

UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y ESTUDIOS URBANOS

MAESTRÍA EN HISTORIA Y CULTURA DE LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD

12, 13 Y 14 DE OCTUBRE 2011

1.^{ras} JORNADAS DE HISTORIA Y CULTURA DE LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD

HISTORIA, ESTÉTICA Y TEORÍAS DE LA ARQUITECTURA.

**Grandes obras de la arquitectura en la Argentina
(1910-1980)**

ACTAS



**UNIVERSIDAD
TORCUATO DI TELLA**

1RAS JORNADAS DE HISTORIA Y CULTURA DE LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD HISTORIA, ESTÉTICA Y TEORÍAS DE LA ARQUITECTURA: GRANDES OBRAS DE LA ARQUITECTURA EN LA ARGENTINA (1910-1980)

Comité organizador:

Dra. Claudia Shmidt (UTDT)

Lic. Ricardo Ibarlucía (UNSAM, UTDT)

Comité científico:

Lic. Fernando Bruno (UTDT)

Lic. Valeria Castelló-Joubert (UBA, UTDT)

Arq. Sergio Forster (UTDT, UBA)

Lic. Ricardo Ibarlucía (UNSAM, UTDT)

Arq. Jorge Francisco Liernur (UTDT, Conicet)

Mg. Silvio Plotquin (UTDT)

Dra. Claudia Shmidt (UTDT)

Comité evaluador:

Dra. Laura Malosetti Costa (Conicet, UNSAM, UBA)

Arq. Eduardo Leston (UP, UTDT)

Esta publicación cuenta con el aporte del FONCYT, Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica, Subsidio RC-2011-0050

Diseño y diagramación

Departamento de Comunicaciones

Universidad Torcuato Di Tella 2011

© Compilación y edición: Claudia Shmidt

© Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad. Universidad Torcuato Di Tella

Sede Alcorta: Sáenz Valiente 1010

C1428BIJ Buenos Aires, Argentina

Tel.: (54 11) 5169-7300

E-mail: mhcac@utdt.edu

Sede Miñones: Miñones 2177

C1428ATG Buenos Aires, Argentina

Tel.: (54 11) 5169-7000

UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA

Rector: Dr. Ernesto Schargrodsky

Vicerrector: Dr. Ignacio Zaldueño

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y ESTUDIOS URBANOS

Decano Organizador: Arq. Jorge Francisco Liernur

CARRERA DE GRADO DE ARQUITECTURA

Director: Arq. Sergio Forster

Coordinadora: Arq. Florencia Rausch

MAESTRÍA EN HISTORIA Y CULTURA DE LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD

Directora: Dra. Claudia Schmidt

PROGRAMAS PARA GRADUADOS

ARQUITECTURA DEL PAISAJE

Coordinadora: Arq. Cora Burgin

ARQUITECTURA Y TECNOLOGÍA

Coordinador: Arq. Ricardo Sargiotti

PRESERVACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

Coordinador: Arq. Fabio Grementieri

MAESTRÍA EN ECONOMÍA URBANA (C/ ESCUELA DE GOBIERNO)

Director: Dr. Lucas Llach

Directora Asociada: Mg. Cynthia Goytia

CONSEJO DE EVALUACIÓN ACADÉMICA EXTERNA

Dr. Werner Oechslin

Arq. Jorge Silvetti

Arq. Rafael Vinoly

CONSEJO CONSULTIVO

Arq. Jorge Aslan

Arq. Jorge Hampton

Arq. Jorge Morini

Arq. Josefa Santos

Arq. Clorindo Testa

Índice

LA COMERCIAL DE ROSARIO. DE LORENZI, OTAOLA Y ROCCA. (1939-40)

JIMENA P. CUTRUNEO 8

VERDE, AMARILLO, AZUL MARINO: LA URBANIZACIÓN DE PLAYA GRANDE.

CLAUDIO G. ERVITI 18

MONUMENTO A LA BANDERA EN ROSARIO. SÍNTESIS DE BÚSQUEDAS EXCÉNTRICAS EN LA MODERNIDAD ARGENTINA

ANA MARÍA RIGOTTI 30

DEPARTAMENTOS TRANSFORMABLES EN BELGRANO, LOS CAMBIOS DINÁMICOS DEL HABITAR. JUAN KURCHAN, JORGE FERRARI HARDY (1938 -1941)

MARTÍN TORRADO 40

EL ENCARGO Y LAS PRÁCTICAS: NUEVAS LUCES EN TORNO A UNA ESCUELA RURAL EN LA PAMPA ARGENTINA. EDUARDO SACRISTE, 1943

MARIANA I FIORITO 46

PROYECTO DE HOSPITAL PARA CORRIENTES. AMANCIO WILLIAMS Y LOS LÍMITES DEL SISTEMA

LUIS MÜLLER 54

ÁLVAREZ-RUIZ: MODERNO FIN. EL TEATRO MUNICIPAL GENERAL SAN MARTÍN. 1952-1960

SILVIO PLOTQUIN 66

LAS BUENAS PRÁCTICAS: EL CONJUNTO GALERÍA COMERCIAL Y TORRE RIVADAVIA EN MAR DEL PLATA DE ANTONIO BONET

VIVIANA ELISABET MASTROGIÁCOMO, MARISA BEATRÍZ TROIANO 76

LAS “VILLAS MISERIA”, EL “BARRIO SUR” Y LA “REVOLUCIÓN LIBERTADORA”. UNA APROXIMACIÓN A LA MÁS IMPORTANTE PROPUESTA DE VIVIENDA COLECTIVA DE ANTONIO BONET.

