

Este documento ha sido descargado de:
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión
Pública *del* Conocimiento
Académico y Científico**

<http://nulan.mdp.edu.ar> :: @NulanFCEyS

SEGUNDAS JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA
Montevideo, 21 al 23 de julio de 1999

Simposio: Turismo, políticas públicas y empresariado.

Coordinadores: Elisa Pastoriza y Nelly da Cunha

Título: *Políticas turísticas en Mar del Plata: Período 1945-1955.*

Autor: Lic. Graciela Benseny

Integrante del Grupo de Investigación: Tiempo Libre

Centro de Investigaciones Turísticas

Docente de la cátedra: “Geografía Turística”

Facultad de Ciencias Económicas y Sociales

Universidad Nacional de Mar del Plata

El ensayo se propone describir la situación de la ciudad y las políticas turísticas del período 1945/55 que construyeron a Mar del Plata como ciudad, producto y destino turístico.

El estudio se realiza mediante una revisión bibliográfica, recopilación de investigaciones vinculadas al tema y análisis de artículos y noticias pertinentes, publicadas en el periódico local y en prensa especializada del sector turístico.

Los temas específicamente turísticos se sistematizaron respecto de unidades problemáticas, considerando proyectos y realizaciones, relacionados con el atractivo turístico, equipamiento, promoción, organismos de turismo, aspectos urbanos y sociales.

El lapso considerado concierne a la sustitución del turismo de élite y la apertura al turismo de masas, reforzado por una política nacional de promoción social, centrado en el período estival y en el recurso playa.

De los problemas detectados se desprenden ciertas cuestiones de trascendente alcance, la insuficiencia y discontinuidad de las acciones institucionales referidas a la gestión turística y la gestión urbana y el impacto en el quehacer turístico de las decisiones ajenas al nivel municipal, tanto de competencia pública cuanto privada.

Se considera la influencia recíproca de la actividad turística respecto de la conformación urbana y la integración social de nuestra ciudad, la diversidad productiva y los movimientos que dieron lugar a la configuración de la ciudad.

Se comienza con una breve descripción de la situación histórica nacional, para luego hacer una referencia a los albores de la ciudad hasta mediados de la década del 40, a continuación se analiza el período 1945/1955 a través de la información recolectada que permite enunciar una síntesis de las cuestiones analizadas.

Período 1945/55: significación histórica.

El momento histórico se caracteriza por la presencia del Coronel Juan Perón, quien a partir 1943 obtuvo popularidad desde la Dirección Nacional de Trabajo, luego Secretaría, donde se vinculó con dirigentes sindicalistas en defensa del movimiento obrero y promovió una política de beneficios sociales basada en el régimen de jubilaciones, vacaciones pagas, aguinaldo, accidentes de trabajo, estímulo a la organización de los trabajadores y a la justicia social.

Fundó un movimiento político en torno a su persona, que le permitió ganar las elecciones de 1946, completar el período de seis años y ser reelecto en 1951 siendo derrocado en 1955. Durante doce años fue la figura central de la política, personalizando el movimiento que lo apoyaba e imprimiendo en la vida del país un giro sustancial.

Durante la Segunda Guerra Mundial el país adoptó la doctrina de "tercera posición", distanciada del comunismo y del capitalismo, estableció relaciones diplomáticas con URSS y trató de mejorar los vínculos con Washington, aunque el gran país del norte no perdonó la neutralidad y comenzó un boicot sistemático.

Las exportaciones industriales a países limítrofes habían crecido durante la Guerra retrocedieron ante la competencia norteamericana; las exportaciones agrícolas a Europa fueron obstaculizadas por Estados Unidos inundando el mercado con cereales subsidiados y disminuyendo la participación argentina, el Plan Marshall ingresó a Europa grandes sumas de capitales que posibilitaron una recuperación mucho más rápida que lo esperado y el proyecto argentino de conseguir gran cantidad de ingresos por ventas que se harían al destruido continente, no se concretó y encontró en algunos países europeos nuevos e impensados competidores.

La política se basó en la dirección y regulación de la economía por parte del Estado en defensa del sector industrial, alentando su expansión bajo la protección aduanera y facilitando el crédito del Banco Industrial. Se optó por el mercado interno y por la defensa del pleno empleo. Los sectores populares compraron ropa, calzado, electrodomésticos, motonetas, viajaron por el país gracias a los planes de Turismo Social y accedieron a lugares de esparcimiento merced al sábado inglés.

En palabras del historiador Luis Romero, la primera presidencia fue sinónimo de "euforia económica" caracterizada por la expansión y el gasto, que se pudo financiar por una importante reserva de divisas acumulada durante los prósperos años de la guerra. Se monopolizó el comercio exterior, se transfirió al sector industrial y urbano ingresos provenientes del campo, mediante la diferencia entre precios pagados a los productores y los obtenidos por las ventas de las cosechas en el exterior y se fomentó la migración de sectores rurales del interior hacia zonas industrializadas.

Se nacionalizaron las inversiones extranjeras, en particular empresas controladas por capital británico: ferrocarriles, teléfonos, empresa de gas, algunas compañías de electricidad del interior, naves de la flota mercante y Aerolíneas Argentinas. Lo mismo sucedió con el Banco Central que manejaba la política monetaria, crediticia y el comercio exterior.

