de las clases medias nacionales.

En las décadas de 1950, 1960 e, inclusive, 1970 se registró un boom de construcción en altura que hizo epicentro en Mar del Plata por sobre otras ciudades del país, pero que también se extendió rápidamente a los balnearios vecinos, aunque en menor grado. En reiteradas ocasiones se llegó a afirmar en diarios locales y de tirada nacional que “Mar del Plata era la ciudad que más construía en el mundo” por sobre San Pablo, Nueva York o Tel Aviv. (“Un récord mundial para Mar del Plata,” 1958, p. 4; “Hay en la ciudad unos 30.000 departamentos,” 1965, p. 7; “Mar del Plata crece y crece, 1965,” p. s/d; “La ciudad crece sin pausa,” 1970, p. 1). Este increíble desarrollo marcó una época dorada de actividad plena, euforia inmobiliaria, crecimiento urbano y poblacional con récords de metros cuadrados construidos cada año.

La oferta ocupacional de los edificios de departamentos se centraba en el negocio de época: turismo, descanso y veraneo. En general, la estructura ocupacional de este

tipo de inmuebles era reducida con bajos estándares de habitabilidad, calidad en los materiales, iluminación, unidades funcionales, etc. Todo este proceso llevó como correlato la valoración del suelo en ciertas zonas aledañas a la costa, al Casino, al Hotel Provincial, a "la Bristol" (playa más popular), a la Terminal de Ómnibus, al Parque San Martín y a Playa Grande (playa de clase media). Éstas fueron las

zonas más dinámicas para las transacciones comerciales y las que constituyeron la referencia señalada en la publicidad para los vendedores/ compradores a lo largo y ancho del país (Pegoraro, 2018). Sin embargo, en los siguientes años esta matriz de crecimiento comenzó a mermar por la alteración de ciertas variables, tanto internas como externas.



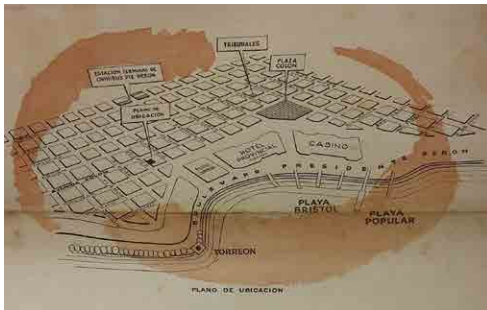


Figura 2. Publicidades de venta de departamentos, décadas de 1950-1970. Colección personal Arq. Raúl A. Camusso, Centro Documental CAPBA IX, Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires Distrito IX/ Archivo privado de empresas familiares.

La década de 1970 ha sido un periodo poco trabajado para el caso local y, particularmente, el mercado inmobiliario junto con la industria de la construcción resulta un tópicos donde existe un gran vacío historiográfico a nivel nacional. Localmente, todavía las investigaciones sobre el particular no han intentado explicar el fin de una era de cambios donde Mar del Plata perdió efectivamente su lugar de protagonismo y excepción dentro del concierto de ciudades argentinas. Aunque, vale decir, todavía conserva un rol importante a nivel turístico. En este sentido, bucear sobre las transformaciones del mercado inmobiliario y la actividad de la construcción nos puede ayudar a entender un proceso local, pero también de índole social y económico más amplio. Además, arroja cuestiones más generales al evidenciar mutaciones de la cultura argentina en torno al consumo, el acceso a la vivienda, la capacidad de ahorro y la capitalización de las clases medias en el siglo XX.

El objetivo del presente artículo es analizar las causas de una de las crisis más graves que afectó al “mercado inmobiliario del ocio”

y la construcción de viviendas, asestando un duro golpe al régimen de acumulación que había durado por décadas. En este sentido, nos centraremos en el periodo de crisis y sobresaltos desatados en los años setenta donde confluyeron diversos factores mutuamente influyentes. Así, la inestabilidad macroeconómica del país con estampidas inflacionarias y éxodo de inversiones se sumó a una realidad local variable con cambios en las reglas de juego, no obstante, en el marco de una etapa de gran especulación edilicia por parte de los actores. Coincidentemente, esta época fue estudiada como el principio de la “crisis del turismo masivo” en Mar del Plata (Cicalese, 2002), cuestiones todas ellas que no se manifestaron de la noche a la mañana, sino que tardaron varios años en articularse, generando a la larga grandes consecuencias urbanas y sociales.

Para principios de los ochenta las variables corrientes del mercado de locaciones temporarias y residenciales que habían signado las décadas precedentes se desvirtuaron a causa de varios factores interrelacionados.

En paralelo, mutaron las pautas de consumo de tipo estival de las clases medias argentinas generando modificaciones en la demanda habitacional; por otro, también las empresas constructoras familiares protagonistas del sector experimentaron cambios generacionales produciendo transformaciones en su dinámica y estructura interna; asimismo, la reglamentación urbana vigente (municipal, provincial y nacional) fue reemplazada por otra, alterando las licencias que otorgaba la anterior y, lo más importante, introduciendo grandes limitaciones a las superficies y factores de ocupación pertinentes; finalmente, las inversiones inmobiliarias huyeron hacia otros destinos como Uruguay y Brasil ante un contexto económico de incertidumbre. Como consecuencia, la actividad se resintió contrayéndose fuertemente en las décadas siguientes.

Las fuentes a utilizar provienen de varios orígenes, como publicaciones oficiales de estadísticas municipales (Boletines, Catastro, Archivo de Obras Privadas, anuarios); provinciales y nacionales (INDEC, censos industriales, Ministerio de Economía); revistas y boletines de cámaras empresariales locales (Centro de Constructores y Anexos: memorias y balances; Colegio de Arquitectos e Ingenieros y Colegio de Martilleros) y nacionales (Cámara Argentina de la Construcción y Federación de Entidades de la Construcción); prensa local y nacional, fotografías, informes inmobiliarios, publicidades; documentos empresariales (casos relevados); y, por último, fuentes orales, entre otras.

En cuanto a la organización del artículo, en principio, recuperaremos una serie de investigaciones acerca de la ciudad de Mar del Plata que han resaltado y subrayado el carácter turístico como condensador de la lógica local de crecimiento urbano. Sin agotar la cantidad de trabajos realizados sobre la misma, tomaremos los estudios más pertinentes para los temas aquí tratados. Enseguida, definiremos el concepto de “mercado inmobiliario del ocio”, lo que resulta trascendental para comprender el tema

abordado. Más tarde, nos sumergiremos en el eje del escrito, a saber, la evolución del sector de la construcción en la década de 1970 y las repercusiones en el mercado de compra/venta de propiedades para veraneo. En este sentido, abordaremos los cambios acaecidos en las reglas de juego, las transformaciones sociales, la crisis económica y el fin de un ciclo que llega a condensarse en el primer lustro de los años ochenta.

Mar del Plata: la urbanización del ocio

Los estudios urbanos y las particularidades locales

La relación entre el mercado inmobiliario y el turismo, pensado como industria del ocio, ha sido estudiado en diferentes latitudes, aunque resulta todavía algo novedoso en nuestro país. En este sentido, la oferta de alojamiento (más allá de la hotelería y de los *campings*) se ha materializado en la posibilidad de acceso de ciertos sectores sociales a “segundas viviendas” en ambientes cercanos a la costa, lagos o montañas. En distintos espacios y momentos históricos se han desatado denominados “booms turísticos inmobiliarios” que hablan de un uso estacional de las mismas, principalmente durante la temporada estival, en zonas donde se ha valorizado velozmente el suelo para esos fines. Ello es dable observar en los casos español, mexicano y brasilero estudiados de forma interdisciplinar (Navalón García, 2003; Rovira Soto, 2008; Vallejo y Larrinaga, 2018; Gili Fernández, 2003; Hiernaux, 2005).

El primero en analizar lúcida y críticamente la industria del turismo, el ocio, el consumo y el mercado inmobiliario en Mar del Plata en perspectiva nacional fue el sociólogo Juan José Sebreli. En uno de sus trabajos más tempranos, la clave de lectura utilizada entrañaba un juicio de valor realmente negativo sobre un fenómeno que estaba en pleno esplendor y que era coetáneo a su punto de vista: el turismo de masas en la década de 1960, visto como “ocio represivo” (Sebreli, 1970). A tal respecto indicaba que:

Ninguna ciudad como Mar del Plata puede mostrar tan claramente la locura del capitalismo argentino: lejos de ampliar la capacidad productiva, invirtiéndose en la infraestructura y en la industria de base, el excedente económico de la sociedad argentina es consumido en gastos suntuarios por las clases altas y gran parte de la clase media, siendo uno de estos gastos, la inversión inmobiliaria en Mar del Plata, destinada exclusivamente al turismo. (Sebreli, 1970, p.101)

Dentro de esta línea claramente polémica y potenciada, que ya había ensayado para el caso de Buenos Aires unos años antes, el libro (de gran éxito editorial) posee una continuidad natural con aquel esquema de interpretación marxista existencialista (Sebreli, 1964). Para él, Mar del Plata es la réplica y la prolongación de Buenos Aires, una "mercancía" y una "ciudad suntuaria" donde,

se gastan fortunas en levantar enormes edificios que permanecerán desocupados la mayor parte del año en tanto gran parte del país, incluida la de MdP, viven en malas condiciones (...) la paradoja de que en la ciudad donde más se construye existe una alarmante crisis de vivienda (...) las altas torres (construidas) serán vistas algún día en una futura y posible sociedad racional, como grandes monumentos de la inutilidad y el desperdicio, una lujosa dilapidación de energías para nada. (Sebreli, 1970, p. 103)

El énfasis del autor en la industria de la construcción y en la propiedad horizontal le sirve para su objetivo más patente: la crítica despiadada a la clase media argentina y sus prácticas. En este argumento, en una sociedad capitalista alineada y esquizofrénica se establece una manipulación de las verdaderas necesidades y de la libertad individual. Así, existe un goce erótico que se canaliza hacia el turismo por el ritual de las vacaciones y por el disfrute de las mercancías de la industria del ocio.

Por lo demás, el libro trabaja con una serie de hipótesis y argumentos sobre la historia de Mar del Plata que, en parte, han sido ampliamente superados por la historiografía después de cincuenta años de su publicación. Pese a ello, el análisis del fenómeno inmobiliario, y su relación con el ocio, resulta muy sugestivo al analizar el proceso con sus contradicciones internas. De esta manera, pone el foco en las fuerzas que dieron origen a uno de los sucesos más conocidos de la sociedad argentina del siglo XX. Además, lo hacía tempranamente cuando justamente la visión contemporánea era la contraria.

Décadas más tarde, una veta de estudio importante sobre la historia de la ciudad y el trasfondo social del fenómeno turístico nacional vino de la mano del trabajo conjunto de Torre y Pastoriza a partir de la década de 1990, y que continúa hasta hoy en día (Torre y Pastoriza, 1995; 2019). También, estos aportes (sobre todo los de Pastoriza) animaron a comparar el desarrollo local con el derrotero que habían seguido otros balnearios de similares características en el continente europeo, donde el caso argentino marcaba la pauta por "la concentración en el tiempo de procesos que en aquellos se dieron en forma más pausada" (Pastoriza y Torre, 1999). De este modo, la historia del balneario logró ubicarse como tópico y problemática en la historiografía argentina (Pastoriza, 2011).

Según Torre, "vista en perspectiva, Mar del Plata condensa, quizás mejor que nadie, la eficacia de una de las principales fuerzas movilizadoras de los argentinos en este siglo, la pasión por la igualdad social" (Torre, 1995, p. 23). Posteriormente, el capítulo que conjuntamente escribieron ambos autores para la colección Nueva Historia Argentina sintetizaba esta visión general acerca de la sociedad argentina del siglo XX sobre "la democratización del bienestar" (Torre y Pastoriza, 2002). La posibilidad para la clase media argentina de ser propietario de un departamento en la costa para uso estival, también fue un punto resaltado en sus trabajos.

En síntesis, estas perspectivas ampliaron el objeto de estudio insertando problemáticas de largo plazo e interrogantes claves para entender la historia social de la Argentina. Asimismo, Mar del Plata es vista como metáfora del país, un laboratorio donde se pueden observar problemas, tensiones y procesos clave. De aquí partieron otras investigaciones sobre diferentes tópicos que convalidaron estas expresiones (Pedetta, 2015; Pastoriza y Piglia, 2012; Pilcic, 2014). Siguiendo dicha agenda historiográfica, la indagación sobre el mercado inmobiliario y la evolución de la industria de la construcción en las décadas de 1970 y 1980 nos puede ayudar en dos frentes: por un lado, para entender la pérdida de la centralidad de la ciudad balnearia como principal destino vacacional a nivel nacional hacia fines del siglo pasado; y por otro, para avanzar en el conocimiento de un periodo histórico poco visitado, ya que los años sesenta resultan una barrera temporal que presentan los trabajos citados.

Por otro lado, una segunda manifestación del interés por explicar los cambios urbanos de Mar del Plata partió de la perspectiva de historia de la arquitectura. Desde un punto de vista interdisciplinar algunos investigadores han privilegiado una mirada más amplia sobre tendencias de largo plazo y las condiciones del crecimiento urbano que ha marcado la evolución del caso marplatense (Cacopardo y Núñez, 2001; Bruno, 2019; Zuppa, 2009).

Efectivamente, fueron los arquitectos locales los que más han ahondado sobre las tipologías edificadas. Así, los tópicos más recurrentes fueron el “pintoresquismo” (Cova y Gómez Crespo, 1982; Torres Cano, 2014), el “chalet” de estilo local (Torres Cano y Romero, 2008; Sáez, 1998) y la “propiedad horizontal” (Sisti, 2007; Zagorodny, 2015; Erviti, 2015; Bartolucci, 2015; Rizzo y Granero, 2016). Sin embargo, para el último tópico tampoco se ha indagado en la etapa final del denominado “boom de la construcción”. De hecho, ha quedado pendiente la explicación acerca de sus causas y características más allá de la prosperidad de las décadas centrales.

Algunas consideraciones sobre el “mercado inmobiliario del ocio”

Dentro de la Argentina, el caso de Mar del Plata resulta paradigmático ya que su proceso de urbanización, principalmente, en la línea litoral estuvo directamente vinculado al polo de desarrollo turístico y, desde temprano, a la formación de un mercado inmobiliario con una lógica particular. Durante el siglo XX, tanto la iniciativa privada como pública intervinieron de forma activa sobre ese paisaje configurando el perfil del balneario ante la sociedad argentina. La oferta de alojamientos, la naturaleza y estética de las construcciones, la edilicia turística y la estructura ocupacional de las viviendas estuvieron condicionadas por la demanda de los veraneantes. De este modo, la ciudad pudo brindar variadas ofertas para las distintas capas sociales (élites, clases medias y clase obrera), a veces coetáneamente y contradictoriamente, que pudieron disfrutar de sus atractivos naturales.

En síntesis, ya desde las postrimerías del siglo XIX se crearon las bases materiales y simbólicas que hicieron posible el desenvolvimiento de una lógica a perdurar: la compra/ venta/ alquiler/ remates de lotes y subdivisión de propiedades en pos de un mercado inmobiliario dinámico con piedra angular en la demanda turística. Al calor de estos cambios, durante décadas se fue conformando una ciudad apropiada por el “veraneante propietario” donde la renovación edilicia parecía una obsesión estética e identitaria que se puso a prueba cada temporada. Esta lógica pareció dominar las transformaciones del parque habitacional y el crecimiento urbano de la zona central de la ciudad más allá de los tipos arquitectónicos de moda, de la tecnología empleada en cada caso y de las clases sociales que pudieron adquirir un inmueble bajo estos parámetros.

Históricamente, una serie de actores sociales vinculados a los sectores productivos y comerciales han aprovechado las ventajas comparativas del lugar de pertenencia para el desarrollo de los negocios inmobiliarios y aquellos relacionados a la construcción. Asimismo, diversos inversionistas externos

al medio pudieron insertarse exitosamente en los diferentes eslabones de la industria y aprovechar estas condiciones. Por ello, la propia dinámica del negocio urbano creó un régimen de acumulación basado en la rentabilidad del suelo.

Desde 1948, bajo el sistema de construcción en propiedad horizontal el “mercado inmobiliario del ocio” alcanzó su apoteosis con la posibilidad de maximizar la renta urbana, permitir la reproducción ampliada de capital y ofrecer mercancías de cemento al mercado interno con eje en el consumo de clase media. En pocas décadas el crecimiento en altura marcó la pauta de un desarrollo urbano eufórico y sin control, generando una gran prosperidad para los sujetos intervinientes en el sector (locales y externos). En resumen, lo que denominamos “mercado inmobiliario del ocio” fue predominante hasta los años setenta inclusive, marcando una pauta de desarrollo basado en la urbanización del ocio.

La industria de la construcción en Mar del Plata

La crisis del sistema y el fin de un ciclo (1975-1985)

La construcción es en sí misma una industria muy fluctuante que presenta variaciones con referencia a los ciclos económicos, y la cual permite observar un diagnóstico del nivel de actividad de la economía general. Particularmente, el mercado inmobiliario suele tener su propia dinámica, aunque está emparentada con la primera. El caso de Mar del Plata hace rever ciertas afirmaciones y contextos generalizables con respecto a Buenos Aires (Ballent, 2014; Aboy, 2007) ya que la evidencia empírica nos indica algunas incongruencias de comportamiento en el sector. Así, la realidad local no siempre coincide con lo sucedido a nivel nacional, ni tampoco las crisis impactan del mismo modo.

Entre 1948 y 1975 la ciudad balnearia experimentó un largo periodo de gran desarrollo de la actividad constructiva e

inmobiliaria. En este sentido, el promedio de superficies construidas se mantuvo en la cifra de 600.000 m² por año (Municipalidad de Gral. Pueyrredón, 1975). Junto con el turismo, fueron los factores preponderantes del crecimiento vertiginoso en el concierto de localidades argentinas, ubicándola entre las de más rápido crecimiento edilicio. Sin embargo, la década de 1970 marcó una serie de cambios importantes que marcaron un parteaguas de largo plazo.

A continuación, abordaremos los principales elementos que condicionaron una época que llama la atención por picos de intenso movimiento, como así también el punto de partida de un declive repentino, arrojando un promedio final de 150.000 m² hacia 1990. La década de 1980, como se observa en el siguiente gráfico, fue de declive pronunciado, tendencia que ya asomaba desde años antes.

De todas maneras, en este proceso convergieron diversas causas yuxtapuestas y contradictorias, tanto de índole local como nacional, que produjeron transformaciones duraderas como:

- Aspectos macro-económicos/ medidas tomadas por el gobierno nacional.
- Cambios reglamentarios en materia de planificación urbana (nacional, provincial y municipal).
- Crisis política: golpes de Estado/ violencia política.
- Crisis económica/ cambio de modelo de desarrollo/ desindustrialización.
- Procesos internos en las empresas constructoras locales: profesionalización, dispersión del mando, mayoría de edad de los fundadores, retiro de la actividad, sucesión familiar.
- Cambios en la demanda/ “otro turismo”.
- Crisis del turismo masivo en Mar del Plata y de su lugar central como destino privilegiado.

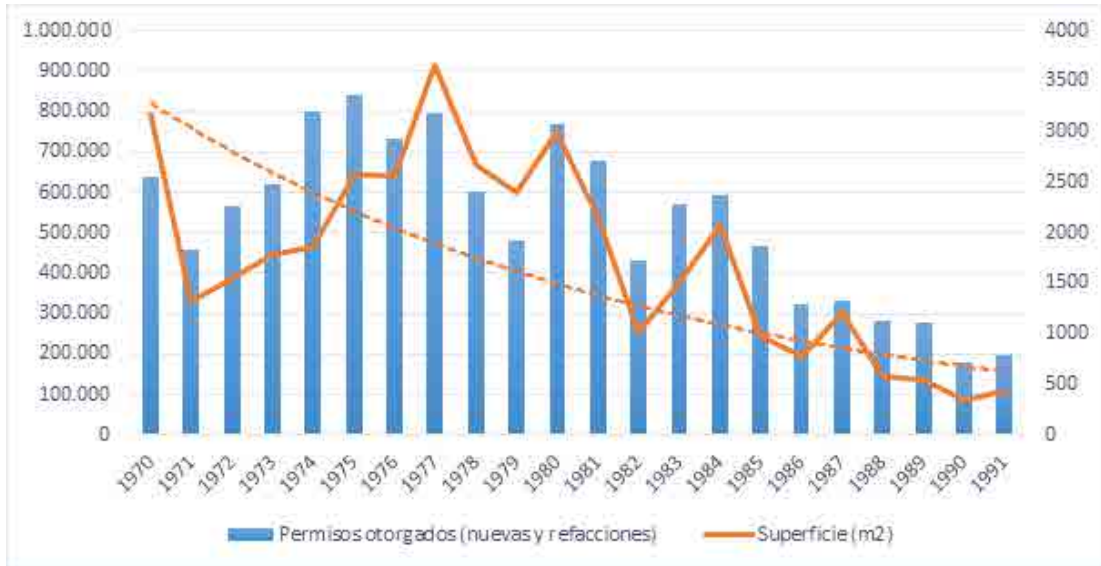


Gráfico 1. Resumen de la construcción privada (1970-1991). Elaboración propia en base a estadísticas municipales. Municipalidad de Gral. Pueyrredón, Provincia de Buenos Aires, Argentina.

- Dolarización del mercado inmobiliario/ pérdida de la confianza en el peso argentino
- Cambios tecnológicos en la industria.

Vale aclarar, que la crisis de los años ochenta y noventa, desatada como consecuencia de este desbarajuste, no provocó finalmente la disociación total de un mercado inmobiliario dependiente del turismo. No obstante, marcó el final de una época, de un ciclo económico y de una lógica de acumulación capitalista.

La década de 1970: relaciones entre el mercado inmobiliario y la construcción

A principios de la década las condiciones adversas por la que atravesaba el país, con el aumento de la inflación y la pérdida de la capacidad de ahorro de la población, hacían que se trastocaran los elementos intervinientes para dar rienda suelta a la venta de la numerosa masa de departamentos en propiedad horizontal. La mayor parte de las empresas constructoras locales se habían especializado en ella, o tenían sus intereses anclados a su

alrededor, por lo que paulatinamente se iban desvalorizando sus inversiones. Es más, dado sus compromisos en obras públicas (y las financiadas por organismos oficiales), en los siguientes años perdieron valiosos activos al no poder cubrir los costos.

Desde 1970, a nivel nacional la Cámara Argentina de la Construcción en su XVIII Convención Anual, realizada en Mendoza, denunciaba una gran inestabilidad por el progresivo aumento de los costos, la contracción de préstamos oficiales, la iliquidez, la competencia desleal de actividades más rentables y especulativas, todo ello incidiendo en la estructura de la producción ("Sorpresivos síntomas de estancamiento", 1970, p. 8; "Reclaman soluciones", 1970, p. 5). Mientras que la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) también se pronunciaba sobre la paralización de la industria y la desocupación de más de 50.000 trabajadores ("La SCA y la crisis de la construcción", 1972, p. 17).

Mientras tanto, en la costa atlántica ello se tradujo en una retracción en el mercado de la vivienda (aunque, no todavía en la nueva construcción): por un lado, en los alquileres,

por temor de los propietarios a un nuevo congelamiento; y, por otro, en las ventas, por la incertidumbre reinante, la poca capacidad de ahorro y el aumento de los precios. De este modo, frente a la variación de las condiciones del mercado en el año 1973 las operaciones de ambos rubros decayeron fuertemente generando expectativas también por el cambio de gobierno (“¿Problema socioeconómico o especulación?”, 1973, p. 8).

Por su parte, la edificación experimentó una mengua en lo que atañe a solicitudes de “permisos nuevos” y “superficies” en 1971-1972, mientras que desde los siguientes años siguió un ritmo ascendente manteniéndose en los promedios de la década anterior. De hecho, tras un prolongado letargo hubo una revitalización de la construcción de chalets de techos rojos y piedra ocre (ya no de piedra blanca, a la manera tradicional) con destino a vivienda permanente en varios barrios como La Perla, Parque Luro, Peralta Ramos, Los Troncos y otros (“Mar del Plata: de vuelta al chalet”, 1970, p. 12).

Paulatinamente, los horizontales en altura se fueron expandiendo hacia nuevas zonas, como

las avenidas Independencia y Libertad, barrios como La Perla, Punta Mogotes y allende el centro.

Para 1975 la contracción económica en la ciudad era generalizada, reflejada en la crisis del turismo masivo, la pesca y la actividad comercial (Álvarez y Reynoso, 1999). El ajuste emprendido bajo el conocido nombre de “Rodrigazo” hizo tambalear la economía argentina subiendo estrepitosamente los niveles de inflación hasta el 777 % anual, y los precios nominales al 183 % al finalizar el año. Además del desabastecimiento de productos y la crisis política del gobierno democrático, la medida generó grandes cambios en las políticas redistributivas y el paso hacia una economía de mercado (Restivo y Dellatorre, 2016).

Con respecto al sector, el cimbronazo que deparó el “Rodrigazo” marcó un antes y un después en varios sentidos: a) para el sistema automático de edificación-comercialización, al devastar los procedimientos de permuta a través de “documentos” que servían como una verdadera moneda de cambio; b) el sistema de “cuotas fijas e inamovibles” que rozaban las

| Año | Cantidad de edificios construidos | Promedio anual de plantas (altura) |
|------|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1970 | 80 | 9,5 |
| 1971 | 57 | 9,5 |
| 1972 | 49 | 9,7 |
| 1973 | 28 | 10,3 |
| 1974 | 40 | 9,3 |
| 1975 | 48 | 8,5 |
| 1976 | 58 | 9 |
| 1977 | 62 | 9 |
| 1978 | 84 | 9 |
| 1979 | 75 | 9 |
| 1980 | 72 | 9,5 |
| 1981 | 48 | 9,3 |
| 1982 | 30 | 10,5 |
| 1983 | 22 | 12,5 |

Cuadro 1. Cantidad y altura de edificios de más de tres plantas construidos en Mar del Plata (1975-1983). Elaboración propia en base a expedientes de construcción (Archivo de Obras Privadas-Municipalidad de Gral. Pueyrredón); Estadísticas del Centro de Constructores y Anexos; publicidades y avisos clasificados *Diario La Capital/ Diario La Nación/ Diario La Prensa/El atlántico* 1975-1983; archivos de empresas; entrevistas orales; revistas especializadas, entre otras.

100/150 en que se vendía un departamento bajaron considerablemente con el agregado de intereses y precios indexados (como se observa en las fotografías de la Figura 3); b) un duro revés para varias fortunas familiares que habían crecido exponencialmente, pero a partir de la generación de deuda. En general,

los capitales de las empresas marplatenses se vieron comprometidos en un contexto ampliamente recesivo que puso en jaque a la construcción tanto privada como pública; c) pérdida de la confianza y socavamiento de prácticas informales de desarrollo personal y comercial.



Figura 3. Venta de edificios de departamentos antes y después del Rodrigazo. (Arriba) Cartel de obra (venta a 150 cuotas "fijas e inamovibles"), año 1973. Archivo de empresa Pulichino Hnos. y Cía. SCA. (Abajo). Publicidades de venta de departamentos en la prensa (cuotas indexadas por la Cámara Argentina de la Construcción, años 1979-1981. Anuncio de la izquierda (1981, 3 de octubre). *La Capital*, p. 10. A la derecha, (1979, 18 de diciembre). *La Capital*, p. 14.

Sobre el primer aspecto, las ventas de departamentos se efectuaban en su mayoría en pesos, por lo que el valor del dinero de las empresas y sus ganancias, en varias ocasiones, se licuaron estrepitosamente. Esto provocó, como en el resto del país, que algunos emprendimientos se derrumbaran de la noche a la mañana por la incapacidad de funcionar frente al nuevo contexto y, en ocasiones, provocarían un cierre (o, quiebra) al poco tiempo. La mayoría suspendió y despidió personal cerrándose sobre sí mismas, paralizando construcciones en marcha y vendiendo esqueletos de obra.

Por otro lado, el Estado tuvo problemas para cumplir con los contratos en la obra pública, lo que agravó aún más la situación. La mayoría de las empresas familiares tenían una estructura administrativa reducida y no contaban con verdaderos profesionales, sólo algún tenedor de libros. Así, los planes de vivienda iniciados por sindicatos e instituciones públicas desde 1973, demoraron su cumplimiento por falta de financiación oficial y por la reorganización del Banco Hipotecario Nacional que emprendió la dictadura militar (1976-1983).

En este contexto, la presión impositiva, la falta de financiación, la volatilidad del dinero junto con el aumento de los costos fijos y operativos fue muy fuerte para las empresas constructoras que intervenían en los planes de vivienda. Entonces, muchas de ellas no pudieron cumplimentar los plazos de los planes de vivienda oficiales, ya que se habían endeudado en dólares con altas tasas de interés.¹ En consecuencia, algunas firmas recurrieron a la ley de imprevisibilidad estipulada en el Código Civil en un clima de crisis que cubría a todos los ramos relacionados a la construcción e incluso a los proveedores.

Pese a la crítica situación, en los años siguientes un conjunto de firmas logró sobrevivir gracias a diferentes estrategias desplegadas. En el corto plazo, la actividad privada vio alterada su dinámica ante el contexto de incertidumbre económica y las cifras de metros efectivamente construidos disminuyeron. Sin embargo, al poco tiempo el nivel de especulación había

crecido instalándose el sistema denominado de "construcción al costo" y la indexación de precios de venta impulsada por la Cámara Argentina de la Construcción en el plano nacional. Nuevas empresas y financistas provenientes de Buenos Aires se instalaron en la ciudad para invertir en ello. Pasado el mal momento, paradójicamente, la demanda de obras y el afán especulativo no decrecía trayendo como consecuencia la proliferación de numerosos contratistas y particulares que se volcaron a la construcción. De hecho, entre 1978 y 1982 se construyeron múltiples edificios en torre con gran cantidad de departamentos superando el promedio de alturas de años anteriores. (Cuadro 1)

Otro elemento que cruza esta realidad fue la violencia política desatada en esos años y donde la industria de la construcción local tuvo como protagonista diferentes sucesos que trastocaron los modos de operar bajo un contexto imprevisible (Ladeuix, 2008). Por ejemplo, el 27 de agosto de 1973 fue asesinado el secretario general de la Unión Obrera de la Construcción, Marcelino Mansilla, en la puerta de su domicilio por miembros de la FAP ("Con ráfagas de metrallera", 1973, p. 11). El segundo hecho fue el secuestro del gerente y vicepresidente de la firma *Nicolás Dazeo SA* (Carlos, hijo de Nicolás Dazeo) a inicios del año 1975 por un conflicto suscitado en las obras de Chapadmalal y su remodelación ("Fue secuestrado", 1975, p. 5). Un tercer acontecimiento, el asesinato de Enrique Fiorentini (integrante de *Domingo Fiorentini y Hnos. SA* y dueño de importantes boites en la ciudad); por último, el importante empresario constructor Juan Pegoraro fue desaparecido y asesinado por la dictadura militar, tras estar detenido en la ESMA en el año 1977 ("Desapareció en la Capital", 1977, p. 13).

Los cambios en las reglas de juego, las transformaciones culturales y la desaparición del inversor

Relativamente superada la situación económica, la "etapa de oro" de operaciones inmobiliarias, con escasa legislación y

regulación que controlara ese proceso, entraría en una fase descendente después del fenómeno del "Rodrigazo". A ello se agregaría la liberación de las tasas de interés (Ley de entidades financieras de 1977)² y el cambio de normativa urbana Decreto/Ley 8912 provincial de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo en el año 1977 (Da Costa Pereira, 1999) y, el consecuente, Código de Ordenamiento Territorial del Partido de Gral. Pueyrredón de 1979. Ambos ponían grandes limitaciones a las superficies y factores de ocupación pertinentes (Mazza, 1997; Guardia, 2015; Rizzo y Granero, 2016).

Ante el cambio de reglas de juego, en el trienio 1977-1979 hubo un fuerte aumento de la entrada de permisos de edificaciones en la Municipalidad, incrementando inusitadamente la oferta de departamentos y la nueva construcción en los años posteriores. Incluso, superando la de 1969-1970 (años récord en superficies edificadas, hasta ese momento), como correlato de la presión inversora dirigida a aprovechar las viejas normas de edificación, aunque sin estudio previo del mercado. Los nuevos cánones alteraron las licencias que otorgaban las reglamentaciones anteriores y, lo más importante, introdujeron grandes limitaciones a las superficies y factores de ocupación pertinentes (F.O.T. y F.O.S.). No obstante, el nivel de acatamiento parecía lejos de concretarse del todo por la cantidad de denuncias presentadas por el Centro de Técnicos de la Ingeniería (CETIMA). ("Las autoridades", 1980, p. 12)

Este fenómeno se puede observar en el Gráfico 1, en conjunto con otras medidas administrativas, que impactaron en lo inmediato: por ejemplo, el año 1980 superó a los anteriores notablemente porque en diciembre de 1978 se promulgó la Ordenanza N° 4430, que establecía una amnistía otorgada a los propietarios y/o profesionales infractores, lo que dio lugar a un incremento en el total de superficie declarada en el periodo posterior.

Por lo demás, el cambio de código fue violento, trayendo aparejadas transformaciones en el diseño de construcción, las dimensiones y en

las comodidades que se ofrecían. En el largo plazo, la calidad de los departamentos tendió a mejorar, minimizando los que habían signado las décadas centrales del crecimiento urbano desmedido. (Figura 4) Es que la demanda y los gustos del público también estaban cambiando junto al perfil profesional de las empresas constructoras y sus estrategias de venta.

En síntesis, hacia finales de los setenta la construcción privada se activó eufóricamente, pero ya en un escenario de contracción de la demanda y de deterioro de las condiciones socioeconómicas que daban sostén a la actividad. A los pocos años, la plaza inmobiliaria se saturó de departamentos con la imposibilidad de vender en "cuotas fijas" (como se acostumbraba) y en pesos trayendo de la mano una disminución del volumen de las operaciones. En este sentido, si se tienen en cuenta las cifras totales, la década de 1970 fue la de mayor número de edificios nuevos con 573, seguido por los años cincuenta 455 y 354 de los sesenta.

Por otra parte, según Gaggero y Nemiña (2013), la reforma del sistema financiero y la liberalización de divisas, junto con la dolarización del mercado inmobiliario (Ley de Normalización de Locaciones Urbanas) llevadas a cabo por la dictadura militar, daría un golpe al sistema precedente. En muchas ciudades del país, el conjunto de medidas perjudicó la capacidad de compra de departamentos por parte de la clase media, alterando su demanda. Mar del Plata se nutría del poder adquisitivo de clientes provenientes, preferentemente de Capital Federal, Gran Buenos Aires y provincia, La Pampa, Santa Fe y algunas provincias norteañas.³ Como consecuencia, en los albores de los ochenta tuvo lugar una sobreoferta de departamentos y una merma en la confianza de seguir construyendo sin límite. Con el alza de la inflación y la estampida económica, muchos constructores y financistas pararon las obras, con la incapacidad de vender, ofertando los esqueletos de edificios.

Una de las inmobiliarias locales más prestigiosas se hacía eco de la coyuntura



Figura 4. Diseño de edificios antes y después del cambio de código. Arriba: Planta tipo 1° al 9° piso (Edificio Ediffel XXIV), Domingo Fiorentini y Hnos. SA, Año 1970. Abajo: Planta tipo 1° al 9° piso (Edificio Neptuno XVIII), Luis Fiorentini e Hijos SA, año 1980. Archivo privado Edificadora Fiorentini SA.

incentivando la venta pese a las condiciones imperantes. (Figura 5)

A nivel macro, se desvirtuaron las variables corrientes del mercado de locaciones temporarias y residenciales que habían signado las décadas precedentes. Por un lado, mutaron las pautas culturales del turismo ya que la temporada se fue haciendo más corta, acarreado como consecuencia veraneos quincenales, de pocos días o fines de semana, aunque la cantidad de visitantes no disminuyera tan rápidamente. Por otro, en esa coyuntura Brasil, Uruguay y otros balnearios de

la costa atlántica (Pinamar, Cariló, Villa Gesell) resultaban más beneficiosos para las inversiones inmobiliarias dada la desnaturalización de la plaza local. Por ejemplo, en 1981 se sintió una afluencia mayoritaria de inversores argentinos hacia Buzios, Florianópolis (Brasil), Punta del Este (Uruguay) y Torremolinos (España) por la situación del dólar y la especulación financiera ("Argentinos en Brasil", 1981, p. 13).

Indudablemente, el cambio de política económica anti-industrialista en la Argentina hizo que la plaza financiera atrajera una mayor cantidad de capitales hacia la especulación

que las actividades productivas. Los grandes y medianos ahorristas invertían fuera del país o en otros sectores, sumado a una fiebre cambiaria que se agudizó a finales de los setenta. En Mar del Plata, la inestabilidad generó incertidumbre en el sector inmobiliario y edil perjudicando al mercado turístico, sumado a que tampoco la demanda de habitantes con radicación permanente era fluida, dadas las dificultades de amortizar los altos precios, impuestos (IVA) y los vaivenes inflacionarios. Por ende, desapareció el inversor: figura clave que había encendido históricamente el engranaje del "boom de la propiedad horizontal". Ahora, en una escala altamente inferior los compradores de unidades lo podían hacer para su propio uso o necesidad de vivienda ("Actualidad inmobiliaria," 1980-1982).

Ante las continuas devaluaciones y la inestabilidad de las pautas cambiarias, el peso fue perdiendo vigencia como único patrón de las operaciones de compra y venta. Por su parte, el sistema de indexación de los valores de las propiedades por el índice de precios mayoristas o del peón industrial hicieron imposible el uso de créditos para la financiación de compra de viviendas. Por lo tanto, aquella oferta de departamentos que se terminó de construir hacia 1982-1983, además de encontrar serias dificultades para venderse, no permitió una gran continuidad en la realización de nuevas obras en los años siguientes por la situación general y de las empresas en particular (Declaración de Mar del Plata, 1982, 1-3). Ello generó casi dos décadas de baja actividad ya que la situación recién se revirtió desde el año 2002-2003, aunque nunca alcanzaría los niveles de la "época dorada".

En conclusión, se trató de una emergencia económica y una de las crisis más grandes en la historia de la industria, no sólo en Mar del Plata, sino en Argentina, donde las empresas registraban un gran endeudamiento bancario y una crisis impositiva que superó desde las bases al recordado fenómeno del "Rodrigazo". Además, esto afectaba a la cadena de rubros subsidiarios y a los trabajadores del área. Los diagnósticos de época mostraban cómo



Figura 5. Publicidad de Coste y Freuler, inmobiliaria de Mar del Plata. Actualidad Inmobiliaria. (1981, 25 de setiembre). *La Capital*, p. 16.

muchas de las empresas dedicadas a la obra pública y privada habían entrado en estado de cesación de pagos y solamente la moratoria de hecho, establecida en el mercado, frenaba las quiebras inminentes.

Así, lo manifestaba un comunicado de la delegación local de la Cámara Argentina de la Construcción:

De aquella industria cuyo índice de construcción alcanzara récords mundiales, hoy queda una pálida imagen, habida cuenta de la paralización de la actividad privada, que al desaparecer el inversor del mercado inmobiliario, por la atracción del mercado financiero (existen edificios terminados sin registrar ninguna venta) se ha paralizado la ejecución de las obras, siendo muy difícil hoy encontrar nuevas excavaciones en una ciudad cuya constante era, precisamente, la construcción de edificios multifamiliares sin solución de continuidad. (La industria, 1981, 6)

Desde 1981-1982 en adelante la caída de los índices de actividad atravesó a todo el país, como

así también el contexto fuertemente recesivo, provocado por la caída del PBI, la guerra de Malvinas y la crisis política del gobierno militar. Los mismos organismos oficiales y las cámaras representativas afirmaron que significó la peor crisis (más grande y duradera) que vivió el sector en la Argentina hasta la del 2001.⁴ Aquellos discursos hablaban de un "Rodrigazo en cámara lenta" y así lo reflejaban algunos indicadores a nivel nacional:

- Despachos de cemento Portland: el total de expediciones de fábricas de todo el país disminuyó un 20 % en 1981 con relación a los niveles del año anterior. Por su parte, el consumo per cápita pasó de 264 kg en 1980 a 150 kg en 1985 ("Situación actual," 2005, 130).
- PBI Sector Construcciones: caída abrupta del 12% (Ferrerres, 2010, p. 309).
- Índice costo de construcción: duplica valores de años anteriores (Índices de Costo, 1979-1983).
- Inversión: entre 1980 y 1984 la construcción privada descendió un 43 % y la inversión pública en un 53 % (La construcción, 1986, 103-104).
- Superficie construida: en 1985 se registró una caída alrededor del 62 %, comparándolo con 1970 (La construcción, 1986, 103-104).
- Desaparición relativa del inversor y del comprador extranjero.
- Subutilización de equipos, tecnología y personal.

Los cambios en las empresas familiares del sector

Frente a este panorama, durante los años ochenta las firmas protagonistas del sector experimentaron grandes cambios en su estructura interna y en sus estrategias. En la mayoría de las empresas familiares los fundadores habían llegado a la mayoría de

edad por lo que se fueron retirando de la actividad y, en algunos casos, dejando paso a un recambio generacional. De esta manera, se fueron incorporando, o haciéndose cargo del emprendimiento, los hijos y sobrinos, produciéndose un traspasamiento generacional y profesional. Ello cambiaría la estructura administrativa de las mismas trayendo modificaciones en la manera de encarar las finanzas y los proyectos, haciendo su debut una camada de contadores, arquitectos e ingenieros dentro de este capitalismo familiar.

La toma de posesión de una segunda o tercera generación no fue uniforme ni sencilla, dado que en varias firmas no había un sucesor declarado o se hacía difícil seguir el mandato a través de un consorcio de primos. Esto es, la dispersión del mando junto a la crisis e incertidumbre económica generaron el cierre de numerosas sociedades. No obstante, el panorama fue variopinto dependiendo de la lógica y la cultura familiar: un puñado siguió su actuación sólo en el plano inmobiliario; otro tanto, continuó hasta la década de 1990 donde quebrarían definitivamente como correlato de varias situaciones problemáticas causadas por la hiperinflación de 1989 y del año siguiente; sólo ciertos casos lograron trasvasar la prolongada situación siguiendo construyendo hasta la actualidad.

Las sucesivas retracciones de la construcción y la disminución de venta de insumos para la actividad provocaron también la ruina de múltiples proveedores, junto al cierre de comercios dedicados a la distribución de materiales que habían sido paradigmáticos en todo el periodo. Los demás oficios y sectores anexos también vieron alterada su cadena de trabajo desapareciendo con el tiempo. Por otra parte, todo ello tuvo serias implicancias para el conjunto de obreros promoviendo su huida hacia otras actividades temporales y estacionales más redituables.

Por último, frente a la retracción de la actividad de la construcción durante años, y tras superar un periodo bastante errático, las operaciones inmobiliarias, siguieron su curso dada una

enorme oferta de departamentos dispuestos a ser vendidos o alquilados en temporada. Pues, las cifras de turistas arribados al balneario no hacían sino crecer: por ejemplo, en la temporada de verano 1986/87 se registró el mayor número histórico con la llegada de 3.558.794 visitantes, mientras que los bienes 1987/88 y 1988/89 también lograron superar los tres millones de personas (Municipalidad de Gral. Pueyrredón, 1995, p. 8). Es decir, que las lógicas de la edificación y de la compra/venta/ alquileres de propiedades no siempre corrieron por análogos caminos.

Algunas reflexiones finales

En las décadas centrales del siglo XX Mar del Plata se consolidó como destino turístico y centro de consumo nacional, reforzando el mito de una “ciudad feliz” y asequible “para todos” (Torre y Pastoriza, 2019). Estos rasgos marcarían un gran interés para los estudios históricos evidenciando una agenda temática que se abriría a partir del interés de algunos autores por relacionar su porvenir con procesos sociales y económicos más generales que había vivido el país.