JORGE FRANCISCO LIERNUR 84

SOBRE HÉROES Y TUMBAS: CONSIDERACIONES EN TORNO AL CEMENTERIO PARQUE DE MAR DEL PLATA

FEDERICO DEAMBROSIO 100

CASA GARIBAY: JORGE SCRIMAGLIO

MARÍA PÍA ALBERTALLI 108

ARQUITECTURA CÍVICA. LA ESCUELA “DELLA PENNA” DE JUAN MANUEL BORTHAGARAY. BUENOS AIRES, 1963-1969

CLAUDIA SHMIDT 118

LA BÓVEDA CÁSCARA. EL PABELLÓN DE BUNGE & BORN DE AMANCIO WILLIAMS (1966)

ANDREA CIGNACCO 128

¿EL CANON ES O SE HACE?

VALERIA CASTELLÓ-JOUBERT 136

Verde, amarillo, azul marino: la Urbanización de Playa Grande.

Claudio G. Erviti, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, UNMdP

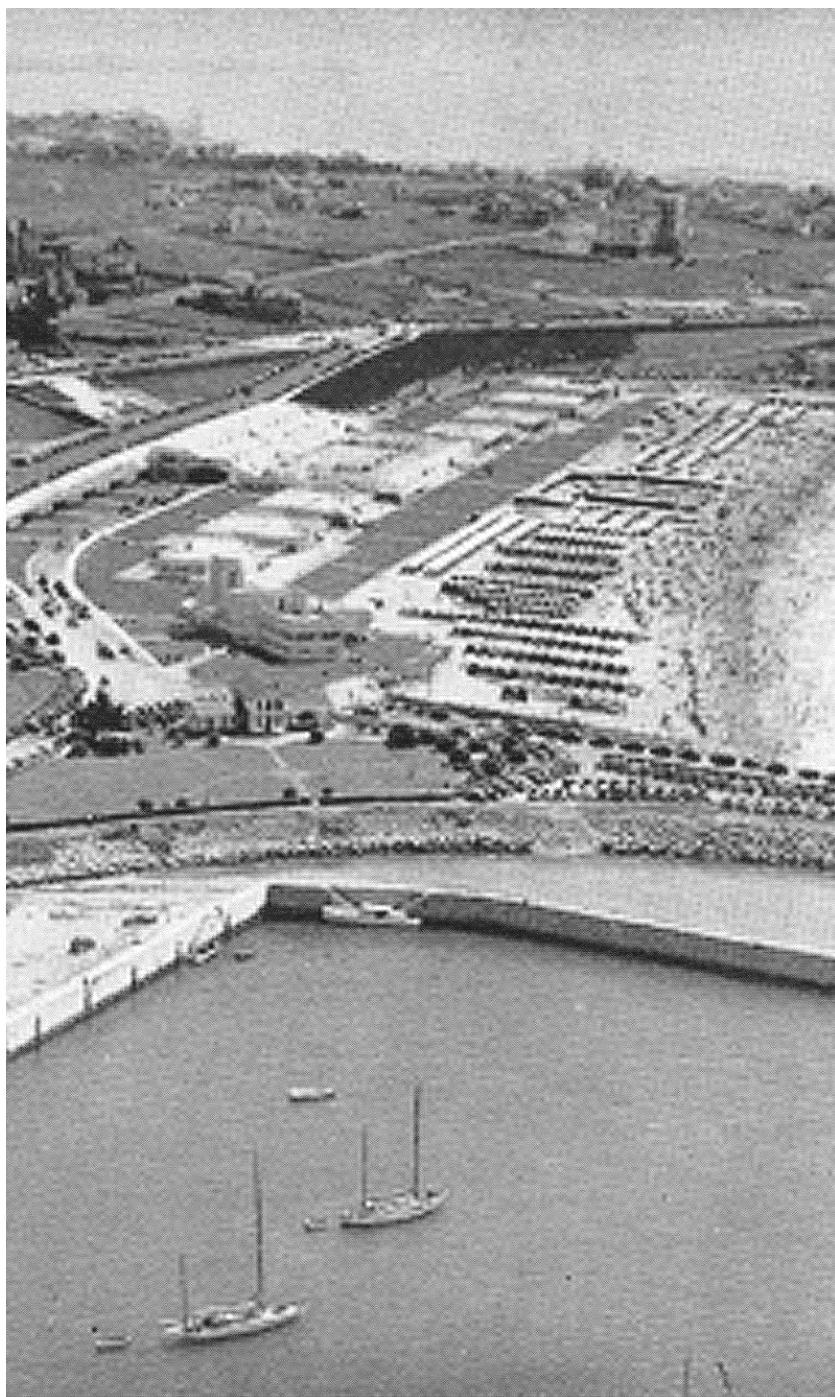
...“Se ha seguido en la ejecución, fielmente, la directiva principal del proyecto, que consiste en disimular las construcciones que reclaman los servicios de un balneario moderno, para poder así sacar todo el provecho estético del mar”. M. Fresco, Discurso inaugural de la Urbanización de Playa Grande, febrero de 1939.

La Urbanización de Playa Grande, constituye un relevante episodio urbano-arquitectónico que, en los años treinta, replanteó las formas de uso y apropiación de la ribera, y las relaciones entre arquitectura y paisaje, en el balneario marplatense. Obra emergente del cruce de dimensiones culturales, productivas y políticas presentes en este ámbito y de transformaciones del campo disciplinar, las siguientes páginas apuntan a revisar dicho proceso de configuración, a la vez que destacar rasgos aun vigentes de esta obra.