La nacionalización de la economía y su control por el Estado se convirtió en una de las claves de la nueva política económica. La otra versaba sobre los trabajadores, el mantenimiento del empleo y la elevación del nivel de vida. Entre 1946 y 1949 se extendieron las medidas sociales lanzadas antes de 1945. A través de negociaciones colectivas legalmente garantizadas, los salarios se incrementaron, se sumaron las vacaciones pagas, aguinaldo, licencia por enfermedad, sistemas sociales de medicina y de turismo, y apoyo al deporte, donde los sindicatos tuvieron un importante rol.

El Estado benefactor contribuyó a elevar el nivel de vida, congeló alquileres, estableció salario mínimo, precios máximos, mejoró la salud pública, construyó escuelas, colegios y viviendas, organizó el sistema jubilatorio y la seguridad social.

La reforma de la Constitución de 1949 permitió la reelección presidencial y tres años después accedió nuevamente al poder con el primer voto femenino. El uso de la autoridad del Estado y el liderazgo personal e intransferible, compartido con su esposa, fue alimentado por la propaganda masiva que saturó los medios de comunicación y alcanzó a la escuela.

La coyuntura externa favorable se invirtió en 1949, los mercados se contrajeron, las reservas acumuladas consumidas con poca previsión se agotaron, el desarrollo de la industria requería importaciones, la inflación, el paro y la desocupación fueron los fantasmas del momento. La crisis se agudizó con dos sequías sucesivas y la muerte de Eva Perón (1952) parece coincidir con la prosperidad perdida.

En 1953 se lanzó el Segundo Plan Quinquenal para reducir la inflación, restringir el consumo interno y eliminar subsidios a bienes de uso popular que ocultaban la reducida eficiencia del sector industrial, se restringió el crédito industrial y se congelaron contratos colectivos de trabajo. Se solicitó "ahorro y producción" y se esperó la radicación de capitales extranjeros, como el proyecto petrolero de 1954.

Si bien se atenúa la inflación y reequilibra la balanza de pagos, sin cambios sustanciales en el agro y la industria, no se redujo el gasto público. Los sindicatos manifestaron su disconformidad con agitadas huelgas, la Iglesia se distanció del gobierno y el ejército cambió su incondicional respaldo, tras un intento sofocado en 1951, puso fin al gobierno en 1955.-

Mar del Plata antes de 1945.

En 1575 Francis Drake navegó el Océano Atlántico con la finalidad de confeccionar cartas marítimas para la autoridad real. Con su bergantín pirata pasó frente al actual paralelo 38° de América India y divisó nutridas manadas de lobos marinos, bautizando al lugar "Cape Lob" (Cabo de Lobos), actualmente Cabo Corrientes.

Cinco años más tarde Juan de Garay incursionó la zona, acompañado por cuarenta españoles, describió su impresión en una carta dirigida al Rey de España donde relata "*Es muy galana costa y va corriendo una loma llana de campiña (loma de Santa Cecilia), por alguna parte pueden llegar carretas hasta el agua. Es tierra muy buena para sementales. Legua y media del mar se acaba un tramo de cordillera que baja de*

tierra adentro. Muestra altos peñascos y en lo alto campiñas y en la costa en algunas partes descubre pedazos de peñascos donde hay gran cantidad de lobos”.

En 1746 los religiosos Tomás Falkner y José Cardiel fundaron la Reducción de Nuestra Señora del Pilar sobre uno de los márgenes de la Laguna “Las Cabrillas”, con la finalidad de instruir e inculcar normas de civilización cristiana a los indios de la región. El intento no prosperó y cinco años después los religiosos regresaron a Buenos Aires.

En 1856 Coelho de Meyrelles al frente de un consorcio portugués adquirió una vasta extensión de campo instalando un saladero sobre la desembocadura del arroyo San Ignacio (luego Las Chacras – Paraje Punta Iglesias). El emprendimiento no resultó próspero y vendió sus tierras a Patricio Peralta Ramos, quien visualizó una alternativa más provechosa para su inversión, subdividió la estancia en parcelas menores e instaló un poblado, convirtió tierras rurales en lotes urbanos. El núcleo urbano primitivo fue escenario de una vida simple, desarrollándose a la par de la economía y el arribo de pobladores. El 10 de febrero de 1874 fundó Mar del Plata sobre el caserío que originó el saladero.

Posteriormente, Pedro Luro adquirió el saladero, actividad que perdió importancia con el desarrollo de los frigoríficos. Con una visión emprendedora convirtió el pueblo agropecuario en una ciudad balnearia destinada a atender una incipiente demanda de familias aristocráticas. Construyó el Gran Hotel, la alternativa más selecta de alojamiento e impulsó la ciudad de servicios.

Las primeras fondas que conoció la ciudad del saladero, cedieron paso a los grandes hoteles, diseñados por la generación del 80 que convirtió a la ciudad en su lugar preferido de encuentro. El Hotel Bristol, con lujosas dependencias, salas de entretenimientos y juego, hospedó la más selecta aristocracia. Con la llegada del Ferrocarril del Sud (1886), aumentó el número de turistas que exigió una infraestructura adecuada, se construyeron hoteles y chalets sobre la costa y lujosas mansiones adornaron la loma próxima al mar entre Playa Bristol y Torreón.