Dentro de esa coyuntura, también la dinámica inmobiliaria vinculada al turismo alcanzó su apoteosis en la localidad con la construcción y venta de edificios de departamentos bajo el régimen de propiedad horizontal. En pocas décadas este crecimiento en altura marcó la pauta de un desarrollo urbano eufórico y sin control, generando una gran prosperidad para los sujetos intervinientes en el sector (locales y externos). En resumen, el “mercado inmobiliario del ocio” prevaleció hasta los años setenta inclusive. Cabe destacar, este rumbo estuvo en las entrañas mismas del proceso que posicionó al balneario en un lugar del todo relevante.

Sin embargo, desde los primeros años de la década de 1970 se empezó a percibir la pérdida de ciertas variables que alimentaban un círculo virtuoso de producción de segundas viviendas, de venta fácil y rápida, de construcción en serie y de especulación inmobiliaria. Ello fue

producto de un conjunto de causas ajenas, externas e internas que intentamos reflejar en el corto y largo plazo: algunas de corte económico, otras de tipo reglamentario, social, empresarial, local y nacional. Vale aclarar, que la crisis de los años ochenta y noventa, desatada como consecuencia de este desbarajuste, no provocaría finalmente la disociación total de un mercado inmobiliario dependiente del turismo. No obstante, marcaría el final de una época, de un ciclo económico y de una lógica de acumulación capitalista.

La inestabilidad macroeconómica del país, sumado a la incertidumbre política reinante por esos años con la irrupción del poder militar, la debilidad de los gobiernos democráticos y la violencia política, fueron minando la racionalidad de los actores que intervenían en el circuito económico. En primer término, desde el Rodrigazo de 1975 el sistema de planes de financiación en cuotas para la compra/venta de departamentos que ofrecían las empresas constructoras y las inmobiliarias entró en crisis. Cuestión que se agudizó con la pérdida del valor de la moneda nacional y la dolarización del mercado de propiedades al poco tiempo, conjunto que impactó también en la rentabilidad de la actividad y en su dinámica interna. Esto es, el incremento de los costos, el aumento de materiales e insumos junto con la proyección de márgenes de pérdidas trastocaron la posibilidad de generar nuevas operaciones y mover la rueda productiva ante un horizonte de expectativas incierto. Ello fue lo que efectivamente aconteció en el largo plazo durante toda la década de 1980, provocando diferentes estrategias de adaptación de las firmas, o bien su final. A todo ello hay que agregarle los desaciertos en la política económica de los diferentes gobiernos, como los planes que provocaron la desindustrialización del país, el aumento de la inflación, la liberalización de tasas, los sobreprecios y el desabastecimiento; además de otros acontecimientos políticos de graves consecuencias para el país como la Guerra de Malvinas.

Sin embargo, antes del golpe final, paradójicamente, el cambio de reglamentación

urbana a nivel provincial y municipal impulsó una especulación en el mercado de tierras sin ningún tipo de estudio de mercado antes de 1979. Este hito fue el último sobresalto de una tendencia que habría de finalizar. El nuevo código restringía los factores de ocupación pertinentes y echaba por tierra la mayoría de las libertades que la anterior normativa permitía. Sin dudar, las constructoras y profesionales del medio hicieron una presentación masiva de permisos antes de que aquella entrara en vigor. El resultado fue una explosión, no sólo de los índices en la estadística municipal sino de construcción nueva que se terminaría de entregar en los años entrantes con algunas dificultades en venderse. En síntesis, los últimos años de la década de 1970 estuvieron teñidos por una gran especulación y la entrada de agentes externos que se volcaron a edificar y vender al costo. Terminada esta ebullición, al poco tiempo el sector privado vio mermar su actividad considerablemente donde se mantenían en pie sólo algunas empresas.

El cierre de época también se manifestó a nivel empresarial y profesional ya que las firmas constructoras e inmobiliarias tradicionales de la actividad cambiaron su perfil. En este plano, existió un recambio generacional que generó la entrada de nuevos dirigentes, aunque dentro de la familia, haciéndose cargo de los emprendimientos. De esta forma, paulatinamente los líderes industriales que habían sido protagonistas durante el “boom de la construcción” (1950-1975) abandonaron su lugar en la dirección en pos de sus hijos y/o sobrinos quienes tomaron luego las decisiones más importantes estableciendo a futuro otro cariz en la gestión interna y familiar.

Para finalizar, más allá de los acontecimientos locales y específicos, la evolución del sector siguió la tendencia general del país marcada por un descenso del ritmo productivo y la caída del PBI. A la vez, frente a los cambios de la oferta, la demanda también diversificó sus preferencias huyendo hacia actividades más remunerativas o hacia regiones más ventajosas. Así, los inversores y los ahorristas, que habían sido los protagonistas en encender el circuito por décadas, huyeron en otra dirección. Por

otra parte, las formas de vacacionar también fueron modificándose en pos de periodos más cortos, así como las necesidades de alojamiento.

Otro proceso paralelo, fue la puesta en boga de una serie de balnearios hacia el norte de la provincia, cercanos a “la feliz”, que atrajo también a gran cantidad de visitantes y de ahorristas proclives a invertir en tierras y en ladrillos. Junto con la costa de Brasil y Uruguay, aquellos competían por la captación del turismo argentino. Poco a poco, en este periodo Mar del Plata fue perdiendo su lugar de “mercancía” privilegiada de la Argentina.

Notas

¹ Entrevistas orales a empresarios del rubro.

² Las tasas de interés habían estado más o menos controlados desde la posguerra, mantenidas a un nivel negativo con respecto a la inflación. La reforma financiera había permitido su liberalización, en 1980-1981 se dio una fenomenal estampida de la tasa real de interés.

³ La capacidad y posibilidad de poseer una segunda vivienda frente al mar (o en otros casos, sería la primera al alquilar en sus lugares de procedencia) resultó un atractivo para las clases medias argentinas.

⁴ Si bien el 2001 fue una gran crisis, parecería ser que su salida fue más rápida que el malestar iniciado en 1981-1982.

Referencias

- Aboy, R. (2007). *Vivir con Otros. Una historia de los edificios de departamentos en Buenos Aires, 1920-1960*. Tesis de Doctorado no publicada. Universidad de San Andrés, Buenos Aires, Argentina.
- Actualidad Inmobiliaria. (1981, 25 de setiembre). *La Capital*, p. 16.
- Actualidad inmobiliaria. (1980-1982). *Diario La Capital*.
- Álvarez, A. y Reynoso, D. (1999). *Política económica en Mar del Plata, 1946-1996*. Mar del Plata: UCIP.
- Argentinos en Brasil, Actualidad inmobiliaria. (1981, 13 de febrero). *La Capital*, p. 13
- Ballent, A. (2014). Casa Colectiva, monobloque, propiedad horizontal. Desplazamientos y Cruces de modelos en la habitación colectiva. En J. Liernur y A. Ballent, *La casa y la multitud. Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna* (pp. 461-487). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bartolucci, M. A. (2015). La Mar del Plata moderna. El hábitat de propiedad horizontal como la "modernidad triunfante" sobre la "vanguardia". *CAPBA*, 15,162-171. Recuperado de: <http://www.capba.info/Medios/RCS15/FLASH/index.html>
- Bartolucci, M. (2009). *Pequeños Grandes Señores Italianos y estrategias de ascenso, Mar del Plata 1910-1930*. Editorial Prometeo: Buenos Aires.
- Bartolucci, M. (Ed.) (2002). *Mar del Plata, Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad*. Mar del Plata: UNMdP.
- Bartolucci, M. y Pilcic T. (2009) La ciudad material. En E. Pastoriza (Dir.), *Un mar de memoria. Historia e imágenes de Mar del Plata* (pp. 38-63). Buenos Aires: Edhasa.
- Bruno, P. (2019). Una historia de balnearios. Urbanismo y nuevas fundaciones en el litoral marítimo bonaerense, 1920-1940. Mar del Plata: EUDEM.
- Cacopardo, F. (Ed.) (1998). *Mar del Plata. Ciudad e Historia*. Buenos Aires: Alianza.
- Cacopardo, F. y Nuñez, A. (2001). La extensión urbana: trazado y gestión, entre 1874-1950. En F. Cacopardo (Ed.), *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, ciudad y territorio, siglos XIX-XX* (pp. 69-100). Buenos Aires: Alianza Editorial.
- Cicalese, G. (2002). La Crisis del Turismo masivo en la ciudad de Mar del Plata, 1976-1987. En M. Bartolucci (Ed.), *Mar del Plata. Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad* (pp. 111-136). Mar del Plata: Ed. UNMDP.
- Con ráfagas de metralleta y pistolas fue asesinado el secretario de la CGT. (1973, 29 de agosto). *La Capital*, p. 11.
- Da Costa Pereira, N. (1999). *Legislación y ordenamiento del territorio*. Luján: Colección cuadernos de trabajo- Universidad Nacional de Luján.
- Declaración de Mar del Plata (1982). *Informaciones de la construcción*, 895, pp. 1-3.
- Desapareció en la Capital un empresario marplatense. (1977, 30 de junio). *La Capital*, p. 13.
- Erviti, C. (2015). Las galerías comerciales y la modernización de la relación público/privado en el área central. Mar del Plata, 1950-1980. *Revista Investigación + Acción*, 18 (17), pp. 33-50. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/17-02>
- Ferreres, O. (2010). *Dos siglos de economía argentina: edición bicentenario*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Fue secuestrado un miembro del directorio de Nicolás Dazeo SA. (1975, 6 de febrero). *La Capital*, p. 5.
- Gaggero, A. y Nemiña, P. (2013). El origen de la dolarización inmobiliaria en la Argentina. *Sociales en Debate*, 5, 47-58. Recuperado de: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/socialesendebate/article/view/3323/2722>
- Gili Fernández, M. (2003). Las viviendas de segunda residencia. ¿Ocio o negocio? *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, VII, 146(052). Recuperado de [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(052\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(052).htm)
- Guardia, C. (2015). Imaginarios urbanos instituidos, práctica urbanística y capturas de rentas del suelo. Una mirada crítica sobre el desarrollo urbano y los conjuntos habitacionales del peri-urbano marplatense 1970-1990. *VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, Barcelona-Montevideo. Barcelona: DUOT. Recuperado de <https://upcommons.upc>

- edu/bitstream/handle/2117/80443/17MVD_GuardiaCarlos.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hay en la ciudad unos 30.000 departamentos construidos en propiedad horizontal. (1965, 6 de febrero). *La Nación*, p. 7.
- Hiernaux, D. (2005). La promoción inmobiliaria y el turismo residencial: el caso mexicano. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. IX, 194 (9). Recuperado de <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-05.htm>
- Índices de Costo de la construcción (1979-1983). INDEC, Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- Ladeuix J. (2008) Entre las armas de la política y la política de las armas. La dinámica social de la violencia en la ciudad de Mar del Plata. 1971-1976. En M. L. Da Orden, E. Pastoriza y F. Cacopardo (Coord.), *Pasado y Presente de la Mar del Plata Social II*, Mar del Plata: EUDEM.
- La ciudad crece sin pausa. (1970, 30 de diciembre). *El Atlántico*, p. 1.
- La construcción. Industria del Bienestar Humano (1986). *Cámara Argentina de la Construcción*, Buenos Aires, p. 103-104.
- La industria de la construcción en estado de emergencia (1981). *Dinámica Empresarial*, 5 (50), p. 6.
- La SCA y la crisis de la construcción (1972), *Summa*, 55, p. 17.
- Las autoridades deberán asumir su responsabilidad. (1980, 17 de junio). *La Capital*, p. 12.
- Mazza, C. (Ed.) (1997). *La ciudad de papel. Análisis histórico de Normativas y Planes Urbanos para la ciudad de Mar del Plata, 1885-1975*. Mar del Plata: FAUD- UNMDP.
- Mar del Plata crece y crece. (1965, 5 de marzo). *La Razón*, p. s/d).
- Mar del Plata: de vuelta al chalet. (1970, 5 de junio). *La Capital*, p. 12.
- Municipalidad de Gral. Pueyrredón (1995). *Anuario estadístico*, p. 8.
- Navalón García, R. (2003) Desarrollo turístico y mercado inmobiliario en la Comarca del Bajo Segura (Alicante). En L. Trigal et al. (Coord.), *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas* (pp. 263-274). Universidad de León. Asociación de Geógrafos Españoles. León.
- Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires, Edhasa.
- Pastoriza, E. (2012). Nuevos objetos de la historia: los estudios turísticos en una perspectiva comparada, *Anuario IEHS*, 27, Recuperado de <http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2012/Dossier%20pastoriza/NUEVOS%20OBJETOS%20DE%20LA%20HISTORIA,%20presentacion.pdf>
- Pastoriza, E. y Piglia, M. (2012). Asociaciones civiles, empresas y Estado en los orígenes del turismo argentino, *Anuario IEHS*, 27, 393-415. Recuperado de <http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2012/Dossier%20pastoriza/Asociaciones%20civiles.pdf>
- Pastoriza, E. y Torre, J. C. (1999). Mar del Plata, un sueño de los argentinos. En F. Devoto y M. Madero (Eds.), *Historia de la vida privada en la Argentina* (pp. 49-78). Buenos Aires: Taurus.
- Pegoraro, V. (2017). Mar del Plata, el "mercado inmobiliario del ocio". La industria de la construcción entre 1930 y 1981. *Anuario del CEED (Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo Económico)*, 9(9), 213-253. Recuperado de <http://ojs.econ.uba.ar/index.php/CEED/article/view/1032>
- Pegoraro, V. (2018). Apuntes para una historia de la propiedad horizontal en Mar del Plata (1948-1982). *Pasado Abierto*, IV, 7, 166-187. Recuperado de <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/2655/2738>
- Pedetta, M. (2015). Hombres de negro. Los trabajadores del casino marplatense (1930-1950). *Estudios Sociales*, 47(1), 41-68. <https://doi.org/10.14409/es.v47i1.5088>
- Pilcic, T. (2014). *Una nueva imagen de la ciudad. La explosión inmobiliaria y la expansión social entre 1948 y 1979*. Tesina de Licenciatura no publicada, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, Argentina.
- ¿Problema socioeconómico o especulación? Aumenta la retracción en el mercado de la vivienda. (1973, 13 de julio). *La Capital*, p. 8.
- Reclaman soluciones para los problemas de la construcción. (1970, 11 de setiembre). *La Capital*, p. 5.

- Restivo, N. y Dellatorre, R. (2016). *El Rodrigazo. El lado oscuro del ajuste que cambió la Argentina*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Rizzo, M. de las N. y Granero, M. (2016). La propiedad horizontal en Mar del Plata 1948-1979. Los proyectos, las obras y las empresas, *Revista Investigación + Acción*, 19 (1), 11-26. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/18-01>
- Rovira Soto, M. T. (2008). Formas urbanas y espacios turísticos. Modelos de desarrollo en el litoral mediterráneo. En L. Hernández y J. Parreño (Coords.), *Tecnologías de la Información Geográfica para el Desarrollo Territorial*, 167-182. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.2250.1601>
- Ruggirello, H. (2011). *El Sector de la Construcción en perspectiva: internacionalización e impacto en el mercado de trabajo*. Buenos Aires: Aulas y Andamios.
- Sáez, J. (1998). La máquina promiscua. El estilo Mar del Plata y la formación del espacio doméstico entre 1935 y 1950. En F. Cacopardo (Ed.), *Mar del Plata. Ciudad e Historia* (pp. 271-309). Buenos Aires: Alianza.
- Sebreli, J. J. (1964). *Buenos Aires, vida cotidiana y alienación*. Buenos Aires: Siglo XX.
- Sebreli, J. J. (1970). *Mar del Plata. El ocio represivo*. Buenos Aires: Editorial Tiempo Contemporáneo.
- Sisti, J. (2007). ¿Fue sólo especulación? Descripción y análisis de la aparición de nuevos tipos edilicios y la transformación del tejido de Mar del Plata entre 1950 y 1970. *Actas XI Congreso de historia de los pueblos de la Provincia de Buenos Aires*. Instituto Cultural de la Prov. de Buenos Aires.
- Situación actual y evolución reciente del sector de la construcción (2005), Instituto de estadística y registro de la industria de la construcción (IERIC), Buenos Aires, p. 130.
- Sorpresivos síntomas de estancamiento en la construcción. (1970, 23 de febrero). *La Capital*, p. 8.
- Torre, J. C. (1995). Mar del Plata una utopía argentina. *Punto de Vista*, 51 (19), 23-24. Recuperado de <http://www.ahira.com.ar/ejemplares/51/>
- Torre J. C. y Pastoriza, E. (2002). La democratización del bienestar. En *Nueva Historia Argentina. Los años peronistas (1943-1955)* (pp. 257-313). Buenos Aires: Sudamericana.
- Torre, J. C. y Pastoriza, E. (2019). *Mar del Plata. Un sueño de los argentinos*. Buenos Aires: Edhasa.
- Torres Cano, M. (2014). Estudios sobre la arquitectura pintoresquista en Mar del Plata. Lenguaje y materialidad en la obra de Córscico Piccolini. *Revista I+A*, 17 (16), 111-125. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/17-05>
- Torres Cano, M. y Romero, L. (2008). Arquitectura y construcción de los chalets marplatenses. Cambio social, estética y construcción de viviendas en Mar del Plata, entre 1915 y 1945. *Revista I+A*, 12 (11), 111-125. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/17-05>
- Un récord mundial para Mar del Plata. (1958, 3 de octubre), *La Capital*, p. 4.
- Vallejo, R. y Larrinaga, C. (Dir.) (2018). *Los orígenes del Turismo es España. El nacimiento de un país turístico, 1900-1939*, Madrid: Silex Ed.
- Zagorodny, A. (2015). Imaginarios urbanos del Socialismo Democrático. Las ideas sobre la ciudad y la arquitectura (General Pueyrredón, 1958-1966). *Investigación + Acción*, 18 (17), pp. 51-84. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/17-03>
- Zuppa, G. (2009). La construcción de la imagen de la ciudad. Mar del Plata y la apropiación del espacio frente al mar. *Études caribéennes*, 13-14. <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.3729>

Víctor Pegoraro

Profesor, Licenciado y Magíster en Historia. Becario Doctoral CONICET y doctorando en la Universidad de San Andrés. Docente en la Facultad de Humanidades y en la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales (UNMdP). Centro de Estudios Históricos/ CONICET, Facultad de Humanidades, Departamento de Historia, Universidad Nacional de Mar del Plata. Funes 3250, Mar del Plata, Argentina.

pegorarovictorn@gmail.com

Última bola. Políticas públicas y prácticas sociales en los casinos nacionales en torno a los años 60 (Argentina, 1955-1970)

Last Ball. Public Policy and Social Practice in the National Casinos around the 1960s (Argentina, 1955-1970)

Marcelo Pedetta

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

Abstract

The following paper continues the previous research about the processes of nationalization of gambling halls in Argentina (provincialization in the 1930s, nationalization in the 40's). For this, it analyzes what happened with the Casinos between the 1950s and 1970s. We believe that these years belong to the brightest period of the national casinos, essential in the configuration of tourist destinations, both for those that were already consolidated, as well as for the ones that on those years aspired to become an option. This situation became especially visible in the Mar del Plata Central Casino, which on summer nights hosted up to twenty-five thousand people.

However, in the second half of the '60s, under the dictatorship commanded by J.C. Onganía, a series of adjustment policies were implemented around the "Lotería de Beneficencia Nacional y Casinos". The arrival of a different time can be noticed, shaped by the end of the "golden years" of the casinos in the Argentina.

Resumen

El siguiente trabajo continúa las líneas de investigación trazadas al abordar los procesos de estatización de las salas de juego en la Argentina (provincialización en la década de 1930, nacionalización en los 40). Para ello analiza lo sucedido con los Casinos entre las décadas de 1950 y 1970. Se considera que estos años marcaron el período de máximo esplendor de los casinos nacionales, claves en la configuración de los destinos turísticos, tanto en los ya consolidados como en los que por estos años aspiraban a convertirse en una opción. Esta situación se hizo especialmente visible en el Casino Central de Mar del Plata, que en las noches de verano llegó a albergar cifras cercanas a los veinticinco mil concurrentes.

Sin embargo, también se advierte que, en la segunda mitad de la década del 60, bajo la dictadura comandada por J.C. Onganía y en consonancia con lo que sucedía en un plano general, se implementaron una serie de políticas de ajuste en torno a la Lotería de Beneficencia Nacional y Casinos. En ellas es posible advertir la llegada de un tiempo distinto, marcado por el final de los "años dorados" de los casinos en la Argentina.

Key words: casinos - Mar del Plata - public policy - social practice

Palabras clave: casinos - Mar del Plata - políticas públicas - prácticas sociales

Recibido el 15 de noviembre de 2019 Aceptado el 30 de noviembre de 2019 Publicado el 18 de diciembre de 2019



Introducción

Siguiendo las líneas de investigación trazadas al abordar los procesos de estatización de las salas de juego en la Argentina en las décadas de 1930 y 1940 (Pedetta, 2016), en este trabajo nos proponemos analizar lo sucedido con los Casinos en el período de dieciocho años comprendido entre el golpe de Estado que puso fin a la experiencia peronista en 1955 y el retorno de J.D. Perón a la Argentina en 1973. Dicho período comprende gobiernos de signos políticos opuestos, además de profundas transformaciones en la sociedad argentina, interpretados por una importante literatura historiográfica como escenario de rupturas y cambios. Sin embargo, en lo que respecta a nuestro objeto de estudio es posible advertir un claro predominio de las continuidades. En esta dirección, el estudio de los Casinos nacionales, en tanto instituciones dependientes del Estado, nos posibilita una singular mirada de mediano plazo que se sitúa, atravesando los procesos sociales, con una temporalidad diferente a la dinámica política. Incluso si extendiéramos esa mirada, llevándola hacia el pasado, podemos afirmar que, a lo largo de cuarenta años, entre mediados de la década del treinta y mediados de la del setenta, el conjunto de las gestiones gubernamentales profundizó las líneas de acción trazadas por sus antecesores, promoviendo la expansión de las salas de juego en el territorio nacional.

Dentro de ese panorama, consideramos que entre los años 1950 y 1970 tiene lugar la mayor actividad y notoriedad de los casinos nacionales. Tanto por concurrencia de público y recaudación de fondos, como por difusión y cantidad de salas. En efecto, justamente en esos tiempos, las salas de juegos de azar en manos estatales alcanzaron su cenit.

Una característica a destacar, es que, al igual que en etapas anteriores, su desarrollo estuvo vinculado a la configuración de los destinos turísticos. De modo tal que, en la Argentina, las salas de los balnearios atlánticos (Mar del Plata, Miramar y Necochea), Termas de Río Hondo o Mendoza, de mayor trayectoria, continuaron siendo uno de los atractivos principales en

cada una de estas locaciones. En este cuadro, una de las novedades constituyó la creación de nuevos casinos en destinos que aspiraban a consolidarse o convertirse en polos de atracción turística. Así, veremos al Estado abrir salas de juegos en Bariloche (1955) o Iguazú (1963), pero también en Rosario de la Frontera (1960), Alta Gracia (1971) o Comodoro Rivadavia (1973), por mencionar algunos de ellos (Elía, 1975).

Este escenario de esplendor se hizo especialmente visible en el Casino Central de Mar del Plata, la sala de juegos más grande e importante de la Argentina. Su peso se hace visible en distintos datos estadísticos, pero tal vez el de mayor impacto sea que en las jornadas estivales de los 60 llegó a albergar cifras cercanas a los veinticinco mil concurrentes ("Ruleta: en tres días se recaudaron," 1968). Como veremos a continuación, este predominio se encuentra ligado al desarrollo histórico de los casinos en el país. Ya se ha advertido (Pedetta, 2016), que las salas de juegos fueron parte constitutiva del balneario desde sus orígenes en las postrimerías del siglo XIX, a contramano del resto del resto del territorio donde fueron prohibidas o tuvieron un desarrollo posterior. Es debido a ello que, si bien atenderemos las políticas generales respecto de las salas de juego en la Argentina, nuestra mirada estará centrada en el caso marplatense.

Junto a los rasgos mencionados, durante la dictadura de Juan Carlos Onganía y en forma premonitoria, fueron implementadas una serie de políticas de ajuste en torno a la Lotería de Beneficencia Nacional y Casinos (LBNyC, órgano rector del juego en el país): despidos, menores partidas presupuestarias, endurecimiento de las condiciones laborales. Aunque el signo de esas políticas se revirtió (temporalmente) en la primera mitad de la década de 1970, en ellas es posible advertir la llegada de un tiempo distinto, marcado por el final de los "años dorados" de los casinos (y no solo de ellos) en la Argentina.

A los efectos de problematizar estas cuestiones, el artículo está estructurado en dos secciones. En

la primera, daremos cuenta de los antecedentes de la relación entre los casinos y el Estado en la Argentina. Si bien comentaremos brevemente las instancias previas, nos detendremos con mayor detalle en el Primer Peronismo, ya que su desarrollo e impacto permite dar cuenta de las continuidades advertidas más adelante.

En la segunda, nos ocuparemos del desarrollo de los casinos en los años 1955-1973, centrándonos en dos ejes: la evolución de la repartición estatal, y las políticas restrictivas del gobierno de Onganía. Consideramos necesario advertir que es esta una primera aproximación al período, y si bien se encuentra apoyada en el estudio de las etapas anteriores, nuestra intención es esbozar algunas líneas de investigación que serán profundizadas en trabajos futuros.

I. Antecedentes del vínculo entre los Casinos y el Estado

A fin de situar al lector, esbozaremos una breve crónica de la relación entre los juegos de azar y el Estado en los años previos a la emergencia del peronismo. Tres vertientes permiten analizarlos: los discursos oficiales que, en forma constante sostuvieron la necesidad de suprimir el juego (sin éxito), la Lotería de Beneficencia Nacional (LBN), fundada en 1895, y las salas de juegos que, por vía de la excepción ya que los casinos estaban prohibidos, funcionaban en Mar del Plata (Pedetta, 2016).

a) Los años previos (1889 – 1944)

En Mar del Plata, entre las décadas finales del siglo XIX y 1936, cuando se produjo la llegada de Manuel Fresco al gobierno provincial, las salas de juego estuvieron en manos privadas. La más importante de ellas funcionó en las instalaciones del Hotel Bristol. En estos años el papel del Estado osciló entre la indiferencia (la mayor parte del tiempo) y, a veces, la censura. De cualquier modo, las ganancias no fueron captadas por las arcas estatales. Los beneficiarios eran los empresarios del juego y los comerciantes de la ciudad. La importancia

del casino como atracción turística quedó en evidencia en aquellas temporadas en las que estuvo cerrado (como por ejemplo entre 1927 y 1931) y la afluencia de veraneantes disminuyó considerablemente.

Durante todo este período la situación de las salas de juego en Mar del Plata constituyó una excepción a la regla general de no permitir, en el territorio nacional, juegos como la ruleta. Esta situación fue beneficiosa para el balneario, ya que le permitió sumar un atractivo notable para sus, cada vez más cuantiosos, visitantes porteños.

La crisis de los años 30 marcó un punto de inflexión. La llegada del conservador Manuel Fresco al gobierno provincial (1936) coincidió con el proceso de cambio de carácter que experimentó Mar del Plata al dejar de ser una villa balnearia exclusiva en el camino de conversión en una ciudad turística de masas. Dentro de un plan general para reestructurar la ciudad a través de la obra pública (Pastoriza, 1999), el gobierno bonaerense se apropió de las salas de juego, aunque no para explotarlas en forma directa. En 1938 se otorgó una concesión a la empresa UKA (Unión Kursaal Argentina) para la explotación de las salas de juegos de Mar del Plata, Miramar y Necochea por un período de diez años a cambio del financiamiento de la construcción de un edificio propio para el juego. Toda una novedad para el balneario. De esta forma comienza la edificación del Casino, el Hotel Provincial y la Rambla Bristol, diseñados por el prestigioso arquitecto Alejandro Bustillo.

Estas transformaciones tuvieron su impacto en el carácter social del Casino. En efecto, pasó de ser un exclusivo salón administrado por particulares y frecuentado por los hacendados, comerciantes y personajes más ricos del país, a transformarse en una de las salas de juego más grandes del mundo, regentada por el estado y frecuentada por las masas que veranean en la ciudad (Leiva, 2002; Pedetta, 2012). Y se transformó en un caso representativo del paradójico proceso de democratización e intervencionismo estatal que vivió la ciudad a partir de los años 30 del siglo XX. Las salas

de juego, cuyo origen estaba estrechamente vinculado con la condición de “villa aristocrática” de la ciudad, se constituyeron en escenario de la participación de un público diferente al que hasta entonces jugaba en sus mesas.

Anticipándose unos (pocos) años a las transformaciones que sucederían con la llegada de Fresco al gobierno provincial, Enrique Loncán utiliza las salas de juego de Mar del Plata para dar cuenta de los cambios sociales en curso. En “Pira del olvido. Pira del recuerdo” (Loncán, 1936) se detiene especialmente en un hecho vinculado a Mar del Plata que resume los significados sociales de aquel momento histórico. El punto de partida es la descripción de un acontecimiento insólito, cuando hacia finales de los años 20, comienzos de los 30, los antiguos empresarios de las ruletas de Mar del Plata (Juan y José Lasalle e Inocencio Echeverría), quemaron la totalidad de los créditos de sus deudores por un valor de tres millones de pesos. Ellos habían explotado el juego desde finales del siglo XIX y, viéndose presionados por la prohibición decretada por el gobierno provincial en 1927, decidieron traspasar el negocio a Félix Solá y Silvestre Machinandiarena (las salas reabrieron sus puertas en forma legal a partir de 1931). El acontecimiento del traspaso de la ruleta y el casino a nuevas manos fue percibido como la representación de una frontera epocal: de un lado permanecían los viejos hábitos de las salas y sus deudas de juego junto a los empresarios que los habían “cobijado”, del otro los nuevos: los nuevos empresarios, los nuevos visitantes, las nuevas prácticas:

Aquellas fichas habían cambiado de manos. Y estas manos tenían dedos distintos. Los que derramaban con señorial desprendimiento, se habían esfumado, ya no estaban... Ahora son toscos, ásperos, sudorosos los dedos que aprietan las fichas fuertemente. Mucho les cuesta obtener el dinero para desbaratarlo a tontas y a locas. Son los que, entre muchas vigiliadas y privaciones, han llegado de la oscuridad y traen sobre sus espaldas el mensaje de la dura ascensión. Mientras antaño, en las

madrugadas del viejo Bristol, vestidos de etiqueta, en los últimos pases del baccarat, aquellos señores esperaban la salida del sol, estos recién se levantaban somnolientos para comenzar la oscura faena. Un mundo nuevo se abría para ellos. Si te fuese dado hoy día contemplar el espectáculo del Club Pueyrredón de Mar del Plata, el tropel humano de personajes anónimos que se precipitan a codazos sobre las mesas, el conjuro más inesperado de rostros desconocidos que pueden reunirse en un lugar público, la variedad impresionante de razas, voces, maneras y vestiduras, toda esa sofocada concurrencia que salvo en raras excepciones siente el asombro de su propia expectabilidad y economiza las fichas menores como si fueran gotas de su propia sangre, comprenderás como es cierto que en la densa columna de humo emanada de aquella pira se han ido, acaso para no volver, las aficiones y los caracteres, los defectos y las virtudes, el predominio y el privilegio de una determinada clase social. (Loncán, 1936, p. 394)

b) Los años peronistas (1943-1955)

La tercera etapa coincide con los inicios del peronismo. En 1944 los casinos de todo el país fueron nacionalizados mediante un decreto que declaraba caducas las concesiones otorgadas por los gobiernos provinciales (Decreto N° 31.090, 1944). Decisiones que tuvieron impacto en la nueva dirigencia que llegaba al poder. En efecto, constituyó el comienzo a una disputa jurisdiccional entre la provincia de Buenos Aires y la nación, que en una primera fase se extendió hasta 1950, y donde se fue necesario apelar a la Corte Suprema de Justicia. Además de los gobiernos mencionados (nacional y bonaerense), el litigio involucró a otros actores como la Municipalidad del Partido de General Pueyrredón o la empresa concesionaria UKA. Todos ellos intentaron, con mayor o menor éxito, obtener algún rédito en el reparto del botín que constituían las ganancias de los casinos marítimos (Pedetta, 2007).

El litigio entre UKA y el Estado nacional fue zanjado entre las partes luego de que Perón llegase a la presidencia con un pago de \$ 8.300.000 (m/n). Si bien el monto del resarcimiento fue magro en relación a lo que producían las salas de juegos (las recaudaciones por juegos en 1946 fueron de \$ 186.098.681), se vio complementado por las facilidades con las que los titulares de la empresa, Silvestre Machinandiarena y Félix Solá, fueron favorecidos por el peronismo en sus sucesivos emprendimientos empresariales, tal como lo demuestran Pastoriza y Piglia (2017) en su artículo sobre la puesta en marcha de políticas turísticas orientadas al turismo de los sectores medios.

Entre los distintos enfrentamientos y controversias, el más destacado fue el que tuvo como antagonistas las gestiones de Juan D. Perón y Domingo A. Mercante, gobernador bonaerense entre 1946 y 1952. El claro ganador resultó ser el gobierno nacional.

Tras darse a conocer la medida que nacionalizaba las salas de juego y, según sostenía el Decreto N° 31.090 "hasta tanto se creara un organismo específico" que los administrase, los casinos fueron puestos bajo la órbita del Ministerio del Interior. Luego, le fueron encomendados a la Lotería de Beneficencia Nacional, a partir de allí LBN y Casinos (Decreto N° 34189, 1944).

Los beneficios líquidos de dicha explotación serían distribuidos de la siguiente forma:

A) 30 % para obras y establecimientos de salud pública y 20 % para obras y establecimientos de asistencia social en todo el país, debiendo destinarse no menos de la mitad de tales adjudicaciones a subsidios para obras o establecimientos privados, y el diez por ciento de las correspondientes a asistencia social para obras de protección y ayuda a los indígenas. Este 50 % sería manejado por el Gobierno Nacional.

B) 30 % para obras de saneamiento, urbanización y embellecimiento y cualquiera otra que fuera menester realizar y mantener a fin de satisfacer las necesidades del turismo en las

provincias y territorios en que funcionaran los casinos y salas de juegos de azar productores del recurso. El 20 % restante se destinaría a obras y establecimientos de asistencia social en las mismas provincias y territorios sede de los casinos y salas de juego productores del recurso.

Los fondos destinados a las provincias (es decir, el 50 % del total) serían administrados por sus respectivos gobiernos y se les adjudicarían en la proporción correspondiente al producto líquido de la explotación de los casinos ubicados en los territorios de cada una de ellas.

En 1949, cuando el carácter nacional de los casinos era ya inamovible, salió a la luz otra rencilla política. Esta vez la disputa fue entre el Ministerio de Hacienda y la creciente Fundación Eva Perón por la administración de LBNyC. La resolución negociada del conflicto llegó el último día de aquel año: por Decreto N° 34.186 (1949) LBNyC, pasaba a depender del Ministerio de Hacienda por considerársela como un ente recaudador. A su vez, se acordó que el 50 % de lo recaudado en casinos que correspondía al Estado Nacional iría a la Fundación Eva Perón, a fin de orientarla hacia la asistencia social.

También se ha de tener en cuenta que el pase de LBNyC al Ministerio de Hacienda asentaba aún más a los casinos dentro de la administración nacional. En febrero de 1950 se llegó a un arreglo provisional con la provincia, ampliamente favorable a la Nación. Los casinos serían nacionales, la provincia debía desistir de las demandas judiciales. A cambio se le otorgaría el 50 % de las ganancias de los casinos bonaerenses (ya estipulados en los decretos de 1946) y seis millones de pesos anuales en concepto de alquiler de las salas donde funcionaría el Anexo II (así se llamó al Casino del Hotel Provincial) y un gran comedor que, dentro del Hotel, administraría LBNyC.

Por otro lado, y a la par que se iba definiendo el lugar que los Casinos ocuparían dentro del organigrama estatal, en el funcionamiento diario de las salas se fueron dando una serie de modificaciones. Entre 1948 y 1953, a

medida que crecía el número de turistas que arribaban a Mar del Plata (para 1950 la estadística marca un millón por temporada), se fueron tomando ciertas medidas relativas al funcionamiento diario de los casinos para adaptar su funcionamiento a los nuevos tiempos. Estas cuestiones “menores” si se quiere, constituyen el mejor indicio del impulso que el peronismo dio a la práctica del juego.

Desde 1948, las salas permanecían abiertas durante el invierno. La finalidad era hacer de Mar del Plata un balneario de todo el año, poniendo de manifiesto la fuerza que la ruleta ejercía sobre el turismo, el atractivo que provocaba en los potenciales visitantes de la ciudad. Y si bien el proyecto original contemplaba abrir solo el Anexo I (Club Mar del Plata) y durante los fines de semana, desarrollando a la par distintas actividades sociales y culturales, prontamente el Casino Central también comenzó a abrir sus puertas. A semejanza de la práctica europea, en las primeras temporadas invernales solo se permitió el acceso a turistas y personas de sólida posición económica, tal cual se hacía mientras el casino fue privado. Pero para la temporada de 1951 se dispuso una de las medidas que sería fundamental para posibilitar una mayor y más heterogénea concurrencia: quién quisiera entrar a jugar ya no debería solicitar un carnet que acreditase su solvencia económica, a partir de allí todo lo que se haría sería pagar la entrada. En los fundamentos de la misma se expresaba que “el sistema liberaba al concurrente de toda traba al intentar conservar su anonimato”. La innovación permitió un marcado incremento en la cantidad de concurrentes, como permiten ver las estadísticas referentes a derechos de acceso entre 1950 (\$8.186.025) y 1951 (\$ 21.086.905).

En 1952 fueron abolidas las fichas de un peso y las de menor valor pasaron a ser de cinco. Además, se cambiaron las viejas fichas de nácar y hueso, por otras de plástico, más fáciles (y económicas) de ser reemplazadas. En este tiempo se prohibió también hacer apuestas con los billetes sobre el paño, estos debían ser cambiados previamente. Y si bien

por esos años (1953) se propusieron nuevos juegos para atraer más público (“Monte con puerta”, “Seis y uno”) la atracción principal siguió siendo la ruleta.

De esta forma, el Casino, junto con la playa, devinieron los ámbitos predilectos de atracción. Con el peronismo ensanchó la apertura de sus puertas y las colmadas salas de juego de las noches de enero y febrero, albergaron nutridas concurrencias:

Febrero con sus carnavales tempranos va a atestar Mar del Plata de turistas, y ya puede imaginarse, aún aquel que sea calvo de imaginación, donde irá a recalar la mayoría de estos, aunque no cuenta más que con un saldo de diez pesos para tirarse un lance. **El Casino ejerce una atracción bruja sobre todos los que visitan Mar del Plata.** Si es la primera vez que llegan a nuestras playas, porque es la primera y quieren conocer como corre y como se detiene la saltarina de marfil. Si ya han venido otras veces, porque quieren volver al teatro de sus antiguas hazañas para renovar éxitos o para desquitarse de inolvidables fracasos. (“Cocktail del día,” 1950, p.3)

Claro que esta masificación no estuvo exenta de tensiones. La ya mencionada apertura del anexo II en las dependencias del Hotel Provincial en 1950, era una respuesta a las demandas de los antiguos visitantes de las salas que percibían la marea humana que atestaba las mesas como una invasión. La inauguración de la *exclusiva* (en el sentido más literal de la palabra) sala del Provincial puede ser leída como un límite a la integración social: todos tienen derecho a concurrir al Casino, pero no todos deben jugar en las mismas mesas. El nombre elegido para la sala del Provincial era “Sala de Nácar”, en el mismo momento en que las fichas de ese material eran reemplazadas por otras de plástico. Se manifestaba, ya desde el nombre, la voluntad de vincular el nuevo espacio con aquel pasado de *villa aristocrática*.

De todo ello daba cuenta el diario La Capital, al comunicar la apertura de la nueva sala:

La noticia ha sido de pocas líneas, pero la esperanza del alivio ha sido muy grande... Dos años hace –por lo menos– que febrero da al recinto ese del azar, el aspecto de un parque de diversiones en un sábado de éxito. **No se puede jugar, no se puede caminar, no se puede respirar.** Eso no es el Casino... Es una gran idea y una buena medida descongestionar esos salones que pierden el color y el atractivo mundano que les corresponde, por exceso de **público que, para mayor desgracia, no es siempre el que le debería corresponder.** El mucho público, cuando es público prudente, puede aguantarse, pero cuando la imprudencia lo distingue, resulta una pesadilla. (“Cocktail del día,” 1950, p. 3)

Las salas de juego de los años 50 parecen anticipar el “hormiguero” humano de la playa Bristol de los años sesenta: el resultado final del proceso de ampliación social de la ciudad. Ambos escenarios, la playa y el Casino, se configuran como un espacio denso en personas y también en significaciones que integraban gentes del conjunto de las provincias y de los orígenes sociales más diversos.

II. Los Casinos entre 1955 y 1973

a) *Un análisis desde datos estadísticos*

Si en materia de juegos de azar (pero no solo de ella), los años peronistas retomaron las tendencias de la década anterior, lo que sucedió en los años posteriores al peronismo continuó las líneas trazadas por sus antecesores.

Entre el golpe de estado que puso fin a la segunda presidencia de J.D. Perón en 1955 y su regreso en 1973, en el país funcionaron bajo el control administrativo del Estado, diecinueve casinos, repartidos en doce provincias (Elía, 1975): seis en Buenos Aires (tres en Mar del Plata, Miramar, Necochea y Pinamar), uno en Santiago del Estero (Termas de Río Hondo), uno en Mendoza, dos en Río Negro (Llao Llao y Bariloche), uno en Jujuy (Termas de Reyes), uno en Salta (Rosario de la Frontera), uno en Misiones (Casino de Iguazú), dos en Córdoba (Alta Gracia y La Cumbre),

uno en Corrientes (Paso de los Libres), uno en Chaco (Resistencia), uno en Entre Ríos (Paraná) y uno en Chubut (Comodoro Rivadavia).

Siguiendo el modelo desarrollado en los países europeos, todas las salas estaban ubicadas en locaciones turísticas y, en función de ello, pueden ser divididas en distintas categorías:

Casinos marítimos: aquí se ubican las tres salas de juego de Mar del Plata, es decir, el Casino Central y sus dos anexos. El Anexo I funcionó en el Club Mar del Plata hasta octubre de 1958. Posteriormente, el edificio fue destinado a dependencias administrativas y talleres de la LBNyC. En febrero de 1961 fue destruido por un incendio. Tanto el Central como el Club Mar del Plata funcionaron como salas de entretenimientos desde una etapa previa a las nacionalizaciones de 1944. El Anexo II comenzó a operar en la temporada de 1950 en las dependencias del recién inaugurado Hotel Provincial (Memoria del Departamento de Hacienda, 1950). Esta sala estaba destinada a los visitantes del hotel y al público de mayor poder adquisitivo ya que tanto las apuestas mínimas como máximas duplicaban el monto del Central.

Tal como lo muestra el Cuadro 1, el peso del Casino Central dentro del universo de los casinos estatales fue absoluto: para el período 1955-1973 registra un promedio de funcionamiento de 255 días al año, solo superado por Mendoza, que en una cantidad menor de temporadas (’55-’61) registra 266, y un promedio anual de 1,9 millones de entradas vendidas (seguido muy de lejos también por Mendoza, con un promedio de 250 mil). Estos datos nos permiten establecer que a lo largo de las diecinueve temporadas que hemos registrado, el Central tuvo un promedio cercano a las siete mil quinientas (7.479) visitas diarias. Si a esto sumamos los ochocientos cincuenta visitantes del Anexo I y los casi setecientos del Anexo II, podemos concluir que en promedio en la ciudad de Mar del Plata jugaban más de nueve mil personas por día. Y eso incluye no solo los meses de verano, sino todo el año.