1. El *balneario* y la ocupación “privada” de las riberas.

“Lo ideal en Mar del Plata: vivir sobre las rocas y comer sobre el mar”.
Publicidad del Hotel Scaffidi, Cabo Corrientes. Revista Anuario, 1931

Descripciones de Mar del Plata en los primeros treinta –previas a la Urbanización de Playa Grande– muestran una clara diferenciación entre la “planta urbana” –correspondiente al trazado cuadricular, de jurisdicción municipal– y el “balneario” –el sector ribereño propiamente dicho, entre las Explanadas y el mar, por entonces bajo la jurisdicción provincial. La siguiente descripción crítica es ejemplar de esta lectura: “Las sinuosidades de la costa del mar contrastan con la regularidad del trazado de la ciudad, propiamente dicha, y se diría que tal contraste a contribuido a forjar un concepto erróneo, concretado en la idea de que el balneario y la planta urbana de Mar del Plata son dos organismos diferentes que pueden vivir aislados...”¹ Señalándose, en el mismo artículo, una dinámica de desarrollo propia del balneario: “La ciudad ha sido desbordada y la edificación se extiende prodigiosamente hacia el sur. Acompañando el avance



↑ Urbanización de Playa Grande, Mar del Plata, 1943.

de las zonas de construcción y aun adelantándose a él en algunos casos, la Playa de los Ingleses, Playa Chica, Playa Grande y las que se han formado al sur del puerto...”

El contraste del balneario con la planta urbana habilitaba su visualización como un continuo, en tanto las particulares configuraciones espaciales y apropiaciones sociales de las bahías permitirán una lectura del mismo como sucesión de “playas.” Entre los rasgos propios de la lectura totalizadora –con la excepción del sector presidido por la Rambla Bristol– prevalecía el denso conjunto de establecimientos sobre la playa y las barrancas, que albergaban actividades propias del ocio marítimo. Estos surgieron en parcelas concesionadas a particulares, en teoría temporalmente acotadas, por el nivel provincial. Sobre estas –en general irregulares, angostas y con una laxa normativa en relación a su ocupación y edificación– se fue desplegando una modalidad de construcción característica: los llamados “barrios chinos”.² Los establecimientos albergaban actividades como balnearios y casillas de baños públicos y privados, piletas de natación, comercios, restaurantes, garajes, entre las que se destacaban los hoteles,³ que complementaban sus servicios con fiestas, bailes y actividades deportivas, constituyendo una modalidad de veraneo cuya nota distintiva era su directa relación con el mar. Una cronista de entonces definió el fenómeno, señalando su expansión, en los siguientes términos: “Esta forma de incrustarse en las rocas al borde del mar, se ha implantado también en el otro extremo. Trasponiendo la inmensa playa Bristol, en varios sitios han surgido hoteles o pensiones y a su alrededor se han agrupado pintorescas casitas de madera o de cinc. En Playa de los Ingleses, en Playa Chica y en el Cabo Corrientes se ha operado esa transformación, convirtiendo estos puntos en sitios de veraneo al alcance de los pequeños bolsillos. Los que aprovechan de estos modestos alojamientos deben sentirse como embarcados, y debe ser delicioso dormir al rumor de las olas...”⁴

Las publicidades de los establecimientos ribereños⁵ –como el Hotel-Balneario Torreón en Playa Bristol (“con 70 habitaciones”) o los hoteles-balnearios Centenario, Bella Vista o Hurlingham en Playa de los Ingleses– explicitan su oferta complementaria: servicios de cocheras, terrazas, baños con agua caliente de mar, y aun canchas de tenis.

La especificidad del fenómeno estuvo dada por la yuxtaposición en los niveles estilísticos, materiales y de prácticas, y como viéramos, se adelantó a los barrios adyacentes. Tal el caso de Playa Grande, por entonces con escaso desarrollo residencial, en tanto su sector ribereño poseía un denso “barrio chino”. El primer emprendimiento inmobiliario tendiente a la promoción de este barrio data de la primera década del siglo: las privilegiadas vistas al mar, la cercanía del Golf Club y una proyectada avenida desde la nueva Estación del FFCC Sud, serán los argumentos publicitarios del nuevo “Barrio de Playa Grande”, que por entonces no prosperaría. El punto de inflexión se produciría en los veinte: la construcción de la espléndida sede del Golf Club (Calvo, Jacobs y Giménez, 1926), la radicación de balnearios exclusivos como el Ocean Club (anteriormente en la Bristol), la presencia del Yacht Club, serán hitos de esta nueva valoración del sector. Esta voluntad de variar el epicentro balneario de los grupos tradicionales a la zona sur está presente en la decisión del Presidente Marcelo Torcuato de Alvear de situar aquí su Villa Regina (Baldasarini, 1926). Por esos años el proyecto de Baldasarini del “Hotel del Mar” –en Boulevard Marítimo y Quintana– que se conectaría bajo nivel de calle con el balneario del Ocean Club, irá en esta dirección.

Sin embargo era el sector ribereño el escenario de una notable concentración de establecimientos, aprovechando cualidades escasas en las playas centrales, como la amplitud y la menor concentración de bañistas.⁶ Este proceso de ocupación se encuadraba en el régimen de concesiones provinciales mencionado, existiendo varios hoteles-balnearios (categoría “D”), como el Hotel y balneario El Cantábrico, el Playa Grande, el Carbó (“Restaurant, confitería y balneario. 40 habitaciones con 20 baños”) y el Hotel Deauville (“Gran terraza sobre el mar”). Y, si bien excepcional, existió aquí una residencia-balneario privada: el efímero Costa Buero (1936), en clave modernista. Dos aspectos importan de esta modalidad de ocupación ribereña: su carácter de *frontera* entre la Explanada y el mar, desordenada y precaria, y la demanda de espacio que progresivamente introducirá el *automóvil* —siendo el grupo social que consumía estas playas aquel que inició su incorporación a las prácticas veraniegas—. Abarrotada de autos en época estival, ya en 1934, la administración del Intendente Camusso debió readecuar la calle interna y reacondicionar sus estacionamientos.