Desde fines del siglo XIX hasta los años 30, Mar del Plata se caracterizó por una demanda turística aristocrática, proveniente de Capital Federal, representante de un círculo cerrado, que solo permitía relacionarse socialmente con personas consideradas como pares, configurando un balneario de élite. La ciudad era el centro de reunión de autoridades nacionales, representantes de la burguesía porteña y personajes poderosos de la república, acostumbrados a reunirse en la rambla, sitio de encuentro consagrado por la moda.

El verano en Mar del Plata era un rito obligado entre las prácticas sociales de las familias pudientes, llegaban en noviembre y permanecían en la ciudad hasta Semana Santa, algunas se alojaban en sus propias viviendas convirtiéndose en residentes más estables que los turistas de etapas posteriores, con una estadía más corta y hospedados en hoteles o pensiones.

La creciente afluencia de turistas que invadió el centro, hizo que algunos miembros de la élite se trasladaran hacia el sur, dirigiéndose hacia Playa Grande. Sectores menos ricos y con una vida social poco ostentosa se ubicaron en La Perla. La ocupación del sector

costero para el mercado de la élite porteña impuso los intereses urbanísticos de las actividades veraniegas.

El asentamiento de la población surgió como consecuencia de la localización de los recursos rurales y marítimos. La pujante ciudad atrajo las principales actividades económicas basadas en la producción rural periurbana, se vieron acompañadas por una creciente prestación de servicios turísticos, actividad clave para el desarrollo urbano.

La actividad turística intervino en el proceso de urbanización local, se convirtió en el centro receptor de población permanente y temporaria, atraída por un mercado de trabajo estacional complementario y favoreció el desarrollo de la industria de la construcción. Además la ciudad tenía una creciente industria pesquera situada en las inmediaciones del puerto (construido en 1922), aislado del sector central de prestación de servicios turísticos.

La ciudad balnearia elitista lentamente se transformó en una ciudad turística, con una demanda nacional originada en sectores de nivel socioeconómico alto y medio. La actividad turística se incrementó al ampliarse la redistribución de los beneficios de la economía, integrarse la migración europea e instituirse la democracia ampliada. Desapareció el turismo de élite para dar lugar al turismo de sectores medios que invirtieron sus ahorros en vacaciones familiares basadas en el atractivo mar y playa.

A mediados de la década del 40 la ciudad contaba con equipamientos paisajísticos públicos: Rambla Bristol - Casino - Hotel Provincial (próximo a inaugurar), paseo costanero, urbanización del balneario Playa Grande, Palacio Municipal y pavimentación de la ruta 2 (Buenos Aires/Mar del Plata) que permitió acceder a un mayor número de turistas a través del ómnibus y automóvil.

En 1945 la población residente alcanzaba 114.000 habitantes, el crecimiento urbano estaba próximo a 250.000 m². y el ingreso de turistas en la temporada estival apenas superaba las 504.000 personas.

Período de Análisis: 1945-1955.

Para analizar el período 1945-1955 fue necesario reseñar los hechos más importantes del orden nacional, y en la perspectiva local conocer la evolución de Mar del Plata como ciudad. La consideración de las diferentes cuestiones planteó diversidad de temas, sus distintas implicancias turísticas y alcances sociales y sus múltiples interacciones. Los temas específicamente turísticos se sistematizan en las siguientes unidades problemáticas.

- ***Atractivo turístico.***

El atractivo principal de la ciudad estaba constituido por el recurso playa. En el lapso investigado se planteó la necesidad de proteger la costa, a través de la construcción de defensas, a lo largo del sector norte camino a Camet.

Con la intención de recuperar superficie de arena, se planteó la necesidad de instalar nuevos espigones distribuidos en diferentes lugares de la costa, cubriendo el tramo Mar del Plata-Miramar y al mismo tiempo mejorar los espigones existentes en las playas

céntricas, que presentaban un alto grado de deterioro y de peligro para los entusiastas de la pesca y desentonaban con el flamante complejo de Casino-Hotel ubicado sobre la Playa Bristol.

La necesidad de proteger la costa radicó en la afluencia cada vez mayor de turistas, concentrada durante el verano, motivando un hacinamiento traducido en escasez de alojamiento y concurrencia extraordinaria de turistas a las playas privándolos de espacio suficiente, comodidad y seguridad.

A través de los años se planteó en forma recurrente la necesidad de proteger las costas y ampliar las superficies de arena, si bien los planes de obra pública contemplaron su recuperación, no aparecen mejoras importantes para destacar.

- ***Urbanización paisajística pública***

Se mencionan: la urbanización de Playa Grande, con una amplia extensión de arena, comodidad para turistas, pileta de natación y reunió a las familias más aristocráticas alojadas en sus propias residencias en el barrio homónimo. La reciente Rambla de Playa Bristol, tradicional balneario que presentaba con un diseño arquitectónico moderno integrado por el Casino, Hotel Provincial, rambla y balnearios; y el paseo costanero se continuaba con la Perla, antiguo balneario con vida propia, cuyas primitivas construcciones se demolieron en 1943 para dar paso a un anhelado proyecto de urbanización que no logró concretarse al finalizar el período estudiado.