También se incluyen en esta categoría los casinos de Miramar y Necochea, que al igual que los de Mar del Plata, son de los de mayor antigüedad, ya que antes de funcionar bajo la órbita estatal lo habían hecho como iniciativas privadas. De hecho, ambos fueron entregados en concesión por el gobierno provincial de M. Fresco a la empresa UKA en 1936, como parte de la negociación por las salas de Mar del Plata (Ley 4588, 1937-1938). Las estadísticas (Cuadro 1) nos permiten situarlos como casinos consolidados, ya que funcionaron ininterrumpidamente a lo largo de toda la etapa estudiada. El caso de Necochea registra cifras superiores a Miramar, con mayor cantidad de días anuales de funcionamiento (222 vs. 170) y mayor afluencia de público: promedio de 804 visitantes diarios en el primer caso y 765 en el segundo. Ambos tienen números similares al Anexo II (Hotel Provincial) de Mar del Plata (198 días, 689 visitantes).

El último de los casinos marítimos fue abierto sobre el final de nuestros años de estudio (1973) en la localidad de Comodoro Rivadavia, como parte de un plan de fomento de locaciones turísticas alternativas a las tradicionales (Elía, 1975). Las estadísticas de la única temporada que hemos podido registrar lo muestran como un espacio muy activo ya que sobre los 365 días posibles, funcionó a lo largo de 279 días con un promedio diario cercano a los doscientos visitantes (193).

Casinos termales: funcionaron en este período cinco salas de juego en destinos termales. Solo una de ellas existía antes de 1955, la de Termas de Río Hondo en Santiago del Estero, fundada en 1921 y nacionalizada en 1945, unos meses después del Casino de Mar del Plata (Decreto N° 15047, 1945). En 1961, a través de un convenio entre la LBNyC y el gobierno provincial, el casino de Termas pasó a ser administrado por la provincia. A cambio, Nación recibía un canon en concepto de alquiler del edificio en donde funcionaban las salas de entretenimiento (Decreto N° 6674, 1961). Mientras funcionó bajo la órbita nacional, su promedio de funcionamiento anual fue de 161 días y 836 visitantes diarios. Números que lo asemejan a salas como las

de Necochea, Miramar o el Hotel Provincial, con una estadística ligeramente superior en cantidad de concurrentes, y algo más baja en días de funcionamiento.

Las otras cuatro salas termales fueron abiertas entre 1959 y 1973. Las dos primeras fueron las de Termas de Reyes (Jujuy, 1959) y Rosario de la Frontera (Salta, 1960), en un claro intento del gobierno encabezado por Arturo Frondizi por promover el turismo en el noroeste del país. Los decretos *gemelos* que habilitaban las aperturas son una muestra de ello (Termas de Reyes: Decreto N° 7416, 1959 y Rosario de la Frontera: Decreto N° 10184, 1959). Ambas tuvieron una existencia efímera: dos años la primera, cuatro la segunda. Aunque no contamos con otra evidencia, las estadísticas que arroja el cuadro 1 nos muestran casinos que funcionaban pocos días al año (promedio de 79 para T. de Reyes, 104 para R. de la Frontera) y con público escaso: 236 personas promedio en Jujuy y 120 en Salta.

En 1973 se abrieron las salas de Paraná (Entre Ríos) (Decretos N° 3556 y 5281, 1972) y Paso de los Libres (Corrientes) (Decreto N° 268, 1972), dentro del mismo plan del gobierno de Lanusse, que además de estos dos incluía los casinos de Córdoba, el de Resistencia (Chaco) y el ya mencionado de Comodoro Rivadavia. Las estadísticas muestran que en esta primera temporada ambas salas permanecieron abiertas una gran cantidad de días: 300 y 246. Muestran también, una marcada diferencia en las concurrencias promedio de una y otra sala. Mientras que Paraná recibió unas 438 visitas diarias, la localidad correntina tuvo unas 120. La diferencia de tamaño de las urbes en que estaban localizadas parece explicar esta diferencia.

Casinos de sierras o montañas: se ubican aquí las salas de la ciudad de Mendoza, el de Bariloche (Río Negro) y los dos que funcionaron en la provincia de Córdoba: Alta Gracia y La Cumbre.

De una trayectoria temporal al de Termas de Río Hondo, el casino de Mendoza fue inaugurado en 1924 bajo una concesión privada. También, como aquel, fue nacionalizado hacia

mediados de los 40 (Decreto N° 21584, 1947) y permaneció dentro de la administración nacional hasta 1961, cuando retornó al ámbito de la provincia. Durante los años aquí estudiados, con 266 días de funcionamiento anual, y más de novecientos cuarenta visitantes diarios, se configuró como el segundo Casino en importancia a nivel nacional, por detrás (aunque muy lejos en términos absolutos) del Central de Mar del Plata.

En 1955 fue inaugurado el casino de Bariloche que funcionó en el Hotel Llao – Llao, producto de las gestiones de la Comisión Municipal de Turismo (Decreto N° 21862, 1954). Se lo denominó “Casino Bariloche” hasta 1973,

cuando fue inaugurada otra sala de juegos en el centro de la localidad. A partir de esa fecha, el primero pasó a denominarse “Llao – Llao” y el segundo, “Bariloche”. De acuerdo con las estadísticas que ofrece el cuadro 1, su funcionamiento fue moderado: 142 días al año, con 324 visitantes diarios promedio.

Como hemos mencionado antes, los casinos de Córdoba se inauguraron en 1971. Si bien los días de funcionamiento anual fueron similares, 232 Alta Gracia, 213 La Cumbre, el flujo de visitantes es claramente favorable al primero, con un promedio diario de unas ochocientas cincuenta personas, contra las trescientas cincuenta del segundo.

| Casino (años contemplados) | Días de funcionamiento (promedio anual) | Cantidad de entradas vendidas (promedio anual) | Promedio de ev por df |
|-------------------------------------|---|--|-----------------------|
| Grupo I (19 temporadas) | | | |
| Central Mar del Plata ('55 - '73) | 255 | 1.907.298 | 7.479,60 |
| Necochea ('55 - '73) | 222 | 178.489 | 804 |
| Miramar ('55 - '73) | 170 | 130.095 | 765,26 |
| Anexo II Mar del Plata ('55 - '73) | 198 | 136.328 | 688,52 |
| Bariloche y Llao Llao ('55 - '73) | 142 | 45.989 | 324 |
| Grupo II (11 a 7 temporadas) | | | |
| Mendoza ('55 - '61) | 266 | 250.447 | 941,53 |
| Termas de Río Hondo ('55 - '61) | 161 | 134.605 | 836,05 |
| Iguazú ('63 - '73) | 88 | 8.696 | 99 |
| Grupo III (4 a 2 temporadas) | | | |
| Anexo I Mar del Plata ('55 - '58) | 77 | 65.957 | 856,58 |
| Alta Gracia ('71 - '73) | 232 | 196.674 | 847,73 |
| La Cumbre ('71 - '73) | 213 | 75.093 | 352,54 |
| Pinamar ('72 - '73) | 207 | 65.480 | 316,32 |
| Termas de Reyes ('59 - '60) | 79 | 18.645 | 236,01 |
| Rosario de la Frontera ('60 - '63) | 104 | 12.448 | 119,69 |
| Grupo IV (1 temporada) | | | |
| Paraná ('73) | 300 | 131.298 | 437,66 |
| Resistencia ('73) | 306 | 122.624 | 400,73 |
| Comodoro Rivadavia ('73) | 279 | 53.794 | 192,81 |
| Paso de los Libres ('73) | 246 | 29.673 | 120,62 |

Cuadro 1. Promedio de visitantes diarios a las salas de juego. Elaboración propia. Todos los datos fueron tomados de Elía, O. H. (1975).

| Casino / Año | 1944/45 | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 |
|-----------------------------------|---------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Central (MdP) | 138 | 186 | 235 | 405 | 518 | 655 | 674 | 790 | 959 | 1.134 | 1.228 | 1.467 | 1.348 | 1.721 | 3.007 | 4.537 | 5.222 | 6.113 | 7.098 | 10.118 | 11.183 | 15.871 | 19.413 | 26.935 | 31.799 |
| Anexo I (MdP) | 9 | 13 | 13 | 17 | 91 | 100 | 102 | 81 | 65 | 68 | 68 | x | x | 27 | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| H. Prov. (MdP) | x | x | x | x | x | 81 | 133 | 148 | 125 | 145 | 243 | 411 | 480 | 570 | 817 | 852 | 978 | 741 | 1.115 | 1.834 | 1.638 | 3.066 | 4.357 | 5.375 | 6.666 |
| Necochea | 6 | 8 | 11 | 14 | 20 | 27 | 33 | 34 | 38 | 57 | 66 | 85 | 85 | 94 | 255 | 382 | 479 | 535 | 622 | 982 | 1.108 | 1.308 | 1.802 | 2.073 | 2.195 |
| Miramar | 2 | 4 | 6 | 8 | 15 | 21 | 25 | 29 | 29 | 39 | 49 | 66 | 61 | 69 | 115 | 192 | 229 | 299 | 321 | 480 | 515 | 854 | 1.167 | 1.440 | 1.814 |
| T. Río Hondo | 8 | 14 | 19 | 28 | 44 | 70 | 68 | 69 | 89 | 109 | 138 | 166 | 208 | 250 | 267 | 290 | 327 | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Mendoza | x | x | 8 | 49 | 71 | 110 | 151 | 145 | 152 | 147 | 149 | 209 | 210 | 323 | 547 | 727 | 198 | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Bariloche | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | 11 | 22 | 28 | 33 | 32 | 44 | 62 | 64 | 138 | 184 | 142 | 201 | 229 | 547 | 611 |
| Iguazú | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | 4 | 29 | 29 | 27 | 55 | 65 | 97 |
| Subtotal (todos menos el Central) | 25 | 39 | 57 | 116 | 241 | 409 | 512 | 506 | 498 | 565 | 656 | 959 | 1.072 | 1.339 | 2.033 | 2.467 | 2.273 | 1.639 | 2.200 | 3.509 | 3.432 | 5.456 | 7.610 | 9.500 | 11.363 |
| TOTAL | 163 | 225 | 292 | 521 | 759 | 1.064 | 1.186 | 1.296 | 1.457 | 1.699 | 1.884 | 2.426 | 2.420 | 3.060 | 5.040 | 7.024 | 7.495 | 7.752 | 9.298 | 13.627 | 14.615 | 21.327 | 27.023 | 36.435 | 43.182 |

Cuadro 2. Recaudaciones de juego anuales por Casinos (en millones de m\$). Elaboración propia. Todos los datos fueron tomados de Elía, O. H. (1975).

A esta clasificación debemos sumar dos casinos más.

Primero se encuentra el de Cataratas del Iguazú, inaugurado en 1963, bajo la presidencia de José María Guido (Decreto N° 5747, 1963). Con un promedio de funcionamiento de 88 días al año (tomando once temporadas como referencia: 1963-1973), y un flujo de visitantes diarios de promedio menor a cien, es este el casino de menor funcionamiento de todos los del período. Su continuidad obedece, claramente, al imperativo que obliga a las principales locaciones turísticas a tener salas de juegos entre sus atractivos.

En segundo lugar, encontramos al Casino de Resistencia, Chaco. Abierto en 1973 y que funcionaba dentro de las instalaciones del aeropuerto de la ciudad (Decreto N° 543, 1973). En su primera temporada permaneció abierto 306 días y contó con un número de visitantes diarios que promediaba las 400 personas.

Concluimos esta sección dando cuenta de que, sobre el total de las diecinueve salas, seis fueron creadas antes del 44 y expropiadas durante los años peronistas, solo dos fueron creadas entre el 46 y el 55 (Anexo II: Hotel Provincial y Bariloche: Llao – Llao, cuya creación se determinó hacia finales del 54) y once en nuestro período de estudio. El dato nos muestra en forma clara la tendencia a

expandir la presencia de los casinos en todo el territorio nacional.

Finalmente, debemos destacar una vez más, la centralidad que tanto en los períodos anteriores como a lo largo de estos años siguió teniendo el Casino Central de Mar del Plata. Como veremos, esa centralidad, notoria en el flujo de visitantes, será ratificada en los ingresos por juego generados por las distintas salas.

A través del Cuadro 2 podemos **visualizar y comparar las recaudaciones de juego de las distintas salas** entre el momento de su nacionalización y finales de los años 60. Al igual que en el resto de las estadísticas, el primer aspecto que se destaca es el peso del Casino Central de Mar del Plata: abrumador en los primeros años peronistas, representa el 85 % del total en la primera temporada de los casinos nacionalizados (44-45), el 83 % en la segunda y el 80 % en la tercera. Esta tendencia decreciente, reveladora del crecimiento de las demás salas más que de una pérdida de importancia del Central, va a continuar a lo largo de los años peronistas y más. El piso se dará en las temporadas de 1957 y 1958 cuando la recaudación del Central sea equivalente al 56 % del total. Es notorio que aún en los años de menor peso relativo, el volumen de juego de este casino supere ampliamente la mitad de lo que se juega en el país.

Los años 60 marcarán el inicio de un ciclo alcista que llevará al Central a representar el 70 % de lo que se jugó en 1961, el 79 % en 1962 o el 77 % en 1965. ¿Qué causas explican el fenómeno? En primer lugar, se encuentra la re-provincialización de las salas de Termas de Río Hondo y Mendoza. Como puede verse en el cuadro 2, este último fue, en los años en que estuvo bajo administración nacional (47-61), el más importante de los casinos fuera de Mar del Plata. Tanto por ingresos como por flujo de visitantes puede ser equiparado a las salas del Hotel Provincial de dicha ciudad, a la postre el segundo casino en importancia detrás del Central. Por otro lado, el casino de Termas de Río Hondo, aunque tenía menor volumen de juego que su par mendocino, se situaba como la segunda sala en importancia fuera de las marplatenses, muy por encima de las salas de Necochea y Miramar. Sin lugar a dudas, la salida de ambas de la órbita nacional, incrementaron el peso del C. Central. Pero más allá de eso, el crecimiento del principal casino de la “ciudad feliz” se explica por su propio desarrollo. Al igual que la ciudad que lo cobija, el Central vivió en los años 60 su momento de mayor popularidad. La idea se refuerza si realizamos otra lectura de los datos presentes en el cuadro 2. Si dividimos la totalidad de estos años en dos períodos, el peronismo (1944-1954) y el post-peronismo (1955-1969) veremos que el peso relativo del Central para el primero fue del 66 % del total, en tanto que para el segundo hay un incremento que lleva esa cifra al 73 %.

Para quienes veraneaban en la costa atlántica era, junto con la playa, “el” lugar a visitar, como lo consignaba el diario La Nación, dando cuenta de la diversidad de sus visitantes: “ese mundo de ilusiones y despechos donde millonarios y pobres, artistas, hombres de negocios e intelectuales, obreros, empleados y profesionales se apretujan impulsados por una vocación enojosamente relacionada con las matemáticas.” (“Intimidades del Casino,” 1966. p.7).

Los montos que nos muestra el cuadro 2 son cifras en bruto. Para saber a cuánto ascendían los beneficios líquidos de los Casinos nacionales hemos confeccionado el Cuadro 3. Aunque no disponemos de la totalidad de los datos del período, tenemos un panorama parcialmente completo.

¿Cómo se repartían los beneficios que dejaban las salas de juego? Entre 1944 y 1950, el gobierno peronista había considerado oportuno un reparto equitativo entre la Nación y las provincias donde funcionaban las salas (véase arriba). Luego del golpe de Estado de 1955, se llevó a cabo una reforma que marcaba una nueva forma de dividir lo producido por las salas de juegos. El gobierno de facto encabezado por Aramburu, a través del Decreto 22.296 sancionado a finales de 1956, establecía que a partir de allí la división se haría de la siguiente manera (Decreto N° 22296, 1956).

| Casino / Año | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Marítimos* | 251 | 300 | 314 | 366 | 490 | 754 | 765 | 872 | 1.014 | 1.201 | 1.198 | 2.054 | 2.989 | 4.321 |
| T. Río Hondo | 18 | 16 | 24 | 28 | 31 | 37 | 40 | 42 | X | X | X | X | X | X |
| Mendoza | 25 | 26 | 38 | 34 | 47 | 70 | 87 | 22 | X | X | X | X | X | X |
| Bariloche | 2 | 4 | 4 | 6 | 3 | 5 | 6 | 9 | 21 | 21 | 8 | 12 | 22 | 41 |
| T. de Reyes | X | X | X | X | 4 | 15 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| R. de la Frontera | X | X | X | X | X | 8 | 8 | 1 | 1 | X | X | X | X | X |
| Iguazú | X | X | X | X | X | X | X | X | 0,5 | 5 | 3 | 6 | 6 | 4 |

Cuadro 3. Beneficios líquidos de los Casinos nacionales (en millones de m\$.n.)
 Marítimos*: comprende el Casino Central de Mar del Plata, el Anexo I (Club Mar del Plata, hasta 1958), el Anexo II (Hotel Provincial), Casino de Miramar y Casino de Necochea. Elaboración propia. Todos los datos fueron tomados de O. H. Elía, O. H. (1975).

a) El 10 % para las municipalidades donde funcionaran los casinos. Ese monto sería transferido directamente por el Poder Ejecutivo nacional y administrado por los gobiernos municipales. Se prohibía expresamente utilizar ese monto en gastos de personal y administrativos. Pero fuera de eso, los municipios tenían libertad para destinar esas sumas. La medida beneficiaba especialmente a la Municipalidad de General Pueyrredón, cuya cabecera es Mar del Plata.

b) El 20% sería asignado anualmente al Consejo Nacional de Educación. En este caso el destino de los fondos estaba pautado con mayor precisión ya que se utilizarían exclusivamente para la adquisición, construcción, ampliación y refacción de edificios destinados a escuelas en todo el territorio nacional.

c) El 20 % sería asignado a una cuenta especialmente creada por el Poder Ejecutivo Nacional. Desde allí ese monto sería repartido entre las distintas provincias y la Ciudad de Buenos Aires "conforme a índices representativos que oportunamente se aprobarán con la intervención de los ministerios del Interior y de Hacienda de la Nación" (Decreto N° 22296, 1956), lo cual sugiere un criterio bastante discrecional para otorgar dichos fondos.

d) El 50 % restante sería ingresado por el Poder Ejecutivo en una cuenta especial cuyos fondos serían destinados para el Instituto Nacional de Acción Social. Una vez que este fuese liquidado, ese monto se reorientaría hacia distintas entidades de bien público.

Una comparación entre ambas formas de repartir los beneficios, la del peronismo y la posterior a él, muestra que las grandes perdedoras de la reforma del '56 fueron las provincias. Mientras que los municipios y el Poder Ejecutivo nacional resultaban los principales beneficiados. Especialmente este último, que pasaba a controlar en forma directa el 70 % del total de las regalías arrojadas por los casinos.

Debido a ello, en los años sucesivos los distintos gobiernos provinciales presionaron para lograr

mejores acuerdos con la LBNyC, y así obtener una mayor proporción de lo producido por las salas de juegos. En aquellos casos en que no se pudo lograr obtener mayor porcentaje por los beneficios del juego, la disputa se centró en las recaudaciones por las ventas de entradas.

A lo largo de la década del 60, los acuerdos y renegociaciones por este rubro son varios debido a que se arreglaban sumas fijas y no porcentajes sobre el valor de las entradas. La inflación general que caracteriza a la economía argentina, y cuyo promedio anual para el decenio 1963-1973 fue del 29 % (Gerchunoff y Llach, 2003), obligaba a revisar esos acuerdos en forma periódica. El primero de ellos, se plasmó a través del Decreto 4.464 de 1959, que estipulaba una suma de m\$ 10 del valor de cada entrada a los casinos para las provincias en cuyo territorio funcionaran dichas salas (Decreto N° 4464, 1959). A comienzos de 1961 la provincia de Buenos Aires logró que la cifra se elevara a m\$ 30 para el caso de los casinos de Mar del Plata, aunque los de Miramar y Necochea quedaban fijos en m\$ 10 (Decreto N° 1267, 1961) y para finales de aquel mismo año, renegoció las cifras para que quedaran en m\$ 50 y m\$ 30 respectivamente (Decreto N° 10673, 1963). Los demás casinos seguían aportando m\$ 10 a sus provincias.

En trabajos anteriores (Pedetta, 2007; 2016) nos ocupamos de analizar el modo en que los fondos públicos, provenientes del juego, financiaron el desarrollo y funcionamiento de las más variadas asociaciones de la sociedad civil. Esa práctica se incrementó en los años aquí estudiados. Bajo la columna "Varios*" del cuadro 4 (correspondiente a 1959) se encuentran: la Asociación Para La Lucha Contra La Parálisis Infantil, el Patronato de Leprosos de la República Argentina, la Liga Argentina de la Lucha contra el Cáncer, la Liga Argentina contra la Tuberculosis, la Fundación para combatir la Leucemia y la Cruz Roja Argentina.

Este listado se incrementará de manera notable entre 1960 y 1961, a través de una serie de decretos (Decreto N° 2124,

| Casino | Valor de entrada m\$ñ | LBNyC | Nación | Provincia del Casino | Varios* |
|-----------------------------|-----------------------|-------|--------|----------------------|---------|
| Central MdP (sala común) | 50 | 15 | 10 | 10 | 15 |
| Central MdP (sala especial) | 80 | 40 | 15 | 10 | 15 |
| Anexo II (H. Prov. MdP) | 100 | 60 | 15 | 10 | 15 |
| Miramar | 50 | 15 | 10 | 10 | 15 |
| Necochea | 50 | 15 | 10 | 10 | 15 |
| Mendoza | 50 | 15 | 10 | 10 | 15 |
| Termas de Río Hondo | 50 | 15 | 10 | 10 | 15 |
| Bariloche | 50 | 15 | 10 | 10 | 15 |

Cuadro 4. Destino de las entradas a las salas de juegos en 1959. Reproducción del publicado en el documento de la Secretaría de Estado de Hacienda (1959), p. 10.

1960; Decreto N° 1701, 1961; Decreto N° 3263, 1961 y Decreto N° 6196, 1961) que indicarán dividir el producto de las entradas entre las asociaciones mencionadas y las siguientes: la Fundación de Endocrinología Infantil, el Patronato de la Infancia, el Centro de Rehabilitación para Niños Lisiados, la Asociación de Ayuda y Orientación al Inválido, la Escuela de Educación Especial El Portal del Sol, la Fundación de Hemofilia, la Asociación pro ayuda del Niño Espático, la Asistencia Social del Cardíaco, la Asociación de Ayuda al Enfermo Mental, la Liga Argentina de Higiene Mental, la Asociación Cooperadora del Instituto Nacional de Niños Sordomudos, la Asociación Cooperadora del Instituto Nacional de Rehabilitación del Lisiado, el Consejo de Recuperación del Incapacitado Cardíaco, el Centro de Fonoaudiología, el Hogar de Niños Ramón L. Falcón, la Asociación Cooperadora de la Editorial Nacional Braille. A todas estas organizaciones, orientadas al asistencialismo en materia de salud pública, debemos sumar, por un lado, a la Casa del Teatro, las Universidades Populares Argentinas y la Sociedad de Damas de la Misericordia y, por otro, a una serie de entidades pertenecientes a Mar del Plata, que en tanto centro neurálgico del juego, se veía especialmente beneficiada a través de la Asociación Protectora de Menores, la Asociación Empleados de Casino pro ayuda a la Niñez Desamparada (APAND), la Comisión Municipal del Hogar de Ancianos,

la Escuela de Sordomudos e Hipoacúsicos y la Asociación Cooperadora del Hospital Mar del Plata.

Intuimos que la centralidad de la provincia de Buenos Aires / Capital Federal promovió algún tipo de reclamo por parte de instituciones de distintas provincias, ya que a finales de 1962, un nuevo decreto (N° 13443, 1962) incorporaba las siguientes entidades al listado: la Asociación Cooperadora de la Casa Cuna (Córdoba), la Coordinación de Obras Privadas de Rehabilitación (Córdoba), la Asociación Pro Ayuda al Niño Espático (Córdoba), la Fundación Curie para la lucha contra la leucemia (Mendoza), la Asociación Pro Ayuda al Quemado, la Confederación Nacional de Beneficencia, la Asociación Cooperadora del Hospital Oftalmológico Santa Lucía, el Centro Permanente de Lucha Contra el Fuego, la Asociación de Bomberos Voluntarios de Bariloche (Río Negro), la Asociación de Ayuda al Necesitado (Bariloche, Río Negro) y la Cooperadora del Hospital Vecinal de San Carlos de Bariloche (Río Negro).

El largo listado precedente nos permite advertir, además de la diversidad de entidades atendidas, que en total fueron más de cuarenta asociaciones civiles las que, a lo largo de los 60, se repartían un porcentaje que oscilaba entre el 30 % y el 50 % de los ingresos que generaban las entradas a los Casinos nacionales.

b). La otra cara de los años 60: los recortes bajo el Onganía

Tras el golpe de Estado del 28 de junio de 1966, el gobierno de facto encabezado por el Gral. Onganía promovió una serie de reformas tendientes a reducir los gastos del Estado. Anclado en un fuerte aparato represivo y con un discurso que hacía hincapié en objetivos como la eficiencia y la modernización estatales (caracterizado por Guillermo O'Donnell [1982] bajo la figura del Estado Burocrático Autoritario), el recorte presupuestario impactó con fuerza en la Lotería de Beneficencia Nacional y Casinos.

El siguiente gráfico, publicado en la memoria institucional de 1970, da cuenta de la reducción de personal de la que fue objeto la repartición. (Figura 1)

Allí es posible apreciar cómo los 3130 empleados destinados a los Casinos (la figura negra) en 1965, se fueron reduciendo anualmente y en forma progresiva para llegar a 2378 en 1969. En total, la reducción del personal fue equivalente al 24 %. El informe que da cuenta del "plan de racionalización" establece que esa reducción fue acompañada por el incremento del público concurrente a las

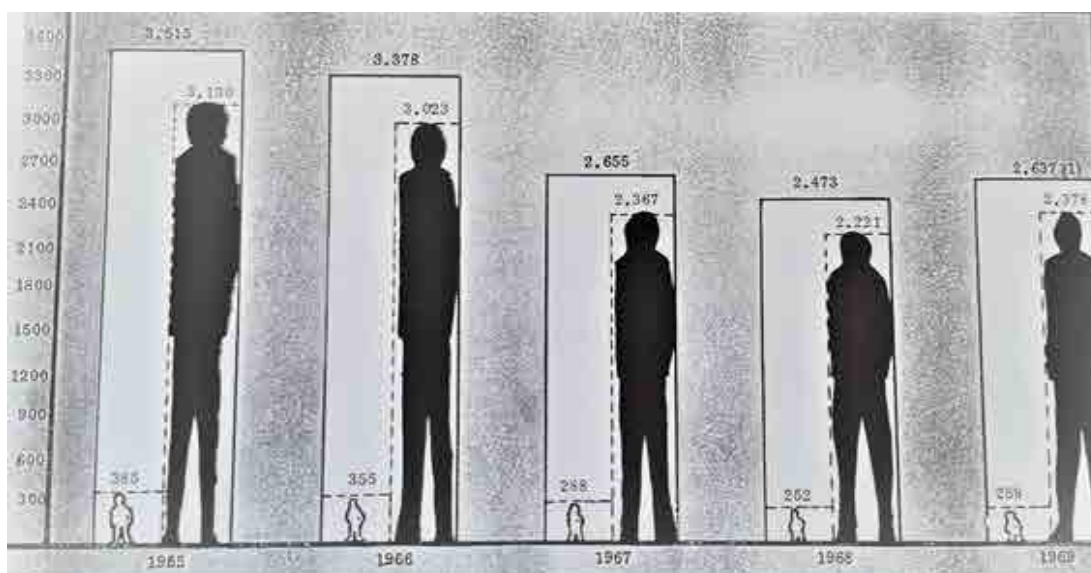


Figura 1. Reducción de personal en los años 60. Tomado del informe "Resultados obtenidos por la explotación de la Lotería y Casinos entre los años 1965 y 1969 (inclusive)" que forma parte de las memorias anuales de la LBNyC, Bs. As, 1970

| Año | Beneficio líquido de la explotación de Casinos | Público Concurrente | Ingresos por ventas de entradas |
|------|--|---------------------|---------------------------------|
| 1965 | 1.690.530.000 | 1.817.400 | 480.940.000 |
| 1969 | 6.032.590.000 | 2.677.100 | 1.100.387.100 |

Cuadro 5. Comparación años 1965-1966. Reproducción exacta de cuadro publicado en el informe "Resultados obtenidos por la explotación de la Lotería y Casinos entre los años 1965 y 1969 (inclusive)" que forma parte de las memorias anuales de la LBNyC, Bs. As, 1970.

salas de juego y por la obtención de beneficios líquidos de las mismas.

Es interesante notar que no hemos encontrado, por parte del sindicato de trabajadores de Casino, manifestaciones en contra de los despidos ocurridos en estos años. Las políticas represivas del onganiano, acompañadas de las estrechas vinculaciones que el gobierno estableció con las dirigencias sindicales más tradicionales (Pastoriza, 2018), permiten intuir las razones de esa ausencia de respuestas.

El contraste es mayor si comparamos esta ausencia de actividad sindical con la huelga que detuvo la actividad de todos los casinos nacionales entre el 20 de enero y el 14 de febrero del año anterior (1965), en las postrimerías del gobierno de A. Illia (el impacto de dicho paro nacional de casineros quedó registrado por el diario La Nación en sus ediciones de los días 20 y 23 de enero y 03 y 14 de febrero).

Por otro lado, bajo la gestión de Onganía, los gobiernos nacional y provincial pusieron fin a una disputa que llevaba abierta más de veinticinco años. Nos referimos al conflicto que se había abierto con la nacionalización de los casinos y que había imposibilitado a la provincia de Buenos Aires de disponer de una importante fuente de recursos.

Tras haber estado parado desde 1950, cuando la apertura del Hotel Provincial propició una tregua por tiempo indefinido, el conflicto se había reactivado en los primeros años 60, debido a los cambios introducidos en la forma de repartir el beneficio líquido de las salas (véase arriba). Así, a comienzos de 1962 la Fiscalía de Estado de la provincia de Buenos Aires solicitó la restitución de todos los bienes muebles e inmuebles afectados por las expropiaciones de 1944. Aunque el Ejecutivo nacional, encabezado por José María Guido, rechazó el pedido, la tensión quedó latente (Decreto N° 4724, 1962).

En ese contexto y unos años más tarde, en 1968, ambas gestiones llegaron a un acuerdo que ponía punto final a la disputa. El mismo, plasmado en el cuerpo de la Ley 18040,

establecía que la LBNC realizaría a lo largo del año 1969 un pago a la provincia en concepto de resarcimiento. El monto se fijó en m\$N 1.488.487.066.

A modo de cierre

Abordar el estudio de los Casinos nacionales nos permite una mirada singular sobre la trayectoria del Estado a lo largo del siglo XX. Tal como afirmamos en la introducción, las políticas respecto de las salas de juegos entre mediados de la década de 1930 y mediados de la de 1970 pueden leerse como un *crescendo* constante de intervencionismo estatal. Desde la provincialización de las gestiones conservadoras (en los 30) hasta la nacionalización peronista (en los 40) con su consecuente masificación y difusión del juego en los 50 y 60.

Como señalamos, una característica central de los casinos es su vinculación directa con el turismo. Y, como hemos podido ver, en la Argentina ese rasgo adquiere mayor visibilidad a través del Casino Central de Mar del Plata. En sus mesas se concentró el 72 % del juego del período. A lo largo de las diecinueve temporadas que van desde 1955 hasta 1973, la “Casa de Piedra” como la conocían sus habitués, abrió un promedio de 255 días al año. Mucho más de los tres meses que duraba la estación estival. El Casino fue una de las principales herramientas para transformar a la ciudad en un destino “de todo el año”, un objetivo muypreciado por los gobiernos municipales e instituciones de fomento. Por añadidura, en cada una de esas diecinueve temporadas el Central vendió un promedio cercano a los dos millones de entradas (1.907.298). Y al combinar ambas cifras (las entradas vendidas sobre los días abiertos) resulta aquello que consideramos el dato de mayor impacto: a lo largo de dos décadas el Casino Central recibió un promedio cercano a los 7.500 visitantes diarios (7.480). ¿Qué otras actividades recreativas del período pueden ostentar cifras semejantes sostenidas a lo largo de tanto tiempo?

Si miramos por fuera del caso marplatense, la lectura puede hacerse en dos direcciones contrarias. Por un lado, en estos años funcionaron diecinueve casinos repartidos en doce provincias. Y once de ellos fueron inaugurados entre 1955 y 1973. Sin lugar a dudas, los gobiernos posteriores al peronismo profundizaron estas políticas, buscando expandir sus límites, ampliando los trazados por la gestión justicialista. Al desarrollar y extender casas de juego por gran parte del país, la sociedad en su conjunto fue invitada a jugar en las salas nacionales. Sin embargo, las cifras mencionadas nos permiten apreciar que ningún otro casino en la Argentina se aproximó al Central de Mar del Plata. Varios de ellos abrieron y cerraron en un breve lapso, como los de Termas de Reyes en Jujuy (59-60) y Rosario de la Frontera en Salta (60-63). Otros permanecieron abiertos, aunque no fuesen rentables, como el de Iguazú. Estos análisis ponen en entredicho el éxito de las políticas de difusión del juego. Estudiar en forma más detallada el desarrollo y las características de los casinos de menor envergadura permitirá un panorama más completo.

Otro de los aspectos a destacar es la vía de financiamiento que los casinos posibilitaron al Estado. A través del ingreso de fondos del juego se sostuvieron múltiples instituciones, algunas estatales y otras pertenecientes a la sociedad civil. Profundizar en el entramado que suponen estas relaciones entre el Estado y la sociedad civil es otra de las líneas de investigación pendientes que quedan abiertas. Dentro de este entramado, se destaca la reforma llevada a cabo durante la gestión de A. Frondizi (1959) que modificó el modo en que debía dividirse el producto del juego, potenciando al Poder Ejecutivo Nacional en detrimento de las provincias. En esta dirección y en clave comparativa, el peronismo fue menos presidencialista que sus predecesores, ya que repartió en forma más equitativa entre Nación y provincias.

Finalmente, las políticas de recorte del gobierno *de facto* del General Onganía fueron un anticipo del futuro. Los casinos permanecieron bajo la órbita del Estado hasta

mediados de los años 90. Al comenzar la segunda presidencia de Carlos Saúl Menem y en consonancia con el clima de época, todas las salas de la Argentina pasaron a manos privadas. Hubo una excepción. Tras más de medio siglo, el Casino Central de Mar del Plata, por presión del sindicato de casineros y por el deseo del gobierno provincial, retornó a la administración bonaerense. No así sus años de esplendor, para entonces ellos habían pasado.

Referencias

- Cocktail del día. (1950, 04 de enero). *La Capital*, p. 3.
- Decreto N° 31.090 (1944). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo IV, pp. 21-22.
- Decreto N° 34189 (1944). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo IV.
- Decreto N° 15047 (1945). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo V, p. 283.
- Decreto N° 21584 (1947). Publicado en el Boletín Oficial el 23/07/1947.
- Decreto N° 34.186 (1949). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo X-A.
- Decreto N° 21862 (1954). Publicado en el Boletín Oficial el 23/12/1954.
- Decreto N° 22296 (1956). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XVI – A, pp. 1127-1128.
- Decreto N° 4.464 (1959). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XIX – A, p. 298
- Decreto N° 7416 (1959). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XIX – A, p. 298.
- Decreto N° 10184 (1959). Secretaría de Estado de Hacienda. Digesto Administrativo, Boletín N° 1002.
- Decreto N° 2124 (1960). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXI – A, p. 420.
- Decreto N° 1701 (1961). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXI – A, p. 421
- Decreto N° 3263 (1961). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXI – A, p. 520
- Decreto N° 6196 (1961). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXI – A, p. 726
- Decreto N° 1.267 (1961). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXI – A, pp. 420-421
- Decreto N° 6674 (1961). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXI – A, p. 765-766.
- Decreto N° 4724 (1962). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXII – A, p. 429
- Decreto N° 13443 (1962). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXII – A, p. 903
- Decreto N° 5747 (1963). Secretaría de Estado de Hacienda. Digesto Administrativo, Boletín N° 1936.
- Decreto N° 10.673 (1963). *Anales de Legislación Argentina*. Buenos Aires: Editorial La Ley. Tomo XXI – A, p. 1.066.
- Decretos N° 33556 (1972) y N° 5281 (1972). Publicados en el Boletín Oficial el 18/08/1972.
- Decreto N° 268 (1972). Publicado en el Boletín Oficial el 24/01/1972.
- Decreto N° 543 (1973). Publicado en el Boletín Oficial el 02/02/1973.
- Elía, O. H. (1975). *La Intervención del Estado en la explotación del juego por apuestas*. Buenos Aires, Argentina: Talleres gráficos de la LBNyC.
- Gerchunoff, P. y Llach, L. (2003). *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires, Argentina: Ariel.
- Intimidades del Casino por dentro y por fuera. (1966, 18 de enero). *La Nación*, p. 7.
- Leiva, M. E. (2002). *La Conquista de Playa Bristol. Mar del Plata (1936-2001)*. Mar del Plata, Argentina: UNMdP.
- Ley 4588 y Acta de Licitación. (1940). Leyes del Estado y Provincia de Buenos Aires, Período Legislativo LXXXIV - Año 1937-1938, pp. 42 a 68.
- Loncán, E. (1936). *La conquista de Buenos Aires (últimas charlas de mi amigo)*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Memoria del Departamento de Hacienda 1950. (1952). Bs. As. p. 254
- O'Donnell, G. (1982). *El Estado Burocrático Autoritario. Triunfos, derrotas y crisis*. Buenos Aires, Argentina: Editorial de Belgrano.
- Pastoriza, E. (2018). Consumo y ocio de los trabajadores. Hotelería sindical en la Argentina (1940-1990). *Revista de la Historia de la*

- Economía y de la Empresa*. Artículo enviado para su publicación, octubre de 2018.
- Pastoriza, E. (1999). *Sociedad y Política en la gestación de una ciudad turística de masas. Mar del Plata en los años treinta* (Tesis de Maestría en Historia). UNMDP, Facultad de Humanidades, Mar del Plata.
- Pastoriza, E. y Piglia, M. (2017). La construcción de políticas turísticas orientadas a los sectores medios durante el primer peronismo: Argentina 1946-1955; Universidade Federal de Minas Gerais. Centro de Estudos de Lazer e Recreação. Programa Multidisciplinar de Mestrado em Lazer; *Licere*; 20; 1; 3-2017; 411-452
- Pedetta, M. (2007). Los Casinos en la Costa Atlántica entre la Nación y la provincia. Disputas por el botín, 1944-1950. En C. Panella. (Cooomp.), *El gobierno de Domingo A. Mercante en Buenos Aires (1946-1952). Un caso de peronismo provincial* (pp. 107-128) (Tomo III). La Plata, Argentina: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Pedetta, M. (2012). Las políticas públicas sobre los casinos durante la gestión de M. Fresco (Buenos Aires, 1936–1940). *Registros. Revista de investigación histórica*, 9, 41–53. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/83>
- Pedetta, M. (2016). “La Fuente de los deseos”. *El Casino durante la democratización de Mar del Plata (1936-1955)* (Tesis de Doctorado en Historia no publicada). UNMDP, Facultad de Humanidades, Mar del Plata.
- Ruleta: en tres días recaudados \$ 877 millones. (1968, 27 de febrero). *La Nación*, p. 7.
- Secretaría de Estado de Hacienda, LBNyC. (1959). Disposiciones legales relativas a la explotación del juego. Lotería – Casinos – Hipódromos. Recopilación de antecedentes para el proyecto de ley orgánica de la repartición. Buenos Aires.

Marcelo Pedetta

Profesor, Licenciado y Doctor en Historia. Docente de las facultades de Humanidades y de Ciencias Económicas y Sociales de la UNMDP. Miembro del Grupo Historia y Memoria, CEHis, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata. Funes 3350, Mar del Plata, Argentina.

mpedetta@gmail.com

Del hotel en la sierra a la casa en la playa

El balneario Solís y sus transformaciones

From the Hotel in the Hills to the House on the Coast: The Seaside Town of Solís and its Transformations

Martín Fabreau

Universidad de la República, Uruguay

Abstract

The touristic rise of the Uruguayan eastern coastline began in the 1930's; prior to that, the focus was placed in Montevideo as a *holiday city by the sea*. This expansion was contextualized in the implementation of a series of public policies which tended to strengthen the summer tourism as a way of economic diversification, as well as an expansion of the tourist industry all over the territory. The town of Solís (Province of Maldonado), located 85 km away from Montevideo, came into existence as an ambitious tourist and forestry enterprise ran by a group which operated as a public limited company. All along the twentieth century, Solís has accompanied the social and cultural changes resulting from the growth of tourism in the Uruguayan coastline. The aim of this text is to make an approach to the characteristics of that associative founding business and also of the public policies that provided a framework to this practice. Then, I will try to show the transformations of the several ways of doing tourism, shifting from a pre fordist one, elitist and with a luxury resort in the hills towards another fordist, coastal and marked by the different seasons.

Resumen

La formación del Litoral Este uruguayo como "cadena de playas" se inició en los años 30, luego de que en las primeras décadas del siglo XX la atención turística estuviera centrada en Montevideo en tanto ciudad-balneario. Esa expansión se dio en el marco de la implementación de una serie de políticas públicas, que apuntaban a fortalecer el turismo de veraneo como forma de diversificación económica, al tiempo que buscaban extender el turismo a todo el territorio nacional. En tal contexto, el balneario Solís (Departamento de Maldonado), situado a 85 km de Montevideo, surgió como un ambicioso emprendimiento turístico y forestal impulsado por una compañía administradora que operaba como sociedad anónima. A lo largo del pasado siglo, Solís fue acompañando los cambios socioculturales propios del desarrollo turístico de la costa uruguaya. Es por esto que, en el presente texto se pretende realizar una aproximación a las características de dicho emprendimiento asociativo fundante y de las políticas públicas que lo encuadraron. Y, asimismo, mostrar a través del devenir de este balneario, una transformación en las formas de hacer turismo, en donde se pasa de una modalidad turística prefordista, elitista y de hotelería en la sierra, a un turismo de masas, costero y marcado por la estacionalidad.

Key words: Solís - Uruguay - public policies - rise of seaside resorts

Palabras clave: Balneario Solís - Uruguay - políticas públicas - formación de balnearios

Recibido el 03 de octubre de 2019

Aceptado el 11 de noviembre de 2019

Publicado el 18 de diciembre de 2019



1. El caso de Solís a través de su trayectoria

El abordaje de los procesos históricos y culturales vinculados al desarrollo turístico en la costa atlántica y rioplatense uruguaya durante el siglo XX implica reconocer y vincular al menos tres aspectos importantes. En primer lugar, la emergencia y consolidación del turismo organizado en Europa o al norte del Atlántico a partir de mediados de siglo XIX (Hobsbawm, 2010; Lash y Urry, 1998), que luego comenzará a expandirse hacia otros países capitalistas que configuran lo que Wallerstein (2006; 2007) denomina "sistema-mundo". De esta manera, las diversas y sucesivas formas de turismo organizado surgidas principalmente en Europa en poco tiempo irán encontrando un correlato en el Uruguay, y en tal sentido, no deja de ser significativo el hecho de que este país —ya a comienzos de siglo pasado— esté acompañando estos procesos.