Esta modalidad de arquitecturización de las playas será motivo de acciones críticas e intervenciones tendientes a atenuar sus efectos negativos: desde el embellecimiento de las barrancas de Playa Grande, por medio de los parques Urquiza (1928) y Del Solar (1931), hasta los reiterados reclamos al gobierno provincial, fundados en sus características “antiestéticas”, su precariedad técnico-constructiva y las deficiencias higiénicas que presentaban.⁷ La crítica estaba dirigida poner en evidencia la “destrucción” del paisaje natural que significaban. En esta dirección, y a instancias de la CPMdP, se expresaba Della Paolera denunciando el desorden de su trazado, la falta de relación con la concavidad de la playa, e impulsando propuestas en torno a imponer un tipo de balneario “moderno y estético”, resuelto en hormigón armado, “para imponerlo a los solicitantes de concesiones”. Explicitando que: “...sin ese amontonamiento de casillas y balnearios que hoy existe, el sector hubiese presentado, como digno marco del mar y de su playa de arena, la faja verde en equilibradas notas de color del parque Urquiza,, festoneada por el muro de la Explanada y formando un horizonte en atrayente contraste con el azul del firmamento.” En estos informes el urbanista recomendaba oponer al paisaje marino:

“una costa de líneas amplias y severas en la que destaquen aisladas y violentas manchas de color”.⁸

No obstante, el proceso de apropiación de esta playa por los grupos más tradicionales —que percibían el balneario y, particularmente el área Bristol “invadidos” cada temporada por una mayor cantidad de bañistas— será continuo y, como veremos, la Urbanización vendrá a convalidarlo.⁹

2. Emergencia de “turismo”

“El turismo, que debe estar al alcance de cuantos lo desean, adquiere una importancia social de beneficiosa repercusión al desplazar el veraneo de antaño”.¹⁰

Las tematizaciones referidas al ocio veraniego implicarán interpretaciones que articulando aspectos cuantitativos y cualitativos, apuntarán a la reformular lo existente y reforzar nuevas tendencias. Los aspectos cuantitativos muestran un asombroso crecimiento de visitantes

estivales en cada temporada,¹¹ lo que significó un desarrollo urbano intenso –incorporando nuevas localizaciones para el desarrollo residencial, tal será el caso del barrio Playa Grande– y una puesta crisis de los usos ribereños y la estructura espacial que describiéramos precedentemente.

Desde el punto de vista cualitativo surgirá –compleja y relevante como generadora de cambios– la revisión de las modalidades del ocio a partir de la dicotomía “Veraneo vs. Turismo.” Se acumularán para cada polo una serie de atributos, algunos de carácter social, por ejemplo Elitista/democrático; Suntuoso/económico; Lujo de pocos/ retribución para muchos; otros remiten a la relación con el territorio y el paisaje, en tanto el veranero era local y significaba largas estancias, el turismo presupone la escala regional, estancias cortas y desplazamientos sobre la geografía bonaerense, valorizando el transporte automotor. Diferirán también los actores responsables su fomento y organización, en este sentido si el veraneo era de interés privado, el turismo –considerado una “industria” – será de interés público.

La progresiva institucionalización de la modalidad turística será de amplias consecuencias para el balneario. El fenómeno producirá lecturas encontradas: si bien adquirió fuerza el discurso en torno a la *democratización* del balneario¹² (que impulsaba el desarrollo económico y social de la ciudad) también existía preocupación en torno a las transformaciones y pérdidas que representaba. Paradigmática de esta actitud en pos de la “democratización” del balneario resultó la Asociación de Propaganda y Fomento, que impulsó estrategias para acentuar su apertura, en vista “garantizar el progreso del comercio, la hotelería y la construcción”. Esta democratización planteó la posibilidad de un punto de “saturación” del balneario, lo que exigía diversificar la oferta, por ejemplo a partir de fomentar un circuito turístico regional –“el turismo es sinónimo de circulación” se dirá. Aparecerán posturas en pos de su reconfiguración para tornarlo un centro turístico de nivel internacional, atento a la creciente fuga de turistas argentinos a playas uruguayas.¹³ La problemática turística será asumida plenamente por la esfera pública en las gestiones provincial de Manuel Fresco y local de José Camusso.¹⁴

Como se ha señalado uno de los elementos articulados al surgimiento y desarrollo del turismo fue el transporte automotor, que desplazará definitivamente el ferrocarril en los grupos mas acomodados. Instituciones como el Automóvil Club Argentino¹⁵ desarrollaron desde las primeras décadas del siglo XX una importante tarea en la construcción de una cultura del automóvil en nuestro país, extendiendo la influencia del mismo al deporte y al turismo. Se resignificaba así la actividad de conducir en términos de placer, poder y libertad: “Uno de los aspectos más destacables de la extensión del turismo en relación con el automóvil consistía en la propuesta de nuevas modalidades de desarrollo, entendiendo al auto como transporte privado –familiar–, que daba la posibilidad de establecer un nuevo tipo de relación con la naturaleza o con los lugares turísticos, permitiendo desplazamientos de enorme libertad”.¹⁶

El urbanismo daba cuenta del fenómeno, como puede observarse en medios especializados, en los que aparecen reflexiones que buscan articular paisaje, automóvil y turismo, en vistas a controlar los efectos negativos del automóvil –y la red caminera que requiere para su despliegue– sobre el territorio. Si bien se reconoce el potencial económico y

relacional del camino, se alerta sobre su capacidad de destrucción paisajística, y, apostando a reequilibrar la relación actividad y paisaje, propondrá: “urbanizar el camino, es decir, armonizarlo con el ambiente natural. Que el camino permita velocidad, seguridad, pero también, línea de encuentro del hombre de la ciudad con la naturaleza (...) Entonces el viajar hacia una meta final se transformará en turismo auténtico; ocio y reposo en el andar”.¹⁷

3. Un balneario modelo: *servicios, caminos y naturaleza.*

“Frente al mar solo deben disponerse obras artificiales de líneas sobrias y de factura sencilla.” C. M. Della Paolera

A principios de la década, Della Paolera, y el urbanista Werner Hegeman¹⁸ realizarán disertaciones en relación a los problemas y potencialidades del balneario. La exposición de Hegeman –un conjunto de reflexiones críticas e intervenciones ejemplares– contiene todos los tópicos que constituirán el programa de la futura reconversión del sector costero en general y de la urbanización de Playa Grande, en particular.