La idea de unir Playa Bristol y La Perla con un pintoresco paseo que se integrara con Plaza España se convirtió en una imperiosa necesidad que año tras año se plasmó en la prensa local, como consecuencia del abandono que presentaba el sector la Perla en oposición al proceso evolutivo de la ciudad. Sólo se logró mejorar el paseo costero La Perla-Punta Iglesia, en 1954 con motivo de la visita del presidente de la nación para asistir al "I Festival Internacional de Cine". Si bien el Segundo Plan Quinquenal contempló fondos para obras públicas, las mismas no se concretaron.

- ***Accesibilidad***

La accesibilidad a la ciudad estaba dada por la ruta nacional 2, que unía la ciudad de Buenos Aires con Mar del Plata. Desde su inauguración en el año 1934, conservó las mismas condiciones. El incremento del tránsito, debido en parte al auge del turismo social y al mismo tiempo al aumento del parque automotor, produjo el desgaste de la carpeta asfáltica, el estrangulamiento ocasionado por los puentes, la falta de banquetas apropiadas, convirtieron a la ruta en escenario de trágicos accidentes. Año tras año se planteó la necesidad de reparar la ruta; distintas iniciativas entre ellas el Segundo Plan Quinquenal, proyectaron una recuperación y apareció la idea de construir una autopista, pero solo fueron aspiraciones que no llegaron a realizarse.

Otra alternativa de conexión con Capital Federal era el camino de la costa (ruta 11), sin pavimentar aún, unía florecientes balnearios como: San Clemente del Tuyú, San Bernardo, Pinamar y Villa Gesell, con un intenso movimiento automotor en los meses de verano descongestionaba la ruta 2. Al mismo tiempo la ciudad estaba unida por la ruta 88 a Necochea y por la ruta 226 a Tandil y zona de influencia.

Por otra parte el ferrocarril actuaba como nexo con Capital Federal. Cabe destacar que durante el período se nacionalizó el ferrocarril y se realizó una importante inversión para renovar el equipamiento. Las locomotoras de vapor fueron reemplazadas por máquinas diesel y se incorporaron coches más confortables para el transporte de pasajeros.

El transporte aéreo se encontraba en período de desarrollo. Debido a las características de la demanda turística, proveniente del ámbito nacional y de clase media, su uso se limitaba a un mercado reducido, con bajos porcentajes de ocupación.

- ***Alojamiento***

En el período analizado se incrementó la capacidad hotelera comercial y sindical. Dos ejemplos típicos del momento de estudio lo constituyen la inauguración del Hotel Provincial (1948) y la Colonia de Vacaciones de Chapadmalal (1950). El primero, resistido por la hotelería privada, se integró al edificio ocupado por el Casino y Piso de Deportes, complementando la urbanización de Playa Bristol. El segundo, se incorporó a la oferta del turismo social, acompañada por la expropiación de veinticinco chalets (1949) -en la zona de Playa de los Ingleses administrados por asociaciones gremiales- y la compra de hoteles por parte de los sindicatos. A la oferta de alojamiento se sumó la construcción de hoteles comerciales y altos edificios de departamentos destinados a turistas deseosos de poseer su propio alojamiento. A nivel provincial se fomentó la instalación de campamentos, favoreciendo una alternativa de alojamiento económica.

- ***Gastronomía***

Si bien compartió con el alojamiento los problemas derivados por la falta de reglamentación adecuada, acompañó el crecimiento urbano, como soporte de las actividades turísticas, influyendo en el proceso migratorio que caracterizó la población residente. Se concentró en la zona céntrica de la ciudad, preferentemente próximo a los hoteles.

- ***Transportes***

Luego de la nacionalización de los ferrocarriles, el Ministerio de Transporte de la Nación dispuso la incorporación de material rodante moderno, dotando de mayor comodidad al usuario. El antiguo Ferrocarril del Sud llamado ahora Ferrocarril General Roca unía Buenos Aires-Mar del Plata en poco más de cinco horas. Durante el período analizado se cierra el ramal que llegaba a la Estación Ferroviaria Sur (actual Estación Terminal de Omnibus), y se centralizó el movimiento de pasajeros y cargas en Estación Norte. Al mismo tiempo se proyectó la construcción de una estación de cargas en el predio de Juan B. Justo y Dorrego que se concretaría superada la década del cincuenta.

Las empresas de transporte automotor favorecieron el traslado de los turistas, que deseosos por llegar al mar soportaban un largo viaje debido al mal estado de conservación de la ruta 2.

- ***Esparcimiento***

El lugar predilecto a través de los años fue el Casino, que en manos del gobierno manejó los fondos provenientes del juego. El paseo clásico fue la Rambla Bristol, a la cual se sumó el Torreón del Monje cuando se canceló el permiso para tiro de paloma, de esta manera se integraron ambas construcciones prolongando el paseo público costero.

Se proyectaron ambiciosas obras, se planteó la necesidad de construir un estadio de fútbol que al mismo tiempo permita el encuentro para actividades culturales; un autódromo debido al auge del automovilismo impuesto por el gobierno nacional, ambas realizaciones se concretarán años más tarde; y otros proyectos como el emplazamiento de un jardín botánico y zoológico en Parque Camet no llegó a realizarse.