El segundo aspecto a tener en cuenta es el conjunto de políticas públicas que se llevaron a cabo a nivel local para que la actividad turística se consolide; dicho de otro modo, el turismo en Uruguay no emergió de manera casuística ni desorganizada, sino que por el contrario, desde comienzos de siglo XX con el gobierno Batlle y Ordóñez, se promovieron desde las administraciones centrales y municipales variadas acciones para fomentar, desarrollar y fortalecer ese sector (da Cunha, Campodónico, Marona, Duffau y Buere, 2012; Jacob, 1988; 2000).

Por último, habría que tomar en consideración la emergencia concreta sucesiva y/o simultánea de los distintos balnearios de la costa y considerarlos como consecuencias más o menos particulares de los dos aspectos anteriores. Se trata de decenas de playas y balnearios apostados a lo largo de tres departamentos (Montevideo, Maldonado y Rocha), cada uno de ellos con diferentes características, atractivos y públicos/destinatarios, que si bien en algunos casos ya existían desde la segunda década del siglo pasado, comenzaron a consolidarse cuando desde la administración central se apuesta por extender, a partir de la década siguiente, el

exitoso modelo de ciudad balneario aplicado a Montevideo, a toda la zona costera hacia el Este (da Cunha, 2010; da Cunha et al., 2012).

Con el paso del tiempo habrá balnearios como Atlántida, Piriápolis, Punta del Este o La Paloma que devendrán emblemáticos debido a su historia, infraestructura o afluencia de visitantes y otros que, aunque igualmente demandados, no ocuparán el mismo lugar de visibilidad y relevancia. Ejemplo de ello puede ser entonces el balneario Solís, situado a 85 km de Montevideo sobre la Ruta Interbalnearia, junto al Arroyo Solís Grande y a 13 km de Piriápolis por la Ruta 10. (Figuras 1 y 2)

No obstante, más allá de lo planteado con anterioridad, son varios los motivos que hacen del caso Solís un objeto de estudio pertinente. En primer lugar, el momento de su aparición es bastante temprano y remite a la época en que la actividad turística comienza a trascender la órbita de Montevideo. Su origen está enmarcado también por la serie de políticas públicas que comenzaron a implementarse a comienzos del siglo XX. Y, en paralelo a esto, no es un aspecto menor el hecho de que el desarrollo de Solís aparezca fuertemente asociado a un nombre de relevancia en lo que hace al inicio del turismo organizado en el Uruguay, como lo fue el de Roberto H. Barreira (Barreira, 2012; Díaz Pellicer, 2012; da Cunha et al., 2012; Jacob, 1998; 2000). Sumado a las razones anteriores, además, cabe mencionar dos motivos particularmente relevantes. Por un lado, que no han sido debidamente investigadas las modalidades societarias que se organizaban por detrás del surgimiento y administración de los balnearios emergentes, y que en Solís tuvieron un interesante despliegue. Por el otro, merece especial atención el proceso ligado a la considerable presencia inglesa en este balneario, presencia que perdura hasta la actualidad. En definitiva, a partir de lo expuesto, puede señalarse que en la trayectoria del balneario Solís, desde su surgimiento hasta el presente, se puede circunscribir un "caso particular de lo posible", un correlato empírico con todas las contingencias de lo real, de los diversos momentos históricos que atravesó el desarrollo turístico de la costa uruguaya.



Figura 1. El Balneario Solís en relación al Uruguay. Recuperado de http://www.viajeauguay.com/img/map_ca0c9d4e3c42f60660efa7794691adde.jpg



Figura 2. Solís, entre Montevideo y Punta del Este. Recuperado de http://www.oocities.org/ar/inmuebles_solis/zona.htm.

2. Génesis del presente trabajo. Consideraciones metodológicas

Más que tratarse de un abordaje historiográfico, este trabajo está signado por la mirada antropológica y surgió a raíz de una inquietud etnográfica: estudiar el caso de la presencia inglesa¹ en Solís. Definitivamente, no es común en Uruguay que un balneario propicie la concentración espacial de una colectividad étnica,² y menos aún antes de mediados de siglo pasado. Paralelamente a ello, se trata de un grupo étnico que a pesar de su importante influencia a comienzos del siglo XX, ha sido poco estudiado desde el punto de vista cultural.

Indagando en otro contexto sobre los orígenes de Punta del Este en tanto balneario, la considerable afluencia inglesa en épocas de

temporada era un tema que volvía una y otra vez a las narrativas de los entrevistados. La respuesta recurrente solía ser que si bien había un importante número de visitantes ingleses en Punta durante el período mencionado, el lugar que ellos eligieron para establecerse fue Solís. De acuerdo con esa afirmación, por ende, puede pensarse –como veremos luego– en un corredor “Solís-Punta del Este”; una articulación espacial que trasciende el punto evidenciando el espacio, la movilidad y la conexión.

Sin embargo, desde el comienzo de la investigación sobre Solís, tanto bibliográfica como de campo, una serie de elementos ajenos a la colectividad inglesa desviaron mi atención. El nuevo foco de interés fue el emprendimiento asociativo, es decir, el negocio turístico que está por detrás del origen y el apogeo del

balneario. En este sentido, durante esta fase exploratoria en la que se realiza el trabajo de campo al tiempo que se emprende una revisión bibliográfica, se produjo en cierta forma lo que Marc Augé (2014) identifica como “resistencia de campo” y que básicamente consiste en el hecho de que a pesar de que el investigador vaya al campo con determinadas preguntas y focos, el propio campo se encarga de imponer sus temas en la medida en que se esté dispuesto a escucharlo. En una serie de constataciones retrospectivas sobre su trabajo de campo en África, este autor comenta:

A primeira constatação foi a da ‘resistência’ desse campo, não no sentido de ter-me deparado com a recusa, o esquivamento ou o silêncio, mas porque foram meus interlocutores que, apesar de minhas referências livrescas e teóricas, me impuseram seus temas, e porque suas respostas fizeram evoluir meus questionamentos. (Augé, 2014, p. 13)

De esta manera, la propia dinámica del trabajo fue desplazando el punto de interés hacia el lugar y el devenir de la compañía administradora que tuvo a cargo la planificación, ejecución y mantenimiento de Solís.

En dicho contexto, asimismo, tuve acceso a un libro no académico de historias y memorias del balneario, en el que se traza un panorama bastante plausible y con una cronología bastante ajustada de los orígenes de Solís hasta el momento en que el denominado “turismo de Masas”³ se consolida en Uruguay. Para la confección de ese material la autora del texto, Sara Barreira, se basa en documentos familiares, relatos orales y recortes de prensa. Ésta es descendiente por tercera generación de los fundadores del balneario y propietarios de los terrenos en la época de su fundación (2012). Por añadidura, lo que se procura en esta presentación es realizar otra lectura de esos datos a la luz de los textos académicos relativos al desarrollo turístico en el Uruguay, con el objetivo de estudiar y comprender algunos aspectos puntuales y procesos históricos que no son priorizados por la autora, al tiempo que se busca establecer el

contexto histórico y cultural de la trayectoria del balneario. De esta manera, el énfasis no estará puesto tanto en los datos concretos sino en los procesos históricos, sociales y culturales que tuvieron lugar en el Uruguay en esa época, en lo que refiere al desarrollo turístico de la costa atlántica, encontrando en el caso del balneario Solís un correlato empírico estimable. Cabe reiterar en relación con ello, que el lugar de enunciación de este trabajo y de su autor no es la Historiografía sino la Antropología Social, enmarcada esta última en los Estudios Turísticos.

Por lo que, la inexistencia de fuentes escritas y documentos sobre Solís de fácil acceso justifica, al menos en parte, la elección metodológica esbozada. Si bien se reconoce en este vacío de información un problema que atraviesa el texto y que será necesario afrontar en futuras investigaciones, se entiende que ante la necesidad de dar inicio a nuestro trabajo, una aproximación de carácter exploratorio del caso representa una vía adecuada.

En paralelo a ello, fueron realizadas cinco entrevistas a miembros de la colectividad inglesa tanto en Solís como en Punta del Este. La modalidad implementada fue la de la entrevista en profundidad, que es la más usual en el trabajo de campo antropológico, y su duración fue de una hora y media aproximadamente. Corresponde señalar que la información obtenida gracias a las mismas se utilizará en este texto de manera general, sin hacer referencia a pasajes concretos, contribuyendo a dar forma, contexto e inteligibilidad a los datos disponibles. Por último, se han realizado también instancias de observación en Solís, con el objetivo de identificar algunos lugares emblemáticos que emergen una y otra vez tanto en la bibliografía como en el discurso de los entrevistados. Dichos lugares son principalmente hoteles y obras de infraestructura, muchos de los cuales hoy en día ya no existen o están en avanzado estado de deterioro.

De esta manera, lo que comenzó como una indagación sobre la presencia inglesa en el balneario Solís fue desplazándose cada

vez más hacia la trayectoria de la compañía administradora que dio origen al lugar y que operó allí durante cuarenta años, hasta su disolución. Ese oscilar epistémico entre un foco y otro, entre los ingleses y la compañía administradora, está presente y atraviesa todo el escrito. Entre los polos de esa oscilación, surgirán varias preguntas susceptibles de ser desarrolladas en futuras investigaciones. En suma, el carácter de este trabajo es exploratorio y en él se procura trazar un panorama plausible del problema, que se profundizará en estudios posteriores.

3. Santa Rosa, la Estancia de los Hermanos Barreira

En este apartado se pretende definir en líneas generales la trayectoria y el lugar social de quienes fueron impulsores y partícipes del proyecto que dio origen a Solís. En cuanto al territorio, lo que hoy conocemos como el balneario Solís era parte de una importante extensión de tierras de más de 10.000 ha que ocupaba los actuales departamentos de Canelones, Lavalleja y Maldonado, formando parte de las Reales Haciendas de España, que fueron vendidas a un particular a mediados del siglo XVIII. A lo largo de casi ciento cincuenta años, esas tierras serán sucesivamente vendidas y fragmentadas. Hacia finales del siglo XIX, con todo, los propietarios de una parcela de tierras remanentes de aquella gran extensión deciden vender cerca de 2100 ha a Antonio y Ramón Barreira y Pérez, dos inmigrantes gallegos radicados en Montevideo y dedicados al comercio. Su hermano mayor, José Barreira y Pérez, quien había llegado años antes, y quien de hecho los mandará a buscar una vez alcanzada una buena posición económica y social, era un próspero comerciante, quien, como tantos inmigrantes gallegos de la época, llegó sin nada a "hacer la América" y en poco tiempo se consolidó como comerciante avezado en negocios rurales y compra-venta de tierras. José Barreira será en definitiva quien les sugerirá a sus hermanos menores adentrarse en la interesante oportunidad de adquirir unos terrenos, que incluían una porción serrana,

curso de agua y costa atlántica, puesto que la futura estancia de los Barreira irá desde la Sierra de las Ánimas hasta el Océano Atlántico (Barreira, 2012).

Los Barreira sin duda alguna eran parte de cierta burguesía montevideana emergente, pasados por la criba y la fragua de esa "civilización de la sensibilidad" descrita por Barrán (2017):

En la "buena" sociedad del Montevideo de comienzos de siglo XX, la *belle époque* romántica imponía llorar los versos de Gustavo Adolfo Bécquer, pausado y sin apuro. Se iba a ver la "cinta" de Valentino en la matiné del domingo que costaba un real, o se asistía a las óperas en el señorial Teatro Solís. (...) Se hacía gala de un saber gastar bien. Aprender a comportarse con buenos modales era considerado un preciado valor. Los cánones en aquella época eran muchas veces regidos por estrictas formalidades religiosas y costumbres de una clase media alta, cuyo pensamiento tenía una fuerte inspiración europea. (Barreira, 2012, p. 18-19)

Prueba de ello y evidente marca de diferenciación social, los flamantes estancieros mandaron a construirse en Solís una mansión de dos plantas de corte europeo y señorial similar a sus casas quintas ubicadas en El Prado de Montevideo. La estancia será así lugar de producción agropecuaria al tiempo que ámbito de esparcimiento de sus propietarios en épocas no estivales. Este casco de estancia fue encomendado al renombrado arquitecto catalán Emilio Boix y Merino, quien por esa época estuvo a cargo de la proyección de reconocidas fachadas en la ciudad de Montevideo, como por ejemplo la del edificio del Ateneo en el Km 0 de la ciudad, o la del Cementerio del Buceo. La construcción, que aún perdura a un lado de la Ruta Interbalnearia, fue ubicada en un descampado al pie de la Sierra de las Ánimas, un lugar alto al tiempo que accesible, inserto en la zona productiva a medio camino entre la sierra y la costa; puesto que esta última no era durante ese período un lugar apropiado para la edificación, debido a

su carácter agreste e infructuoso. Parte de la propiedad de los hermanos Barreira ocupaba las extensiones de lo que hoy en día son los balnearios Solís y Bella Vista –ambos continuos y unidos por la Ruta 10– y los dos primeros balnearios del Departamento de Maldonado, si se toma como referencia el límite del Departamento de Canelones.

A la “mansión/casco de estancia” en la sierra solían ir ambas familias a pasar los meses de marzo y abril luego de una temporada estival en El Prado. Eran los tiempos en que en Montevideo aún no había tenido lugar “la invención de la playa” y las familias abastadas preferían las zonas rurales linderas a Montevideo para pasar sus vacaciones (da Cunha, 2010; Jacob, 1988; 2000). Los Barreira, casados con hijas de acomodadas familias montevidéas de fines de siglo XIX, siguieron con sus finas costumbres y su producción agropecuaria hasta finales de la segunda década del siglo XX.

4. La Sociedad Anónima y el Hotel en la Sierra

En la misma época y región en que el Cónsul Británico Henry Burnett forestaba las inmediaciones de Maldonado, el Intendente Juan Gorlero construía el Hotel Biarritz en Punta del Este –cuando ésta dejaba de ser Pueblo Ituzaingó y su primer hotel, el Hotel Risso, ya no albergaba apenas viajeros de comercio o trabajadores sino veraneantes–, Francisco Piria iba concretando su proyecto productivo, inmobiliario y urbanizador entre los pies del Cerro Pan de Azúcar y la costa atlántica (con un puerto incluido), y Antonio Lussich “domesticaba” Punta Ballena, en la estancia de los Barreira comenzaba a germinar el proyecto de un balneario, o mejor dicho, un proyecto de inversión en el que la creación de un balneario era uno de sus objetivos.

De esta manera, en 1912 en torno a la estancia Santa Rosa y teniendo a los hermanos Antonio y Ramón Barreira como activos impulsores y parte interesada, se concreta una sociedad anónima para operar en un proyecto de

inversión turístico y forestal (Barreira, 2012). Eran los años en que lentamente se pasaba de la “ciudad balneario” (Montevideo) al “país balneario” (da Cunha, 2010; da Cunha et al., 2012; Jacob, 1988; 2000) y los primeros proyectos urbanizadores y turísticos sobre “la Riviera” comenzaban a surgir (da Cunha et al., 2012), en el marco de una serie de políticas públicas destinadas al fomento de la actividad turística en el Uruguay, tales como aquellas dedicadas a la vialidad, la forestación de la costa y a la promoción de facilidades financieras y fiscales para la compra y edificación de inmuebles (da Cunha, 2010; da Cunha et al., 2012; Jacob, 1988; 2000).

En relación con lo anterior y a los efectos de este texto, es importante destacar dos aspectos que si bien son conocidos, hasta ahora no han recibido la suficiente atención. Por un lado, subrayar la existencia de empresas administradoras y sociedades anónimas operando en la proyección y consolidación de los balnearios emergentes de esa época. Al respecto son sugerentes los datos que presenta Raúl Jacob (1988; 2000), quien analiza casos y ejemplos variados de ese tipo de empresas, dejando entrever su función e importancia para el desarrollo turístico de Montevideo (Balneario Carrasco) y la costa hacia el Este. Por otro lado, es interesante reparar en este caso concreto, en el carácter mixto de esta sociedad anónima emergente, la cual procura combinar un proyecto turístico con uno de inversión en el sector primario (forestal) (Barreira, 2012); ambas actividades impulsadas y respaldadas por recientes políticas públicas asociadas al “Uruguay Batllista”. Por lo cual, esta sociedad anónima, en principio, comportaría una modalidad inusitada para la época.

Habida cuenta del lugar social de los hermanos Barreira, de sus actividades y de sus vínculos con la sociedad montevidéa de la época, resulta evidente que los interesados en formar parte de dicho negocio eran precisamente personas relacionadas con el ámbito financiero, representantes de la incipiente burguesía comercial e industrial del país, políticos, miembros de las clases altas montevidéas, a los que posteriormente se les

sumarán personalidades de Buenos Aires con características socioeconómicas homólogas. Barreira (2012) establece que a la idea original adhirieron cerca de cien inversores y los capitales eran en su mayoría de origen nacional:

Con los primeros accionistas, entre quienes figuraban apellidos vinculados a las actividades mercantiles, industriales, las finanzas y connotados políticos, la Compañía Gran Parque y Balneario Nacional iniciaba su primera gestión, su primer Directorio aprobó los estatutos bajo la dirección del economista Manuel Lessa. En ellos se decía que la Compañía Gran Parque y Balneario Nacional (a partir de 1916 se llamó Compañía Parque Balneario Solís Sociedad Anónima) tendría una duración de cincuenta años (1912-1962) a contar desde la fecha de su inscripción en el Registro Público de Comercio de Montevideo. (Barreira, 2012, p. 34-35)

La autora de las memorias mencionadas al comienzo establece que la captación de inversores estaba basada, por un lado, en la asignación inmediata de un terreno sobre la costa combinada con la novedosa modalidad de participar de un proyecto de forestación, el cual contribuiría a darle rentabilidad al negocio. Las acciones emitidas cotizarían en la Bolsa de Valores de Montevideo, "la sociedad se capitalizaría en relación directa con el crecimiento de los árboles y el valor de la tierra" (Barreira, 2012, p. 30). El proceso de venta de tierras comenzó a mediados de 1910, y para mediados de la siguiente década, los Barreira fueron pasando de propietarios a accionistas, a la par que lo hacía el resto.

En cuanto al emprendimiento forestal, el mismo estaría basado en el sembrado de la zona costera, al igual que ya se había realizado en Maldonado y Piriápolis. El proyecto fue encomendado por la compañía a Miguel Jaureguiberry, quien en Uruguay devendrá un nombre asociado a la forestación y a los balnearios del Este de Canelones y Oeste de Maldonado. En alusión a esto, no deja de ser significativo el hecho de que en el convenio

asumido entre ambas partes, se le exigiera a Jaureguiberry también la construcción de jardines, parques, una cancha de golf y una de *lawn tennis*; eso muestra a las claras el tipo de público al que se procuraba atraer con este emprendimiento.

La parte turística del negocio estaría orientada a la consolidación de un ambicioso proyecto hotelero. De esta manera surgió en 1914 a partir de la antigua "mansión-casco de estancia" de los Barreira, construida por el Arquitecto Emilio Boix, el Hotel Solís. Al respecto la autora establece:

Se proponía un servicio de hotelería de interesante atractivo turístico. Como vía de acceso, el ferrocarril llegaba hasta la estación La Sierra. En poco tiempo se construiría la estación Solís. Facilitaba el hecho el contar con una banca innovadora que impulsaba la compraventa de propiedades y tierras a plazos de diez a treinta años, como implementaron los Bancos de Cobranzas Locaciones y Anticipos, el Francés Supervielle, La Caja Obrera y el Hipotecario. (Barreira, 2012, p. 31)

En definitiva, la propuesta englobaba dos actividades originales y poco comunes para la época, al tiempo que promisorias, asentadas en políticas públicas impulsadas por la administración de Batlle y Ordóñez: el turismo y la forestación (da Cunha et al., 2012; Jacob, 1988; 2000).

Por lo demás, no deja de ser digno de mención el constatar que con una proyección como la del Hotel Solís, pensado como lugar de vacaciones y descanso para todo el año (no solamente durante la época estival), y en el contexto de la emergencia de otros balnearios cercanos donde también comenzaban a edificarse hoteles para huéspedes selectos, en esta región se estabanacompanando los importantes y profundos cambios propiciados y generados por el desarrollo turístico en Europa y que décadas más tarde devendrá en turismo de masas. En la dinámica mencionada, entonces, queda en evidencia la tesis de Scott Lash y John Urry, sobre el hecho de que la

sociedad moderna es una sociedad móvil (Lash y Urry, 1998):

Ciertas innovaciones organizativas transformaron la índole de los viajes con una socialización a veces muy elevada. Ejemplos son Thomas Cook and Son, que a comienzos de la década de 1840 fue el principal agente de viaje y operador de turismo; el crecimiento de hoteles monumentales en el centro de las metrópolis a fines del siglo XIX, localizados casi siempre junto a las grandes estaciones ferroviarias; el desarrollo de lugares de vacaciones entre las dos guerras, con servicios muy superiores para masas de turistas; y en la posguerra, la proliferación de los paquetes de vacaciones, que pusieron el viaje al extranjero al alcance de un mercado de masas en Europa del Norte. (341)

Seguramente haya habido proyecciones para la construcción de un balneario sobre la costa previas, pero éstas recién tomarán forma en la siguiente década. De momento, con lo que efectivamente se cuenta es con un lujoso hotel en la sierra, donde se dan cita la flor y nata de la sociedad montevideana de las primeras décadas del siglo XX.

5. Un balneario salido del papel

En 1931, época en que lentamente se va formando "la Riviera" (da Cunha et al., 2012), se inicia una etapa distinta en el desarrollo de la Compañía Parque Balneario Solís. En principio, durante la misma tiene lugar el diseño del balneario y el remate de doscientos solares (propiedad de la Compañía) en esa área. De esta manera la actividad turística comienza a tener un segundo foco (el primero es el hotel), que significará un desplazamiento desde la sierra hacia la costa; y que redundará en un evidente cambio en cuanto a la sensibilidad y número de los visitantes. Se apuntará a un público algo mayor al selecto grupo que frecuenta el Hotel Solís, evidenciándose un proceso que tiende hacia la estacionalidad en lo que hace a los usos de ese destino turístico. Consecuencia de lo anterior, serán

las profundas modificaciones espaciales y de infraestructura que tendrán lugar en la zona. En esta segunda etapa el Hotel Solís tendrá también una importante refacción y acondicionamiento en 1936, agregándole lujo y confort al lujo y confort preexistentes (Barreira, 2012).

El segundo aspecto relevante vinculado a este nuevo período de la compañía es la emergencia de la figura de Roberto Barreira, quien devendrá impulsor emblemático de la sociedad anónima y referente indiscutible de Solís. En tanto miembro de la segunda generación de su familia en tierra americana y liderando los nuevos impulsos empresariales, fue decisiva la gravitación del menor de los tres hijos de Ramón Barreira –Roberto Hugo–. Buen anfitrión, político y refinado diplomático, casado con Sara Palma Piquet, éste supo captar con sus numerosas vinculaciones la atención de inversores de sólida posición económica, muchos de ellos de origen inglés, atraídos por la imagen de país europeizado que ostentaba Uruguay, conocido como "la Suiza de América" (Barreira, 2012, p. 38).

Roberto Barreira fue miembro de primera hora de la Comisión Nacional de Turismo, creada en 1930 y dependiente del Ministerio de Industrias. También fue, junto con Horacio Arredondo y Alfredo Arocena, uno de los impulsores del decreto de 1932, por el cual dicha comisión pasaría a depender del Ministerio de Relaciones Internacionales (da Cunha et al., 2012; Díaz Pellicer, 2012):

A partir de su creación en 1933, la Comisión se encargó del desarrollo e integración de variados atractivos turísticos, la implementación de políticas regulatorias para la actividad privada y la asignación de recursos para su promoción por diferentes medios. En cierta medida, la CNdT también favoreció el progresivo abandono del modelo turístico centrado exclusivamente en Montevideo y la aparición de iniciativas privadas en las zonas costeras del Este del País. (da Cunha et al., 2012, p. 34).

Correlato de este segundo momento y de las gestiones de la Compañía es la construcción

en 1938 del Hotel Alción, un hotel con características tan impresionantes como las del Hotel Solís, edificado no ya en la sierra sino a metros del mar, en simultáneo a la realización de algunos de los proyectos ideados para hacer de este naciente balneario un lugar selecto, a medio camino de Montevideo y Punta del Este. Al respecto, la autora del libro de memorias sobre Solís establece lo siguiente:

Dentro del plan general para el desarrollo futuro del balneario Solís, estaban previstos varios proyectos, tan ambiciosos como soñadores: clubes de remo y yachting con rampas para embarcaciones, dos parques de diversiones, belvedere, una cancha de polo, un stand de tiro, un campo de aviación con sus hangares correspondientes, varias granjas y lecherías, tres hoteles además del ya existente, una cancha de golf, un estadio de fútbol, varias canchas de tenis próximos a un estacionamiento de vehículos, varios parques y por último a trescientos metros de altura, una hostería o parador en la Sierra de las Ánimas. (Barreira, 2012, p. 38)

Puede verse en el pasaje anterior que se trata de una obra de dimensiones megalómanas para la época, si es que de una manera u otra desde sus inicios Solís no fue ya proyectado como una obra megalómana. Si bien varios de esos emprendimientos nunca vieron la luz, es significativo señalar que algunos otros como el campo de aviación, sí fueron desarrollados.

No es un detalle menor por lo tanto que a partir de 1936 Solís contara con un campo de aviación (Barreira, 2012). Esto significa que además de por tierra y por mar, sus visitantes también podían llegar por aire, desde lugares lejanos como Buenos Aires. Tampoco lo es que en la folletería elaborada para promocionar el negocio y el balneario se pueda apreciar un mapa en el que Solís aparece integrado en un eje "Colonia del Sacramento-Montevideo-Punta del Este", comunicado por rutas aéreas y marítimas, conectando ciudades del litoral argentino como Rosario, pero principalmente la capital del país vecino. (Figura 3, 4 y 5)

En esa época el Hotel Solís funcionaba como hoy lo haría un resort. Además de la selecta

carta gastronómica, la barra y el salón de té, los visitantes podían efectuar variadas actividades recreativas, tales como la práctica de aquellos deportes realizados por las clases altas de la época, el tenis y el golf, paseos a caballo o emprender caminatas hacia la cima de la sierra. Sobre la década del 40 llegaron incluso a tener la posibilidad de ir hasta la costa en un vehículo propiedad del hotel. Por lo que, de esto se desprende que para mediados de siglo XX el mar ya se encontraba dentro de las preferencias de algunos visitantes, aunque definitivamente el Hotel Solís no haya sido pensado en relación con ello.

6. El mar en el horizonte. También el fin

Fue precisamente en la época en que iban conformándose los balnearios a lo largo de la costa (da Cunha et al., 2012), que en Solís coexistieron el Hotel Solís, situado a los pies de la sierra, y el espacio del balneario propiamente dicho, donde muchos de los visitantes del hotel junto con los accionistas de la compañía tenían terrenos propios. Esa coexistencia marcaba el comienzo de un desplazamiento en el foco de las actividades turísticas y también una apertura hacia un poblamiento más profuso de la zona, evidenciándose una mayor variedad de visitantes.

Como lo mencionáramos con anterioridad, fue sobre la década del 30, a partir de ese segundo momento de la Compañía, y teniendo en gran medida a la figura de Roberto Barreira como cara visible y principal impulsor de sus proyectos, que la mayoría de las obras de magnitud fueron llevándose a cabo: las instalaciones del Hotel Solís y su entorno fueron remodelados, se dio paso al fraccionamiento del balneario y con ello al inicio de los remates de terreno, fueron ejecutadas obras de caminería, se construyó un muelle pesquero y una iglesia, y, además, fueron realizadas tres construcciones emblemáticas del lugar, como son el Parador Los Cardos al pie de la Sierra de las Ánimas y los hoteles El Chajá y Alción dentro del espacio del propio balneario (Barreira, 2012).



Figura 3. Folletería de época vinculando Solís con Buenos Aires a través de diferentes medios de transporte.



Figura 4. Folletería de época colocando a Solís en una línea entre Buenos Aires y La Paloma a través de diferentes medios de transporte. Acervo Familia Beare - Drever.

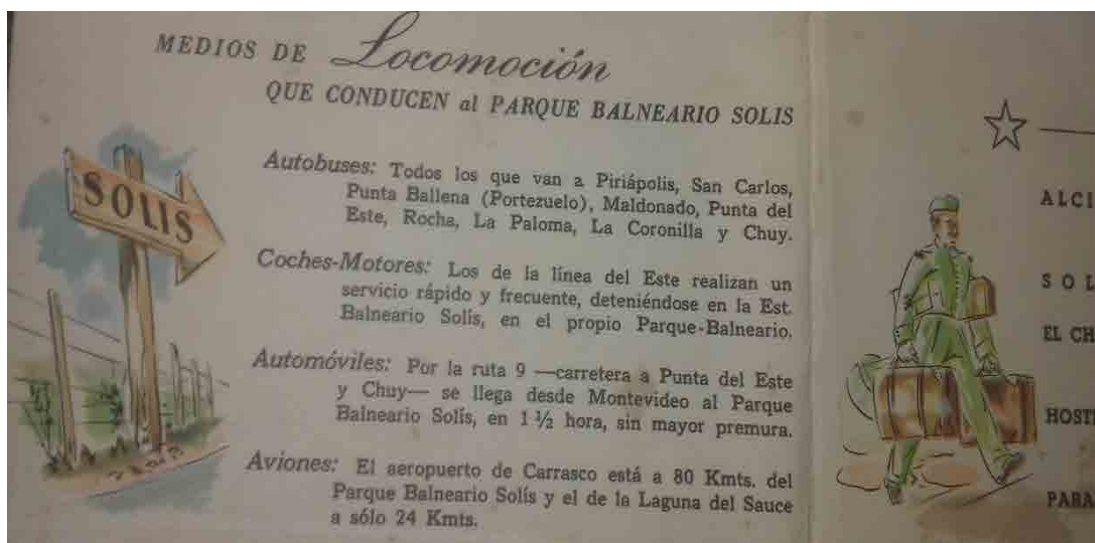


Figura 5. Folletería de época integrando diversos medios de transporte incluyendo la aviación. Acervo Familia Beare - Drever.

El Parador Los Cardos, pequeño pero representativo lugar situado en el km 95 de la hoy Ruta Interbalnearia, formó parte de las obras realizadas por la compañía y fue construido en 1936 por iniciativa de Roberto Barreira. Fue pensado como un lugar donde tomar un aperitivo luego de bajar de la sierra o punto de reunión para tomar el té. Sin perder el aire distinguido que signaba todo lo relativo al Hotel Solís, el espacio contaba con una carta francesa y en líneas generales la calidad y el buen gusto gastronómico eran su principal característica.

Si bien hoy en día ese punto está situado en un lugar descampado y sin conexión con otros sitios, en la época supo haber allí un expendio de combustible (luego trasladado) y una parada de la compañía de ómnibus, la emblemática Organización Nacional de Autobuses S. A. (ONDA) (Barreira, 2012). También cabe señalar que estaba relativamente cerca de la estación de tren. Y por lo mismo, entonces, no resulta difícil entender que este parador fuera pensado para que los distinguidos clientes del Hotel Solís e ilustres visitantes del naciente balneario tuvieran un lugar de encuentro y sociabilidad, en el contexto de sus paseos lejos del mar:

Los Cardos fue centro de reunión de personalidades del ambiente político, así como de la colectividad británica; recibía asiduas visitas del "Duque de Moldava" tal como se autotitulaba Norman Coates, cuando iba en su Rolls Royce, calzando botines acordonados de charol a tomarse unos gins tonics. (Barreira, 2012, p. 63)

Como consecuencia del desarrollo del balneario, luego del fraccionamiento y venta de terrenos, al tiempo que comenzaba a operar un cambio en la preferencia de los visitantes, quienes pasaron a tener al mar como destino, en 1935 se inaugura el hotel El Chajá, en el espacio de lo que en la actualidad es el balneario Solís, situado en la zona por donde hoy pasa la Ruta 10. Con un aire rústico y casual, cuyo estilo ponía en evidencia que su objetivo era atraer a un público muy diferente al que frecuentaba el alejado Hotel Solís, El

Chajá surgió como posada de fin de semana, constituyéndose como un lugar más cercano y de fácil acceso, donde los habitantes del nuevo balneario pudieran tener un espacio gastronómico y de sociabilidad. La idea original fue de un pariente de los Barreira y también miembro de la compañía. Sara Barreira (2012) establece que mientras que él donó los terrenos, la compañía, como en todas las obras de infraestructura del balneario, se hizo cargo de la construcción. La empresa constructora que ejecutó la tarea operaba dentro de la compañía y su sintomático nombre era "Hoteles Económicos y Turismo S.A." (HETSA) (Barreira, 2012). Al igual que el Hotel Solís y el Parador Los Cardos, El Chajá funcionaba bajo la modalidad de concesión:

Mesas y sillas de mimbre, mostrador de troncos, desniveles marcados con los mismos troncos de eucalipto dieron un toque rústico y natural, con adornos autóctonos decorando la estufa en la punta del salón comedor. El hotel El Chajá pasaba a integrar la oferta turística del balneario, figurando en los planos y folletos junto a Los Cardos y al Hotel Solís. (Barreira, 2012, p. 65)

No es de menor relevancia el hecho de que en El Chajá comenzara a operar la primera centralita de teléfonos del balneario, deviniendo así centro de reunión y punto de encuentro. Frente a ello cabe la pregunta sobre quiénes eran los que se comunicaban por teléfono a mediados de la década del 30.

Sin duda alguna la construcción de El Chajá marca un punto de inflexión en la vida de Solís, demostrando que se ha alcanzado una masa crítica como para que el espacio del balneario tenga vida social propia, al tiempo que este hecho confirma también que el mar comienza a estar entre las preferencias de los visitantes. Igualmente pauta a las claras que se está frente al inicio de un proceso de masificación, con una oferta menos onerosa y selecta que la del Hotel Solís. El Chajá amplió el espectro de la demanda hacia las clases medias, incorporando actividades menos distinguidas como juego de cartas (incluyendo

truco), partidos de vóleybol, juegos para niños, bailes de carnaval, palo enjabonado (Barreira, 2012). Allí no se reunían los financistas ni grandes empresarios de Montevideo y Buenos Aires, sino los sectores medios montevidianos, conformados por medianos comerciantes y profesionales que comenzaron a optar por la playa como lugar de vacaciones. A este hotel también llegaron algunas personalidades de la cultura uruguaya en general y montevideana en particular como los escritores Esther de Cáceres, Paco Espínola, Mario Benedetti, Felisberto Hernández o el reconocido pintor Joaquín Torres García (Barreira, 2012). Definitivamente, la zona de influencia de este hotel giraba en torno al mar:

En 1938, mientras el mundo estaba por ingresar en el segundo conflicto bélico mundial del siglo XX, la Compañía Parque Balneario Solís continuaba desarrollando su ambicioso proyecto turístico. Las blancas y extendidas arenas de la costa atraían cada vez más a mayor número de turistas. Los médicos recomendaban los baños de mar para una buena salud y la moda venía cada vez más bronceada. (Barreira, 2012, p. 69)

En poco tiempo El Chajá se transformó en un lugar frecuentado, tal es así que en 1938 surgió la necesidad por parte de la compañía administradora de construir un gran hotel, dirigiéndose quizás al mismo público que se hospedaba en el Hotel Solís, pero ahora sobre el mar. De esta manera, en 1939 se inauguró el imponente Hotel Alción, pensado para recibir a la clase alta de Montevideo y Buenos Aires, capitalizando toda la infraestructura existente y apuntando a captar al tipo de visitante que solía visitar el lujoso hotel de la sierra. A partir de este momento, todas las clases sociales bajarán a la playa. El nuevo hotel era lujoso para la época y el lugar, llegando incluso a recibir al Presidente Luis Batlle Berres (Barreira, 2012); fotos aéreas lo muestran como una imponente perla blanca Art Decó, en medio de una pradera costera a metros de la playa.

Hacia mediados de la década del 40, Solís estaba en su apogeo, funcionaba como

un complejo turístico dependiente de una compañía administradora y era un espacio que iba desde la Sierra de las Ánimas hasta el mar. En la órbita de la sierra operaba el Hotel Solís y el Parador Los Cardos, ambos lujosos y destinados a un público refinado que se concentraba en torno a sus prácticas deportivas, recreativas y propuestas gastronómicas. En el espacio del balneario propiamente dicho y que de hecho comenzaba a tener sus primeras edificaciones particulares, funcionaba el hotel El Chajá, ideado como posada de fin de semana y con un estilo que apuntaba seguramente a un público más masificado, y el Hotel Alción, pensado para el mismo tipo de público que solía frecuentar el Hotel Solís. De todos los proyectos de la Compañía que no consiguieron ver la luz, se destaca la idea de un comedor en la cima de la Sierra de las Ánimas (Barreira, 2012). (Figura 6)

Mientras que en 1951 El Chajá dejó de pertenecer a la compañía y pasó a ser propiedad de sus concesionarios, Los Cardos, el Hotel Solís, junto con algunos terrenos de la zona, continuaron perteneciendo a la sociedad anónima. En 1950 el Hotel Alción fue rematado junto con todo el paquete accionario de la compañía. Posteriormente, en 1961, las instalaciones fueron vendidas al Sindicato Médico del Uruguay como complejo turístico y colonia de vacaciones (Barreira, 2012). Hoy en día, la edificación cerrada y deshabitada mantiene su imponente y persiste como signo de un Solís y un Uruguay otros.

Si la década del 40 fue signada por el apogeo de la compañía y del balneario, la década siguiente marcará el fin de la sociedad anónima y el comienzo de una nueva etapa de Solís. A partir del 50 y luego de la presidencia de Luis Batlle Berres (1951), la compañía enfrentó importantes problemas financieros, volviéndose su situación cada vez menos sustentable. En diciembre de 1952, luego de 40 años, la Compañía Balneario Solís, se disolvió debido a su desfinanciación:

Algunos accionistas posiblemente no percibieron los dividendos prometidos inicialmente, cuyo origen estaba fundado

no sólo en el bien inmobiliario sino en la explotación forestal. Nunca se explotó la madera de los bosques plantados por Miguel Jaureguiberry.

La sociedad anónima volcó principalmente su inversión en el turismo. Cada accionista percibió su propiedad en terrenos, echando raíces para que sus descendientes sean hoy sus poseedores. Los administradores y concesionarios, en tanto empleados de la firma, posiblemente hayan visto perjudicados sus intereses. Las pérdidas habrán sido presumiblemente de quienes otorgaron los créditos para la realización de las obras. (Barreira, 2012, p. 81)

Con el cierre de la compañía, el sostenido poblamiento del balneario y la creciente actividad constructora de propietarios privados, se vislumbra el fin de un ciclo, el de un negocio turístico mediado por una compañía administradora y una sociedad anónima. En paralelo a esto, la evidente masificación de las prácticas turísticas que en Solís tenían lugar, terminan de consolidarse con las diversas mejoras viales realizadas en la época, entre ellas la construcción del puente sobre el Arroyo Solís Grande en 1962, y con él la puesta en funcionamiento de la Ruta Interbalnearia. A partir de ese momento, Solís

pasará a estar definitivamente vinculado a una cadena de balnearios tanto por la Ruta Interbalnearia hacia Punta del Este, como por la Ruta 10, que lo conectará con Piriápolis. Como resultado de ello, “una masiva afluencia [comenzará] a hacerse creciente y sostenida a partir de la construcción del puente que unió los balnearios Jaureguiberry y Solís imponiendo, a partir de los años sesenta, esenciales cambios que no cesan hasta nuestros días” (Barreira, 2012, p. 124).

De esta manera, el espacio que surgió en la segunda década del siglo XX como un negocio entorno a un lujoso hotel en la sierra y a un emprendimiento forestal, que paulatinamente fue acompañando el desarrollo turístico de la costa este uruguaya y con él el cambio en las formas de viajar y veranear, se volvió para la mayoría de sus habitantes, un lugar de memoria (Candau, 2013). Para los mismos, Solís evoca el lugar donde crecieron viendo a sus padres jugar al golf en la cancha del hotel, o donde a las cinco de la tarde se reunían familiares y amigos en el jardín de la casa a tomar el té.

En el presente, en cambio, Solís se caracteriza por ser un balneario apacible y discreto, asociado a gente mayor y de buen gusto. Si bien hay una tendencia a fraccionar los

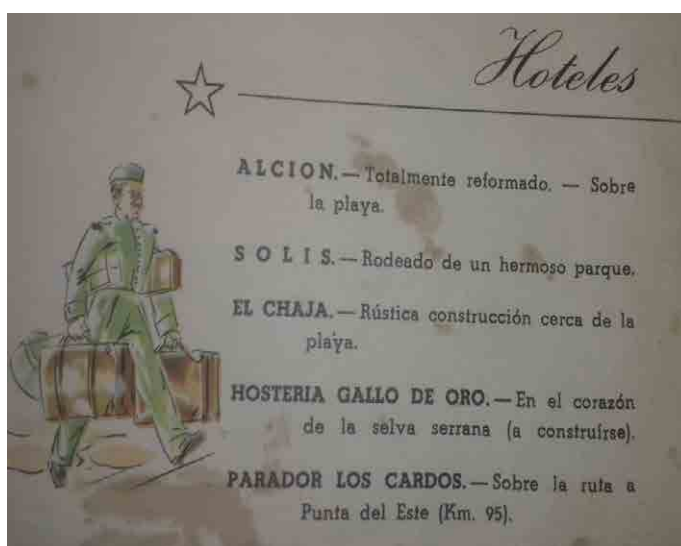


Figura 6. Folletera de época presentando la red hotelera construida por la Compañía. Acervo Familia Beare - Drever.

extensos lotes originales, lo cual es visto con preocupación por los antiguos moradores identificados con Solís, en líneas generales la mayoría de los terrenos mantienen las dimensiones originales y eso hace de esta zona un lugar de abundantes espacios verdes, en donde la vida social transcurre sobre todo en el espacio doméstico. Hay consenso en reconocer que los jóvenes prefieren balnearios vecinos como Las Flores o Piriápolis.

Observando la trayectoria del emplazamiento, por último, puede decirse que Solís nunca se transformó en un balneario frecuentado por las clases populares, aunque tampoco volvió a ser aquel lugar selecto y distinguido de la década del 40. La trayectoria trazada se puede expresar de la siguiente manera: se pasó del hotel en la sierra a la casa en la playa.

7. Sobre la presencia inglesa en Solís

Como se comentó al comienzo de este texto, cuando en el año 2016, junto con docentes y estudiantes de la Licenciatura en Turismo del CURE-Maldonado, se iniciaron los trabajos en pos de la realización de un “mapa de bienes culturales y memoria” para la península de Punta del Este, hubo un aspecto que resultó particularmente llamativo. Éste fue la importante afluencia de ingleses a Solís, a mediados de la década del 10. Correlato de esta considerable presencia, el primer hotel construido expresamente para albergar turistas, fue propiedad de una pareja de franceses –*monsieur* y *madame* Pitot–, quienes lo llamaron significativamente *The British House*. Ese edificio centenario aún existe y está situado a la altura de lo que se conoce como “la playa de los ingleses”. En este sentido, varios informantes hicieron referencia a que si bien Punta del Este recibió ingleses desde sus comienzos, el balneario elegido por ellos para instalarse fue Solís.