Realizará, en primer término, una fuerte crítica a las características morfológicas y estéticas de la arquitectura de la ciudad, tanto residencial¹⁹ cuanto sus instalaciones balnearias. Los conjuntos ribereños, ramblas y construcciones espontáneas serán diversamente evaluados. En tanto La Perla –una sucesión de instalaciones madereras pintorescas, unidas por una pasarela, sobre estructuras de hormigón– es definida como “barata e ingenua mezcla de estilos”, la Rambla Bristol es criticada por su avejentado estilo 1900 y el mal estado de su sistema decorativo. Sus peores críticas se dirigirán, claro esta, a los “barrios chinos,” en sus palabras, un “verdadero caos.”

Postulará que las actividades balnearias que se realizaban en las ramblas o barrios chinos mencionados, debieran entenderse como servicios al bañista. En este sentido ejemplificará con el Balneario Municipal Wannsee Berlín,²⁰ no tanto por la austeridad de su construcción en ladrillo, hierro y vidrio, sino, fundamentalmente, por su propuesta funcional y paisajística: una sucesión de edificios para cabinas de baños (capaz de abastecer 40.000 personas diariamente), separados y alineados en paralelo a la playa, en el marco de una planificación ribereña mas amplia.

Explicitará tres atributos esenciales que deben poseer playas y espacios ribereños: su condición de espacios libres públicos, su articulación en un sistema espacial y su interconexión a través de medios de transporte modernos como el automóvil. Ejemplificará estas ideas con el balneario Revere-Beach de Boston: un eslabón del sistema de parques y espacios públicos metropolitanos unido ‘por medio de avenidas parque. Destacará los *parkways* norteamericanos –avenidas anchas, arboladas y pavimentadas para automóviles– como conectores entre parques: un verdadero sistema de avenidas parques que, en sus palabras, “convierten al automóvil en agente de turismo.” Lamentando la falta de un camino pavimentado a Buenos Aires, propondrá un camino costanero entre Mar Chiquita y Miramar, y vías pavimentadas a Balcarce y Tandil: “así se unirían felizmente los dos aspectos panorámicos, el mar y las sierras...” Postulará el cuidado y la valorización de las bellezas paisajísticas “naturales” –atributo presente en la ribera de Río de Janeiro, la costanera de Chicago o las playas de San Francisco– lo que en Mar del Plata

significaba la eliminación de las construcciones sobre las playas, su unificación y ampliación. Las riberas montevideanas serán positivamente juzgadas por la preservación de las condiciones naturales de sus playas, y por la construcción de su Paseo Costanero. Finalmente, propondrá reflexionar sobre la posibilidad de oponer a la subdivisión en damero de la ciudad –con sus calle estrechas– una subdivisión de mayor escala a partir de un sistema de parques verdes.

Por su parte Della Paolera, en sus Conferencias,²¹ profundizará sus reflexiones precedentes sobre la ciudad, partiendo de afirmar que el urbanismo moderno “defiende el interés de la colectividad” y no el interés particular –que ha sido el que guió el proceso de materialización del balneario. Sus preocupaciones serán sintetizadas en un proyecto ribereño de gran aliento: Una Doble Avenida Costanera y Sistema de Parques desde el Bristol hasta el Golf, propuesta que prefigura transformaciones implementadas en los años subsiguientes. Esta se estructura conjugando diversos elementos: los espacios verdes preexistentes –como el Golf Club, el Parque Urquiza, y el Paseo General Paz–, los sobrantes fiscales en Playa Grande, la eliminación de los barrios chinos en Bristol y Playa de los ingleses, y el sistema de parques y su articulación con balnearios como espacios públicos que oportunamente desarrollara Hegeman. Reafirmará sus proposiciones en torno al cuidado del paisaje natural, destacando ejemplos de balnearios extranjeros en los que se ha conservado: “el equilibrio conveniente entre la naturaleza y la obra artificial” ... “las construcciones levantadas sobre el saliente que delimita la playa están bien rodeadas por vegetación y no desfiguran la silueta ni la topografía del terreno. En la playa misma solo hay carpas...”

4. Reconfiguración del sector ribereño: normativas y obras viales.

“Los parkways convierten al automóvil en agente de turismo.” W. Hegeman

En la segunda mitad de la década del treinta, propuestas planteadas precedentemente, se materializarán durante las administraciones conservadoras del M. Fresco y J. Camusso. Ambas serán decisivas en la reconfiguración del sector costero, y de la ciudad toda, a partir de aspectos coyunturales –como es el acuerdo entre estas administraciones–²², y de factores estructurales, como la creciente estrategia intervencionista del estado en la esfera económica y social. Este rasgo intervencionista –inicialmente respuesta a la crisis del 30– tendrá en la gestión fresquista uno de sus exponentes destacados, haciendo de la expansión de la obra pública en general, y de la industria de la construcción en particular, instrumentos tendientes a paliar la desocupación e incrementar el consumo.²³ El desarrollo de la obra pública provincial²⁴ permitió al Ejecutivo articular los objetivos económicos, sociales y culturales que se propusiera: generación de empleo, aumento del consumo, “pacificación social”, trasmisión de valores, etc.