- ***Promoción y difusión***

A mediados de la década del 40 la promoción y difusión de la ciudad estaba a cargo de la "Asociación de Propaganda y Fomento". Era una entidad privada que nucleó las fuerzas vivas representativas de la comunidad, había surgido a fines de la década del 30, y cumplió una vasta función de difusión y promoción en el ámbito local y nacional.

A nivel oficial, en 1937 se creó la Dirección Municipal de Turismo, con la finalidad de aportar al apoyo del bien común para el balneario. En el período de estudio la gestión oficial fue discontinua y se limitó a cumplir sólo funciones de información. Si bien careció de un plan de promoción, era necesidad imperiosa implementarlo como condición indispensable del desarrollo del gran balneario, exaltando las potencialidades de la ciudad y concitando nuevos aportes de turistas. Las acciones oficiales se plasmaron en un mero programa de actos de carácter social, cultural y deportivo, vinculados con la inauguración de la temporada, cuya propuesta novedosa consistió en iniciar la "temporada de turismo marplatense" el 12 de octubre, con la denominada Semana de la Primavera.

Si bien la autoridad oficial y las fuerzas vivas locales eran conscientes de la importancia del turismo como factor fundamental del progreso de la ciudad, fueron escasas las medidas destinadas para su fomento y salvaguardia. Entre los esfuerzos para desestacionalizar la demanda se intentó favorecer un turismo de invierno, con la apertura del Casino y la diagramación de servicios ferroviarios concentrados sobre el fin de semana. Otros esfuerzos se basaron en la edición del plano oficial de la ciudad, guía hotelera, impresión de folletos y escaso material de propaganda.

En 1948 por falta de medios suficientes desapareció la "Asociación de Propaganda y Fomento", al mismo tiempo la Dirección Municipal de Turismo enfrentó idéntico problema, agudizado por una discontinuidad en la gestión.

En 1953 ante la iniciativa de un grupo de prestadores de servicios turísticos y asociaciones de fomento, surgió la "Comisión Pro Turismo Mar del Plata", con la finalidad de colaborar con instituciones oficiales para promover una mayor afluencia turística fuera de temporada estival, elevar la jerarquía y el prestigio del balneario sobre una base sólida de realizaciones permanentes y acompañar los enunciados que en materia de turismo formuló el Segundo Plan Quinquenal.

En las postrimerías del lapso analizado se destaca el "I Festival Internacional del Cine" (1954) -a iniciativa del presidente Perón y organizado por la Subsecretaría de

Información de la Presidencia de la Nación-, se desarrolló en Mar del Plata, siendo la ciudad motivo de promoción tanto a nivel nacional como internacional.

La promoción de la ciudad surgía del gobierno nacional, que a través de una política social derivaba contingentes turísticos hacia la ciudad, bajo la consigna "Ud. paga el pasaje y el gobierno el hospedaje", lo que originó una demanda proveniente de un sector medio - medio-bajo, de tipo familiar, con estadía promedio de diez días, concentrada en el uso del recurso playa.

- ***Reglamentación de hoteles.***

Ante la falta de un registro hotelero oficial, surgió la necesidad de reglamentar el servicio de alojamiento. A tal fin la Dirección Municipal de Turismo realizó un empadronamiento, con el objeto de recategorizar los establecimientos de hospedaje, oficializando las tarifas según las categorías. Resultó una clasificación hotelera, establecida en función al número de habitaciones, contempló seis categorías de hoteles y una de pensión. Para asignar las categorías se consideró el capital en giro y no se pensó en la calidad del servicio.

En 1948 la Dirección de Abastecimiento y la Dirección de Turismo y Parques de la Provincia de Buenos Aires, establecieron precios máximos para la temporada 1948/49, según las categorías, con la obligación de exhibir las tarifas en lugares públicos, evitando abusos de comerciantes inescrupulosos que actuaban en perjuicio del turista.

En 1952 se puso en vigencia la reglamentación para hoteles y pensiones. Se determinó características de construcción e higiene que debían reunir las habitaciones y se fijó un mínimo de un baño cada tres habitaciones.

- ***Coordinación regional.***

La organización del turismo, durante el período en análisis, fue un tema que demandó la permanente atención de los poderes públicos, concretados en diversos encuentros que nuclearon las ciudades del sudeste de la Provincia de Buenos Aires, Circuito Mar y Sierras.

En las conclusiones de los diferentes encuentros se reiteró la carencia de una legislación que reglamente la actividad turística, la necesidad de repavimentar rutas, mejorar los medios de transporte, crear una escuela de capacitación hotelera y gastronómica para formar a sus alumnos en la atención y prestación de servicios al turista, que se concretará en 1979.

- ***Organismos oficiales de turismo.***

En el orden local en 1937 se creó la Dirección Municipal de Turismo, integrada por representantes de entidades de fomento, clubes, empresas de transporte y vecinos destacados. Su accionar fue diluyéndose en la década siguiente, cediéndole paso a la "Asociación de Propaganda y Fomento" que asumió un rol conductor en el desarrollo de la ciudad, hasta su desaparición ocurrida en 1948.