Por lo cual, a las varias particularidades que han caracterizado y diferenciado este balneario desde sus orígenes, cabría agregarle además la importante concurrencia de miembros de la colectividad británica de Montevideo,

hecho que si bien pudo haber sido razonable a comienzos de siglo, para el Uruguay contemporáneo no deja de ser sugestivo:

A principios de siglo la comunidad británica contaba con tres mil personas aproximadamente,⁴ como toda comunidad de inmigrantes, se agrupaban y se conocían entre sí. De esta forma muchos otros “ingleses” se vieron igualmente atraídos a instalarse en Solís. (Barreira, 2012, p. 101)

Si bien esa presencia inglesa ha ido acompañando el devenir de Solís, cabe señalar que ella comienza con los orígenes del emprendimiento. En la segunda década del siglo XX, ya era frecuente que llegaran huéspedes ingleses al Hotel Solís, quienes en su mayoría formaban parte de la comunidad británica montevideana, y a los que seguramente se les sumaban algunos otros ingleses instalados en Buenos Aires, habida cuenta de su permanente flujo dentro del Río de la Plata. Miembros de las clases medias altas, usualmente eran profesionales y capitalistas vinculados a las empresas británicas instaladas en el Uruguay desde el siglo XIX:

Al comienzo de la Primera Guerra Mundial Gran Bretaña tenía más de 46 millones de libras invertidas en Uruguay. Casi toda la deuda externa del país estaba en Londres. El sistema ferroviario –el 2° por cabeza y el 1° por superficie de toda Sudamérica– era propiedad y estaba manejado por compañías británicas. Los servicios públicos en Montevideo eran monopolios británicos o estaban dominados por capital inglés: gas, aguas corrientes, tranvías, teléfonos. Gran Bretaña era todavía la principal fuente de las importaciones uruguayas y la mitad de los navíos extranjeros que entraban a Montevideo eran británicos. (Finch, 2014, p. 207-208)

De acuerdo con lo que se desprende del texto de Barreira y de las entrevistas realizadas, los ingleses que iban al Hotel Solís lo hacían por dos motivos, uno general y otro específico. En primer lugar, de aires europeos y costumbres refinadas, ése era un sitio pensado para personalidades del estrato social al que ellos

pertenecían. En segundo lugar, otro elemento que consiguió aglutinar a gran cantidad de ingleses en el hotel fue la cancha de golf (y también aunque en menor medida, la de *lawn tennis*).

Concebida en 1914 y concretada en 1936, la cancha de golf del Hotel Solís fue considerada una de las mejores de Sudamérica, con buenas críticas en la prensa montevideana y en la porteña, permitiendo así que este deporte fuese una de las principales atracciones del establecimiento (Barreira, 2012). Tanto en el libro de Sara Barreira como en la totalidad de las entrevistas realizadas en Solís y en Punta del Este, hay consenso en afirmar que la cancha de golf del hotel nucleó a los ingleses durante las décadas del 40 y 50. En este contexto histórico y dadas las características de esta colectividad instalada en Montevideo, puede sostenerse que donde había ingleses tenía que haber una cancha de golf, y es que en ese sentido, es evidente que la práctica de tal deporte (junto al cricket) operaba de referente identitario del grupo migratorio (Mazzolini, 1992).

Las variadas marcas en el espacio urbano capitalino, más allá de la profusa bibliografía que la evidencia, dan cuenta de la considerable presencia británica que lo caracterizó a principios del siglo XX. Conforme a ello, la cancha de golf de Solís estaría seguramente integrada al "circuito" de aquellas utilizadas por los ingleses de Montevideo. Un dato significativo en relación con lo anterior es que cuando fue necesario movilizarse para garantizar su mantenimiento, los ingleses que frecuentaban el hotel y el balneario se organizaron formando el "Solís Golf Club" (Barreira, 2012).

Tomando en consideración que Solís además de un destino turístico era también un negocio, con el transcurso del tiempo los ingleses nucleados en torno a la cancha de golf y que solían hospedarse en el Hotel Solís primero y luego en los otros hoteles a partir de la década del 30, fueron paulatinamente volviéndose propietarios. De esta manera, el Hotel Solís en torno a la cancha de golf, y luego el propio espacio del balneario, fueron

concentrando miembros de la colectividad británica principalmente montevideana, aunque también de Buenos Aires:

Por los alrededores de 1936, las familias de "los ingleses" ya eran unas cuantas: Beare, Beanem, Briggs, Braithwaite, Coates, Daniel, Forrester, Moor, Pearl, Searl. Muchas se acercaron atraídas por la cancha del golf del Hotel Solís. Hubo también quienes invirtieron en terrenos, pero nunca se instalaron, como los McCallum, O'Donoghue, Mc Carridicks, Adams, Sterring, Foulsha, Gibson, Bush, Wikerman, Bok, Benzimra, Jackson, Kirton, Kempe, Boyd. (Barreira, 2012, p. 101)

Hoy en día, muchos de los hijos de aquellos ingleses que jugaban al golf y que terminaron comprando un terreno para edificarse una casa en la playa, son los actuales ingleses de Solís.

Por último, cabe destacar que al comienzo de este trabajo se mencionó la posibilidad de que existiera un corredor que uniera Solís con Punta del Este, o dicho en otros términos, uniera las familias inglesas de uno y otro sitio. Gracias a las entrevistas realizadas esto se ha podido constatar, puesto que en las mismas se ha señalado con frecuencia el hecho de que familias vinculadas entre sí tenían casa o veraneaban en ambos lugares.

8. Consideraciones finales

El presente trabajo constituyó una primera aproximación a este caso y, en tanto tal, se procuró contextualizarlo histórica y culturalmente, relacionándolo con los períodos del desarrollo turístico de la costa este uruguaya, al tiempo que se intentó mostrarlo como un correlato empírico de esos procesos, con algunas marcas que lo distinguen y otras que lo asemejan a ejemplos homólogos. Si bien somos conscientes de las dificultades metodológicas que presenta un objeto de análisis no trabajado con anterioridad, cuyas fuentes y bibliografía específica son de difícil acceso, entendemos que el contexto habilita este primer avance. Sin duda, la evidencia de

que el caso de Solís se adecúa y acompasa los procesos generales de la emergencia de balnearios de la costa este uruguaya (da Cunha et al., 2012), sirve como referencia y derrotero para continuar indagando.

Además, durante este trayecto fueron apareciendo por lo menos dos asuntos, que hacen que la ampliación de este estudio de caso sea pertinente. En primer lugar, se puso de manifiesto la desafiante pregunta sobre las prácticas de veraneo de la colectividad británica montevideana de comienzos del siglo pasado y los vínculos entre este balneario y Punta del Este. Si bien la influencia británica en el Uruguay ha sido largamente estudiada desde una perspectiva historiográfica en lo que refiere a las relaciones económicas y comerciales entre este país y el Imperio Británico, siendo quizás los abordajes de Winn (2010) y de Nahum (2003) los más relevantes y minuciosos aunque no los únicos, quedan por ser profundizados los aspectos culturales en general y de ocio y turismo en particular, de la presencia inglesa en Montevideo (y Maldonado) y su influencia en la sociedad de la época.

De igual manera, el caso de Solís genera un contexto favorable para retomar e investigar con más detenimiento lo relativo al lugar y funcionamiento de las compañías administradoras, que trabajaron en varios de los balnearios de la ribera. Como ya fue señalado, las repetidas menciones a esas compañías dan la pauta de que las operaciones de las mismas eran algo recurrente en la época, al tiempo que proporcionan evidencias respecto de las dinámicas generales llevadas a cabo en la fundación de balnearios del litoral argentino.⁵

El interés que reviste Solís como estudio de caso está vinculado con la riqueza que encierra su pasado, en relación al desarrollo turístico de la costa atlántica. Tal pasado, no lo olvidemos, habrá que narrarlo desde el abordaje historiográfico, así como también desde aquellos ámbitos donde se estudia la Memoria desde una perspectiva cultural, y siempre, por supuesto, en sintonía con los Estudios Turísticos.

Notas

¹ Utilizo aquí el término “inglés” como categoría nativa que generalmente se emplea para denominar a cualquier miembro de la colectividad británica, incluidos los descendientes.

² Quizás quepa la salvedad de casos actuales y sin estudiar como el de la colectividad judía en Punta del Este, que si bien no conforma un colectivo estructurado ni tampoco una colectividad de inmigrantes, año tras año en épocas de temporada, constituye una presencia significativa y considerable, generando sus propios espacios de etnicidad.

³ Con este término quiero subrayar mucho más los aspectos relativos a la democratización en el acceso al turismo y las vacaciones pagas, que una afluencia masiva y por parte de varios sectores sociales al balneario, que nunca fue tal.

⁴ La autora no menciona la fuente de esos datos.

⁵ Comunicación personal con la Investigadora de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Perla Bruno.

Referencias

- Augé, M. (2014). *O antropólogo e o mundo global* (1ª ed.). Rio de Janeiro: Editora Vozes.
- Barrán, J.P. (2017). *Historia de la sensibilidad en el Uruguay. La cultura "bárbara" (1800-1860). El disciplinamiento (1860-1920)* (25ª ed.). Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Barreira, S. (2012). *Balneario Solís: historia, relatos e imágenes*. Montevideo: Edición particular.
- Candau, J. (2013). *Antropologia da memória* (1ª ed.). Lisboa: Instituto Piaget.
- Da Cunha, N. (2010). *Montevideo ciudad balnearia (1900-1950). El Municipio y el fomento del turismo* (1ª ed.). Montevideo: Ediciones de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Da Cunha, N.; R. Campodónico; M. Marona; N. Duffau; G. Buere (2012). *Visite Uruguay. Del balneario al país turístico. 1930-1955* (1ª ed.). Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- DíazPellicer, L. (2012). *El turismo receptivo en Uruguay (1930-1986)*. Montevideo: Documento On Line N° 27/ Recuperado de <http://cienciassociales.edu.uy/unidadmultidisciplinaria/wp-content/uploads/sites/6/2013/archivos/27%20El%20turismo%20receptivo%20en%20Uruguay.pdf>
- Finch, H. (2014). *La economía política del Uruguay contemporáneo 1870-2000* (3ª ed.). Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Hobsbawm, E. (2010). *La era del capital, 1848-1875* (1ª ed.). Buenos Aires: Paidós.
- Jacob, R. (2000). *La quimera y el oro* (1ª ed.). Montevideo: Editorial Arpoador.
- Jacob, R. (1988). *Modelo batllista ¿variación sobre un viejo tema?* (1ª ed.). Montevideo: Editorial Proyección.
- Lash, S. y Urry, J. (1998). *Economía de signos y espacio. Sobre el capitalismo de la posorganización* (1ª ed.). Bs. As: Amorrortu Editores.
- Mazzolini, S. (1992). Aproximación al análisis de la identidad cultural: inmigrantes en el contexto uruguayo actual. En C. Zubillaga (Comp.), *Ediciones del quinto centenario vol. I: estudios antropológicos* (pp.140-159). Montevideo: Ediciones de la Universidad de la República.
- Nahum, B. (2003). *Uruguay-Inglaterra: sus relaciones financieras hasta mediados del siglo XX* (1ª ed.). Montevideo: Universidad de la República-Departamento de Publicaciones.
- Trochón, Y. (2017). *Punta del Este. El Edén Oriental. 1907-1997* (1ª ed.). Montevideo: Fin de Siglo Editorial.
- Urry, J. (1996). *O olhar do turista. Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas* (1ª ed.). São Paulo: SESC-Studio Nobel.
- Wallerstein, I. (2007). *La decadencia del Imperio. Estados Unidos en un mundo caótico* (1ª ed.). Caracas: Monte Ávila Editores.
- Wallerstein, I. (2006). *Análisis de sistemas mundo. Una introducción* (1ª ed.). Madrid: Siglo XXI Editores.
- Winn, P. (2010). *Inglaterra y la Tierra Purpúrea (Tomos I y II)* (1ª ed.). Montevideo: Editorial de la Banda Oriental.

Martín Fabreau

Licenciado en Antropología (Opción Investigación) por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de la República (FHCE – UDELAR). Magíster por el Programa de Pós-Graduação em Antropologia de la Universidade Federal de Pernambuco (PPGA – UFPE). Doctor por el Programa de Pós-Graduação em Antropologia de la Universidade Federal de Pernambuco (PPGA – UFPE). Profesor Adjunto de Sociología del Turismo. Área de Estudios Turísticos. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de la República (FHCE – UDELAR). Av. Uruguay 1695, 11200 Montevideo, Departamento de Montevideo, Uruguay. fabreau@gmail.com

Los inicios de la regionalización turística: Uruguay en la década del 60

The Beginnings of Touristic Regionalization: Uruguay in the 1960s

Rossana Campodónico

Universidad de la República, Uruguay

Abstract

Uruguay is a country with a strong tourist vocation since the beginning of the twentieth century in summer tourism, centered primarily on the Atlantic and Atlantic coastline. A planning process began following the common guidelines of the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (CEPAL), similar to other Latin American countries. Based on the work of the Commission on Investment and Economic Development (CIDE), the first regionalization of tourist areas in the country is defined, taking as a starting point the diagnoses made by this Commission in 1963 and the design of the first economic development plan for the period 1965-1974. This plan has the value of being the first to formulate but also acquires the value of becoming the matrix of subsequent plans.

This article aims to analyse how this first regionalization aspired to diversify the tourist offer of the country by incorporating new areas of the territory that will expand the tourist activity in the country. At the same time, it will be established how the concept of "regionalization" linked to diversification remained in force throughout the 20th century, beyond the political changes that took place. As well as the importance that still conserves not only conceptually but also from the actions undertaken at present in the Uruguayan tourist system.

Resumen

Uruguay es un país con fuerte vocación turística desde comienzos del siglo XX en el turismo de veraneo centralizado fundamentalmente en la faja costera rioplatense y atlántica. Inició un proceso de planificación siguiendo las orientaciones comunes de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), semejante a otros países de América Latina. A partir de la labor de la Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico (CIDE), se define la primera regionalización de zonas turísticas en el país tomando como punto de partida los diagnósticos realizados por esta Comisión en 1963 y el diseño del primer plan de desarrollo económico para el periodo 1965-74. El mismo tiene el valor de haber sido el primero en formularse pero, además, el de convertirse en la matriz de los posteriores.

El presente artículo pretende analizar cómo esta primera regionalización aspiraba a diversificar la oferta turística incorporando nuevas zonas del territorio que la ampliaran. Además, se establecerá cómo el concepto de "regionalización" vinculado a la diversificación mantuvo su vigencia durante todo el siglo XX más allá de los cambios políticos ocurridos. Asimismo, se desarrollará la importancia que conserva no sólo conceptualmente, sino también desde las acciones emprendidas en la actualidad en el sistema turístico uruguayo.

Key words: Uruguay - regionalization - planning - tourism

Palabras clave: Uruguay - regionalización - planificación - turismo

orígenes y en la década del 40 con la creación de paradores –siguiendo el modelo español– y con una política de promoción muy importante. Esta última no solo en lo que hacía referencia a la folletería, sino también a la edición de una revista denominada *Turismo en el Uruguay* que fue uno de los más interesantes exponentes de promoción y fomento que el país tuvo. Actualmente, es una fuente documental que permite explicar el uso de los recursos y su transformación como atractivos, las prácticas culturales y vacacionales de consumo.

Durante la década del 50, la labor de la CNdT fue bastante inoperante teniendo en cuenta los escasos logros obtenidos. Entre las causas de ello, se puede observar el número de sus integrantes, la ineficacia y el deterioro en la frecuencia de las reuniones, así como la falta de recursos financieros. A fines de esta década, llegaba al gobierno –por primera vez en la historia del país– el Partido Nacional en 1959 y debió gobernar mediante un Poder Ejecutivo Colegiado.² Tuvo el apoyo del sector herrerista y el movimiento ruralista mediante un fuerte ataque al “dirigismo estatal” considerado como inadecuado y cuyo máximo representante era el Partido Colorado. Su propuesta sobre política económica comenzó con un proceso liberalizador de la economía mediante la Reforma Cambiaria y Monetaria (diciembre de 1959) y con la firma de la primera carta intención con el Fondo Monetario Internacional (FMI) en 1960.

Luego, durante la década de 1960, comienza una profunda crisis que tiene su máxima representación en el quiebre de la vida democrática del país con la instauración de la dictadura militar en 1973 y que se mantuvo hasta 1984. Fue durante el primer gobierno del Partido Nacional que se dieron los inicios de la planificación en el país mediante la creación de la Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico (CIDE) creada en 1960. Será sobre la labor de esta Comisión y su aporte a la planificación turística en especial que se dará cuenta en este trabajo.

Análisis de la regionalización en Uruguay

Este artículo, al tratar el tema de la regionalización en el país, se enmarca dentro de las conceptualizaciones que hacen a la política turística. En opinión de Flores Ruiz, desde una perspectiva económica, se la puede definir como “el conjunto coherente de actuaciones que las Administraciones públicas implementan para ordenar, regular y fomentar la economía del turismo, es decir, el conjunto de transacciones que el turista genera como consecuencias de sus desplazamientos y estancias en los lugares visitados” (2015, p. 56).

Desde una visión más amplia, se puede considerar que esa serie de actuaciones deben tener determinadas características que, en opinión de Velasco González, son las siguientes: a) presentar una cierta coherencia entre todas las actuaciones; b) la previsión y ejecución de los recursos que se vinculan a esas actuaciones; c) el rol que cumplen los actores públicos en los ámbitos de sus competencias específicas y d) los objetivos que permitan concretar las metas propuestas (2011).

Esto se vincula con lo expresado por Sancho cuando sostiene que es el Gobierno quien debe asumir la responsabilidad del turismo para lo que resulta imprescindible determinar la ubicación que le confiere a la actividad dentro de la economía y los objetivos que para ello se plantea (1998). A partir de lo cual, se producirán la definición de planes, marcos legales y regulatorios así como con las infraestructuras.

Pero no se puede dejar de lado en base a lo argumentado por Flores Ruiz quien sostiene que “la política turística se identifica como una política sectorial, microeconómica y de corte vertical” (2015, p. 62). Aunque el autor también señala que, cuando la política turística es considerada como mesoeconómica, esto refiere a la que realizan las administraciones públicas locales, entonces “el enfoque deja de ser vertical y se convierte en territorial” (2015, p. 62) puesto que se considera como objeto de intervención al territorio en tanto puede devenir como un destino turístico.

Esta variante tiene especial importancia para el tema que se analizara más adelante, ya que la investigación aborda la regionalización en Uruguay y refiere a todo el territorio, es necesario hacer algunas precisiones en cuanto a las políticas territoriales. Para lo cual, se tomará como base argumental lo sostenido por Torres Bernier quien considera que normalmente las políticas territoriales no se definen desde la perspectiva turística, sino que éstas últimas se articulan mediante las acciones de los organismos responsables de la actividad (2015).

Si bien la afirmación anterior, desde una perspectiva conceptual, se convierte en un asunto central, desde la praxis en lo que hace al planeamiento turístico y de las definiciones políticas, debe reconocerse que “El turismo sólo puede concebirse como un producto dentro de un contexto dado” (Campodónico, 2008, p. 16). Esto implica que necesariamente se deben tener en consideración los rasgos específicos de ese contexto respetando la historia de las comunidades donde se desarrollan, sus relaciones y tradiciones así como las aspiraciones de mantener los atractivos turísticos entendiendo a estos como la oferta de actividades que implican el uso de un espacio predeterminado que tiene un valor en sí, pero que se transforman en el contexto adquiriendo un valor para sí.

Entonces, si la planificación es una herramienta de la política, supone un modelo al que se pretende llegar partiendo de una situación dada. Aquí, cabe retomar la perspectiva de Mill y Morrison cuando sostienen que el proceso de formulación de la política turística consiste en tres etapas que son:

- a) identificar las necesidades que precisa atender;
- b) establecer las metas que reflejan esas necesidades generales en concordancia con los objetivos (...)
- c) Implantar las estrategias y los correspondientes programas para dar contenido a las metas que están detrás de los objetivos de la política turística. (Monfort Mir, 2000, p.16-17)

En base a esta última definición, que implica que toda política turística supone una articulación de acciones que están dadas en el proceso de planificación, se realizará el análisis de la investigación partiendo de las siguientes interrogantes: ¿cuál fue el diagnóstico realizado por la CIDE?, ¿cuáles eran las metas que perseguía? y ¿cómo ello permanece a modo de matriz en las políticas/ acciones de las administraciones posteriores?

Para poder dar respuestas a las preguntas planteadas, fue necesario, no sólo realizar una amplia revisión bibliográfica, sino también analizar determinadas fuentes como los documentos originados por la CIDE (1965), de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) del Ministerio de Turismo (MINTUR) y de asesorías internacionales como el caso de la realizada por la Clement-Smith Inc. (1972).

Consideraciones generales sobre la regionalización

Para poder comenzar a hablar de regionalización en turismo en Uruguay, se deben hacer algunas consideraciones previas. En primer lugar, destacar que entre 1961 y 1965 se dio el mayor esfuerzo en lo que refiere a la planificación económica en Uruguay en un contexto signado por las definiciones dadas en la Alianza para el Progreso que avaló las nociones desarrollistas (Garcé, 2011). En la reunión de agosto de 1961 de la Organización de Estados Americanos (OEA),³ en Punta del Este, se suscribió la carta del mismo nombre por la cual se instituían las bases de la Alianza para el Progreso. De la misma importancia resulta resaltar el objetivo 88, el que establecía que América Latina debía recibir, al cabo de diez años, al menos veinte mil millones de dólares para financiar “programas nacionales de desarrollo económico y social, amplios y bien concebidos, encaminados a lograr un crecimiento autosuficiente” (OEA-CIES, 1961, p. 12). Esto refiere claramente a la inclusión en la agenda política uruguaya de la planificación en un sentido amplio. De acuerdo a lo sostenido por Campodónico,

La planificación se transformó en la forma normal de orientar las políticas públicas y de gobernar la economía. De acuerdo con esta concepción, resultaba evidente que los países de América Latina debían generar programas de desarrollo a los efectos de obtener la ayuda financiera que establecía la Carta de Punta del Este. La forma de esta solicitud radicaba en pedir la cooperación técnica al Comité Tripartito OEA-BID-CEPAL. (2017, p. 26)

En este contexto, el 12 de noviembre de 1962, el Comité Tripartito OEA-BID-CEPAL aprobó la formalización de una Carta de Entendimiento entre el Gobierno de Uruguay y la OEA para el envío del grupo de expertos encargados de colaborar en la formulación de un plan decenal. En segundo lugar, la CIDE⁴ había sido creada el 27 de enero de 1960 mediante un decreto del Ministro de Hacienda. Es decir, con anterioridad a la creación de la Alianza para el Progreso, siendo su objetivo principal el de realizar una evaluación de la situación del país. De acuerdo al artículo 2º del decreto de creación, se encomendaba a la CIDE “formular planes orgánicos de desarrollo económico, proyectar y buscar su financiación interna y externa, coordinar toda labor tendiente a aumentar la productividad nacional y vigilar la puesta en práctica de los planes que se apruebe” (Garcé, 2001, p. 47-48).

En tercer término, según lo expresado por Campodónico, la peculiaridad de la CIDE radicó en su conformación mediante un llamado a profesores universitarios y profesionales de distintas disciplinas académicas, así como también de diferentes partidos políticos y posicionamientos teóricos (2017). No menor fue el hecho de que el Secretariado Técnico fuera asumido por el Contador Enrique Iglesias.⁴ En opinión de este último, participar en la CIDE como universitario implicaba argumentar que “los planes que se realizaran no iban a ser patrimonio del gobierno sino del país, no iban a ser los planes del Partido Nacional sino los de la Nación” (Garcé, 2001, p. 51).

En marzo de 1962, se ampliaron los recursos de esta Comisión con el cometido de realizar una evaluación de la situación del país y un vasto programa de investigaciones tendientes a un mejor conocimiento de su realidad nacional. El primer resultado de ello fue la realización del Censo de Población en 1963. El mismo mostró el verdadero mapa del país, hecho de importancia dado que el anterior había sido realizado en 1908. La CIDE publicó el mismo año los resultados de su labor bajo el nombre de “Estudio Económico del Uruguay. Evolución y Perspectivas”. En las conclusiones, afirmaba de manera contundente que “La economía uruguaya entró, después de la segunda posguerra, en una etapa de estancamiento en su sistema productivo que, al perdurar, podía amenazar todo el progreso que el País logró en los primeros decenios del siglo” (Garcé, 2011, p. 35).

Diagnósticos sobre el turismo en Uruguay

En cuanto al turismo, el diagnóstico inicial de la CIDE establecía, desde una perspectiva conceptual, dos componentes centrales sobre su importancia para el país. En primer lugar, como actividad económica sobre la cual sostenía que “es un fenómeno de origen reciente que dinamiza la actividad de otros sectores y en cuanto es externa aporta divisas al país” (CIDE, 1965, p.1). En segundo término, destacaba su trascendencia como actividad social pues “constituye un instrumento de intercambio cultural que favorece el mejor conocimiento de los distintos grupos humanos” (CIDE, 1965, p. 1).

En cuanto a un análisis de la demanda, tomó en consideración los datos correspondientes al tráfico anual de turistas durante el período 1940-64 lo que permitió determinar que la principal característica del mismo era que dependía casi exclusivamente del mercado del Gran Buenos Aires dado que el 87 % de los turistas que ingresaron en ese período fueron argentinos.

En base a los informes de la CNdT sobre la temporada 1962-63, identificaba la

| | | |
|-------------------------------|--------|------------------------|
| Montevideo y alrededores | 37,8 % | Montevideo 37,8 % |
| Atlántida | 8,3 % | Canelones 11 % |
| Otros balnearios de Canelones | 2,7 % | |
| Piriápolis | 16,4 % | Maldonado 44,3 % |
| Punta del Este | 25,3 % | |
| Otros Maldonado | 2,6 % | |
| Balnearios de Rocha | 4,6 % | Rocha 4,6 % |
| Resto del país | 2,3 % | Resto Uruguay 2,3 % |
| Total | 100,0 | |

Tabla 1. Distribución geográfica de los turistas 1962-63. Elaboración propia en base CIDE 1965

distribución geográfica del turismo en el territorio nacional de la forma que se indica en la Tabla 1.

De acuerdo a la tabla anterior, se observa que 93,1 % de los turistas se relaciona con tres regiones bien determinadas: Montevideo, balnearios de Maldonado y balnearios de Canelones. Esto implicaba que se centraba específicamente en la faja costera del Río de la Plata y del Atlántico y, por lo tanto, era un turismo, esencialmente, de veraneo. Los datos anteriores reafirmaban una conocida realidad, las consecuencias que generaba el marcado acento de un turismo básicamente estacional, lo cual implicaba un “desarrollo unilateral de nuestras riquezas turísticas” (CIDE, 1965, p. 4).

En opinión de Baracchini y Altezor, el informe de la CIDE también influirá en la consolidación conceptual del reordenamiento a nivel del territorio del país que era un tema urgente a resolver y, en este sentido, afirman que

El punto de salida de esa toma de conciencia política se concreta en el Informe de la CIDE (...) que redundará en los planes viales del MOP (Ministerio de Obras Públicas) de 1961 y 1965 y se concretan en esos años en las carreteras transversales (Rutas 14 y 26) y que apuntan a la necesaria descentralización territorial. (2015, p. 12-13)⁵



Figura 2. Rutas 14 y 26. Recuperado de www.mapasdeluruguay.eluruguayo.com

Vale la pena resaltar que la creación de las dos rutas mencionadas que atraviesan el territorio nacional de oeste a este, contribuyó a una mejor conexión con los dos países limítrofes, Argentina y Brasil, así como intentaba propiciar el fomento del turismo interno hacia otras regiones que no fueran la costa. (Figura 2) Un elemento realmente significativo del informe es que brinda la primera definición

oficial sobre “Riqueza Turística Natural”, la que se entiende como aquella que “integran todas las regiones geográficas con obras de infraestructura y equipamiento que hagan posible su uso turísticos, con demanda cierta de visitantes” (CIDE, 1965, p. 7). En la Tabla 2, se presenta la clasificación de las tres zonas que a su entender tenían posibilidades turísticas especificando sus fortalezas y debilidades.

| Clasificación | Diagnóstico |
|-----------------|--|
| Zona Balnearios | La costa del Río de la Plata y Océano Atlántico, seleccionada por categoría de equipamiento, constituye el 99% del tráfico visitante de temporada, incluyendo Montevideo. Algunos balnearios en costa de ríos tienen mercado zonal para el turismo interno. |
| Zona Serrana | Se encuentra deficientemente equipada como consecuencia de la muy limitada demanda exterior e interior |
| Zona Termal | Importantes regiones del noroeste del país poseen fuentes hidrominerales-termales de excepcionales características físico-químicas y bromatológicas que están creando ya un tráfico creciente y la consiguiente preparación de la oferta de equipamiento /Arapey y Daymán. |

Tabla 2. Clasificación de zonas según la CIDE. Elaboración propia en base a CIDE, 1965.

Desde el punto de vista de la oferta, en esta década, la zona balnearia era la que sustentaba al sistema turístico uruguayo. La zona Serrana era sub utilizada por las razones argumentadas en el mismo diagnóstico y la zona termal comenzaba a tener un desarrollo incipiente. Se debe señalar que los primeros yacimientos de aguas termales fueron los de Arapey a principios de la década del 40, mientras que Daymán y Guaviyú son de finales de la década del 50. Por lo cual, se requerían de obras de infraestructura no sólo en comunicaciones sino equipamiento turístico.

Se entiende que esta primera categorización realizada por la CIDE refiere a una concepción de zona turística que es coincidente con lo expresado a nivel conceptual por Bayón Mariné cuando la define como aquella que “surge como la manifestación de un territorio concreto, unido por elementos o simbologías comunes, que ofrecen unas determinadas características capaces de ser tratadas o explotadas de manera global en la actividad turística” (2009, p. 314). Aunque, si se lo analiza con más detenimiento, la amplitud que tiene la clasificación refiere más que nada al concepto de región, como expresamente lo señala el informe de la CIDE cuando realiza el diagnóstico de la Zona Termal señala al comienzo a texto expreso el término “importantes regiones”. En este sentido, en 1996, Hernández ha definido a las regiones como:

unidades de análisis que otorgan relevancia al rol que juega el espacio socioeconómico en el desarrollo y la estructuración de un sistema. Son formaciones histórico-sociales que pueden modificarse en el futuro por acción de las políticas; sus fronteras son abiertas a fin de facilitar la implementación de programas interregionales de desarrollo de las mismas. (Dunjo, 2013, p. 4)

El informe también reconocía que existían otras formas potenciales de riqueza turística. Entre las cuales, mencionaba a los monumentos, museos históricos, reservas forestales, parques nacionales, entre otros. En este caso, aludía a lo que se podría incluir dentro de la categoría de recursos turísticos que en opinión de Domínguez de Nakayama son aquellos elementos con suficiente valor, atractivos, aptos y disponibles, sobre los cuales una comunidad puede basar su actividad turística (1994).

En el referido documento, se avanzaba un poco más cuando se sostenía que si estos recursos no integraban la oferta turística de la época, esto podía obedecer a dos causas principales: una, que tienen un gran déficit de equipamiento y, otra, que son “consecuencias de una política turística indefinida a su respecto” (CIDE, 1965, p. 8). Sobre el tema de la falta de una política turística y de planificación, mucho se había argumentado a lo largo de la década del 60. Solo a modo de ejemplo, se presenta una nota que apareció en Carta de Lectores de la revista *Mundo Uruguayo*⁶ bajo el título “Una

metódica organización del turismo” donde se argumentaba sobre los tres pilares que hacen a lo esencial de la planificación turística.

Desde hace tiempo se viene sintiendo la necesidad de establecer, luego de un profundo y metucioso estudio de las posibilidades ofrecidas al respecto por todas las regiones del país, una metódica organización del turismo, realizado hasta ahora de forma embrionaria y llevado adelante por iniciativas que no entroncan en un plan orgánico.(...) La organización del turismo debe basarse, principalmente en un estudio sistemático de cada zona, tratando de que ninguna parte del país sea injustamente olvidada.(...) La diversificación de atracciones a ofrecerse, por la división del país en zonas adecuadas, el estudio minucioso de la red de transportes y la formación de un programa conjunto que centralice todas las iniciativas públicas y privadas, constituyen las tres etapas que deben cumplir quienes están llamados a formular el plan metódico del turismo nacional. (“Una metódica organización”, 1962, s. p., subrayado en el original)

La cita anterior es un claro ejemplo de una posición no oficial con respecto al tema, pero coincidente con argumentaciones que provenían del sistema político y también de las asesorías.

A partir de esta primera regionalización que efectuó la CIDE, comenzó a trabajarse desde el Gobierno, concretamente desde la Dirección Nacional de Turismo (DNT) –creada en 1967 y que sustituyó a la CNdT– y desde la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) sobre la posibilidad de diversificar la oferta turística, así como de incluir nuevas zonas/regiones del territorio al sistema turístico uruguayo. Si bien el plan diseñado por la CIDE para la actividad turística no llegó a implementarse, es importante tener en cuenta sus objetivos, ya que estos se mantienen de manera implícita en distintas acciones tomadas posteriormente en el período. De acuerdo a lo señalado por Campodónico (2017),

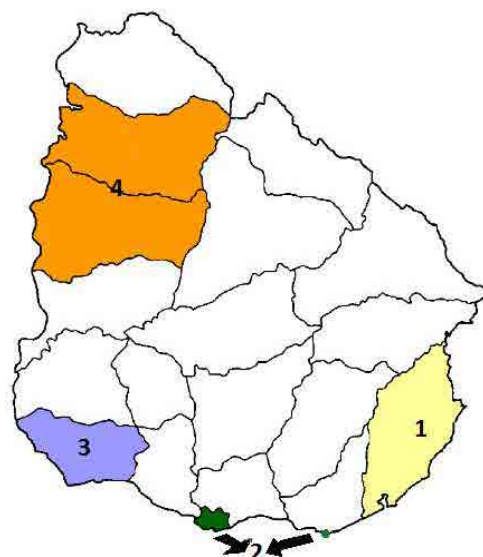


Figura 3. Regiones Prioritarias. Elaboración propia.

- Impulsar como prioridad el tráfico turístico proveniente del extranjero.
- Transformar progresivamente la estructura de la demanda, orientándola hacia nuevos mercados sin descuidar el argentino.
- Lograr la coordinación y contemplación de los instrumentos a utilizar en los sectores públicos y privados.
- Alcanzar la consolidación de una “conciencia turística nacional” en tres dimensiones (pública, privada y población en general).

En tal sentido, en 1971 el Gobierno estableció las siguientes prioridades en cuando al desarrollo turístico en 4 regiones que eran: 1. La costa Norte del Atlántico entre Castillos y Chuy; 2. Montevideo y Punta del Este; 3. Colonia 4. Zona de baños termales. (Figura 3)

Esta regionalización fue ampliamente cuestionada, dado el nivel de prioridades que establecía, por los asesoramientos

internacionales que se dieron en la década del 70, así como por actores políticos locales. Se brindaron al Gobierno todos los argumentos posibles para establecer que la prioridad central debía ser Montevideo y Punta del Este, dado que era la zona con mayores posibilidades de desarrollo considerando su infraestructura como su trayectoria, a lo que se agregaba que la evaluación realizada de las demás zonas era de menor relevancia. Existieron muchas razones por las cuales la costa norte del Atlántico no debía ser la primera prioridad y debía pasar al último lugar. Esto se puede observar en varias de las opiniones de las consultoras, a modo de ejemplo se explicita la brindada por la consultora Clement-Smith Inc., quien sostenía que los costos de inversión en infraestructura en el departamento de Rocha eran sumamente altos y que, en realidad, el único destino que tenía un perfil marcado hacia un desarrollo turístico era el balneario La Paloma (1972).

Sobre Colonia, todos los informes coincidían que debía pasar al nivel 2 en el entendido que el desarrollo del turismo en esta zona podría ayudar a sostener la zona Montevideo y a la de Punta del Este. Esto se debía a la posición geográfica de Colonia en el medio del camino entre esa zona y Buenos Aires. Aunque también señalaban que se deberían agregar nuevas atracciones y comodidades, cuestión que eventualmente podría contribuir en alargar las estadías de los visitantes.

En cuanto a la región termal, los informes de los asesores coincidían que debía ocupar el tercer lugar. Presentaba la posibilidad de desarrollarse como centro de turismo de todo el año, lo que implicaba superar los problemas que ocasionaba la estacionalidad tan marcada del turismo uruguayo. Se hacían especiales referencias a las termas de Guaviyú (Departamento de Paysandú) y Arapey (Departamento de Salto) lo que significaría trabajar con un mercado completamente distinto del que se había desarrollado en Uruguay tradicionalmente (Campodónico, 2017). Varias de las fuentes afirmaban que, en el mediano plazo, esta región era la única con un potencial muy definido de gran actividad

en la temporada baja. Incluso, en algunos informes, se llegaba a sostener que parecería que Guaviyú podría tener ventajas en cuanto a competencia sobre el Arapey debido a su proximidad al Puente Paysandú-Colón. En virtud de lo cual sostenía que “Arapey ya cuenta con un desarrollo (especialmente a construcción efectuada por ONDA) de mayor atracción. El problema que enfrenta Arapey es su falta de acceso y los malos caminos” (Clement-Smith Inc., 1972, p. 124).

La opinión de la consultora refiere a las acciones llevadas adelante por actores privados como las realizadas por la empresa Organización Nacional de Autobuses (ONDA)⁷ quien planteó durante años la importancia a la Intendencia Municipal de Salto (IMS) de llevar adelante un emprendimiento turístico en Termas de Arapey para lo cual la empresa ofrecía asociarse. Esto condujo, luego de años de negociaciones, a la firma de un convenio entre la IMS y ONDA en 1971.

De acuerdo a lo sostenido por Campodónico y Da Cunha del referido convenio se destacan los artículos 2, 3 y 5 ya que refieren a que:

Las obras de alojamiento turístico y anexos a construirse en una fracción de terreno de 9.200 metros cuadrados (IMS, asunto 2121 .12/12/90). Se estableció la construcción de doce moteles a destinarse exclusivamente para hospedaje y la respectiva urbanización (Artículo 5 del convenio de 1971). En cuanto a cómo se construiría y a los términos de la concesión, ONDA sería la financiadora aunque la mano de obra sería aportada por la Intendencia Municipal, debiéndose realizar las obras en un plazo de 24 meses a partir de la fecha de comienzo. La empresa sería concesionaria de la explotación comercial del servicio de alojamiento por un periodo de explotación de veinte años estableciéndose que (...) todas las construcciones y demás mejoras (...) pasarán a ser de exclusiva propiedad de la Intendencia Municipal de Salto, sin tener esta que abonar indemnización alguna. (2010, p. 436)

El valor dado al desarrollo de la zona termal permitiría apuntar a otros segmentos, fundamentalmente del turismo argentino proveniente de las provincias del litoral del río Uruguay, al tiempo que propiciaría el turismo interno. Además de los emprendimientos y acciones llevadas a cabo por las Intendencias de Salto y Paysandú, el turismo termal fue favorecido por la construcción de los puentes internacionales sobre el río Uruguay, a saber

1) el puente General José Artigas, que une a las ciudades de Paysandú (Uruguay) y Colón (Argentina) inaugurado en 1975;

2) el puente Libertador General San Martín, que une las ciudades de Fray Bentos (Uruguay) – Puerto Unzué (Argentina), inaugurado en 1976;

3) y el puente de Salto Grande, que une la ciudad de Salto (Uruguay) – Concordia (Argentina), el cual quedó habilitado para el cruce de vehículos en 1982.

Estas construcciones se enmarcaban en la política de realización de grandes obras públicas que se dieron durante la dictadura y que ideológicamente se centraban en la concepción de “la grandeza del Estado”.

De acuerdo a lo sostenido por Campodónico, desde el punto de vista turístico, estas obras de infraestructura posibilitaron la integración del territorio nacional con Argentina mejorando la conectividad terrestre, facilitando el ingreso de turistas del principal mercado emisor y la posibilidad de consolidar el turismo interno en la zona del litoral del país habilitando también la salida de los turistas nacionales (2017). A su vez, mejoraba las conexiones, lo que eventualmente podría posibilitar el pasaje por territorio uruguayo de turistas brasileños con destino hacia a Argentina, con la aspiración de que permanecieran algunos días en el país.

Pero, además de lo que significaban en sí estas obras para el desarrollo termal, se debe tener en cuenta la importancia de los puentes y su vinculación con el resto del sistema turístico uruguayo. En este sentido, Trochón ha sostenido que:

La construcción de los puentes Fray Bentos–Puerto Unzué y Paysandú–Colón acrecentaron notoriamente el movimiento de turistas por tierra. El gerente de ONDA resaltaba esa situación y destacaba que la empresa tenía unas doscientas unidades destinadas a las zonas balnearias, particularmente a Punta del Este. (2017, p. 279)

Reflexiones finales sobre la regionalización en Uruguay

La clasificación realizada por la CIDE fue sustancial para el futuro desarrollo del turismo en Uruguay. Independientemente de las modificaciones que se hayan introducido en las décadas posteriores, esta regionalización, tal vez con otras denominaciones, permanece en la actualidad (Campodónico, 2017). Se ha utilizado el término “regionalizar” como aquella actividad que posibilita la organización con criterios descentralizadores de un territorio. Por lo que se puede entender que la regionalización contribuye con las tareas de planificación e instrumentación de políticas y acciones aplicables al desarrollo.

En este sentido, se concuerda con lo sostenido teóricamente por Antón Clavé y González Reverte cuando expresan que la definición de regiones turísticas resulta fundamental y es en ellas que se produce la interacción de algunos elementos como son: los objetivos que tiene el plan territorial, el sistema físico (que incluye todo lo vinculado al medio como ser clima, hidrología, tipo de suelo, vegetación, entre otros) y el sistema productivo en lo que hace a las actividades económicas relacionadas con la actividad turística (2005).

Las regiones (Montevideo, Punta del Este, Colonia, zona Termal y la costa Norte del Atlántico) fueron impulsadas a partir de la década del 60 desde las políticas públicas y la planificación turística. En función de ello, cada una tendrá desarrollos distintos en base a sus características, así como de las acciones adoptadas. La regionalización implicó de manera paulatina la diversificación

de atractivos, supuso la apertura de diferentes espacios al turismo, como lo son las modalidades de turismo termal y las propuestas de neto perfil cultural representado en el caso de Colonia del Sacramento y de Montevideo. En el mismo sentido, aportaron el turismo interno y la apertura social.

El plan de la CIDE también señalaba la importancia de establecer una política turística en la que al Estado le competía una acción directa que fuese, a su vez, orientadora de las acciones de los privados. Desde el punto de vista institucional, sugería la creación de una Dirección Nacional de Turismo, dependiente del Ministerio de Industria y Comercio, cuestión que se logró en 1967, pero con una diferente adscripción institucional.

Si se observa la trayectoria de la actividad turística desde la década del 60 al presente, se puede sostener que la importancia del turismo actualmente en Uruguay es más que significativa. En primer lugar, por ser un país de pequeñas dimensiones que recibe tantos turistas como población tiene (3.286.314 habitantes según Censo 2011 en www.ine.gub.uy). En segundo término, por el lugar estratégico que tiene en la economía.

Si se considera el objetivo planteado por la CIDE de "Impulsar como prioridad el tráfico

| Año | Nº Turistas receptivos |
|------|------------------------|
| 1960 | 518.963 |
| 1970 | 567.261 |
| 1980 | 1.227.086 |
| 1990 | 1.267.040 |
| 1997 | 2.462.532 |
| 2010 | 2.407.676 |
| 2015 | 3.633.179 |

Tabla 3. Ingreso de turistas por décadas. Elaboración propia en base MINTUR.

turístico proveniente del extranjero" es evidente el estancamiento del ingreso de turistas en las décadas del 60 y 70, como se muestra en la Tabla 3. Si se realiza un análisis a más largo plazo, se percibe un incremento a partir de la década del 80, donde se observa el punto máximo del siglo XX, en el año 1997, y, luego, comienza un crecimiento sostenido.