Las intervenciones en Mar del Plata –de las cuales la Urbanización de Playa Bristol del Arquitecto Alejandro Bustillo será la de mayor envergadura– tenían varios objetivos: constituirse en factor de propaganda del fresquismo –quien caracterizaba el balneario como “vidriera del país”–, potenciar las inversiones privadas que registraba la ciudad –a partir de consolidar la estructura urbana existente con la urbanización Bristol–²⁵ y reforzar tendencias de desarrollo hacia el sur. Atendían también a las trasformaciones sociales y

productivas que profundizaban la emergencia de una “ciudad para las multitudes”, en este caso visualizando el turismo de masas que, una década después, sería realidad.²⁶

La Urbanización de Playa Grande será pionera entre las grandes obras públicas de la gestión Fresco, que habiendo asumido la gobernación en febrero de 1936, puso a consideración de la Legislatura, en mayo de ese año, el pedido de autorización de financiamiento para “obras de embellecimiento en Playa Grande.” En agosto estaba aprobada la Ley 4404 “Embellecimiento de Playa Grande”, que establecía la realización de la urbanización. Como se ve la obra se anticipa al Plan Trienal de Trabajos Públicos para la provincia. La ley autorizaba al Ejecutivo provincial a emitir títulos de deuda interna destinados a financiar la obra, atendiendo el servicio de los mismos con el producido por locación de las instalaciones balnearias y estableciendo su realización por licitación pública. También establecerá las nuevas condiciones de concesión de los balnearios y, particularmente, a los usos permitidos para las nuevas instalaciones: “Las concesiones no podrán otorgarse para instalaciones de hoteles ni para viviendas permitiéndose únicamente la ocupación de balnearios, restaurantes, centros de recreo, clubs sociales o deportivos y comercios adecuados”.²⁷

El control de usos y morfologías sobre sectores ribereños de la urbanización fue el precedente de la posterior Ley 4739 “Urbanización de Playas y Riberas de la Provincia de Buenos Aires” (1939). Esta, teniendo como horizonte liberar las playas de construcciones que obstaculicen la visión y el tránsito del público, prohibirá (con alguna excepción) los usos hoteleros y residenciales entre las avenidas costaneras y el mar, permitiendo solo obras complementarias. Establecerá pautas morfológicas para las obras frente a avenidas marítimas: retiros destinados a jardines, alturas de edificación, anchos mínimos de parcela y características estilísticas.

Párrafo aparte merecen las obras viales que permitirán nuevos accesos a la ciudad – la rotonda de Av. Luro, la de Constitución y la costa, etc.– y nuevas vinculaciones del balneario²⁸ con la región como el camino a Necochea (1938) y a Miramar (1937). Y, particularmente, el sector costero entre Parque Camet y Faro Punta Mogotes, objeto de un conjunto de intervenciones viales que –asumiendo la relevancia del automóvil– modificarán sus cualidades paisajísticas, sus formas de apropiación y la continuidad de recorridos entre playas, postulando nuevas relaciones ciudad-mar. Ejemplo de esta búsqueda de continuidad de recorridos ribereños serán la Avenida Martínez de Hoz hasta el faro, el proyecto de camino a Camet, originalmente un *parkway* ribereño, y, en un horizonte conceptual próximo a la *doble costanera* que propusiera Della Paolera, los caminos que abrirán las playas al automóvil entre Torreón y el Hotel Centenario y, su continuación hasta Cabo Corrientes. Todos ellos realizados entre 1936 y 1940.

5. Reconfiguración del sector ribereño: la Urbanización de Playa Grande

“Se ha seguido en la ejecución, fielmente, la directiva principal del proyecto, que consiste en disimular las construcciones que reclaman los servicios de un balneario moderno, para poder así sacar todo el provecho estético del mar.”

M. Fresco, discurso inaugural Urbanización de Playa Grande, febrero 1939.

Los criterios en que debía encuadrarse el proyecto de la Urbanización de Playa Grande fueron producto de diagnósticos, debates y propuestas que desde, al menos, una década antes, actores sociales diversos, locales y externos, fueron construyendo como agenda para el sector. De estos destacamos sintéticamente: a) Restituir y revalorizar los atributos “naturales” del paisaje ribereño –la playa, las barrancas rocosas, las áreas verdes, el espectáculo del mar, etc. –, “agredidos”, en un proceso de décadas, por los caóticos “barrios chinos.” b) El objetivo precedente implicaba el de redefinir el área ribereña en términos de ámbitos “públicos”, anulando el carácter de ocupación “privada” y de “muralla” entre la ciudad y el mar, que aquellos establecimientos representaban. c) Dar cabida a un programa centrado en las actividades balnearias, entendidos como servicios al bañista, con usos afines como el deporte o el comercio. En algunos casos las unidades balnearias debían completar la oferta de exclusivos ámbitos de socialización presentes en el sector, tal el caso del Ocean Club, el Golf Club o el Yacht Club. En definitiva un programa alejado del carácter “autónomo” que tanto se criticará al balneario desde la década anterior, eliminando actividades habitativas, como la hotelería o la vivienda, según lo establecía la Ley 4404. d) Dar respuesta a la creciente participación del automóvil en el sector, la que venía registrándose desde la década anterior en relación a las actividades balnearias y turísticas, tendencia que debía esperarse se agudizará, ante la inminente apertura de la Ruta Nacional 2. e) Dar una respuesta tecnológica y expresiva opuesta –modelísticamente– a la precariedad material y al desorden morfológico-lingüístico que había caracterizado la ocupación de las riveras marplatenses. En este sentido emergía una demanda de solidez y durabilidad en términos técnicos-constructivos y, fundamentalmente, de sobriedad expresiva.

Vistas las demandas a dar satisfacción, la realización del proyecto por parte de una repartición técnica del estado provincial –el Departamento de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas– no presentaba contradicción. Estas necesidades estaban lejos de requerir soluciones o gestos monumentales, como en la Urbanización Bristol²⁹ encargada contemporáneamente a Alejandro Bustillo. Playa Grande era una operación que propendía, finalmente a una “desarquitecturización” de la ribera y la instauración un nuevo orden tendiente a la su “renaturalización”. A estos efectos los ingenieros D. Briasco y V. Perera, del mencionado Departamento, estaban capacitados, dado además su capacidad de resolver eficientemente cuestiones viales.