En 1945 se constituyó un Consejo Directivo ad honorem de la Dirección Municipal de Turismo, a fin de reforzar las acciones del organismo oficial. La ausencia de un plan

promocional, la escasez de presupuesto y su limitada función de información turística, motivaron su reorganización y en 1948 surgió la Dirección Municipal de Turismo de Mar del Plata, con la finalidad de promover la ciudad en base a los recursos naturales, coordinar su acción con entidades oficiales y privadas, fomentar el turismo social propiciando excursiones colectivas para gremios y reglamentar la actividad turística. Con saldo desfavorable e irregular gestión de la autoridad local sucumbió, siendo reemplazada en 1951 por la Oficina Municipal de Turismo y Propaganda, que siguió idéntico fin.

En el ámbito provincial se creó en 1947 la Dirección de Turismo y Parques de la Provincia de Buenos Aires con la finalidad de desarrollar el turismo, coordinar la acción del Estado e instituciones privadas y conservar zonas de interés turístico.

En el orden nacional, en 1953 en cumplimiento del Segundo Plan Quinquenal, se creó la Dirección de Turismo de la Nación, como ente rector del turismo nacional e internacional, organismo coordinador de la acción nacional y provincial con la actividad privada, con el objetivo de organizar el sistema nacional e internacional de transporte, integrar oficinas de información y asesoramiento para turistas e intervenir en la planificación del crédito hotelero a realizarse con la banca oficial.

- ***Ordenación del espacio urbano.***

La Asociación de Fomento y Propaganda encargó a los urbanistas Guido y Carrasco la confección de un Plan Regulador de Mar del Plata, fue largamente discutido en el Concejo Deliberante hasta su aprobación en 1950, pero no llegó a aplicarse.

De la mano del turismo se desarrolló la industria de la construcción. La ciudad creció rápidamente con la ausencia de un plan regulador, superponiendo el balneario y la ciudad industrial. La expansión urbana se dirigió hacia zonas rurales dando origen a nuevos poblados.

Se plasmó la necesidad de adoptar un plan regulador para orientar con un criterio racional la reorganización de la ciudad, contemplar un eficiente emplazamiento de edificios, evitando la centralidad, mejorando el confort de la familia, eliminando la congestión del tránsito, ofreciendo rapidez y economía en los transportes y seguridad al peatón.

El crecimiento espontáneo trajo como consecuencia deficiencias urbanas surgiendo problemas vinculados con desagües pluviales, red cloacal, reparación de capa asfáltica, concentración de viviendas y servicios, extensión del alumbrado, asfalto y aprovisionamiento de agua vinculando los barrios en expansión.

Apareció la ciudad con contrastes urbanos, el edificio moderno y la casa antigua, problemas originados en la condición de ciudad balnearia. La demolición dejó su marca, las antiguas residencias se transformaron en terrenos loteados donde al amparo de la Ley de Propiedad Horizontal (1950) se levantaron altos edificios con viviendas de menor capacidad destinadas al turista que deseó tener su casa propia y al residente que optó por vivir en el centro, densificando el área central a través de la sustitución edilicia de lo existente, en desmedro del patrimonio arquitectónico y urbano de la ciudad.

A partir de 1949 aumentó la superficie construida logrando el punto máximo en 1952 (473.038 m²). Al mismo tiempo la población avanzó hacia zonas rurales extendiendo la mancha urbana.

- ***Agua.***

El aprovisionamiento de agua fue un problema constante, si bien aumentó el número de pozos en actividad, la capacidad no logró satisfacer las necesidades de la población y de las nuevas construcciones. Se incrementó notablemente la densidad demográfica, tanto de la población estable como turística, que demandó un mayor consumo de agua potable.

- ***Transporte.***

Se prestó a través de tranvías y ómnibus, era de imperiosa necesidad su reorganización para transformarse en un servicio eficiente, cómodo y seguro, reemplazar las antiguas unidades, insuficientes para la población estable y turística y fijar nuevos recorridos que vinculen diferentes barrios de la ciudad. En 1953 se reemplazaron los tranvías por unidades impulsadas por motores diesel, con mayor capacidad, contribuyendo al progreso y mejoramiento del transporte de pasajeros.

En 1955 por medio del Concejo Deliberante se creó una Comisión Especial de Transporte con la finalidad de estudiar y reglamentar la reestructuración de las líneas de transporte de pasajeros y actualizar las disposiciones que regían para los servicios.

- ***Caminos.***

El crecimiento de la ciudad originó nuevos barrios, algunos con marcadas tendencias turísticas como el caso de Punta Mogotes y Alfar, donde se inauguró el Gran Hotel Alfar. Su excelente playa atrajo una demanda en crecimiento que impuso la necesidad de ensanchar el camino entre Puerto - Punta Mogotes - Colonias de Chapadmalal, el cual era peligroso por el mal estado de conservación.

- ***Interacción turista-residente.***

Durante el período estudiado la ciudad atrajo flujos migratorios, procedentes de Buenos Aires y del interior del país, fomentado en parte por la política nacional que indujo el movimiento del campo a la ciudad, en busca de nuevas alternativas laborales, ayudado por el significado de Mar del Plata en el imaginario social de los argentinos.

El turista impuso sus hábitos y costumbres y transformó al residente en el "otro". Surgió una población residente que se volcó a la prestación de servicios turísticos, entre otras actividades.

En la ciudad con mayor índice de construcción hubo crisis de vivienda, el residente de nivel socio-económico medio no tenía acceso a los departamentos de propiedad horizontal por sus elevados costos y además la falta de comodidad los hacía poco habitables para un uso permanente. La relación entre la comunidad residente, en integración y la comunidad turística en expansión se plasmó en términos de convivencia gradualmente incluyente.