En cuanto a la participación del turismo en el PBI, se señala que su punto máximo se logra en 1997 al situarse en el 3,87 %, ya que durante todo el siglo XX había estado situado en un 2,5 % promedial. Ahora bien, si se analiza la evolución del PBI el período 2005-2015 los registros hablan por sí solos. (Tabla 4).

| Año | Participación Turismo/PBI | Valor de participación Turismo en PBI en USD Corriente (millones) | PBI USD corrientes (miles de dólares) |
|------|---------------------------|---|---------------------------------------|
| 2005 | 6,40% | 1.108 | 17.309.666 |
| 2006 | 6,00% | 1.176 | 19.607.292 |
| 2007 | 5,70% | 1.325 | 23.350.337 |
| 2008 | 5,80% | 1.788 | 30.821.434 |
| 2009 | 5,60% | 1.753 | 31.299.788 |
| 2010 | 6,00% | 2.416 | 40.271.308 |
| 2011 | 7,40% | 3.560 | 48.110.911 |
| 2012 | 6,80% | 3.470 | 51.035.741 |
| 2013 | 6,40% | 3.696 | 57.757.134 |
| 2014 | 6,60% | 3.790 | 57.429.222 |
| 2015 | 7,10% | 3.814 | 53.712.903 |

Tabla 4. Evolución de la participación del turismo en el PIB de Uruguay. OPP, 2017.

| Destino Principal | 2005 | % | 2006 | % | 2007 | % | 2008 | % | 2009 | % |
|-------------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| Punta del Este | 532.067 | 27,8 | 518.659 | 28,4 | 556.174 | 30,6 | 594.415 | 29,7 | 543.190 | 25,5 |
| Colonia | 109.979 | 5,7 | 99.358 | 5,45 | 112.377 | 6,2 | 158.901 | 7,9 | 222.160 | 10,6 |
| Montevideo | 683.742 | 35,7 | 691.616 | 37,9 | 695.249 | 38,3 | 688.331 | 34,5 | 691.252 | 33 |
| Litoral Termal | 217.749 | 11,4 | 189.439 | 10,4 | 122.837 | 6,8 | 180.366 | 9 | 222.082 | 10,6 |
| Costa de Rocha | 54.357 | 2,8 | 58.337 | 3,2 | 55.622 | 3 | 106.071 | 5,3 | 115.516 | 5,5 |
| Total 4 regiones | 1.597.894 | 83,4 | 1.557.409 | 85,4 | 1.542.259 | 85 | 1.728.084 | 86,4 | 1.794.200 | 85,2 |
| Total país | 1.917.049 | 100 | 1.824.340 | 100 | 1.815.281 | 100 | 1.997.884 | 100 | 2.098.780 | 100 |

Tabla 5. Visitantes ingresados según destino principal del viaje. MINTUR, 2010.

Lo expuesto anteriormente corrobora la posición teórica sostenida por Del Acebo y Schlüter cuando afirman que las acciones realizadas en planificación sientan las bases para acciones futuras (2012). En el caso de Uruguay, si se analizan las zonas prioritarias trabajadas a partir de la década del 70, son, en parte, las mismas que planteaba entre sus metas y objetivos del Programa "Mejora de la Competitividad de los Destinos Turísticos Estratégicos" BID-MINTUR (UR-I.018) suscripto en 2007 y que fue el primer préstamo en el sector turístico que tuvo el país.

Se mantiene la permanencia, a pesar de las décadas transcurridas, de focalizar y tender al desarrollo de tres zonas que son: Colonia, Rocha-Serranías y Región Termal. Los objetivos son similares a los que se planteaban en el período de la investigación que era la diversificación de la oferta y la consolidación de otras regiones que complementarían la tradicional oferta de "sol y playa".

Ahora bien, si se considera el número de turistas ingresados según el destino de viaje dejando constancia que no incluye al turismo interno ni el turismo de cruceros, las políticas desarrolladas implicaron que el porcentaje mayoritaria de turistas visita las regiones referenciadas de acuerdo a la tabla 5.

Como se desprende de la información por regiones, claramente la Costa de Rocha es la que presenta un menor volumen de turismo receptivo puesto que tiene características especiales que apuntan principalmente al turismo interno y, dentro de este, a un segmento de jóvenes. Aunque se debe señalar que el crecimiento sostenido de esta región en cuanto al turismo receptivo se produce a partir de 2010.

En cuanto a las regiones donde se propiciaron las acciones tendientes al desarrollo a partir de la década del 60, si se toman los informes oficiales para 2015, los turistas ingresados manifestaron que su destino de viaje era una de las regiones referidas lo hicieron en el sentido que se refleja en la tabla 6.

| | |
|-----------------------|---------------|
| Montevideo | 31,6 % |
| Punta del Este | 20,9 % |
| Colonia | 8,7 % |
| Litoral Termal | 14,3 % |
| Costa de Rocha | 4,9 % |
| Total regiones | 80,4 % |

Tabla 6. Ingreso de turistas por destino del viaje 2015. MINTUR (2016).

Esto demuestra que las políticas/acciones que se adoptaron cumplieron en primera instancia con el objetivo que se perseguía: incluir nuevas regiones en el sistema turístico uruguayo. De acuerdo a lo sostenido anteriormente, Colonia y el Litoral Termal representaron en 2015 un 23 % del total de los turistas ingresados y se incorpora en la modalidad de turismo de sol y playa, la costa de Rocha, con un perfil diferente al resto de los balnearios. Esto también implica que se amplía la oferta turística con la incorporación de nuevos productos que tienden a consolidarse como el turismo termal (departamentos de Salto y Paysandú) y el turismo cultural (Colonia del Sacramento y Montevideo).

Notas

¹ Presidente de Uruguay en dos períodos (1903-07 y 1911-15).

² De acuerdo a la Constitución de 1952 el Poder Ejecutivo era ejercido por un Consejo Nacional de Gobierno que se componía de 9 concejeros electos en forma directa por 4 años, sin reelección inmediata, Este sistema estuvo en vigencia entre 1952 y 1967.

³ Estaría integrada por el Ministro de Hacienda, quien la presidiría, y los ministros de Obras Públicas, Industrias y Trabajo, Ganadería y Agricultura, por el contador General de la Nación, el director de Crédito Público y un director del Banco República. Luego, se incorporará al presidente del Consejo Departamental de Montevideo y al ministro de Relaciones Exteriores.

⁴ Iglesias es economista y político uruguayo que ha desempeñado varios cargos además del Secretariado de la CIDE. Fue Presidente del Banco Central de Uruguay, Secretario Ejecutivo en CEPAL, Ministro de Relaciones Exteriores de Uruguay y Presidente del BID, entre otros cargos.

⁵ La ruta 14 atraviesa los departamentos de Soriano, Flores, Durazno, Florida, Lavalleja y Rocha. La ruta 26 atraviesa los departamentos de Paysandú, Salto, Tacuarembó y Cerro Largo.

⁶ Esta revista se editó por primera vez en 1919 y continuó saliendo de manera ininterrumpida hasta 1967.

⁷ Empresa creada en 1935 y que operó hasta 1991.

Referencias

- Antón Clavé, S. y González Reverte, F. (Coord.). (2005). *Planificación territorial del turismo*. Barcelona: UOC.
- Baracchini, H., y Altezor, C. (2015). *Historia del Ordenamiento territorial en el Uruguay del Siglo XX*. Montevideo: Gráfica Natural.
- Bayón Marín, F. (Dir.). (2009). *50 años de turismo español. Un análisis histórico y estructural*. España: Centro de Estudios Ramón Areces, S.A.
- Campodónico, R. (2008). El turismo y los vaivenes del desarrollo. *Aportes y Transferencias*, 12 (1), 15-40.
- Campodónico, R. (2017). *El desarrollo turístico como país turístico (1960-1986)* (Tesis de maestría no publicada). Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, Argentina.
- Campodónico, R., y Da Cunha, N. (2010). La incidencia del transporte en el desarrollo del turístico del Uruguay: el caso de ONDA (1935-1980). *Estudios y perspectivas en turismo*, 19 (3), 422-440.
- Clement-Smith Inc. (1972). *Siete pasos para acelerar el turismo en el Uruguay. Informe de consultoría bajo contrato con la Agencia para el Desarrollo Internacional a pedido de la Dirección Nacional de Turismo*. Washington, D.C.: Ministerio de Transporte.
- CIDE. (1965). *Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social 1965-1974*, tomo I. Montevideo: Plan General.
- Da Cunha, N., Campodónico, R., Maronna, M., Duffau, N., y Buere, G. (2012) *Visite Uruguay: del balneario al país turístico 1930-55*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Del Acebo Ibáñez, E., y Schlüter, R. (2012). *Diccionario de Turismo*. Buenos Aires: Ediciones Claridad.
- Domínguez De Nakayama, L. (1994). *Relevamiento Turístico. Propuesta metodológica para el estudio de una unidad territorial*. Santa Fe, Argentina: Centro de Estudios Turísticos. Instituto Superior de Turismo "Sol".
- Dunjo, J. (2013). Características del turismo en las regiones turísticas argentinas. Ushuaia: Condet. Recuperado de <http://www.condet.edu.ar/cndt/images/ponencias/Ushuaia2013/completas/Dunjo.pdf>
- Flores Ruiz, D. (2015). Introducción a la política turística. En J. Pulido Fernández (Coord.), *Política económica del turismo* (pp. 55-74). Madrid: Ediciones Pirámide.
- Garcé, A. (2001). *Ideas y competencia política en Uruguay (1960-1973). Revisando el fracaso de la CIDE*. Montevideo: Ediciones Trilce.
- Garcé, A. (2011). Investigación y políticas públicas Planes de desarrollo en Uruguay en tiempos de la Alianza para el Progreso. *Historia y problemas del siglo XX*, 2. Recuperado de <http://www.geipar.udelar.edu.uy/>
- Monfort Mir, V. (2000). La política turística: una aproximación. *Cuadernos de Turismo*, (6), 7-27.
- OEA-CIES. (1961). Alianza para el Progreso. Documentos oficiales emanados de la reunión extraordinaria del Consejo Interamericano Económico y Social al nivel ministerial celebrada en Punta del Este, Uruguay, del 5 al 17 de agosto de 1961, Unión Panamericana, Washington D. C.
- Programa "Mejora de la Competitividad de los Destinos Turísticos Estratégicos". Recuperado de http://apps.mintur.gub.uy/Plantur/index.php?option=com_content&view=article&id=18:programa-mintur-bid&catid=1:programa&Itemid=7
- Sancho, A. (1998). *Introducción al Turismo*. Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- Torres Bernier, E. (2015). Los ámbitos de la política turística. En Pulido Fernández, J. (Coord.), *Política económica del turismo*, (pp.115-146). Madrid: Ediciones Pirámide.
- Trochón, Y. (2017). *Punta del Este: el edén oriental 1907-1997*. Montevideo: Fin de Siglo. Intendencia de Maldonado.
- Una metódica organización del turismo (agosto, 1962) [Carta de Lectores]. *Mundo Uruguayo*, s. p.
- Velasco González, M. (2011). La política turística. Una arena de acción autónoma. *Cuadernos de Turismo*, 27,953-969.
- www.AnnaMapa.com
- www.ine.gub.uy
- www.mapasdeluruguay.eluruguayo.com
- www.mintur.gub.uy
- www.opp.gub.uy

Rossana Campodónico

Licenciada en Historia. Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad de la República, Uruguay. Magister en Desarrollo y Gestión del Turismo (Orientación Destinos Turísticos). Universidad Nacional de Quilmes, Argentina. Área de Estudios Turísticos, Departamento de Turismo, Historia y Comunicación (CENUR Litoral Norte). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de la República. Uruguay 1695, Montevideo, CP.11.200, Uruguay.

campodon@gmail.com

Galo Plaza y el turismo: Más allá de la misión cultural

Galo Plaza and Tourism: Further than just the Cultural Mission

Carlos Garrido

Universidad Internacional del Ecuador, Ecuador

Enrique Cabanilla Vásquez

Universidad Central del Ecuador, Ecuador

Abstract

The goal of this paper has been to research deeply the contributions done by the Ecuadorian president Galo Plaza Lasso for the tourist development, since for the investigations carried out, we only know about the organization and sending of the Cultural Mission to the United States, made up of three Indians from Otavalo community. For the elaboration of this paper primary sources as Official Registers, official reports from the Ecuadorian Presidency and press reports have been consulted; secondary sources have been scarce, however the few of them have been analyzed. Some of the obtained results are that in spite of the ignorance about tourism that the Government had, it invested a lot of money for building hotels in some strategic cities. Finally the paper let us see that the Cultural Mission that was recognized as an input for tourism, actually it was not, maybe it could be considered as a mission trying to find new markets for the Indian women.

Resumen

El objetivo de este documento es investigar a profundidad los aportes del Presidente ecuatoriano Galo Plaza Lasso para el desarrollo turístico, ya que por previas investigaciones se conoce únicamente la organización y envío de la Misión Cultural a los Estados Unidos conformada por tres indígenas de la comunidad Otavalo. Para la elaboración de este trabajo se consultaron fuentes primarias como los Registros Oficiales del Estado en el periodo de estudio, informes oficiales de la Presidencia de la República y ediciones periódicas correspondientes al periodo del Presidente Plaza. A pesar de la escasez de investigaciones sobre este tema, se ha tomado como base, especialmente, los trabajos relacionados con la gestión del Presidente Plaza vinculados al turismo. Entre los resultados obtenidos se ha establecido que, a pesar del desconocimiento por parte del Gobierno de este sector, éste invirtió fuertes cantidades de dinero en la construcción de hoteles en varias ciudades. Finalmente, el documento deja ver que la Misión Cultural reconocida como un aporte al turismo, no es tal, siendo más una misión comercial que tenía como fin buscar mercados para los tejidos que el grupo de indígenas elaboraban.

Key words: tourism history - Cultural Mission - Galo Plaza Lasso - tourism Ecuador

Palabras clave: historia del turismo - Misión Cultural - Galo Plaza Lasso - turismo Ecuador

Recibido el 15 de octubre de 2019

Aceptado el 29 de noviembre de 2019

Publicado el 18 de diciembre de 2019



Introducción

Ecuador, a lo largo de su historia republicana que inició en 1830, ha basado buena parte de su economía e ingresos fiscales en tres productos de exportación: cacao, banano y petróleo. El primero se convirtió en el eje económico del país desde mediados del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX. El banano vio su despegue con volúmenes inéditos de exportación al finalizar la primera mitad del siglo XX hasta 1970, cuando el petróleo en gran escala fue descubierto en la Amazonía ecuatoriana, convirtiéndose en el eje fundamental de la economía hasta la actualidad, aportando aproximadamente con el 35 % del presupuesto nacional.

Cada uno de estos tres productos, en su momento, entregó significativas cantidades de divisas al país, convirtiéndose para el Estado, en “sectores estratégicos” que demandaron toda la atención de éste y de la empresa privada. Además, al ser productos de exportación, el cacao, banano y petróleo estuvieron supeditados a los vaivenes económicos globales que encumbraron o debilitaron su producción y exportación. Gracias a estos ingresos de divisas, el país pudo construir durante el siglo pasado buena parte de la obra pública.

Así mismo, Ecuador durante la primera mitad del siglo XX, fue una nación con altos y bajos en los ámbitos político, económico y social, siendo la inestabilidad del primero una constante en ese periodo. Liberales, conservadores y socialistas fueron las tendencias ideológicas dominantes en el escenario político de la época, el cual tuvo al cacao y al banano como los principales productos que sostuvieron gran parte de la economía ecuatoriana. Acosta (2009) los denomina “productos corcho”, es decir, productos que por un tiempo se convierten en la principal fuente de ingresos de un país, hasta que, por agentes externos o internos, dejan de generar esos recursos sumiendo en importantes crisis a los países que dependen de ellos; más adelante ese país “descubre” un nuevo producto que reflotará su economía (de

ahí su denominación de producto corcho) y el ciclo se repite.

En Ecuador, ese flujo constante de divisas producidas por estos productos, generó temporalmente un equilibrio económico que fue uno de los elementos clave para una estabilidad política. Así, por ejemplo, durante la época del auge cacaotero, el país tuvo tres presidentes que completaron sus periodos y pudieron entregar el poder a su sucesor —algo no muy común en la política ecuatoriana de la época—: Leonidas Plaza (1912-1916), Alfredo Baquerizo Moreno (1916-1920) y José Luis Tamayo (1920-1924); la estabilidad política mencionada no había ocurrido desde el último tercio del siglo XIX.

Una vez que el cacao entró en crisis, la situación económica y política en el Ecuador perdió su equilibrio y se generó nuevamente un caos interno que tuvo como resultado un periodo de 28 años en los cuales el país vio “veinte y cuatro cambios de jefatura de Estado, tres juntas de gobierno, tres constituciones nacionales, dos enfrentamientos civiles que resultaron en cambios de gobierno y una guerra limítrofe internacional” (López, 2008, p. 61). Este desequilibrio desapareció cerca de finalizar la primera mitad del siglo XX, el momento que el banano superó los ingresos que el cacao había generado. Nuevamente la bonanza económica sustentó tres periodos presidenciales consecutivos: Galo Plaza Lasso (1948-1952), José María Velasco Ibarra (1952-1956) y Camilo Ponce Enríquez (1956-1960).

Es lógico suponer que la estabilidad económica dada por estos dos productos no fue el único factor para la estabilidad, pero quizás fue determinante para que las fuerzas políticas establezcan “pactos de no agresión” con una conveniente repartición del poder entre liberales, conservadores y socialistas. Estos dos elementos fueron fundamentales en el desarrollo estatal y la construcción de obras de gran envergadura realizadas por el Estado, sustentadas en esa nueva liquidez que los altos volúmenes de exportación ponían a su disposición.

Un ejemplo de lo anterior fue la construcción del ferrocarril, que fue la primera gran obra del Estado ecuatoriano desde su fundación (1830); este proyecto unió la alta sierra y su ciudad principal Quito, con la costa porteña, dinámica y punto de inicio de las exportaciones con su ciudad ícono: Guayaquil. Inaugurado en 1908, supuso un esfuerzo supremo por parte del gobierno del General Eloy Alfaro para conseguir los recursos que lograron conectar en apenas dos días a las ciudades más importantes del país, tomando en cuenta que previamente a su construcción y puesta en operación, el viaje de Quito a Guayaquil se lo hacía a lomo de mula en aproximadamente ocho días en temporada seca y un número de días indeterminado en temporada de lluvias (Sevilla, 2013).

Entre las más importantes intenciones para la construcción del tren, estuvo justamente dinamizar el comercio interno, principalmente de productos agrícolas y de exportación, al igual que mejorar la conectividad que hasta ese entonces tenía la sierra con la costa. El tren cumplió el objetivo para el que fue construido, sin embargo, en las décadas de los sesenta y setenta con la llegada del automóvil, la mejora del transporte de carga, el despunte de la aviación comercial y la construcción de vías, el ferrocarril perdió importancia. Actualmente y a pesar de su propósito original, el tren se ha convertido en un atractivo turístico a nivel nacional e internacional y constituye un patrimonio nacional del Ecuador.

Asimismo, durante el auge bananero, el Estado tuvo los recursos necesarios para invertir en obras de gran importancia como el diseño y construcción de los aeropuertos de Quito y Guayaquil, así como en vialidad, salud y educación. Sin embargo, el Presidente Galo Plaza Lasso decidió además emplear recursos en un sector del cual se hablaba poco, pero que el Presidente había puesto particular importancia y dedicación: el turismo.

Esta investigación busca descubrir los aportes que el Presidente Plaza dio al sector turístico en una época en la cual éste no formaba parte de las prioridades de inversión del Estado, a pesar

de que ya se tenían registros de visitantes por turismo desde la década de los años veinte al Ecuador.

Metodología

Para el desarrollo de esta investigación se ha realizado primeramente una revisión bibliográfica sobre el tema, encontrando muy escasas fuentes, las cuales fueron analizadas y cotejadas. En la fase de archivo de la investigación se verificó, comparó y extrajo más información sobre el tema. Se consultaron los archivos de la Biblioteca Aurelio Espinoza Pólit donde se encontraban los cinco tomos, correspondientes a los informes oficiales de la Presidencia de la República del período presidencial de Galo Plaza Lasso. Asimismo, se revisaron los Registros Oficiales, documento autorizado del Estado ecuatoriano donde se divulga la promulgación de leyes y reglamentos. La prensa nacional e internacional de la época también fue materia de revisión, con el fin de obtener información sobre la Misión Cultural que viajó a los Estados Unidos.

El “desarrollo” dentro del contexto mundial de la época

Después de la Segunda Guerra Mundial, se reconfiguró la geopolítica global estableciéndose un nuevo liderazgo de mano de los Estados Unidos e Inglaterra. Se consolidaron organizaciones que buscaban mantener la paz mundial que tanto les había costado a los países beligerantes, constituyéndose en esos años la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Anclado a la posición norteamericana, el creciente modelo capitalista keynesiano comenzaba su hegemonía en el mundo occidental, buscando la prosperidad de las naciones a través del *desarrollo*, término que comenzó a redefinirse “al atribuirle un medio fundamental (crecimiento económico impulsado por la industrialización), un sentido (la elevación de los niveles de vida) y un parámetro implícito (los niveles de vida americanos)” (López, 2008, p. 63).

Como sustento de los nuevos desafíos de la época, nacieron instituciones de apoyo financiero, como el Banco de Reconstrucción y Desarrollo (más tarde Banco Mundial), el Fondo Monetario Internacional, junto con organizaciones adscritas a las Naciones Unidas, que tenían como fin trabajar con las “sociedades con retraso” y disminuir los niveles de *subdesarrollo* de estas regiones. Por este medio se establece el modelo de exportación en grandes volúmenes de materias primas y la importación de tecnología y conocimiento, que lo único que traerá a la región será un alza en los indicadores de pobreza, así como un importante incremento de los niveles de endeudamiento con organismos internacionales, algunos previamente mencionados.

Durante el mismo siglo XX, Prebisch y Singer publicaban sus tesis económicas cuestionando el modelo de exportación de materias primas, como eje generador de recursos económicos para el desarrollo de las naciones. Sustentaban esta teoría en las graves consecuencias que trajo la Gran Depresión de los años treinta para muchos países, incluido Ecuador, que dependían de sus exportaciones agrícolas para sostener sus presupuestos nacionales (Salgado, 2008).

Este nuevo paradigma, según Escobar en 1999 (citado en Salgado, 2008, p. 122), “nace con el descubrimiento de la pobreza masiva en Asia, África y América Latina, y con el reconocimiento de la potencial amenaza que ésta representa, en el contexto de la Guerra Fría para los países industrializados”. Así Salgado (2008) menciona:

El diagnóstico de la Fundación Rockefeller sobre América Latina afirmaba que la ausencia de instituciones económicas y políticas impide el crecimiento sostenido y, que esto sumado a la escasa inversión de capitales, mano de obra no calificada e inadecuados sistemas de mercado, aumentaba el riesgo de estallidos sociales que llevarán a la instalación de sistemas comunistas en la región. Es decir, el retraso económico significaba una amenaza para la paz. (p. 130)

El modelo veía al Estado como un agente económico, que en base a medidas proteccionistas podía dinamizar el mercado interno, además de construir la infraestructura necesaria para que ese mercado pueda desarrollarse, y proveer de servicios que la población demandada: salud, educación, seguridad entre otros (CORDES, 1999).

Este paradigma desarrollista, fue incluido en el plan del primero de los tres gobiernos consecutivos de mediados del siglo XX: el correspondiente a Galo Plaza Lasso (1948 - 1952). El presidente Plaza que vivió gran parte de su juventud en los Estados Unidos y que además era amigo personal de Nelson Rockefeller, creía en el modelo diseñado por el país del norte, por lo que acogió varias de sus “recetas”, abriendo las puertas del país a la llegada de misiones técnicas extranjeras, que le dieron al Ecuador esa nueva perspectiva dentro del concepto de “desarrollo” que se estaba iniciando en el mundo occidental.

La primera y más importante de estas misiones fue la International Basic Economy Corporation (IBEC), perteneciente a Nelson Rockefeller que llegó al país a las pocas semanas del inicio del gobierno de Plaza, y realizó un claro diagnóstico técnico de la situación del Ecuador, dando como resultado un documento clave para el nuevo gobierno: *El Desarrollo Económico del Ecuador* (IBEC, 1952). Sin embargo, a pesar de que éste, como otros organismos de carácter multilateral, colaboraron con los estados periféricos como Ecuador en la disminución de problemas de salud y nutrición, también “recomendaron” políticas que favorecieron un modelo de:

Agricultura comercial de gran escala orientada a la exportación, lo que condujo a una urbanización incontrolable. Se produjo la expulsión de la mayoría de campesinos sin tierras de la zona agraria sin haber logrado construir una industrialización capaz de absorber esa población. (Salgado, 2008, p. 125)

Ecuador en las primeras cuatro décadas del siglo XX, había sido un país fragmentado en el ámbito geográfico por naturaleza y en el

ámbito económico por las reiteradas crisis, creadas en buena parte, por un mal manejo de las finanzas públicas. Esta división generó un sinnúmero de enfrentamientos de tinte político, que tenían de trasfondo el control económico en conflicto entre las dos ciudades principales: Guayaquil y Quito (Bustos, 2017). La primera liderada por liberales, poderosos exportadores y miembros de las nuevas élites que habían forjado su poder económico en los primeros treinta años de ese siglo, en base a la producción cacaotera. Por otro lado, en la alta serranía quiteña, se encontraban los grupos conservadores, herederos de una hegemonía política establecida desde la colonia, pero que, ya desde el siglo XIX habían visto mermado su poder político y sobre todo económico frente al sector exportador guayaquileño. Y entre los dos, un naciente partido socialista que tenía adeptos en las dos ciudades y que comenzaba a convocar al naciente sector académico, así como al ámbito de poetas y escritores de fama nacional. Además, la política ecuatoriana tenía ya en escena a dos nuevos actores en el panorama político nacional: los militares y el naciente populismo, representado en su líder máximo: José María Velasco Ibarra.

El país había dependido por alrededor de treinta años de la mayor bonanza de su historia en base a un solo producto: el cacao. Pero su periodo había terminado y el Ecuador, al igual que muchas naciones del continente, entró en una crisis fiscal muy seria, comenzando a sentir los efectos de la Gran Depresión norteamericana y generando un estancamiento por parte del Estado donde,

la economía ecuatoriana era rudimentaria –según las teorías de la modernización–, el país carecía de carreteras que permitieran la integración geográfica nacional, la cobertura de energía eléctrica era la más baja de Sudamérica y el PIB se mantenía en niveles bajísimos (...) la industria ecuatoriana se limitaba a la actividad textil, el cemento, ingenios de azúcar, cerveza, cigarrillos y jabones. (Salgado, 2008, p.120)

La tendencia regional para salir del modelo agroexportador fue el reemplazarlo por políticas de industrialización, las cuales fueron positivas y calaron en algunos países como Argentina, Brasil y México (Deler, 2007). Sin embargo, en Ecuador “el intento de industrialización no prosperó debido, entre otras razones, a la debilidad del mercado interno y de los incipientes grupos industriales frente a la poderosa oligarquía agro exportadora” (Salgado, 2018, p. 120).

Esas fueron las primeras críticas que algunos académicos hicieron a este “desarrollismo” impuesto desde el norte, las cuales apuntaban a que el modelo impuesto desde una organización social y económica completamente distinta a las realidades de la periferia, olvidó escuchar las iniciativas locales e incorporar elementos diferenciadores de acuerdo a la realidad de estos países (Cabrera, 2016).

Galo Plaza Lasso, a pesar de su condición original al pertenecer a una familia de las clases terratenientes más rancias del país, incluso con orígenes directos desde la Colonia¹ y con importantes haciendas en la serranía ecuatoriana, tenía como línea política al liberalismo² Pero complementaba este pensamiento político con un apoyo de la cooperación internacional (especialmente la norteamericana), lo cual marcó un punto de inflexión con el periodo anterior al sentar los fundamentos para lo que sería el nuevo modelo de Estado durante la segunda mitad del siglo XX.

Este nuevo modelo se basó en elementos que no habían sido parte del mismo previamente: la planificación con metas a corto y mediano plazo, una modernización del Estado en todos sus niveles, incluyendo un impulso importante a la infraestructura física reflejada en obras civiles. Además de una modernización en el sector agrícola, especialmente en la producción bananera, la cual fue clave en este proceso, ya que los recursos que esa actividad estaba generando, iban a ser empleados en la mencionada modernización del Estado.

Plaza tenía además un importante recorrido diplomático y político en la región al haber

sido previamente a su periodo presidencial, embajador de Ecuador en Washington, Ministro de Defensa y Oriente en el gobierno de Mosquera Narváez, delegado de Ecuador en la firma del Acta de Chapultepec (1945), así como en la Conferencia de San Francisco del mismo año y Senador por la provincia de Pichincha. Al llegar al poder Plaza estaba convencido de que “el desarrollo económico y una adecuada inserción en el mercado mundial era la manera más segura de evitar la desestabilización y de mantener la democracia” (Salgado, 2008, p. 128), y veía además a la “exclusión y desigualdad –concebida en términos económicos y no políticos– como terreno propicio para desestabilización democrática” (Salgado, 2008, p. 130).

Una vez en el poder, Plaza estableció canales de diálogo con varios sectores productivos, donde a la vez que expuso el diagnóstico de la misión IBEC, aceptó muchas de las observaciones y recomendaciones que hicieron los actores económicos y políticos del país. Las decisiones finales en temas de desarrollo agrícola, industrial y económico, si bien tuvieron como base y fuente a los norteamericanos, fueron adaptadas en buena parte a la realidad ecuatoriana de la época.

Es decir, la política desarrollista no ingresó al Ecuador de una manera vertical, lo que Plaza hizo fue basarse en recomendaciones y diagnósticos internacionales, para combinarlos con la realidad interna del Ecuador, estableciendo claramente las limitaciones de esas recetas en el campo de recursos económicos y situaciones estructurales propias del país, especialmente en lo que tenía que ver con el área agrícola. Quizás el mejor ejemplo de esa fusión de elementos internos y externos fue la producción bananera.

Larrea (1987) lo denomina “el experimento más exitoso y significativo llevado a cabo durante el gobierno de Plaza” (p. 7) y es que la llegada de la United Fruit Company al Ecuador aceleró los procesos agrícolas de tecnificación de esta fruta, sumado a la gran inversión que realizó el Estado para, aprovechando esa tecnología, sean los productores ecuatorianos los que

puedan beneficiarse. Así, el banano en apenas dos años, pasó a convertirse en el líder de las exportaciones ecuatorianas y en cinco años, Ecuador ya se convertía en el mayor productor bananero del mundo. De esta forma,

De ser un productor sin importancia a finales de la Segunda Guerra Mundial, se convirtió en menos de una década en el exportador más grande del mundo. Para 1955 exportaba nueve veces el volumen de 1947, manteniéndose en el primer lugar hasta la actualidad (...) su volumen de exportación llegó a ser tres o cuatro veces mayor que el de su competidor más cercano. (Roberts, 2009, p. 5)

Así, el gobierno de Plaza tuvo entre sus principales atributos: el diálogo y el apoyo a iniciativas encaminadas a buscar una mejora para la sociedad ecuatoriana tomando aportes de expertos internacionales pero también de los ciudadanos que querían ver un progreso en su nivel de vida en base al empleo, la producción, la agricultura y la construcción de infraestructura estatal. Se inició un gobierno basado en la planificación, en los resultados y en la modernización del Estado pensándose como nación unificada, unitaria para tener políticas y objetivos de carácter nacional, lo que Plaza denominaría como el “progreso nacional”.

El Turismo en el Ecuador de Galo Plaza

Los estudios sobre el desarrollo y evolución del turismo en Ecuador son prácticamente inexistentes. Aisladamente algunas publicaciones relacionan sus estudios paralelos en otras áreas del conocimiento con elementos del desarrollo y crecimiento turístico. Sobre el turismo en el periodo correspondiente al Presidente Galo Plaza Lasso, Prieto (2008, 2011), Salgado (2008), Ullauri (2018), exponen elementos importantes analizando el contexto político, social y económico en el que se dio este impulso. Las tres coinciden en que Plaza fue uno de los promotores e iniciadores de la actividad turística en nuestro país, reconociéndole como el mayor de sus

méritos en este campo, el envío de una Misión Cultural a los Estados Unidos como parte de una campaña turística.

Contrariamente a lo que se piensa, Ecuador durante la primera mitad del siglo XX tuvo un sector turístico en crecimiento, basado principalmente en la oferta de sitios de alojamiento y restaurantes. La falta de estudios sobre el desarrollo turístico ecuatoriano en esta época es evidente, sin embargo, podemos establecer un movimiento importante de turistas que llegan a través del puerto de Guayaquil en las primeras dos décadas del siglo XX. Esta ciudad, según la Guía Comercial de Ecuador (1901) registra algunos hoteles de importancia

como el Gran Victoria Hotel o el Gran Hotel Paris de Monclus & Co., el cual para ese año ofrecía un servicio personalizado de atención a sus huéspedes, un amplio salón de banquetes y habitaciones que incluían baños de ducha y tina, un lujo si consideramos la época.

La ciudad de Quito, si bien no era el punto de ingresos de estos visitantes, mantenía una importante planta hotelera como el Hotel Ecuador, el Grand Hotel Continental o el Hotel Royal, los cuales ofrecían altos niveles de comodidad a sus huéspedes, incluyendo además los servicios de banquetes y eventos (*Guía Comercial del Ecuador, 1901*).

Hotel Metropolitano
EL HOTEL MAS NUEVO Y COMPLETO DE QUITO

Un Hotel donde la comodidad y la elegancia están admirablemente combinadas.
Los equipos y muebles son de la más alta calidad.

Banquetes y funciones sociales todos los días.

Habitaciones amuebladas con todo confort.

Agua helada y caliente permanente.

Habitaciones de todo precio.

Este Hotel es el mejor de la Capital, situado en el centro de la ciudad.

Cuenta con Automóviles propios para paseos y viajes a la Estación del Ferrocarril de Guayaquil a Quito.

Hotel en Latacunga y Riobamba.

QUITO, Latacunga, Riobamba, ECUADOR
ISAAC J. ABOAB,
PROPIETARIO.

Figura 1. Hotel Metropolitano, Quito. Revista Comercio Ecuatoriano (1921, p.44).

Ecuador no tardaría mucho en notar la llegada de turistas a su territorio y sobre todo los importantes recursos económicos que empezaba a dejar esta actividad. Así, en diciembre de 1930, bajo el gobierno de Isidro Ayora, el país contaba ya con su primera Ley de Turismo (*Registro Oficial*, 1930). Si establecemos que, por naturaleza, el Estado es reactivo en el tema de las acciones a tomar con los sectores productivos, podemos inferir que la ley establecida por Ayora, se la creó con el fin de controlar un sector que ya venía desarrollándose de manera individual, sin un control legal por parte del Estado y por tanto sin un pago de impuestos hacia éste.

La ley en apenas ocho artículos incentiva la llegada de turistas por medio de la exención de pago de visas y de derechos de Sanidad y Puerto a todos los buques que traigan grupos mayores de veinte turistas y que permanezcan al menos diez días en el país. Un elemento importante de esta legislación es que el Estado ecuatoriano por primera vez define un turista como tal:

Se considerarán Turistas, a los extranjeros que lleguen al territorio nacional trayendo en sus pasaportes una constancia que los acredite como tales, firmada por un Representante Consular del Ecuador; y cuando su permanencia en el país sea de un máximo de seis meses y un mínimo de diez días. (*Registro Oficial*, 1930, p. 2)

Además, esta ley identifica al sector privado como un elemento clave en el desarrollo turístico, apoyándolo a través de subvenciones pecuniarias y establece un modelo básico de promoción turística a través de las Legaciones y Consulados. Este cuerpo legal fue reemplazado por otro mucho más elaborado en 1938 por el gobierno del General Alberto Enríquez Gallo, en el cual, se establece la creación de la Cédula de Turismo, un documento que el turista recibía a su ingreso al país, donde constaban todos sus datos personales y que le permitía beneficiarse de algunas exenciones tributarias, así como de recibir un trato preferencial en el momento de su llegada y salida por los puertos autorizados para el ingreso de turistas (*Registro Oficial*, 1938). Será justamente con esta ley,

con la que el Presidente Plaza contará para poder emprender un apoyo más fuerte a este nuevo sector.

Galo Plaza nació en Estados Unidos, mientras su padre –el ex presidente Leonidas Plaza Gutiérrez– fungía de Ministro del Ecuador en ese país. Si bien sus estudios de primaria y secundaria los realizó en Ecuador, sus estudios superiores los cursó en las universidades de California, Maryland y Georgetown, donde gracias a su condición social y económica pudo relacionarse con las capas más importantes de la sociedad norteamericana, incluido a su amigo personal, Nelson Rockefeller quien envió sin costo alguno la misión IBEC a Ecuador.

Varios son los estudios que ponen a Plaza como un fervoroso impulsador del turismo en el Ecuador, siendo para algunos autores su mayor aporte, el haber enviado lo que consideran la primera campaña de promoción turística en el exterior: la “Misión Cultural”, la cual se analizará más adelante detenidamente. Al parecer hay elementos tanto o más importantes que la misma Misión acerca del impulso que el presidente Plaza dio al turismo en el Ecuador. A pesar de que esta actividad no fue mencionada como un eje principal por el presidente en su discurso de posesión, el turismo fue parte de la política estatal en su periodo recibiendo una atención especial.

La primera mención que el presidente hace sobre el turismo es durante su visita a la provincia del Guayas, apenas a un mes de ser posesionado (octubre de 1948), cuando después de ser recibido en el balneario de General Villamil (llamado tradicionalmente Playas), indica que:

es de esperar que este balneario sea un lugar vital para el turismo nacional e internacional. El turismo, se convertirá en una de las principales industrias nacionales, mediante una activa e inteligente propaganda, ya que el Ecuador cuenta con invalorables y múltiples atracciones (...) Este lugar [Playas] es una gran contribución al programa de turismo que está empeñado el Gobierno en desarrollar en todo el país. (Presidencia de la República, 1949, p. 187)

En septiembre del mismo año visitó la población indígena de Otavalo, a cien kilómetros de la capital, reconocida por la elaboración de artesanías tradicionales y cercana a las haciendas que eran su propiedad. Luego de los homenajes de rigor, Plaza vuelve a poner al turismo como una actividad importante para su gobierno, llegando esta vez incluso a modelar lo que hoy conocemos como “paquete turístico” para toda la zona:

Se tratará en lo posible de que el turista vaya a Ibarra [ciudad a veinte kilómetros de Otavalo y capital de la provincia] pernocte ahí y pase a Otavalo para la Feria, desayune y almuerce en Otavalo, presencie cosas importantes y adquiera recuerdos. Se trata, pues de un sistema para que el turista dedique dos o tres días en recorrer Imbabura, Otavalo, la Feria, los lagos y pase la Línea Equinoccial en donde se construirá un restaurant, un paradero y su regreso a Quito. (Presidencia de la República, 1949, p. 203)

Por mucho tiempo, a las agencias de viaje creadas en la década del cincuenta: Ecuadorian Tours y Metropolitan Touring se les atribuyó el diseño de varios paquetes turísticos, entre ellos el que hasta la actualidad opera en la población de Otavalo, y que es exactamente como el Presidente lo detalló en su discurso. La idea de este programa turístico entonces habría llegado mucho antes que estas empresas siquiera se constituyan.

Al ser Plaza un impulsador y ferviente seguidor de esta corriente “desarrollista” que se venía generando desde los Estados Unidos, creó vía Decreto, la Corporación de Desarrollo que tenía como fin, establecer la planificación técnica y entregar recursos para implementar nuevas industrias, empresas o cultivos, así como para gestionar créditos en el exterior (*Registro Oficial*, 1950). La Corporación incluyó al turismo como un sector estratégico, especialmente para la construcción de una nueva y dinámica planta hotelera, asignándole un importante presupuesto en base al Plan de Desarrollo 1950-1952.

| En sucres: | |
|--|---------------|
| Fomento de la Agricultura y Ganadería | 89'000.000,00 |
| Fomento de la Industria y el Turismo | 47'000.000,00 |
| Reconstrucción de la zona afectada por el terremoto (1.949). | 13'000.000,00 |
| Edificio social | 1'000.000,00 |

Tabla 1. Asignación de Recursos por parte de la Corporación de Desarrollo. Obtenida de López (2008, p. 77).

El pensamiento de Plaza en este sentido, era que la inversión por parte del Estado en la construcción de hoteles y “La presencia del turista, no solo dará dólares, sino trabajo a los ecuatorianos en hoteles, al chofer del carro que utilizan, al pequeño artesano que produzca artículos atractivos” (Presidencia de la República, 1949, p. 477-478). Es interesante que el presidente centre su atención únicamente en el sector de alojamiento cuando se refiere al turismo, no habla sobre los otros actores del turismo como las agencias de viaje (que si existían en su mandato), las aerolíneas, los guías de turismo o de los restaurantes que también eran utilizados por los turistas.

Este conocimiento parcial puede tener dos lecturas: el presidente conocía poco del turismo y quizás lo utiliza como un elemento más de las cadenas productivas que deseaba generar, sin conocer mucho sobre este sector y su dinámica; y la segunda es que no tiene asesores expertos en el tema, no hay un apoyo técnico que pueda ayudar al mandatario a ver el sector en su real dimensión. Algo importante y que hay que destacar es que entiende los beneficios económicos del turismo hacia varios sectores que no necesariamente forman parte integral del sistema turístico, como en este caso a los artesanos.

Otro de los ejes importantes impulsados por el presidente Plaza fue la reparación y construcción de una amplia red vial, la cual

fue ampliada en 1.239 km., equivalente a un incremento del 12 % de la red, comparada con la que recibió al inicio de su periodo, lo que le iba a permitir al país tener uno de los elementos clave del desarrollo: conectividad. Este proyecto vial, se lo realizó con el fin de facilitar el transporte de productos agrícolas y que éstos puedan llegar a los distintos mercados y puertos del país, dinamizando de una mejor manera la economía interna. Así lo mencionó en su discurso de posesión al proponer que “Un Programa de producción, presupone otro, paralelo, de vialidad. La carretera abre campos para el trabajo agrícola, minero o industrial” (Presidencia de la República, 1949, p. 44).

La prioridad estuvo en mejorar la conectividad entre costa y sierra, especialmente para que se pueda establecer un intercambio más dinámico de los productos agrícolas de estas dos regiones. Uno de estos ejes fue el de Quito – Quinindé – Esmeraldas, el cual recibió una especial atención por parte del Gobierno, debido al potencial comercial y de exportación que éste representaba para la capital por su cercanía al puerto de Esmeraldas. Los productos agrícolas de esta zona tropical y su comercialización eran la prioridad del gobierno: “Una vez entregada al tránsito esta vía, la colonización de esta frondosa región en la que se dan las frutas, las maderas finas, el caucho, la balsa, el algodón y el maíz, a la vuelta de tres meses, y un sinnúmero de productos, ávidamente esperados en los mercados” (Presidencia de la República, 1949, p. 178).

La vía fue concluida pocos meses antes de finalizar su gobierno, la cual recorría un poco más de trescientos kilómetros entre la capital y la provincia de Esmeraldas, pero a más de su uso para el sector agrícola y ganadero, ésta sirvió para conectar por primera vez la ciudad de Quito a una playa: indirectamente el gobierno de Plaza había dado un gran impulso al turismo, especialmente al turismo interno. A los pocos años, las inversiones en el campo turístico en la ciudad de Esmeraldas y luego a lo largo de la costa de esta provincia, se multiplicaron hasta llegar a convertirla en

el principal destino de sol y playa de turismo interno del Ecuador.

Si bien los recursos del Estado se habían incrementado, aún seguían siendo escasos para todas las necesidades de la nación. El Estado apostaba invirtiendo en varios sectores considerados estratégicos, entre ellos uno que era considerado de gran importancia: el banano. El gobierno de Plaza, a través de la Corporación de Fomento, entregó cerca de doce millones de sucres en los cuatro primeros meses de su gobierno, para créditos a los pequeños agricultores que deseaban incorporarse en la tendencia de este nuevo cultivo. A pesar de lo anterior, este naciente sector sufría del problema vial, aunque el Estado había invertido en estratégicos ejes viales, éstos no alcanzaban a cubrir la demanda del sector bananero.