El proyecto de los nuevos balnearios ocupará toda la longitud de la playa, asentando las unidades en el lugar que ocuparan las construcciones del anterior régimen concesional. Los “blocks balnearios” –sucesión de siete unidades independientes al pie de la barranca y paralela al mar– eludirán toda connotación próxima a los “antihigiénicos” y aditivos establecimientos previos. Serán unidades compactas, sin posibilidad de crecimiento, organizados por medio de circulaciones/ventilaciones, acotados dimensional y modularmente. La operación dominante estaba dada al incluir los servicios –duchas, vestidores, guardarropas, administraciones– en contenedores predeterminados, lógica que también registró los balnearios del Ocean Club y el Golf Club. El conjunto se completará con el restaurante Normandy y la sede del Yacht Club,³⁰ cerrando por ambos lados el espacio y reforzando de este modo cierta unidad e “interioridad” de la bahía.

La interpretación proyectual del tema circulatorio será determinante: la incorporación de estacionamientos y, fundamentalmente, la relevancia del sistema vehicular para la

organización del conjunto. Los estacionamientos se recostarán sobre la barranca, paralelos a las unidades balnearias y separados de estos por la calle vehicular inferior (que existía previamente) y una franja de verde. El proyecto incorpora una nueva calle superior que, estratégicamente, lo enriquece en varias dimensiones: conecta fluidamente el conjunto con el circuito costero, resuelve la cubierta de los estacionamientos y ofrece al paseante nuevas perspectivas e imágenes del mar. El proyecto atenuará la impronta lineal dada a la sucesión de los balnearios (400 metros lineales y un ancho promedio de 30 metros) y la incorporación de los caudalosos estacionamientos (1000 autos en dos niveles), que podrían haber resultado en una nueva “muralla” frente al mar.

La urbanización –como transición entre ciudad y mar– a partir de su excelente corte transversal, en ningún momento sobrepasa el nivel de la Explanada y aprovecha la barranca generando una sucesión de superficies horizontales a distintos niveles, articuladas con escalinatas. Se produce una continuidad espacial y visual que asegura las vistas al mar desde todos los niveles. La separación entre unidades balnearias permite la continuidad del espacio, en tanto los volúmenes de un solo piso y cubierta plana acentúan su horizontalidad, restándole protagonismo perceptivo.

La nueva relación ciudad-mar se dará a través de una compleja estructuración entre las situaciones peatonales y vehiculares, a partir del cruce de dos tramas circulatorias ordenadoras: la del sistema vehicular paralelo a la explanada y la de recorridos peatonales perpendiculares a la misma. Lo vehicular, a partir del tratamiento de calles y cocheras, ya no constituirá una dimensión conflictiva, sino el nexo entre el balneario y el circuito costero. Lo peatonal –en amplias superficies de paseo, escalinatas y senderos– permitirá relacionar la Explanada, el sector pileta, los espacios entre balnearios y la “rambla” hasta arribar finalmente a la playa y al mar. Permitiendo una apropiación total del conjunto, en una especie de “anti edificio” que valoriza el carácter público de las riberas.

Lo primero que destaca de la lingüística empleada es que elude el registro pintoresquista, propio de las precarias instalaciones precedentes. Los rasgos elegidos serán precisos, empleo de volúmenes simples, estructura sin manifestación, preeminencia de lo murario, pocos materiales y ausencia decorativa. La clave modernista, sutilmente “náutica”, apropiada para representar estas nuevas prácticas balnearias y deportivas, aporta aquí una conveniente sobriedad y, por que no, un toque de “exotismo”. El uso de la piedra local, lejos de incorporar “expresividad”, diluye lo construido en lo “natural”. Esta austeridad llegará a puntos notables de abstracción, por ejemplo en la resolución de las cocheras. Ciertamente las escalinatas del cuerpo central, –que “salta” por encima de la calle vehicular–, constituirán el único elemento “monumentalizado” del conjunto: verdadero “puente” entre ciudad-mar.

De inspiración dellapaoleriana será la cuidadosa construcción y puesta en valor de las “bellezas naturales” ribereñas: taludes verdes, barrancas ajardinadas y afloraciones rocosas aportan “aisladas y sobrias manchas de color”, y se continúan, hacia un lado, en la extensa superficie verde del Golf Club, y hacia el otro, el recientemente inaugurado Parque San Martín. Más allá de su resolución academicista, el protagonismo del auto y las alusiones modernistas, la Urbanización tiene rasgos propios de una *opera*–

ción paisajística pintoresca: valorización de los atributos del lugar, generación de recorridos, rusticidad, subordinación de lo arquitectónico al paisaje.