Conclusiones de la actividad turística en la década 45-55.

Hacia fines del siglo XIX las vacaciones en Mar del Plata fueron un ritual de la alta burguesía argentina. La pavimentación de la ruta 2 facilitó el acceso de la clase media y a partir de 1946 se volcó la clase obrera como consecuencia de vacaciones pagas, aguinaldo y el fomento de los gremios al turismo social. Más de treinta hoteles, algunos de ellos de gran lujo, pasaron a la organización gremial; el Hurlingham uno de los reductos preferidos por la burguesía fue adquirido por la Confederación de Empleados de Comercio. Al mismo tiempo se cancelaron las concesiones de juego otorgadas a particulares y el Estado pasó a controlar y administrar el Casino.

La política turística nacional sintetizada en el lema "Ud. paga el pasaje y el gobierno el hospedaje" favoreció el desarrollo del turismo masivo, originando movimientos internos en la ciudad: la clase obrera invadió la zona céntrica, la clase media enriquecida frecuentó Playa Grande desplazando la poca oligarquía que quedaba hacia las playas de Punta Mogotes, más solitarias y con difícil acceso.

El turismo de masas, favorecido por el Estado Benefactor permitió conocer a numerosos trabajadores sus primeras vacaciones, marcado por un crecimiento espontáneo, tanto de la oferta como de la demanda, careció de una planificación y gestión de la autoridad local, respondió a impulsos del momento, generó un producto estandarizado, indiferenciado, concentrado y estacional, basado en el uso de mar y playa como recurso paisajístico recreativo; transformó la economía de la ciudad, fomentó la migración de población de las provincias, el aumento de la construcción y al mismo tiempo evidenció efectos ambientales negativos: aumento de la demanda de agua, vertido de efluentes, periurbanización, degradación de la playa e incompatibilidad de usos.

La creciente afluencia conformó una población residente compuesta por migraciones estacionales procedentes de la provincia y del interior del país, que en búsqueda de mejores oportunidades laborales y seducidas por la imagen de la ciudad optaron por radicarse en la misma, generando una comunidad residente en integración y una comunidad turística en expansión.

En el lapso estudiado se observó el devenir de la autoridad turística local, motivado por la carencia de recursos, falta de personal especializado, ausencia de un plan promocional que congregue la acción de todas las entidades turísticas de la ciudad, industria, comercio y autoridades; falta de una gestión participativa y discontinuidad en la gestión, transformando a la repartición en una simple "Oficina de Informes".

En el orden provincial, se cumplió el Plan Mercante, a través de la Dirección de Turismo y Parques, se organizaron vacaciones económicas respetando el lema "Usted paga el pasaje y el gobierno el hospedaje", en concordancia con la política de fomento del Turismo Social impartida por el gobierno nacional.

La acción del gobierno nacional se manifestó con el fomento del turismo social y educativo, sumada a las conquistas sociales permitieron el desarrollo del turismo de masas, caracterizado por una demanda familiar, de origen nacional, proveniente de un sector socioeconómico medio - medio bajo, alojado en hoteles gremiales o en colonias de vacaciones, en contingentes, con estadías semanales o quincenales, con una marcada

concentración en el período estival y el uso del recurso playa. Todo ello condujo a acentuar el cambio de imagen que la ciudad exteriorizó desde mediados de la década del 30, cuando cedió la ciudad elitista a la ciudad balnearia, para ahora transformarse en la ciudad turística con marcada participación social.

La ciudad se desarrolló merced al impulso del turismo, acompañado por el comercio y la industria, conformando un centro urbano predilecto del turismo, careció de una legislación adecuada conspirando en perjuicio del turista. Surgió la necesidad de reglamentar las categorías de establecimientos hoteleros y empresas gastronómicas, oficializar tarifas y publicarlas para el conocimiento del público, con la finalidad de crear un mercado transparente, legislar orgánicamente para recuperar la jerarquía de la ciudad. Paralelamente el Segundo Plan Quinquenal insistió en la necesidad de una legislación ordenada y actualizada para promover, facilitar, organizar y coordinar en el territorio nacional la actividad turística.

El auge del turismo social originó una enorme necesidad de viviendas veraniegas, favoreciendo la construcción de hoteles gremiales y edificios horizontales de características multifamiliares, requiriendo abundante mano de obra, provista en gran escala por la región de influencia de Mar del Plata. A medida que la población se multiplicó crecieron las necesidades de alimentos frescos y materias primas para las nacientes industrias, que fueron provistas por el área rural vecina.

El crecimiento de la ciudad se orientó en todas direcciones en forma irregular, con sectores de trama muy abierta, áreas de baldíos y discontinuidad en la ocupación del espacio en el sector sudoeste, originando áreas suburbanas. Al finalizar el período las suntuosas residencias de verano, sinónimo de lujo y confort, reflejo de un turismo de élite, ubicadas en Av. Colón y Loma de Stella Maris, caían bajo los golpes de la piqueta demoledora cediendo su espacio a nuevos rascacielos, marcando una etapa renovadora con pocos testigos de pasado, caracterizada por la demolición como condición necesaria de la construcción del crecimiento urbano.