Ante esta realidad y gracias a los importantes ingresos que las grandes empresas y agricultores privados estaban obteniendo, decidieron invertir en la construcción de una inmensa red vial, con un plan inédito hasta entonces ideado y desarrollado en el Ecuador. Apenas finalizó la Segunda Guerra Mundial, el Estado junto con los principales terratenientes dueños de las grandes plantaciones de banano, crearon el llamado Comité Ejecutivo de Vialidad, el cual “formuló un plan extensivo de carreteras y caminos asfaltados, puentes y puertos” (Hidalgo, 2009, p. 82).

Este ambicioso plan incluía una red vial que iniciaba en Guayaquil en cuatro direcciones y unía los principales puertos alternos para sacar el banano, así como las principales ciudades relacionadas a la producción de esta fruta, incluida la ciudad de Quito. El presupuesto de este plan alcanzaba la cifra récord de 151'286.965 USD, que consideraba la construcción de un puente sobre el río Guayas (Roberts, 2009). Llevar a cabo este plan vial, sentó las bases para que veinte años después, esas mismas carreteras que fueron diseñadas para sacar el banano y venderlo al mundo, sean las utilizadas para llevar los primeros turistas nacionales a las playas ecuatorianas como Bahía de Caráquez, Manta y Salinas.

El banano, indirectamente ponía también su aporte al desarrollo turístico del país.

Para mediados de 1949, la IBEC presentó un informe preliminar sobre los ejes que ellos consideraban debía incluir el Gobierno dentro de su política desarrollista. El Dr. Stacy May, Consejero de IBEC, comentó este informe en una rueda de prensa, y en relación al turismo, indicó que esta institución no lo había incluido dentro de esta planificación, pero que a pedido del Presidente se realizaría un estudio pormenorizado. Al final del periodo presidencial, el informe del IBEC incluía información sobre las inversiones hechas en turismo en el Ecuador y lo catalogaba como uno de los sectores estratégicos a desarrollar.

El informe primeramente da cuenta del número de empresas en el país con sus respectivos capitales de inversión, siendo los cinco más importantes (sea por número de empresas o por capital invertido) las que se detallan en la Tabla 2.

Como se puede observar, el sector turístico que aquí se le representa únicamente bajo el grupo de Hoteles, restaurantes y cafés es el segundo en número de establecimientos a nivel de las industrias en todo el país. Sin embargo, su inversión es de las más bajas, lo cual puede reflejar que la calidad de estos establecimientos se encontraba en un nivel muy inferior, de ahí que a pesar del número, los capitales invertidos sean mínimos.

El informe además destaca las bondades geográficas, climáticas, la riqueza artística,

natural y étnica con la que cuenta el país. Asimismo, se establecen tres problemas principales en este nascente sector: la falta de promoción turística internacional, la falta de transporte que permita desplazarse a los turistas y una serie de hoteles que se encuentren estratégicamente construidos a lo largo del país para la pernoctación de los visitantes (IBEC, 1952).

El análisis había recomendado la construcción de hoteles a lo largo y ancho del Ecuador, especialmente en las ciudades de Ibarra, Cuenca, Baños, Otavalo, Salinas, Manta, Bahía de Caráquez, en la región amazónica y, principalmente, en las ciudades que sirven de frontera tanto con Colombia como con Perú. Caso especial fue el diseño, más no la construcción de un gran hotel en la ciudad de Quito, el cual no se llegó a construir en el Gobierno de Plaza debido a la suspensión de los capitales que lo iban a financiar.

En su primer año, el Gobierno logró consolidar tres proyectos hoteleros en las ciudades de Baños (Hotel Baños), Cuenca (Hotel Crespo) e Ibarra (Hotel de Turismo Imbabura), con una inversión total de la Corporación de Fomento de cerca de tres millones de sucres; siendo el hotel de Ibarra el de mayor costo (dos millones de sucres). Al finalizar el Gobierno, los tres hoteles se encontraban totalmente habilitados y en funcionamiento.

Sobre el problema del transporte, el Gobierno igualmente por medio de la Corporación de Fomento y el apoyo inicial de los municipios

| CLASIFICACIÓN | NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS | CAPITAL TOTAL |
|-------------------------------|----------------------------|----------------|
| Alimentos | 228 | 56,439.510,17 |
| Extracción de minerales | 8 | 149,730.348,25 |
| Hoteles, restaurantes y cafés | 70 | 1'299.162,85 |
| Tejidos | 68 | 50'582.524,78 |
| Bebidas | 68 | 30'433.759,89 |

Tabla 2 Inversión de empresas privadas por sector, elaborada por los autores, en base al IBEC (1952).

de la región austral del país, logró constituir la Empresa Ecuatoriana de Turismo, la cual para 1950:

importó vehículos livianos y pesados para su servicio y en noviembre del propio año inició sus actividades a lo largo de la Carretera Panamericana, mediante nueve camionetas "Utility" y "Station Wagon" y tres grandes autobuses "Beck"(...) [los cuales] estaban dotados de un sistema de ventilación que aseguraba la amplia circulación de aire en el vehículo, herméticamente cerrado para impedir el acceso del polvo y viento (...) sistema de calefacción que distribuía adecuadamente el calor por todo el bus. (IBEC, 1952, p. 197)

Lastimosamente, este servicio, enfocado en los escasos turistas nacionales e internacionales y no en el servicio público, además de no contar puntualmente con los aportes ofrecidos por las municipalidades de las provincias australes, sumado al pésimo estado de las carreteras de la sierra ecuatoriana, no pudo sostenerse y cerró sus operaciones.

El informe reconoce también la importancia de la presencia de aerolíneas en el país, para lo cual recomienda impulsar el desarrollo del transporte aéreo y facilitar la visita a lo que denominan "lugares de interés", indicando que

De especial interés serían las regiones exóticas como el Oriente y las Galápagos con sus recursos para la pesca y por deporte. Si se pudiera ofrecer transporte aéreo a dichos lugares y hubieran en los terminales alojamientos simples pero eminentemente limpios de tipo "semi-campamento" muchos turistas pagarían sumas considerables por el privilegio de visitar esos remotos lugares. Hay pues razón para sugerir que utilizando las líneas aéreas que hay... el país podría convertirse en poco tiempo en un lugar capaz de ofrecer una atracción completamente única a la que podría hacerse una vigorosa propaganda. (IBEC, 1952, p. 128)

El informe además establece una cifra de trece millones de sucres más de inversión que la Corporación de Fomento debe destinar aún para la construcción de más hoteles en la sierra y en la costa. Finalmente, May, sugiere que los campamentos abandonados de las compañías petroleras en la Amazonía, podrían convertirse en sitios de alojamiento que permitirán visitas a esta región ecuatoriana. Finalmente advierte que tanto los hoteles como las carreteras son elementos que se encuentran en mal estado, y que podrían frenar el desarrollo turístico que el país buscaba (IBEC, 1952).

Galo Plaza y la Misión Cultural No Turística

La acción del Presidente Plaza vinculada al turismo, que ha sido más divulgada por algunos autores como Salgado (2008), Prieto (2008 y 2011) y Ullauri (2018) fue la organización y ejecución de la Primera Misión Cultural a los Estados Unidos por parte del Gobierno Ecuatoriano. Esta misión fue calificada como turística por el Estado y estuvo conformada por una familia de indígenas ecuatorianos de la comunidad Otavalo con el auspicio de la aerolínea Panagra y la empresa turística Grace Line (Prieto, 2008, p. 160). Sin embargo, si se revisa en profundidad el periplo, se evidencia una ausencia de carácter turístico en la misma.

Primeramente, es interesante anotar que la familia indígena escogida incluía a Rosa Lema, una mujer de la comunidad de la sierra norte ecuatoriana denominada Peguche, que había sido objeto de un importante estudio antropológico realizado por Elsie Crew Parsons en 1945.

La mirada proporcionada por Parsons sobre los indígenas y Rosa Lema, fue adaptada por los organizadores de la misión cultural para publicitar al país en Estados Unidos. Esta acomodación se orientó a presentar a doña Rosa como un deseable destino turístico, a través de una retórica que destacó tres aspectos de los indígenas: sus habilidades manuales, su origen remoto y noble y, su integración social. De manera que un primer énfasis de

la publicidad oficial fue caracterizar a las "clases indígenas" como hábiles artesanos manuales lo cual se expresaba en productos tales como los sombreros de paja toquilla, hamacas, artículos de cuero, alfombras de lana y casimires. (Prieto, 2008, p. 164)

Sin embargo, al profundizar los datos obtenidos del Archivo de la Fundación Galo Plaza Lasso y en los informes emitidos tanto por el Gobierno como el seguimiento realizado por la prensa, el tema de que la misión de Rosa Lema haya sido "turística" deja algunas dudas.

Cuando la Misión viajó, si bien estuvo auspiciada por una aerolínea como Panagra y una agencia de viajes como Grace Line, al parecer ese auspicio tuvo que ver con el ahorro de recursos en los billetes de avión (auspiciados por Panagra) y el alojamiento que tuvieron en distintos hoteles de Estados Unidos (favorecidos por Grace Line). Si el viaje hubiera tenido alguna misión u objetivo turístico, la familia Lema hubiera estado acompañada por lo menos por un representante del gobierno, especialmente del ya existente Departamento de Turismo adscrito a la Presidencia de la República, o por algún representante de las pocas agencias de viaje que ya funcionaban, tanto en Quito como en Guayaquil.

Asimismo, si se analiza el itinerario de la Misión en territorio norteamericano, éste dista mucho de buscar una promoción turística como tal. Los indígenas se reunieron con los alcaldes de Miami y Nueva York, con el Secretario General de las Naciones Unidas, tuvieron entrevistas en programas de radio y visitaron dos importantes revistas: *Life* y *Time*. Su visita fue cubierta por la prensa ecuatoriana y norteamericana, donde los principales tópicos de las entrevistas tienen que ver con sus vestidos, los tejidos, su música y su lengua nativa (Prieto, 2008). Así también, durante un almuerzo ofrecido en la ciudad de Nueva York por su Cardenal: J. Spellman el Cónsul ecuatoriano en esa ciudad explicó claramente las dos razones de este viaje:

la misión es doble: darse a conocer y hacer ver sus productos, y luego, observar cómo vive la gente en este país (...) de ese modo nuestros visitantes estudiarán la manera en

la que puedan cooperar con el Gobierno del señor Galo Plaza para implantar nuevos métodos de producción. (Presidencia de la República, 1951, p. 98)

Si se revisa el informe del IBEC, éste recomienda al presidente Plaza desarrollar la industria textil, especialmente la vinculada a la paja toquilla, paja mocora, cabuya, lana y cuero (IBEC, 1952). En el mismo evento y luego de una extensa explicación sobre el modo de vida de los indígenas otavaleños, el Cónsul menciona:

ellos [los indígenas de la Misión] han visitado almacenes... Esto nos ayudará mucho en la labor en que haya empeñado el Presidente Plaza de diversificar un poco estas industrias de artes manuales, pues ellos han visto las posibilidades y la forma como se puedan adaptar un sinnúmero de ideas que se les ha dado. (Presidencia de la República, 1951, p. 100)

La Misión, al no estar acompañada por personas vinculadas al turismo sea de manera estatal o privada, y si el objetivo de ésta era el de promocionar el país, debió haber recibido una capacitación previa en cuanto al Ecuador como destino turístico, así como llevar folletería especializada del país, algo que tampoco ocurrió. No se organizaron visitas a organismos oficiales de turismo de los Estados Unidos, así como tampoco con los operadores turísticos norteamericanos.

Si bien la presencia de la familia Lema logró concitar la atención de los medios de comunicación y de cierta manera podríamos entenderlo como un medio para difundir la imagen del Ecuador, todo esto quedó incompleto por la falta de los elementos antes indicados que podrían haber dado a la Misión un carácter turístico. Inclusive con la información generada por el IBEC, se puede concluir que, a pesar de la difusión e imagen lograda por la Misión, el país no se encontraba en condiciones idóneas de poder recibir de manera adecuada un flujo constante de turistas internacionales. Una vez finalizada la misión a los Estados Unidos, el Presidente envió una carta a su Cónsul en Nueva York, en la que le indica "[a] hora tienes que aprovechar al

máximo la gira en cuanto a la aplicación que pueda tener en el desarrollo de la pequeña industria del país” (AFGPL, Correspondencia).

Esto puede confirmar el hecho del desconocimiento parcial que el Estado y el Presidente tenían acerca de la dinámica de este sector, sin embargo, los aportes enumerados previamente constituyeron un gran avance para que el Ecuador pueda mejorar su infraestructura, tanto de servicios básicos como turística en la siguiente década, cuando se constituirán algunas empresas turísticas privadas de importancia, que contarán con mejores condiciones a las que el país tenía previo al gobierno de Galo Plaza Lasso, un presidente que al parecer, en el ámbito turístico se adelantó a su tiempo.

Quedan aún por analizar temas vinculados al turismo de la época, como el papel de las aerolíneas en el desarrollo turístico durante la década de 1950, especialmente Panagra e Iberia, así como la participación de las agencias de viaje en el desarrollo de los primeros “destinos” desarrollados en el Ecuador de esa época. Además, en el campo hotelero queda pendiente establecer la influencia que tuvieron en este sector, muchos extranjeros que se radicaron en el país desde la década de los años veinte y que invirtieron en este tipo de negocios.

Conclusiones

Los estudios sobre el nacimiento y desarrollo turístico del Ecuador son muy escasos, así ha quedado demostrado en este artículo al estudiar solo un pequeño periodo del gobierno del Presidente Plaza, quien como han demostrado los documentos, tenía claras las ventajas de este nascente sector, por lo que lo impulsó a través de acciones legales para que los turistas lleguen con mayor sencillez al país.

En su gobierno se pasó del discurso a las acciones, asignando fuertes cantidades de recursos económicos para la construcción de una moderna planta hotelera que de a poco, generó una nueva dinámica económica

en las ciudades, creando además empresas especializadas en transporte turístico.

Si bien la Misión Cultural enviada por el Gobierno de Plaza logró dar a conocer el nombre y parte de la cultura indígena ecuatoriana, no se puede considerar una misión turística como tal, ya que estuvieron ausentes elementos importantes como capacitación previa, acompañamiento oficial y folletería que pudiera realmente promocionar al país como destino turístico.

Finalmente, en esta investigación se han identificado varias acciones indirectas de otros sectores en beneficio del turismo, como fue el aporte del sector bananero, el cual impulsó de gran manera a esta actividad con la construcción de vías hacia los hoy considerados destinos de sol y playa en Ecuador. Todo esto, deja ver claramente que el turismo fue una actividad que recibió apoyo estatal desde mediados del siglo XX, con el fin de generar nuevas fuentes de empleo y desarrollo para lugares que, de acuerdo al Estado, podían constituirse a futuro en importantes destinos turísticos.

Notas

¹ Su madre fue Avelina Lasso, perteneciente a una de las familias más antiguas de la aristocracia quiteña y descendiente directa del Capitán Diego de Sandoval, quien participó en la fundación de Quito en el siglo XVI, además de ser biznieta de Juan de Azcásubi y Salinas reconocido por ser prócer de la independencia.

² Si bien el Presidente Plaza había ganado las elecciones bajo el auspicio de una alianza de independientes de varias tendencias, con el Movimiento Cívico Democrático Nacional (M.C.D.N), una vez en el gobierno se declaró apegado a las tesis liberales como su padre, el también presidente Leonidas Plaza Gutiérrez

Referencias

- Archivo de la Fundación Galo Plaza Lasso, (AFGPL). Correspondencia.
- Acosta A. (2009). *La maldición de la abundancia*. Quito: Ed. Abya – Yala.
- Bustos, G. (2017). *El culto a la nación. Escritura de la historia y rituales de la memoria en Ecuador, 1870-1950*. Quito: Fondo Económico de Cultura/Universidad Andina Simón Bolívar.
- Cabrera, S. (2016). *La Gloriosa ¿Revolución que no fue?* Quito: Universidad Andina Simón Bolívar/Corporación Editora Nacional.
- Comercio Ecuatoriano. (junio ,1921). Guayaquil: Librería Cervantes.
- CORDES (1999). *La Ruta de la Gobernabilidad. Informe final del Proyecto "CORDES-Gobernabilidad"*. Quito: CORDES.
- Creación de la Corporación de Desarrollo (1950). Registro Oficial N. 223 del 3 de febrero. Quito: S.ed.
- Deler, J. (2007). *Ecuador del espacio al Estado Nacional*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar/Corporación Editora Nacional/Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Guía Comercial del Ecuador (1901). Guayaquil: Talleres de Artes Gráficas.
- Hidalgo, A. E. (2009). *Los caminos del siglo XIX y la construcción social del territorio*. En M. Ruales, *Los caminos en el Ecuador: historia y desarrollo de la vialidad*. Quito: Ed. Anaconda.
- International Basic Economy Corporation (IBEC). (1952). *El Ecuador en 1948. El Desarrollo Económico del Ecuador*. Quito: s/ed.
- Larrea, C. (1987). *El Banano en el Ecuador. Transnacionales, modernización y Subdesarrollo*. Quito: FLACSO – Corporación Editora Nacional
- Ley de Turismo (1930). Registro Oficial N. 506 del 23 de diciembre. Quito: S.ed.
- Ley de Turismo (1938). Registro Oficial N. 184 del 8 de junio. Quito: S.ed.
- López, P. (2008). *La normalidad excepcional, una panorámica de la política económica del Gobierno Plaza Lasso (1948-1952)*. En C. De la Torre y M. Salgado (Eds.), *Galo Plaza y su época* (pp. 61-118). Quito: FLACSO.
- Presidencia de la República (Ecuador). (1949). *El Gobierno del Sr. Galo Plaza. Presidente Constitucional del Ecuador para el periodo 1948-1952. Octubre – Diciembre 1948*. Quito: Talleres Gráficos Nacionales.
- Prieto, M. (2008). *Rosa Lema y la Misión cultural ecuatoriana indígena a Estados Unidos: turismo, artesanías y desarrollo*. En C. De la Torre y M. Salgado (Eds.), *Galo Plaza y su época* (pp. 157-190). Quito: FLACSO.
- Prieto, M. (Ed.). (2011). *Espacios en disputa: el turismo en el Ecuador*. Quito: FLACSO Ecuador.
- Roberts, L. J. (2009). *Empresarios ecuatorianos del banano*. Quito: Corporación para el Desarrollo de la Educación Universitaria (CODEU).
- Salgado, M. (2008). *Galo Plaza Lasso: la posibilidad de leer el paradigma desarrollista desde una apropiación reflexiva*. En C. De la Torre y M. Salgado (Eds.), *Galo Plaza y su época* (pp. 117-155). Quito: FLACSO.
- Sevilla, A. (2013). *La ciclópea travesía en viaje de Guayaquil a Quito en la República. 1830-1930*. Quito: Casa de la Cultura Ecuatoriana.
- Ullauri, N., Riera, J., y Tenezaca, D. (2018). *La promoción turística del Ecuador a través de publicaciones de difusión y divulgación*. En Lastra-Bravo Xavier B. (Ed), *IV CONGRETUR* (pp. 5-13). Quito: Universidad Central del Ecuador.

Carlos Garrido

Licenciado en Gestión Turística y Medio Ambiente. Máster en Historia de América Latina. PhD (c) en Historia. Coordinador de Investigación de la Escuela de Turismo. Docente Tiempo completo, Facultad de Hospitalidad. Universidad Internacional del Ecuador.

carlosgarrido.cornejo@gmail.com

Enrique Cabanilla Vásquez

Licenciado en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras. Máster en Gestión del Desarrollo del Turismo. PhD en Geografía. Escuela de Turismo Ecológico. Facultad de Ciencias Agrícolas. Universidad Central del Ecuador.

acabanilla@uce.edu.ec

Acapulco. “Proyectos formativos”, esplendor y crisis, 1927-1960

Acapulco. “Formative Projects”, Splendor and Crisis, 1927-1960

Luis Anaya Merchant

Universidad Autónoma de Morelos, México

Abstract

This article analyzes the circumstances that made the Mexican port of Acapulco an international class destination. It originated in an academic discussion about the classic work of Richard Butler and / or his proposal of the life cycle of tourist areas. On this horizon, the article shows moments and promoters of its historical transformation. His first profile was that of an attractive resort to early national tourism. In the 1940s, federal policies interested in potentiating it marked the beginning of its international splendor. The speed of its changes germinated social and sustainability problems that would end up subtracting splendor. Despite rejuvenating trials, Acapulco represents a typical case of vital exhaustion of a tourist area.

Resumen

Este artículo analiza las circunstancias que hicieron del puerto mexicano de Acapulco un destino de clase internacional. Se originó en una discusión académica sobre el trabajo clásico de Richard Butler y/o su propuesta del ciclo vital de las áreas turísticas. En este horizonte, el artículo muestra momentos y promotores de su transformación histórica. Su primer perfil fue el de un balneario atractivo al temprano turismo nacional. En la década de 1940, políticas federales interesadas en potencializarlo marcaron el inicio de su esplendor internacional. La rapidez de sus cambios germinó problemas sociales y de sustentabilidad que terminarían restándole esplendor. No obstante ensayos rejuvenecedores, Acapulco representa un caso típico de agotamiento vital de un área turística.

Key words: Acapulco - transformation - water - highway - alemanismo

Palabras clave: TALC - Acapulco - transformación - agua - carretera - alemanismo

Recibido el 15 de septiembre de 2019

Aceptado el 21 de octubre de 2019

Publicado el 18 de diciembre de 2019



Introducción

Este ensayo se inscribió originalmente en el marco de una convocatoria para discutir la obra de Richard Butler (Butler, 2006). El propósito central era reflexionar "la aplicación" y vigencia desarrollada en su obra y modelo conocidos como *Tourism Area Life Cycle* (TALC).

Para alcanzar dicho propósito, este trabajo estudia cómo se constituyó Acapulco como destino turístico. El primer apartado explora las peculiaridades de sus primeras transformaciones como villa pesquera. El segundo describe brevemente algunos de sus primeros promotores, su experiencia profesional y diversidad de expectativas ("proyectos") en torno al puerto. El tercero muestra el sesgo de las mejoras urbanas realizadas a mediados de los años 40 y algunas de sus contradicciones. El cuarto esboza su relativamente inesperado empleo como locación cinematográfica y algunos problemas urbanos tempranos. Para finalizar establecemos unas conclusiones en las que vinculamos peculiaridades observadas con parámetros analíticos del modelo TALC.

Más allá de precisiones y matices necesarios, el eje conceptual de Butler subraya las problemáticas asociadas con la sustentabilidad de las áreas turísticas que, salvo precauciones relevantes, derivan en acortamientos del ciclo vital (o si se prefiere de esplendor) para dichas áreas turísticas. Adelantando conclusiones, el modelo propuesto por Butler se cumple en Acapulco.

No hay sorpresa por esta afirmación. Actualmente, Acapulco es una de las ciudades más peligrosas de un país violentado. No se puede tapar el sol con un dedo ni será posible purificar sus contaminadas aguas en pocos años. Al margen de inserciones pagadas sobre congresos, festivales y competencias deportivas, la información internacional cotidiana que predomina sobre Acapulco son publicaciones de contenidos diametralmente opuestos: son notas rojas o artículos de carácter científico. Generalmente, estos precisan los componentes bioquímicos y agentes contaminantes que vuelven deficiente

la calidad del agua. En contraste, los estudios históricos de sus sucesivas transformaciones han sido escasos. Por regla general trazan un arco temporal amplio, que inicia un recorrido nostálgico del comercio colonial con Oriente y terminan glosando las bondades naturales perdidas. Más recientemente han surgido preocupaciones investigativas distintas. Al margen de referirlas, interesa destacar las contradicciones subyacentes en su degradación.

Dichas contradicciones presentan peculiaridades que merecen atención. La primera remite a su bucólico origen al inicio del siglo XX.

1. Una apacible villa pesquera

Una dificultad central para "poner a prueba" el modelo TALC consiste en reunir información suficiente que permita distinguir acuciosamente las interfases del modelo TALC. Dicha dificultad está presente en este trabajo por la ausencia de información estadística confiable del final del siglo XIX y las primeras seis décadas del XX. En particular, interesa desarrollar más el arco que va de la tercera a la quinta, cuando se aclara la opción de impulsar la vocación turística del puerto.

Ante tal hiato presentamos un panorama de características prevaletentes de ese período. El puerto natural y villa pesquera de Acapulco conoció pocos cambios desde la guerra de independencia (1810-1821). La población vecina más importante al norte, Chilpancingo (constituido como capital estatal en 1880), enlazaba al puerto con Iguala. Dichas poblaciones y otras menores eran relevantes para tránsitos terrestres con los hoy vecinos estados de Puebla, Michoacán y Morelos. Cabe señalar que hacia 1926 aún tomaba tres días a caballo trasladarse de Acapulco a Chilpancingo. Durante el convulso período que siguió de la intervención norteamericana (1846-1848) y hasta la restauración de la república (1867), Acapulco era un puerto de cabotaje menor y de contrabando que contribuía modestamente a sostener o refugiar

tropas del caudillo Juan Álvarez, cuya decisiva injerencia se ratificó en 1856 al ascender interinamente a la presidencia (Díaz, 1972). En el porfiriato (1876-1910) el puerto permanecía mal administrado y la intranquilidad social aún era motivo de atención.¹ Los enormes desafíos orográficos de las serranías guerrerenses no habían sido vencidos. Guerrero continuaba sufriendo por la ancestral falta de vías eficientes entre regiones que reconstituían su comercio e interacción social.² En tal escenario Acapulco perdía gradualmente relevancia pese al interés por reactivarlo.

Al comenzar el siglo XX la *pax porfiriana* logró cierta estabilización sociopolítica, pero su carácter económicamente excluyente la tornaba frágil. Acapulco reflejaba este crecimiento desigual con almacenes comerciales españoles importantes y una población mayoritariamente dependiente de la pesca cotidiana.³ Su vernácula población vivía a paso ralentizado y sus cambios porfirianos más dramáticos fueron causados por dos terremotos;⁴ infortunadamente, no es claro cómo afectaron la convivencia social de sus escasos cinco mil habitantes.⁵ El primero ocurrió la medianoche del 14 de abril de 1907 y los destrozos más importantes los causó un *tsunami* posterior. El segundo ocurrió el 30 de julio de 1909 por la madrugada y destruyó muchas edificaciones nuevas. Acapulco permanecería ruinoso; al comenzar la revolución mexicana lucía como aldea de pescadores adosada por unos edificios públicos y su histórico Fuerte.⁶ El impacto social de los cataclismos resulta imposible de dimensionar hoy, pues hay que añadir un par de *meteoros* posteriores: el 20 de mayo de 1912 un ciclón de más de 200 kilómetros por hora destruyó el "Mercado Nuevo" volando cientos de techos de teja sobrevivientes o rehabilitados de catástrofes anteriores. Techos que daban colorido e identidad al antiguo puerto.⁷

La revolución golpearía intermitentemente a Acapulco. Muchos guerrerenses simpatizarían con el agrarismo zapatista. Originalmente, su caudillo principal, Emiliano Zapata, se declaró

seguidor del chihuahuense Pascual Orozco Jr. Así el agrarismo guerrerense tendría vena doble: la orozquista y la zapato-orozquista. En 1913, Orozco apoyó el derrocamiento del legítimo gobierno maderista. Las consecuencias serían importantes para los rebeldes guerrerenses; su doble vena produjo combinaciones, conflictos y oportunismos (caracterizadamente, el bandidaje común). Para 1914 los abusos en Acapulco y alrededores eran tan frecuentes como las solicitudes de intervención al gobierno central. Era usual que las acusaciones vincularan bandidaje y casas comerciales españolas del puerto. La guerra también era de comunicaciones y rumores que provocaban que los barcos evadieran el puerto temiendo ser capturados por facinerosos. Aunque este espacio no permite establecer otras afectaciones al puerto, es claro que sus pobladores padecieron violencia, exilios y vejaciones por bandolerismos, tropas en disputa y que no hubo progreso material de ningún tipo durante esa década.

En mayo de 1920 un nuevo meteoro, que hundió los buques "Queen of Hawaii" y "Zacarías Conde", coincidió con otro huracán político: el derrocamiento de Venustiano Carranza.⁸ Álvaro Obregón, el gran caudillo sonoreño usaría el puerto como refugio y vía de desplazamiento. Sus promesas pacificadoras y agraristas le ganaron adeptos; en Acapulco sobresaldrían los hermanos Escudero. Hispanos de origen, Juan Ranulfo, Felipe y Francisco Escudero ostentarían cargos en la alcaldía porteña desde los que alentaron causas agrarias y propias, llegando a poseer huertas grandes. Los conflictos con miembros de la antigua burguesía porteña explotarían so pretexto de la rebelión delahuertista que desafió a Obregón en 1923. La inmolación de los Escudero —al final del año— no resolvió la discordia social. Amadeo Vidales continuaría su lucha disfrutando de la avenencia gubernamental. La tolerancia fue amplia, pero desde 1926 se apresuró la finalización de la carretera para facilitar el control militar de la región.

2. Promotores tempranos

No es exagerado subrayar que el primer y más importante cambio político económico para Acapulco fue la conclusión de la carretera en 1927. La *apertura terrestre* del puerto aligeró y apresuró la vinculación de sus habitantes con poblaciones intermedias: Chilpancingo, Tixtla, Chilapa, Iguala, Taxco y Cuernavaca, con las que tenían lazos históricos. Refrendar estos circuitos era un subproducto de la carretera, siendo el más relevante la pacificación. La relevancia de los Generales asignados: Joaquín Amaro (secretario de Guerra), José Amarillas (pariente del presidente Elías Calles), entre otros, atestiguan que el nuevo Estado priorizó dicho objetivo como base para reorganizar las actividades económicas. Solo así sería posible rehabilitar la navegación con puertos nacionales, centroamericanos y californianos. Resultaba escandaloso que al iniciar la década de 1930 el puerto aún careciera de tráficos marítimos relevantes.⁹ La discusión sobre las tarifas que los "vapores" debían pagar por estancia podría parecer ociosa, pero revelaba consecuencias administrativas de la baja actividad portuaria. Notablemente, también reflejaban nuevas y más halagüeñas expectativas sobre los tráficos que prometían cambiar al conectarse con la pujante ciudad de México.

Además de la carretera, otros "vectores de fuerza histórica" que dieron el primer aliento al puerto serían el boom automotriz y el creciente ocio de grupos sociales ascendentes. Su combinación hacía posible disfrutar un nuevo tipo de "turismo" distinto al dependiente de ferrocarriles, barcos y carruajes. Los automóviles eran sinónimo de libertad para nuevas burguesías atraídas por el magnetismo de realizar *tours* al México profundo. Si bien los primeros clubes de automovilistas fueron procreados por la elite porfiriana, esta no tuvo tiempo para consolidarlos. En contraste, la revolución importó autos asignándoles preferentemente usos bélicos, pero al crecer el parque vehicular y las carreteras el interés social por ellos se arraigó, deviniendo símbolos de *status* y aventura. Naturalmente, cada carretera terminada despertaba interés y la más

larga al finalizar los años 20, la de Acapulco, causó entusiasmo entre los automovilistas. La falta de servicios e infraestructura permitía asertivamente a esos automovilistas pioneros calificar como "expediciones" sus viajes. Denominándolas como "excursiones" indicaban que la realidad histórica les imponía algún tipo de organización. Sin esta quedaban expuestos a riesgos adicionales.

El club privado mejor organizado de la época y hasta los años 60 fue la "Asociación Mexicana de Automovilistas" (AMA).¹⁰ Esta organización reuniría algunos de los primeros agentes relevantes en la promoción turística. Los más importantes eran empresarios de Monterrey (capital del estado nortero de Nuevo León), y emprendedores y funcionarios de la capital mexicana. La AMA sería presidida inicialmente por Luis Montes de Oca; ex revolucionario vinculado al grupo dirigente sonoreño, diplomático, Contralor y Secretario de Hacienda entre 1927 y 1932. Durante esos años y cuando fue director del Banco de México (1935-1940), promovería obras y actividades importantes en o para Acapulco.

Al margen de mencionar otros promotores y proyectos, cabe anotar que el temprano interés turístico no pudo consolidarse al ritmo que deseaban los actores más dinámicos, principalmente debido al malestar económico imperante. Entre 1925 y 1935, pese a diferencias regionales y sectoriales, la economía permanecía estancada, desorganizada y segmentada, aunque mostraba flexibilidad y gran potencialidad. No obstante, en este marco existían capitales buscando alternativas de inversión y, con vacilaciones, surgían mejores hoteles, restaurantes, clubes nocturnos y se promovían sitios arqueológicos con los que se delineaba una temprana oferta turística. Un ejemplo de estos alientos sería Yucatán, promovido ingenua y equívocamente bajo el *slogan* de "El Egipto de América".¹¹ En la frontera norte concurrían cada vez más norteamericanos a los casinos instalados en Tijuana y Ciudad Juárez. Con estos ejemplos se quiere referir el carácter experimental del ambiente epocal, con sus equívocos naturales y tendencias "desvirtuantes". En este concierto

pronto se manifestó interés hacia los puertos naturales atlánticos y del Pacífico.

Comprensiblemente, la singular belleza de las pequeñas bahías acapulqueñas resultaba muy atractiva. Apenas podrían exagerarse los rasgos paradisíacos que presentaban sus verdes y frondosos cerros, de los que se desprenden acantilados, peñascos y morros delimitando sus playas mayores o playitas de marea baja, arenas finas y blancas, contrastadas por sus transparentes aguas de tonalidades azules cobaltos y turquesas. Ensenadas, islotes, lagunas y manglares aún inspiraban en los años 40 a su poeta mejor informado y uno de sus tempranos promotores culturales. En su ensayo "Vida económica de Acapulco", Francisco Tario describía puntualmente su producto interno bruto:

Acapulco produce espuma, exporta raros y oscuros romances e importa géneros humanos de las más disparatadas especies. Su principal fuente de vida es la vida misma, y su penuria mayor la muerte. Ocasionalmente arriban barcos con marineros rubios, vestidos de blanco. En cuanto a su industria, las aguas son templadas, verdísimas y transparentes. Posee una densa red ferroviaria que se extiende hasta los mares de China y su riqueza minera consiste en los collares de oro labrados por sus nativas.... Merecen citarse asimismo los tulipanes, las rotundas auroras y los cocos de Ixtapa. Potencialmente hablando, trátase a grandes líneas de un centro vital de excepcional importancia. (Tario, 1951, p. 68)

Personaje excéntrico, Tario expresó el interés romántico de muchísimos visitantes. En su cuadro económico apenas se extrañan algunos (no más de siete) salones de espectáculos para representaciones teatrales y exhibición de películas, restaurantes, almacenes de ultramarinos, billares, boliches, sucursales bancarias, embotelladoras de refrescos locales y nacionales (García Crespo, Mundet, Coca y Pepsi-cola y poco más), empaquetadoras de productos marinos, un par de fábricas de pastas alimenticias y galletas, farmacias (y

boticas), tiendas con artículos de pesca bien surtidas, cientos de puestos ambulantes de cocteles, mariscos y dulces, neverías y un par de estaciones radiodifusoras. No faltaban emprendedores del transporte, camioneros y taxistas que transportaban pasaje hacia hoteles alejados, pero también lancheros que transportaban turistas al Puerto del Marqués.

Los pequeños emprendedores preservaban el colorido bucolismo porteño y contrastaban con el primero de los promotores grandes: Juan Andrew Almazán. También conocido como "el camaleón de la revolución", este guerrerense, oriundo del serrano pueblo de Olinalá, debía su apodo a sus numerosos cambios de color político: maderista, zapato-orozquista, federal, felicista, obregonista, callista y, sobre todo, primer almazanista, perdió sus riquezas cuando aspiró ser presidente en contra del deseo cardenista. Su larga y opaca carrera militar se equilibró contra una corta y brillante carrera económica, Almazán fue un próspero "militar-empresario" durante dos décadas. Dueño de haciendas concentró sus esfuerzos en la construcción; fue el socio principal de la "Compañía Constructora Anáhuac", empresa que se beneficiaba con contratos carreteros, incluyendo el camino a Acapulco. Puerto que conocía desde joven y para el que promovió la "Compañía Constructora de Acapulco" donde también participaban accionistas californianos y empresarios capitalinos. Hacia enero de 1932, en medio de la contracción económica nacional, anunció una inversión millonaria para construir hoteles, caminos y otras obras ("Treinta millones," 1932, p.1), que pronto incluirían un campo de golf. El anuncio siguió a su renuncia a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Almazán presumía la libertad que la renuncia le permitía.¹² Al paso de unos años construyó *bungalows* en la playa de Hornos, donde unos años atrás se había habilitado un campo de aterrizaje. Los pequeños departamentos permitían al visitante vivir amigablemente la escasez de servicios porteños. Unos años después construiría el hotel *Hornos* en las antiguas huertas de los hermanos Escudero al que posteriormente renombró como *Papagayo*.

Era una manifestación de un pequeño boom hotelero que vendría a desplazar a los antiguos mesones, ahora mejor conocidos como casas de huéspedes, un perenne mercado semi-informal de hospedaje. Próximo al "campo de aviación", el Papagayo preservó sus 12 *bungalows* denominándolos "sección Anáhuac" y agregó otros de lujo (incluían refrigerador) y un edificio nuevo, sus precios oscilaban entre \$30 y \$70 pesos la noche (de \$7 a \$15 dólares); unas cantidades respetables para años difíciles y cuando el promedio del pueblo bajo apenas ganaba \$2 ó 3 pesos al día. Los hoteles *La Marina*, *Hamacas*, *Mirador*, *del Monte*, *Flamingos* y *Pacífico* constituían el resto de la oferta formal de alojamiento. Desde luego, entendiendo que era un agente relevante del mercado Almazán generó una patente que serviría como identificador de calidad de sus servicios; así, repetiría el membrete en otros hoteles, como el que terminó en Cuernavaca. Sin embargo, su éxito económico estuvo atado

a su carrera política que fue cercenada en julio de 1940 cuando perdió esas controvertidas elecciones presidenciales. Almazán intentó rebelarse contra la imposición del candidato triunfante, Manuel Ávila Camacho, pero esto sólo aceleró su declive empresarial y la pérdida de terrenos playeros.

Almazán fue el más destacado agente promotor del mercado turístico acapulqueño, pero no fue el único. Otro empresario destacado de esa etapa germinal fue Emilio Azcárraga Vidaurreta, también propietario importante de terrenos como los desarrolladores inmobiliarios Manuel Suárez y Enrique Aburto Palacios, su papel sería aún más relevante en décadas posteriores. Suárez sería conocido por su Hotel de México, en la capital, mientras que el icónico y selecto hotel Las Brisas, dio fama a Aburto. Azcárraga promocionó al puerto con su sistema de radiodifusión y, posteriormente, a través de *Televisión*. Ampliamente conocida en Latino América, esta emblemática empresa



Figura 1. "Los bungalows del Hotel Las Brisas recogían una tradición iniciada tempranamente en el puerto de Acapulco". Recuperado de

https://www.google.com.mx/search?q=hotel+las+brisas+acapulco&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiRhpXkqerlAhUKr54KHTquCGYQ_AUIEygC&biw=1600&bih=789#imgdii=wbCRQnbYQAdnLM:&imgsrc=bWh15xozPDI_jM:

sería transformada en *Televisa*, sin duda, la mayor impulsora del turismo hacia México.

Este listado de tempranos promotores (funcionarios, intelectuales y empresarios) no puede ser exhaustivo. Adolece también de otro defecto: refleja mal la imbricación entre sus anhelos formalizadores de la actividad turística y la precaria realidad de los habitantes porteños que comenzaban a entender al turismo y el abanico de actividades paralelas que se abrían con él, como una fuente de su ingreso cotidiano. Esta imbricación de promotores modernos y "operadores" nativo-tradicionales daría gran colorido al incipiente folclor porteño, pero plantearía recurrentes desafíos en materia de políticas públicas que, infortunadamente, no tendremos oportunidad de abordar. Ya advertimos que otro objetivo oficial relevante era rehabilitar el tráfico marítimo. Los presidentes de extracción o influencia sonorenses (1920-1935) deseaban facilitar los tráficos al noroeste.¹³ Sus ministros, como el referido Montes de Oca o Bernardo Gastélum –responsable de la salubridad pública–, atendían problemas de infraestructura y problemas de sanidad que los obstaculizaban. Se comprendía que la falta de estaciones de servicio y abasto de combustible o de agua potable eran motivo para que automovilistas dudaran en transportarse. Estas dudas continuarían, igual que la construcción de estaciones de abastecimiento sobre las carreteras principales (Ettinger, 2018) y las campañas publicitarias para alentar el turismo. Los problemas de abasto eran intermitentes aunque se acusarían especialmente en 1938, durante la guerra y con la huelga petrolera de 1947.

La carretera a Acapulco fue concluida luego de numerosas interrupciones que apenas la mejoraron, pero los retardos provocaron que se forjaran muchas expectativas. Para entonces la opción de impulsar un polo turístico era una entre otras. Durante algún tiempo se concibió la idea de construir una industria siderúrgica; la idea, coherente con la rehabilitación del tráfico marítimo, sería abandonada y, posteriormente cayó en olvido al crearse la relativamente próxima siderúrgica "Las Truchas". También

contribuyó al olvido la fiebre propagandística que seguía la conclusión de la carretera. Un ejemplo fue el documental *Carretera y Paseos de Acapulco* dirigido por E.E. Deuler en 1928. Fue uno de los múltiples cortometrajes para cine y de los incontables reportajes periodísticos publicados por asociaciones privadas mexicanas y norteamericanas.

En los primeros años de operación de la carretera, muchos funcionarios públicos como Antonio Madrazo, vocal de la Comisión Nacional de caminos, Felipe F. Sánchez, Director del Departamento de Bienes Nacionales, etc., reconocían y estudiaban necesidades de poblaciones circunvecinas o se embarcaban hacia Mazatlán, Guaymas o Baja California para luego continuar viajes más largos en Estados Unidos. En otras visitas inauguraban obras, así sucedió el 18 de septiembre de 1931 con el puente del río Mexcala, al que asistieron Montes de Oca, el ingeniero Díaz Leal, presidente de la Comisión Nacional de Caminos, el gobernador Adrián Castrejón y Andrew Almazán, ministro de Comunicaciones quien colaboró para construirlo.¹⁴ En contraste, eran relativamente raros los reportajes que daban cuenta de "la pobreza del Municipio de Acapulco" ("El municipio de Acapulco," 1931, 30 de noviembre, p. 3). Esta circunstancia redundó en que solo fuera "petrolizada" la calle que avanzaba de la entrada de la población al muelle. La escasez en la oferta de servicios propiamente turísticos continuaría siendo palpable. Aunque, mientras muchos visitantes aún deseaban sentirse expedicionarios, otros deseaban dejar de sentirlo. Así, los promotores mencionados empezaban a construir residencias de descanso que, en unas décadas se mezclarían, con hoteles, restaurantes, lugares de esparcimiento y habitaciones de residentes permanentes.

En el escenario de la apertura terrestre y la escasa diversificación de promotores y actividades resulta comprensible que predominara el turismo nacional. Tampoco a este público le era fácil alcanzar el puerto, considerando que el capitalino promedio no tenía coche, requería 11 horas mínimo de recorrido en los camiones más regulares,

los *Estrella de Oro* (Enríquez, 1944, p. 14). Ese predominio también se manifestaba en la fisonomía acapulqueña, perfilada como un "balneario" natural. La distinción podría controvertirse, pero luce como la herencia más fácilmente perceptible en fotografías (Figura 2), reportajes periodísticos y memorias de visitantes de los años 30. Aunque este perfil pronto integraría otros aspectos.