La masiva concurrencia de clase media, influyó en el crecimiento vertical de edificaciones multifamiliares, producto de la nueva ley de propiedad horizontal (1950), y el replanteo de nuevos barrios residenciales, ya que algunos de los estructurados por la sociedad tradicional, fueron reemplazados por los nuevos edificios. Estos acontecimientos son producto de dos fenómenos, uno en relación con el otro. La etapa de la industrialización de la Argentina afectó a Mar del Plata directamente, al localizarse industrias en la ciudad. La clase social que se estructura por el proceso industrial no fue tan afecta a invertir en Mar del Plata en residencias veraniegas como lo hizo la sociedad tradicional y las clases obreras. Este fenómeno hizo de Mar del Plata un centro urbano turístico que muestra los contrastes, en los aspectos estructurales y funcionales, entre lo tradicional y selectivo, el buen gusto y la opulencia y lo eminentemente popular.

En el lapso analizado la ciudad tuvo un crecimiento desordenado y espontáneo, centrípeto en altura que deshumanizó el paisaje urbano original, destruyó el patrimonio arquitectónico donde las ansias de hacer se impusieron a los estudios de base económico-urbanos sobre los cuales se debió planificar. Surgió un centro urbano multifuncional, con funciones de diferentes niveles jerárquicos, donde la turística resulta de gran importancia. La ciudad se extendió hacia las periferias rurales, apareciendo

bajas densidades y problemas típicos de las transfiguraciones rurales-urbanas, terrenos baldíos, precaria infraestructura de servicios, degradación del hábitat, polución y contaminación.

Ante el agotamiento del modelo de turismo de élite en pos de un turismo social, fomentado por políticas nacionales de Turismo Social, no hubo puesta en valor de las potencialidades turísticas que permitan un desarrollo sostenible concebido con una equilibrada gestión y protección de los recursos. El desarrollo del turismo no controlado provocó cambios en los usos tradicionales del territorio e impactos sobre el recurso playa por exceso de usuarios.

En el verano 1955/56 el ingreso de turistas superó 1.070.000 personas, en tanto que la población residente alcanzó 211.400 habitantes (en 1960).

Los grandes problemas ambientales que afrontó la ciudad fueron: abastecimiento de agua potable, generación de un importante volumen de residuos (eliminación de aguas residuales y domésticas, contaminación de aguas continentales y marinas), obras de infraestructura generales y equipamiento, obras de accesibilidad y terminal de ómnibus y ferrocarril, plan regulador portuario, defensa costera y de playas, estructuración del circuito turístico mar y sierras, remodelación de la estructura interna del transporte urbano y el redimensionamiento general. Son problemas que responden a un funcionamiento del sistema urbano como tal y requieren soluciones en un plan de conjunto en función del modelo de ciudad deseable.

La ciudad creció desmedidamente sin un sustento regulador, en detrimento de la calidad de vida de su población residente y turística. La falta de políticas turísticas marcaron el transcurso de la década, prolongándose a gestiones comunales posteriores. La ausencia de planificación urbana originó graves problemas ambientales que la ciudad debió asumir y afrontar sin arribar a una solución, perdurando a través de las siguientes gestiones comunales.

Bibliografía.

ACERENZA, Miguel Angel – Administración del Turismo. Conceptualización y organización. Volumen N° 1 – Editorial Trillas – México – Cuarta Edición – 1991.

ALVAREZ, Adriana y otros -Mar del Plata - Una historia urbana - Fundación Banco de Boston - Buenos Aires - 1991.

Diarios "La Capital" (Mar del Plata) - Período 01/01/45 al 31/12/55 - Archivo Histórico Municipal.

GARCIA DELGADO, Daniel - Estado y Sociedad - La nueva relación a partir del cambio estructural - Editorial Norma S.A. - Buenos Aires - 1994.

MANTERO, Juan Carlos - MAR DEL PLATA: Interacción Turismo-Ciudad - Ponencia presentada en Seminario Turismo y Ciudad en América del Sur - Barcelona - 1996.

MANTERO, Juan Carlos - MAR DEL PLATA. Devenir urbano y desarrollo turístico – FACES (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales – UNMdP) – Año 3 N° 4 – Octubre 1997.

MARTINEZ, Pedro Santos - Memorial de la Patria - La Nueva Argentina - 1946/55 - Tomo 2 - Ediciones La Bastilla - Buenos Aires - 1980.ROCCATAGLIATA, Juan Alberto y otros - MAR DEL PLATA y su región - Editorial GAEA - Sociedad Argentina de Estuio Geográficos - Buenos Aires - 1984.

ROMERO, Luis Alberto -Breve Historia Contemporánea de Argentina - Fondo de Cultura Económica - Buenos Aires - Primera edición 1994.

TORRUCO MARQUE, Miguel – RAMIREZ BLANCO, Manuel – Servicios Turísticos. La oferta turística y sus principales componentes. Editorial Diana – México – 1987.

SCHEONONE, Jorge Fernández - Los antiguos veraneos en Mar del Plata. Editorial Martín - Mar del Plata - Tercera edición actualizada - 1996.

SEBRELI, Juan José - MAR DEL PLATA, El Ocio Represivo - Editorial Tiempo Contemporáneo - Segunda Edición - 1970.