La segunda mitad de esa década traería cambios muy importantes en México. El régimen populista del general Lázaro Cárdenas ganaba consenso en el pueblo bajo y el campesinado, gracias a concesiones sindicales e importantes repartos agrarios. Probablemente su decisión más conocida fue nacionalizar el petróleo (18 de marzo de 1938). Esto marcó el cenit de sus postulados nacionalistas y el inicio de una nueva relación diplomática con las grandes potencias. La relación con los Estados Unidos era la más importante, y la afectó porque las petroleras norteamericanas emprendieron un boicot contra México. Esto ocurría a meses de haberse inaugurado la carretera N° 85. La primera carretera Panamericana que unía el sureste estadounidense con el noreste y centro de México. Era fruto de numerosísimos esfuerzos organizativos, importantes acuerdos con todas las capas sociales y desembolsos presupuestales significativos que parecían naufragar. Ahora, con el boicot, la actividad turística decrecía de manera importante. Los prometedores flujos turísticos previos de 1937 se convertían en menos paseantes norteamericanos (canadienses incluidos) que llegaban a México en 1938. La posibilidad de que esos flujos se aproximaran a Acapulco era muy remota antes de que iniciara la segunda guerra mundial.

En estas circunstancias los vínculos entre agencias turísticas estadounidenses y promotores mexicanos también resintió la contracción del flujo pero no los desanimó. El gobierno cardenista respondió creando la Asociación Mexicana de Turismo (AMT). No sería su único esfuerzo, además en su empresa petrolera (Petromex) y en los Ferrocarriles Nacionales, creó divisiones especializadas en turismo. El presidente Ávila Camacho



Figura 2. Remansos arcaicos. "Tan natural como las leyendas náhuatl de su origen. Acapulco es un charco en el que nacen carrizos como lo atestiguan petroglifos (Álvarez, 1993, p. 66.)

transformó la AMT a Departamento de Turismo lo que significaba elevarlo a rango de Ministerio.

Hacia 1941, como resultado de esfuerzos de apertura política y conciliación, el trabajo entre agencias norteamericanas y mexicanas se restablecía. La transformación de la AMT cayó bajo la competencia de Miguel Alemán, secretario de gobierno avilcamachista. Alemán tenía poca experiencia política y un pasado ambiguo, pero asignó un valor alto a la política de buena vecindad fundada en el panamericanismo. Desde su ministerio apoyó actividades de promoción turística diversas, incluyendo caravanas que auguraban cambios. Fue famosa la de la primavera de ese año, 1941, que se internó por la carretera n° 85. Esta caravana llegó a la ciudad de México para dirigirse al este, cruzó Puebla, Fortín de las Flores para llegar a Orizaba y Veracruz.

Otra opción para los visitantes era avanzar hacia el sur occidente: Cuernavaca, Taxco, las grutas de Cacahuamilpa y Acapulco.

Sería una opción llamativa para un público creciente. El éxito acapulqueño se refleja en su crecimiento demográfico. Si en sus 10 000 residentes de 1940 podría admitirse que había un alto porcentaje de nativos, en contraste, sus 28 000 habitantes de 1950 no se explican sin inmigraciones importantes. Naturalmente, de esta consideración excluimos los flujos de visitantes y turistas, para los que solo excepcionalmente (como en el caso de la semana santa) existen aproximaciones estadísticas ocasionales. Una causa que alentó tal expansión demográfica fue la segunda guerra mundial. La neutralidad mexicana sería un imán poderoso para que Acapulco recibiera nuevos inmigrantes e inesperados flujos de capitales.

3. Mejoras y contradicciones

A mediados de los años 40, el gobierno federal dispensaba atenciones especiales hacia Acapulco, en lo que parecían ser intentos de atenuar la improvisación de su rápido florecimiento. Los profesionales entendidos en materia turística eran pocos y su influencia limitada, pero congresos y reuniones diversas habían apuntado problemáticas de crecimiento urbano que también concernían al puerto. La idea de intervenir, planificar u ordenar el desarrollo de infraestructura urbana no era novedoso. Es bien sabido que la planificación estaba mundialmente *de moda*, y México ya tenía experiencias aplicadas a ciudades intermedias desde el comienzo de los años 30 como Laredo, Cuernavaca o Veracruz. Su organismo de consulta y ejecución era designado como "Junta de Mejoras Materiales".

Dichas "Juntas" intervenían ampliamente en obras de equipamiento urbano y ornato. En Acapulco se constituiría en un organismo paralelo y más poderoso que la alcaldía, intentando definir su perfil de desarrollo turístico. Claro, resulta controvertible que la

"Junta" haya alcanzado ese objetivo. A ocho décadas de distancia podría parecer que su resultado final fue prorrogar la ambigüedad de tal perfil; sin embargo, también parece inimaginable que hubiese sido de otro modo: la naturaleza populista del nuevo régimen y la pobreza (o, en su caso, medianía) de la mayoría de los visitantes nacionales obstaculizaban el diseño de políticas orientadas hacia algún perfil turístico especial. Mientras arquitectos imaginativos bocetaban bellos resorts sobre sus acantilados, Acapulco seguía siendo un destino asequible a turistas de bajos ingresos que instalaban romerías en sus playas. Tendrían que llegar los años 80 y 90 para que otra generación de promotores desarrollara la zona que hoy es conocida como *Acapulco diamante*, para turistas de ingresos altos. Desde luego, esta produjo nuevas segmentaciones entre los "veraneantes".¹⁵

Acapulco seguiría siendo identificado como un balneario natural con facilidades para pesca, buceo y otros deportes acuáticos. Acaso lo que inicialmente lo convertía en centro de veraneo para clases acomodadas era el hecho de que la mayoría de la población nacional aún tenía poco tiempo de ocio y, como siempre, escasos recursos para viajar. La masificación de los automóviles no era una realidad en México durante los años 40. Así que la posibilidad de disfrutar del puerto era relativamente restringida a la mayoría de la población que, acaso, podría pensar disfrutarla unos días al año.

Con estilo derrochador la nueva burguesía empezaría a desplegar intereses más amplios, a gestar una nueva cultura de ocio playero y Acapulco sería el sitio elegido. A diferencia de otras playas veracruzanas pronto adaptó tendencias modernizantes y exclusivistas; competencias de botes de vela, surf, esquí, pesca, natación, clavados, etc., comenzaron a ser comunes. De modo similar, gracias a nuevas infraestructuras aparecieron los torneos de golf, tenis e incluso competencias de velocidad para aviones. Resulta natural que el primer campo de aterrizaje de aviones próximo a playa de Hornos resultara rebasado.

De este ampliado despliegue de actividades se desprendían nuevas opciones de placer turístico que también generaban impactos imprevistos y de diversas índoles sobre la bahía principal y la población residente. Aunque no es posible medir dichos impactos,¹⁶ hay evidencias tangibles de sus manifestaciones. Mencionemos tan solo la apertura de vialidades hacia las bahías más pequeñas y heterogéneas que rodeaban a la principal; dicho de otro modo, y sin mencionar impactos ecológicos relevantes, es notorio que el "paisaje natural" se modificaba por la presión de la actividad turística. Otro impacto visible fue atraer nuevos tipos de visitantes. Un nuevo turismo, en el que especialmente interesa destacar las *celebridades*, nacionales e internacionales.

En términos analíticos o, si se prefiere, de las etapas "evolutivas" del modelo TALC, parece importante destacar los cambios que ocurrieron durante la década de 1940. Fue entonces que se aceleró la conjunción del turismo internacional y nacional que alentaron el ingreso de nuevos agentes turísticos con montos más altos de inversión (privada y pública) y se intensificará el interés federal por el puerto. En esa década hay un salto importante en la intensidad del turismo estacional interior, un ejemplo ocurre en la semana Santa de 1943, que es el "período" vacacional por excelencia, pues convergen en descanso obreros, burócratas y escuelas. En dicha "semana" se calculó que, al menos, 35.000 turistas capitalinos arribaron a Acapulco. Estamos refiriendo una cifra récord atestiguada por el previsible hecho de que los hoteles existentes no podrían alojar dicha multitud. De ninguna manera era una cifra mala para el segundo año de guerra de la economía mexicana. Mucho menos si se considera que se resentían fenómenos de carestía económica, El acontecimiento sería muy significativo pues en 1943 también se anunció una nueva era de construcción de hoteles más grandes y lujosos, dos serían emblemáticos de la época, el *Ritz* y el *Casa Blanca*.

Ese año también fue inaugurado el club de golf del puerto que, debidamente, disfrazó su carácter elitista, autonombrándose Centro



Figura 3. Playa Boca Chica. "Hotel y playa Boca Chica. Playas más pequeñas tendrían sus hoteles respectivos y reproducirían las actividades lúdicas de las bahías más grandes" (Ruiz, 1992, p.28).

Deportivo de Acapulco. Se trataba de una extensión sofisticada del Centro Deportivo Chapultepec de la ciudad de México, y si bien este fue generado por el Banco de México para brindar servicios de recreación a trabajadores bancarios, aquél –realizado en conjunción con otras entidades bancarias– exigía mayores condiciones de membresía por lo que –realmente– se dirigía hacia funcionarios bancarios de niveles superiores.

Así, incluso durante los años de la guerra, el puerto marchaba firmemente a transformarse en un nuevo polo turístico de nivel internacional. Los siguientes pasos serían posibles gracias a una decidida participación del gobierno federal y al relegamiento de ideas anteriores.¹⁷

El gobierno federal que refiero es el de Miguel Alemán Valdés (1946-1952). Indefectiblemente su gestión presidencial aparece asociada a la modernización de Acapulco.

Son muchos los estigmas y críticas con los que la historia recuerda al primer presidente civil que emergió del periodo posrevolucionario. La gestión alemanista fue marcada por el reacomodo internacional de la guerra fría. Este redefinió la relación diplomática con Estados Unidos como primera potencia mundial. En lo interno, Alemán generó expectativas ambivalentes. Sus inicios parecieron auspiciosos pero pronto repitió ineficiencias y vicios, incluso incrementándolos. Acaso algunos parecieron entreverse en sus primeros meses de su gestión, cuando visitaba frecuentemente Acapulco. Sus visitas de marzo y mayo de 1947 están bien documentadas. Otras posteriores fueron disfrazadas también como sus "primeras y merecidas vacaciones". Solía viajar en "El Mexicano" (avión que la prensa denominaba "particular") y aterrizaba en el pequeño aeródromo militar ubicado en la bahía de "Pie de la Cuesta". No hay duda de que Acapulco ocupaba un sitio importante entre los lugares de su predilección. Aparentemente esos viajes debieron, como el enchilado dulce de tamarindo porteño, saberle agrídulces. Algo allá no le satisfacía y pronto pensó en modificarlo.

El encargado de vigilar las soluciones sería uno de sus hombres de mayor confianza, Melchor Perusquia Virrarreal; personaje clave para la transformación acapulqueña, repetía el cargo que había ostentado en Veracruz: presidente de la "Junta Federal de Mejoras Materiales" (JFMM). A decir del calificado testigo, William O'Dwyer, embajador norteamericano, Perusquia era el "Emperador de Acapulco" (Niblo, 2008, p. 229). El calificativo era preciso. Además de tener poderes omnímodos, como sus predecesores romanos, sus descendientes vivirían tragedias en circunstancias que remiten al agotamiento del área turística.¹⁸

Además de ser un gran beneficiario de la apropiación privada de terrenos federales, ejidales y litigiosos del puerto, Perusquia fue su

primer y más importante *real state advisor*. Tan solo por esto, su actividad formal merecería ser bosquejada. Poco más podría hacerse que especular sobre ella, pues existen aspectos de naturaleza opaca como los arreglos y negocios llevados a cabo en las fiestas de su famosa mansión de Puerto Marqués, *Villa Marga Mar*, icono del Acapulco excluyente y exclusivo, cuya notoriedad era realizada por hospedar presidentes, dignatarios y numerosas celebridades internacionales.

Luego de ser jefe del departamento de pagos en la Secretaría de Hacienda, el presidente Ávila Camacho encargó a Perusquia administrar la aduana de Veracruz, posteriormente sería responsable de la JFMM jarocho. Con tal experiencia parecía ser el hombre óptimo para encargarse de los proyectos alemanistas para Acapulco. Adelantando vísperas podría señalarse que lo logró con creces. Una somera contrastación de fotos del área central del puerto en los primeros años 40 contra fotos de esa misma área diez años después dejaría a la vista diferencias notables. Pero esto –quizá lo más mostrado en promocionales de la *Costera Miguel Alemán*– sólo ofrecería un testimonio parcial de la obra realizada por la JFMM. (Figura 4)

En escenas panorámicas se pierden detalles trascendentales. La JFMM resolvió un problema histórico fundamental del puerto: el agua. Para introducirla la transportó de puntos alejados varias decenas de kilómetros, la potabilizó y construyó obras para almacenarla y distribuirla.¹⁹ Sin duda esto trajo bienestar a los pobladores que antes la acarreaban desde pequeños "veneros" o sufrían –estacionalmente– por su falta. En tal circunstancia, resulta llamativo que no se observara algún problema epidemiológico importante durante estas etapas de cambios acelerados.

El agua siempre fue el principal atractivo y el gran problema de Acapulco. Su omnímoda presencia y su escabullente escasez, además de poblaciones flotantes desatentas de cuidarla lastimarían cotidiana y persistentemente su calidad y cantidad. Ciertamente la JFMM

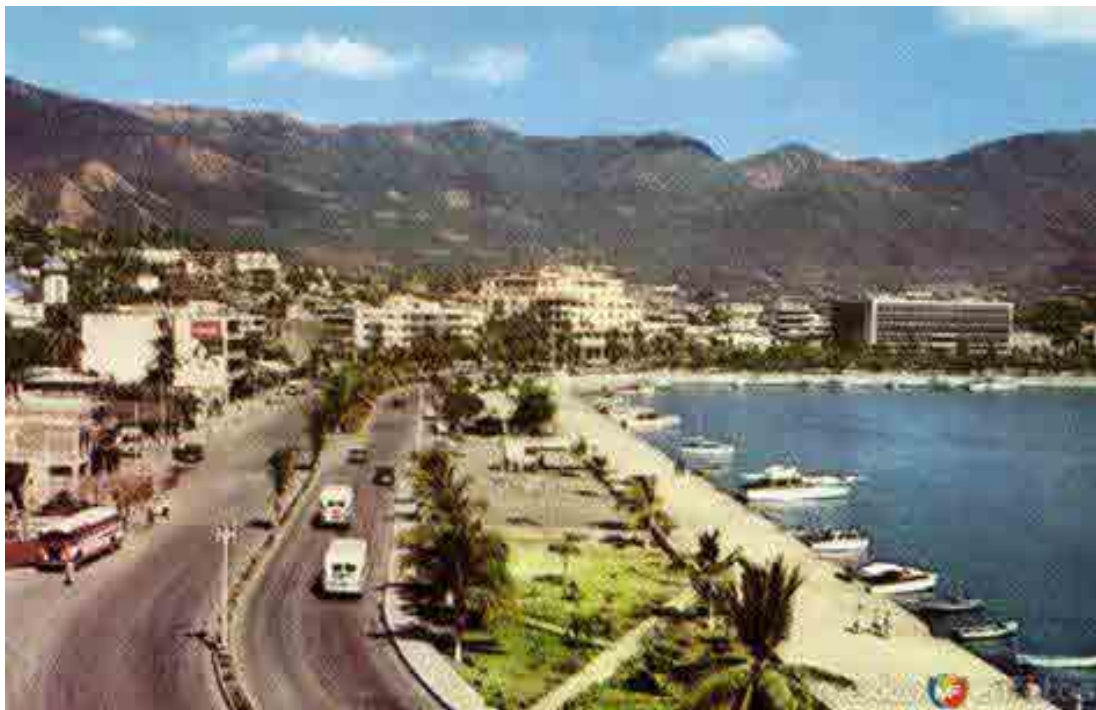


Figura 4. "Acapulco y su flamante costera Miguel Alemán", Mexicoenfotos. Recuperado de

<https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=dCUc4eYS&id=265F986C0E3F2A622E4D403B87E0034F623B0E7E&thid=OIP.dCUc4eYSGd1mh68yo5jmFgEsDB&mediaurl=http%3a%2f%2fwww.mexicoenfotos.com%2fimagenes%2fgalerias%2fMX13429553920651.jpg&exph=412&expw=640&q=costera+miguel+alem%3a1n+acapulco&simid=608008398764771113&selectedIndex=68&ajaxhist=0>

instaló drenajes, alcantarillas y colectores de aguas negras, pero no instaló ni una sola planta para tratar aguas residuales. ¿Se tiraron esas aguas negras al mar? Los que conocimos Acapulco durante las décadas de los 60 y 70 y vimos los desagües abiertos al mar responderíamos con un sí contundente. Es evidente que la sustentabilidad de la ciudad no estuvo en los planes de la JFMM. Desde luego, mejoró e hizo jardines, iluminó el malecón, construyó escuelas, hospitales y edificios públicos importantes, destacando el de la aduana y, por su forma de proa de buque, el del Comité de Turismo.²⁰

Presumiblemente, Perusquia y socios hicieron negocios paralelos con estas obras, pero estaríamos equivocados en creer que fueron los más importantes para ellos o para el futuro del

puerto. En abril de 1948, Perusquia, al devolver una visita a Alemán en la flamante residencia presidencial de "Los Pinos", le informó que coordinaba obras con la Secretaría de Bienes Nacionales. Estaban por iniciar los trabajos de "iluminación eléctrica". La publicidad daría copiosa cuenta de dichos cambios, pero no de la expedita enajenación y venta de terrenos que paralelamente se llevaba adelante.

Los terrenos del área central del puerto (extendida en 3 ó 4 kilómetros cuadrados era la más poblada) y los que la comunicarían hacia puerto del Marqués (hasta entonces dominada por huertas y granjas) conocerían cambios de propiedad rápidamente. El cambio significó una verdadera contrarreforma en la tenencia de la propiedad para un área relativamente pequeña, pero muy estratégica para el turismo

que esperaba captarse en el corto y mediano plazo. En los terrenos referidos se habían constituido ejidos que unos años atrás y ahora se convertían en propiedad privada o en propiedad federal que luego sería traspasada a manos privadas. Contrario a lo que se piensa el proceso de transferencia o transmutación no fue particularmente conflictivo. Perusquia ofreció viviendas nuevas e indemnizaciones promedio de \$10 000 pesos a los afectados.²¹ Presumiblemente hubo convencimiento, presiones, incluso engaños menores y mayores, pero también es plausible que convencidos y engañados no observaran mucha diferencia por vivir a 7 ó 9 kilómetros de distancia en una casa nueva probablemente de mejores materiales que la que antes habitaban.

Las indemnizaciones tampoco eran un regalo obsequioso. De ello da una idea testimonios de la "Coalición de Colonos de la República", su Secretario General, Salvador Flores Rodríguez, denunciaría a Perusquia por cobrar a poseedores de predios y solares "40 centavos por metro cuadrado" con el pretexto de impuesto de cooperación para fines de mejoras materiales. Es probable que Flores exagerara sus cálculos recaudatorios (30 millones de pesos) pero, sin duda, la contribución de Perusquia implicaba una presión gravosa a los antiguos habitantes de la villa e ingresos para pagar a sujetos indemnizables. Estos eran formalmente ejidatarios de El Jardín, El Progreso y Puerto Marqués y fueron indemnizados respectivamente, construyéndoseles casas (27, 32 y 39, respectivamente, Adame, s.f., p. 61); el costo por casa se estimó en \$10 500 pesos. No es claro el papel de Flores, los liderazgos malintencionados eran comunes, y no parecía exagerar insinuando la existencia de un "plan de apoderamiento de tierras ejidales". Es probable que él estuviera detrás de los amparos que frenaron la expropiación del "ejido de Progreso". Para intentar destrabarlo, Perusquia pondría a la venta una sección denominada "Colonia Popular". Este tipo de nuevas secciones comenzarían a bordear la ruta de la carretera nacional. En su formato original, se construirían casas de formato tradicional con

solares de hasta 400 metros cuadrados. Los precios de venta eran módicos, aunque había impuestos especiales por agua y compromisos a colaborar con programas de reforestación.

No obstante, la dosificación planificadora era puesta a prueba por el carácter vertiginoso de la transformación. Más hoteles eran construidos y para ellos se construían nuevos caminos. El puerto se expandía al este "por los fraccionamientos de Hornos, Club Deportivo y Costa Verde; por el norte, hacia Progreso y Santa Cruz; por el sur, hacia las granjas de Puerto Marqués" se planeaba una "gran carretera escénica" de poco más de 8 kilómetros. Todas estas obras atraían trabajadores que seguirían siendo empleados en el curso de la década.

En esta circunstancia fermentarían problemáticas sociales que la propia dinámica de diferenciación excluyente que imponía el proyecto alemanista haría más visibles. A lo largo del sexenio aparecería el fenómeno conocido como paracaidismo y se extendería a espaldas de las pequeñas serranías que enmarcan al puerto.²² No hay datos fidedignos sobre estos movimientos poblacionales, pero debieron ser importantes puesto que pese al control gubernamental sobre la prensa llegaron al conocimiento del público.²³ Desde luego, el sostenido crecimiento desordenado de esa periferia (que constituiría Ciudad Renacimiento) es la prueba fehaciente del agravamiento de aquel problema.

Otra eterna fuente de conflictos que inició en esta época fue la disputa por el comercio público ambulante. Las protestas de locatarios por retiros serían comunes. Las denuncias de favorecimiento a concesionarios extranjeros también serían frecuentes. No sería precisamente la expresión de la lucha de clases en un paraíso tropical, pero era claro que el pueblo bajo, con escasas opciones de seguridad económica veía en la venta de ropa, comida, *souvenirs*, entretenimiento, etc, una fuente de ingresos y estaba dispuesta a explotar su rentabilidad, lo que naturalmente ocurría en las playas menos controladas por la autoridad.

4. Celebridades y locación cinematográfica

Normalmente, Alemán viajaba acompañado por ministros (formales e informales) como el Secretario de Hacienda, Ramón Beteta, el de Industria y Comercio, Antonio Ruiz Galindo, el de Defensa, Gilberto R. Limón, o un verdadero ministro sin cartera, Jorge Pasquel, empresario y *playboy*.²⁴ Plausiblemente estas visitas involucraban celebraciones, fiestas y otros asuntos placenteros que combinaban con negocios empresariales y políticos. Alemán rara vez se hospedaba en los nuevos hoteles porteños. Lo usual era que cuidara su privacidad pernoctando en casa de colaboradores. Una ocupación importante era viajar a Zihuatanejo e Ixtapa (250 kilómetros al norte de Acapulco). Lo hacía por aire y mar. La intención —se conocería después—, era desarrollar otro polo turístico. Aprovechando las experiencias acapulqueñas, en esta área turística tuvieron más cautelas logrando mejores equilibrios. Da testimonio de tal interés su frecuencia y calidad de visitas a lo largo de 1949, cuando se haría acompañar del general y gobernador de Guerrero, Baltasar Leyva, del comandante de la zona militar, general Miguel Z. Martínez y del infaltable Perusquia. Las visitas solían ser cortas, pero encontraba tiempo para inspeccionar el puerto y estudiar proyectos de planificación que incluían adaptaciones para comercio de productos agrícolas, construcción un campo de aterrizaje, escuelas y hospitales ("Alemán supervisa obras en Acapulco", 1949, 9 de marzo, p. 1). Símbolos inequívocos del interés de urbanizar ordenadamente estas pequeñas villas de pescadores.

Podríamos agregar muchos detalles. No es el punto. El punto es destacar que, en un país de corte excesivamente presidencialista y marcado por graves problemas de abuso y corrupción política, el presidente Alemán concedía gran relevancia a impulsar turísticamente Acapulco y un *satélite* próximo. Lo que realizaba con gran velocidad y éxito gracias a un amplio uso de recursos públicos de todo tipo y a hombres clave. No debiera menospreciarse que él también atendía con tesón la vigilancia de esos proyectos. Corrillos populares contrastaban su

actitud y la de sus predecesores; de Lázaro Cárdenas se decía que apenas visitaba la ciudad de México luego de alguna de sus interminables giras provinciales, mientras que Ávila Camacho apenas salía de la capital a visitar a su familia poblana. Suspicious, los mexicanos se interrogaban por qué Alemán iba tanto a Acapulco. Ya vimos algunas razones.

En el mundo de posguerra el sostenimiento de políticas de defensa continental permitió restablecer postulados previos como el *Panamericanismo*. Alemán desarrollaría un trazo de una nueva carretera Panamericana que bordearía el océano pacífico y promovió activamente las bondades de los nuevos sitios turísticos mexicanos. Acapulco, naturalmente, era la perla de la corona.

Ya desde mediados de los años 40 numerosos artistas mexicanos y de Hollywood construían residencias pequeñas y grandes en sus acantilados. Era relativamente común que hubieran vacacionado o filmado en el puerto. Desde luego es imposible dar cuenta aquí de la enorme filmografía mexicana que usó Acapulco como locación, pero citemos algunas películas conocidas: *La Perla* (1947), dirigida por Emilio El Indio Fernández, estelarizada por el bragado Pedro Armendáriz y María Elena Márquez. No fue casualidad que ése mismo año apareciese una producción internacional de primer orden en la que Acapulco es actor principal, *La dama de Shanghai*, de Orson Welles. (Figura 5)

Acapulco se constituía como una ciudad relativamente moderna, que aun conservando algunos aspectos vernáculos también atraía por su súbito cosmopolitismo. Notoriamente el cine mexicano reconocía cambios importantes en aquellos años.²⁵ En Estados Unidos esa industria era mucho más robusta y dinámica. Además, presionaba a Washington para coordinarse en pos de conservar su posición predominante. No extraña que muchos directores que trabajaban en Hollywood y que sabían por fotógrafos y colegas de la potencialidad de locaciones mexicanas, optarán por estas, toda vez que les ofrecían magníficas y muy asequibles condiciones, las económicas incluían las dramáticas

devaluaciones de la moneda mexicana de 1948 y 1954.

Desdeluego, el interés de artistas internacionales por "la Riviera mexicana" tendría muchas motivaciones de muy diversa índole. Tan abiertas como sus biografías mismas. Índice de tal variación fue el caso de que la presencia de celebridades diera lugar a organizaciones realmente duraderas. Si bien su apariencia era frívola, se hacían reconocer por el epíteto de *The Holliwood gang*, los reconocidos actores Errol Flynn, John Wayne, John Weissmuller, Cary Grant, Roy Rogers y otros comprarían "el Hotel Los Flamingos, ubicado en el Fraccionamiento Las Playas, sobre el boulevard López Mateos, frente a la calle de Alto monte, muy cerca de la playa de Caleta" (Diez, 2010). Así, un hotel muy conocido desde los años 30 sería usado como negocio, centro de fiestas y residencia de artistas de gran renombre de Hollywood. Y, desde luego, la presencia continua de este tipo de celebridades contribuiría decisivamente a acrisolar la fama de Acapulco.

Naturalmente, numerosísimos artistas mexicanos también usaron las locaciones del puerto. Entre los filmes más taquilleros de los años 50, con algún efecto en Latinoamérica, estuvieron los del cómico Germán Valdés, *Tin-Tan*. Menos sabido es que uno de los mejores trabajos realizados por Cantinflas, también residente del puerto, intentó mostrar un Acapulco más próximo a la "realidad" en el *El bolero de Raquel*, (dirigida por Manuel M. Delgado). Esta película fue realizada una década después (1957). Es decir, la misma época en las que serían rodadas *Tin Tan* – ya mencionada–, además de *Simbad el mareado* (1950), él rodó en Acapulco *El cofre del pirata* (1958), *El tesoro del Rey Salomón* (1962), *Tintansón Crusoe* (1964). Pasarían seis años para que hiciera otra comedia muy simpática *Caín, Abel y el otro* (1970), en la que participaban los cantantes de moda Enrique Guzmán, César Costa y Alberto Vázquez, por citar algunos de sus trabajos más conocidos por el público mexicano. (Figura 6)

Otro aspecto que resaltaría la importancia de Acapulco derivó de convertirse en sede de



Figura 5. Afiche de la película *La dama de Shanghai*, producida y dirigida por Orson Welles.



Figura 6. Afiche de la película *Simbad el Mareado*.

eventos deportivos, convenciones turísticas y económicas importantes. Entre las primeras pueden citarse campeonatos de tenis, de las segundas la lista sería más larga, mientras que en las terceras serían recurrentes las reuniones de la Asociación de Banqueros de México. De nueva cuenta esto no era nuevo, comenzó antes de consolidarse como un perfil que el alemanismo acentuó. Consideró que el punto de inflexión ocurrió cuando Perusquia recibió la distinción de ser designado Coordinador de Turismo. Esto significó la posibilidad de acceder a fondos de suscripción popular y del gobierno federal que –muy infortunadamente nos resultan imposibles de cuantificar–, tenían por objetivo explícito intensificar campañas publicitarias para atraer turistas nacionales y extranjeros.

Comentarios finales

Luego de décadas de letargo, Acapulco conoció transformaciones relativamente importantes durante las primeras dos décadas del siglo XX. Se debieron fundamentalmente a fenómenos externos, de orden natural y social. La otrora apacible villa pesquera comenzaría a padecer por la violencia revolucionaria que se extendió por el país. Las deficientes comunicaciones heredadas prorrogaban la posibilidad de solucionar su carácter endémico, y fue hasta la conclusión de la carretera que unía al puerto con la ciudad de México que los gobiernos centrales pudieron plantearse la activación económica de Acapulco. No obstante, la debilidad económica nacional frenaba la materialización de planes ambiciosos. Así, nunca pareció suficientemente serio el proyecto de desarrollar un astillero o una planta siderúrgica ni, tampoco en el corto plazo, un vigoroso tráfico comercial de cabotaje. Fue en esta circunstancia que espontánea y poco premeditadamente apareció la posibilidad de explotar sus obvias condiciones como balneario natural.

La dificultad central de estudiar el caso de Acapulco desde la perspectiva analítica del TALC no reside en constatar las aseveraciones y postulados centrales de este modelo, sino en

la falta de información cuantitativa. Con ésta podría precisarse, por ejemplo, la influencia de los cambios demográficos en relación con la creación de infraestructura e inversión pública. Y desde aquí establecer más afinadamente –siguiendo una línea del ejemplo–, la presión poblacional sobre recursos básicos como la tierra o el agua. No obstante, he intentado, con base en documentación cualitativa mostrar algunas inflexiones en las fases de maduración de Acapulco como balneario, y posteriormente como destino del gran turismo internacional. Parece que hay signos de una primera maduración al final de los años treinta y el primer lustro de los 40. Esto es, que se sitúan en momentos anteriores a la guerra y durante ésta, lo que permite suponer que su base fue el incipiente turismo nacional, aunque –como quedó asentado– ya era conocido por inversionistas extranjeros. Desde luego, determinar algunas de sus posibles inversiones durante ese periodo es una asignatura pendiente. Posteriormente, el cambio a destino internacional fue posible por la intervención que encabezó Perusquia como presidente de la JFMM acapulqueña. Sus programas de inversión pública modificarían el área central del puerto, conurbaciones, áreas de cultivo y abasto y, parcialmente, fueron empleadas para beneficiar a “político-empresarios” del régimen alemanista. Sin embargo, no es claro que esos ambiciosos programas urbanizadores causaran –directamente– que cineastas y artistas eligieran Acapulco como locación cinematográfica o destino de placer. La coincidencia temporal es tan próxima que permite establecer razonablemente la duda. En todo caso, innegablemente, la oferta de comodidades y escenarios naturales muy agradables, combinadas con la recurrente presencia de celebridades internacionales dada por la continua elección del puerto como locación fílmica o como destino turístico privilegiado retroalimentó esta imagen.

Muy próximo al éxito internacional del puerto comenzaron a gestarse, primero entre los antiguos habitantes del villorrio y luego entre los trabajadores inmigrantes atraídos por la vertiginosa construcción de hoteles

y residencias, presiones de diversa índole. Demandarían continuamente espacios de habitación o de trabajo que, en general, ofrecían ingresos medianos e irregulares. Los defectos implícitos en el rápido crecimiento del puerto se magnificaban por la fragilidad del entorno ecológico y por su insustentabilidad económica en el largo plazo. Aunque no fue mencionado en el curso del trabajo, parece importante advertir que al comenzar los años 60, el presidente Adolfo López Mateos reconocía de manera abierta que era necesario crear alternativas no turísticas para el desarrollo económico y social del puerto. Esto evidenciaba preocupaciones de diversa índole, incluyendo la cuestión del potencial turístico mismo.

Por último, y aun sabiendo que fue insuficientemente documentado, interesa llamar la atención sobre el tema poco conocido de que Acapulco hubiese sido empleado por el régimen alemanista como una suerte de "cabeza de playa" para adelantar la expansión turística hacia el Norte de la Costa Chica guerrerense. Quiero enfatizar entonces que la apertura de Ixtapa-Zihuatanejo como el resort de moda al final de los años 80 solo fue posible gracias a un diseño pensado tres décadas antes y gracias a la breve experiencia turística internacional del viejo Acapulco.

En esta aproximación a la historia acapulqueña recogí una brillante aportación literaria, la de Francisco Tario. Poeta recientemente revalorado. Sus escenas nostálgicas describen románticamente el segundo y más vigoroso impulso modernizador acapulqueño. Ciertamente, toda selección parte de una predilección, ahora –sin embargo– al evocar al imprescindible *Acapulco*, de Ricardo Garibay (Garibay, 1979), para describir la degradación del otrora esplendoroso puerto, confío que los lectores interesados comprenderán la culminación del ciclo de un área turística. Con mucha razón Pérez-Gay (1980) vio en Garibay un verdadero "Virgilio tropical".

Notas

¹ C.G. Mertens a J. Y. Limantour, 21 de mayo de 1897. CDLIV.1^o. 1883. C. 34, doc. 9115. Presumiblemente las injustificadas pérdidas en la recaudación fiscal influían en la deficiencia de los servicios municipales.

² Para un recuento de carreteras construidas en poblaciones del centro sur de Guerrero, véase Juárez, 2004.

³ Una actividad importante era el abastecimiento de carbón para barcos.

⁴ En mayo de 1911 una escaramuza ratificó los acuerdos de Madero con Díaz. Fuerzas pacificadoras maderistas de Silvestre Mariscal y Félix P. Álvarez (nieto de Juan Álvarez) desplazaron a agraristas simpatizantes de Jesús H. Salgado.

⁵ Hacia 1930 había 6500 habitantes; en 1940, 10 000; en 1950, 28 000; y en 1960; 50 000. Hasta 1940 su crecimiento pudo haber sido endógeno. La inmigración siempre fue importante y debió acentuarse luego de 1950. INEGI, Censos de Conteo y Población y Vivienda.

⁶ Incluso las actividades mineras que se desarrollaban por el rumbo de Puerto Márques quedarían suspendidas con este cataclismo, un ejemplo fue "La Dicha Mining & Smelting Co.", véase Pintos (1943, p. 154).

⁷ La coincidencia se repitió en junio de 1929, otro ciclón reforzó la necesidad de cambiar los métodos constructivos tradicionales por las más resistentes construcciones de cemento y mampostería que dominarían a partir de la década de los 30.

⁸ Para recuento de sismos, ciclones y efectos de estos, véase Pintos (1943).

⁹ Una nota de *El Universal* estimaba que, en 1851, por Acapulco transitaban más de 131 000 toneladas de mercancías. 80 años después estas cifras eran añoradas. Durante el porfiriato los ingresos fiscales del puerto no reportaron aumentos persistentes. "La rehabilitación de nuestros puertos", (1931, 5 de diciembre, p. 5).

¹⁰ AMA fue un símbolo bien conocido en las carreteras mexicanas durante la época referida y aún hoy es posible advertirlo. Algunos trabajos han

destacado su relevancia, cfr., Berger, 2006; Anaya, 2009.

¹¹ En 1931, la Compañía Mexicana de Aviación comenzó a volar a las ruinas de Chichén Itzá y poco después estableció comunicación regular hacia localidades de Quintana Roo. CMLXXV, doc. 43213.

¹² En canje por su voluntad política el gobierno ortizrubista amplió contratos a la 'Anáhuac' y a la 'Acapulco' para tramos de la carretera México-Laredo, el proyecto más importante de esa década, ("Treinta millones," 1932, p.1).

¹³ Sus traslados normales eran de Guaymas a Manzanillo y de aquí trasladarse en tren a Guadalajara continuando a México. El servicio de Guaymas a Acapulco ahorraría mucho tiempo, pero el servicio no se estableció regularmente por densidad de tráfico y pérdida de importancia del sonorismo.

¹⁴ Montes de Oca "descansaba en el puerto" luego de su breve separación del cargo por la crisis ministerial que acababa de resolverse. La inestabilidad política sería fuente de retrasos a lo largo de esta década; "Se halla en Acapulco el Secretario de Hacienda" (1931, 24 de octubre, p. 3).

¹⁵ Esto es lo que Cooper llamó "el embellecimiento de Acapulco" (2006, p. 215).

¹⁶ Una preocupación sobre estos puntos puede verse en Johnson & Snepenger, 2006, pp. 222-237.

¹⁷ Ciertamente más ambiguas, como la no desustanciada, de impulsar un centro siderúrgico. Tenía algún soporte en el anhelo industrializador pero realmente nunca fue un proyecto serio.

¹⁸ El asesinato de su hijo homónimo en marzo de 1996 y las complejas circunstancias que lo rodearon permiten la analogía. Existe amplia y variada información del homicidio.

¹⁹ Más información sobre la construcción y modificaciones posteriores de la red hidráulica en <http://capama.gob.mx/Capama/historia.html>

²⁰ Un recuento más completo de sus trabajos en Adame, s.f., p. 70.

²¹ A propietarios de huertas o de sembradíos se les asignaron cantidades mayores, Perusquia documentó el proceso ante notarios públicos (Adame, s.f., p. 62)

²² Perusquia atendió "el grave problema de los paracaidistas que hasta ha provocado tragedias sangrientas y mantenía a los propietarios de terrenos en constante inquietud". Lo consideró resuelto al fundar la Colonia Popular, entregando terrenos a interesados con pagos abonados de 36 mensualidades. A la par fraccionaba la playa *El Marqués*, "para formar ahí una bella colonia residencial que vendrá a resolver la falta de habitaciones". ("Colonia Popular", 1948, 18 de octubre, p. 7)

²³ Otro caso fue la Colonia Proletaria "Miguel Alemán", 200 familias que compraron el predio "Aguas Blancas", (1949, 12 de diciembre, p. 5)

²⁴ Ruiz Galindo inició como hotelero en Veracruz antes de fabricar muebles para oficina; Pasquel, cuidaba sus agencias aduanales, haciendas, negocios de espectáculos, cacería, pesca y su famoso equipo de *base ball*, Veracruz. Limón, veterano sonoreño, tenía el prestigio de ser firmante del plan obregonista de Agua Prieta (1920). Se rumoraba que poseía grandes terrenos en la playa de Icacos, lo que no extraña pues su ministerio fue fuente para grandes fortunas.

²⁵ El mejor testimonio lo sigue aportando de los Reyes, 1987. En esa época los temas de comedia ranchera, nostalgia porfiriana y nacionalismo folclórico cedían paso al nuevo indigenismo, a cómicos emblemáticos y a la "glamorización" del cine sobre vías norteamericanizantes.

Referencias

- Adame, C.E. s.f. *Acapulco y Melchor Perusquia. Obra y semblanza de un hombre. Entrevistas desde las columnas de "Trópico"*. Acapulco: Trópico.
- Alemán supervisa obras en Acapulco, (1949, 9 de marzo). *El Universal*, p. 1.
- Álvarez, J. (1993). Acapulco. Arquitectura frente al mar. México: UNAM-Gobierno del Estado de Guerrero-Universidad Americana de Acapulco.
- Anaya, L. (2009). La carretera Panamericana y el despertar del turismo en México. En L. Anaya y M. Certucha (coords.), *Población y Territorio I. Ensayos. Colección Lecturas Históricas de Tamaulipas* (pp. 107-137). México: Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Berger, D. (2006). *The Development's of Mexico's Tourism Industry. Pyramids by day Martinis by night*. New York: Palgrave MacMillan.
- Butler, R. W. (2006). *The Tourism Area Life Cycle Applications and Modifications* (Vol. 1). Great Britain: Cromwell Press.
- Colonia Popular, (1948, 18 de octubre). *El Universal*, p. 7.
- Cooper C. (2006). The Anatomy of the Rejuvenation Stage of the TALC. En R. Butler. *The Tourism Area Life Cycle. Conceptual and Theoretical Issues* (Vol. 2) (pp.183-201). Great Britain: Cromwell Press.
- Díaz, F. (1972). *Caudillos y caciques. Antonio López de Santa Anna y Juan N. Álvarez*. México: El Colegio de México.
- Diez, A. (2010). Refugio de Hollywood en Acapulco, en <https://codigodiez.mx/Textos%20ht/refugioenacapulco.html>
- El municipio de Acapulco (1931, 30 de noviembre). *El Nacional Revolucionario*, p. 5.
- El puente del río Mexcala (1931, 24 de octubre). *El Universal*, p. 3.
- Enríquez, H. (1944). *En el mar del sur (Acapulco). Narraciones, historia, guía*. México: Editorial Bolívar.
- Ettinger, C. (2018). Imaginarios pueblerinos. Las gasolineras del cardenismo en México. *Registros*, 14 (2), pp. 28-50. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/232>
- Garibay, R. (1979). *Acapulco*. México: Ed. Grijalbo.
- INEGI, *Censos de Censo y Población y Vivienda*. 1930, 1940, 1950, 1960.
- Juárez, C.R. (2004). El camino de Acapulco. Transportes y tráfico comercial en una era de cambio (1842-1927). Tesis de Licenciatura en Historia no publicada. Universidad Autónoma de Guerrero, Unidad Académica de Filosofía y Letras, Chilpancingo, México.
- Johnson, J. y D. Snepenger (2006). Resident's Perceptions of Tourism Development Over the Early Stages of the TALC. En Butler, R.W. *The Tourism Area Life Cycle* (Vol. 1). *Applications and Modifications* (pp. 222-237). Great Britain: Cromwell Press.
- La rehabilitación de nuestros puertos (1931, 5 de diciembre). *El Universal*, p. 5.
- Niblo, S. (2008). *México en los cuarenta. Modernidad y corrupción*. México: Océano.
- Pérez-Gay, R. (1980). Acapulco de todos consumido, en *Nexos*, 1º de mayo, s.p. <https://www.nexos.com.mx/?p=3593> (consultado 1º de noviembre de 2019).
- Pintos, R. (1943). *Acapulco. Monografía anecdótica contemporánea*. México: Imprenta Gallarda.
- De los Reyes, A. (1987). *Medio siglo de Cine Mexicano (1896-1947)*. México: Editorial Trillas.
- Ruiz, J.F. (1992). *La saga del sol. La renovación turística en Guerrero*. México: Gobierno del Estado de Guerrero.
- Tario, F. 1951. *Acapulco en el sueño*. México: Imprenta Nuevo Mundo.
- Treinta millones se invertirá en hoteles, caminos y otras obras (1932, enero 9). *Excélsior*, p. 1.

Archivos

CDLIV: Archivo José Yves Limantour, Centro de Estudios Históricos de México, Fundación CARSO.

CMLXXV: Archivo Luis Montes de Oca, Centro de Estudios Históricos de México, Fundación CARSO.

Digitales

https://www.vice.com/es_latam/article/7byzjy/un-recorrido-cinematografico-por-acapulco

<https://codigodiez.mx/Textos%20ht/refugioenacapulco.html>

<http://capama.gob.mx/Capama/historia.html>

<https://www.nexos.com.mx/?p=3593>

Luis Anaya Merchant

Profesor Investigador Titular de Tiempo Completo. Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales y Estudios Regionales. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Avenida Universidad 1001, Colonia Chamilpa, CP 062200, Cuernavaca, Morelos, México.

luis_merchant@yahoo.com