- 1 Della Paolera, Carlos M. "Defensa de las playas", en *Memorias de la Comisión Pro Mar del Plata* (CPMdP), período 1928-29, pp. 23-25.
- 2 Numerosas crónicas y artículos de la época dan cuenta del fenómeno, entre ellos "El barrio chino en las playas", *Memorias de la CPMdP*, período 1925-26.
- 3 El crecimiento de visitantes a la ciudad y su diversificación fue acompañado por la actividad hotelera y presento dos modalidades: los hoteles urbanos y este particular emergente de hoteles ribereños.
- 4 Aldao de Díaz, Elvira *Veraneos marplatenses, de 1887 a 1923*. AGLYP, 2º edición, 1926, pp. 49-51.
- 5 "Los hoteles de Mar del Plata" y "Guía de los Hoteles adheridos a la Acción Colectiva Turismo Mar del Plata," en *Revista Mar del Plata Anuario, publicación de la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata*, Números 1 y 2, 1930/31.
- 6 Hacia mediados de los treinta del área Bristol, punto inicial del balneario marplatense, presentaba tres sectores diferenciados, de norte a sur: la recientemente conformada Playa Popular (1930), el presidido por el edificio-calle que representaba la Rambla Bristol y, al sur, la Playa Pescadores separada del Parque General Paz por hoteles-balnearios. Era evidente su abandono por los grupos hegemónicos y una creciente cantidad de bañistas estivales que hacía aguda la falta de playa, acentuada por la erosión marina año a año. De hecho la Comisión Pro Mar del Plata se originó, hacia 1921, con el objetivo de resolver este problema, proponiendo diversas soluciones en vistas a la "defensa de playas".
- 7 Si bien los hoteles ribereños habían sido prohibidos durante la gestión provincial de Cantilo (1922-26), lo cierto es que el Departamento de Geodesia Provincial habilitaba concesiones para balnearios que, rápidamente, devenían en instalaciones hoteleras.
- 8 Della Paolera, Carlos "La hermosa Playa Grande y sus balnearios antiestéticos", *Memorias CPMdP*, período 1929-30, p. 41
- 9 Una historiadora local reflexiona sobre la segmentación socioespacial implícita en las urbanizaciones de Playa Bristol y Playa Grande, en estos términos: "La idea global subyacente fue la de moldear una ciudad balnearia en la que todos hallaran su puerta de entrada y tuvieran la posibilidad de compartir el brillante mar, pero en la que las distinciones y las fronteras sociales permanecieran precisadas y delimitadas" Pastoriza, Elisa, *La conquista de las vacaciones. Breve historia el turismo en Argentina*, Edhasa, Buenos Aires, 2011. pp126
- 10 Fava, José: "El ritmo de la ciudad", en Benhayón, F. *Crónicas marplatenses*, Editorial Castany, Mar del Plata, 1944, p 99
- 11 Desde 1920 a 1940 fue, en números redondos, el siguiente: temporada 20/21, 40.370 pasajeros, temporada 30/31, 65000 pasajeros, temporada 35/36, 121000 pasajeros, temporada 40/41, la cifra de 370000 visitantes. Boletines Municipales de General Pueyrredon, 1938/1939/1940.
- 12 Con afirmaciones de este tenor: "la fantástica ciudad balnearia es el mejor y mas autentico nivelador de las categorías sociales". Quesada, Josué: "Mar del Plata, ciudad del futuro argentino", *Reseñas del Instituto Agrario Argentino*, 1942. pp. 72.
- 13 Los Boletines Municipales del partido de General Pueyrredon daban cuenta de este fenómeno, preocupante para la economía local. En la temporada 35/36, como vimos los visitantes a Mar del Plata superaron los 120.000, pero los argentinos que visitaron Uruguay totalizaron casi 65000. La APyF expresará su preocupación al Gobernador Fresco por el establecimiento de un servicio regular de autobuques entre Buenos Aires y Colonia. Propuestas más complejas –como la que expresara Della Paolera en sus *Conferencias*– apuntaban a la realización de una "organización de playas balnearias", por medio de un sistema de balnearios, desde Punta del Este hasta Necochea como solución al número creciente de turistas veraniegos en las próximas décadas.
- 14 La Ordenanza que da origen a la Dirección Municipal de Turismo (1937) postulará el fomento de esta actividad como "facultad indelegable de la municipalidad", y deberá "organizar su desarrollo y fomento con métodos racionales". Definirá el turismo como una "industria" y, alejándolo de toda connotación de privilegio dirá que es "...una necesidad creada por la vida moderna en pro de la salud física y moral del pueblo."
- 15 Diversos registros destacan el accionar de esta Institución a nivel local (que inauguró su sede de Avenida Colon en 1938, la segunda en importancia detrás de la sede capitalina) especialmente la intención de establecer un balneario propio en Playa Grande a efectos de atraer la atención de sus socios hacia estas playas. Al respecto "La obra que desarrolla el Automóvil Club Argentino", en *Revista Mar del Plata ANUARIO*, publicación de la APyF Mar del Plata, Número 2, 1931
- 16 Ballent, Anahí, "Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta", *Boletín Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, N°27 Buenos Aires, 2005
- 17 "Urbanización de los caminos", en *Revista de Arquitectura*, N° 210, junio de 1938. Sociedad Central de Arquitectos, Buenos Aires.
- 18 W. Hegeman es invitado por la CPMdP a brindar su disertación (11 de noviembre de /1931) con el objetivo de instalar la necesidad de contar con un *Plan Regulador* para Mar del Plata. El incesante crecimiento de la ciudad -una vez pasada la crisis económica- deberá encauzarse con la herramienta de la regulación urbana. *Mar del Plata. El balneario y el urbanismo moderno. Conferencia del urbanista y arquitecto Dr. Werner Hegeman*, Talleres Gráficos Argentinos, Buenos Aires, 1931. Publicación de la CPMdP.

19 Criticará la arquitectura pintoresca –Anglonormanda o Tudor– característica del balneario, la que, lejos de toda tradición arquitectónica local o expresión de austeridad (señalando su presencia en obras que continúan la tradición criolla como el *Gran Hotel*, con galerías de delicadas columnas), es, en su visión, la expresión de un grupo de “nuevos ricos” y *esnobs*. Destacará también lo exiguo de las parcelas en que se desarrolla y sus falsas resoluciones técnicas, como falsos *Pan de Bois*.

20 El *Wannsee Strandbad* –situado en el punto de recreo más importante del oeste berlinés, sobre el lago del mismo nombre– es un proyecto del arquitecto Richard Ermisch, de fines de la década de 1920, en el marco de una planificación mayor. Se lo ha inscripto en la corriente de la Nueva Objetividad siendo su austero lenguaje expresión de su materialidad.

21 *Conferencias* del Ingeniero urbanistas Carlos M. Della Paolera. Publicadas en Memoria Administrativa, Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata, Periodo 1931-32.

22 Ejemplo de estos acuerdos, en pos de resolver conflictos jurisdiccionales de larga data entre provincia y municipio, es el correspondiente a los “sobrantes fiscales”, ubicados entre el límite sur de la ciudad (calle Alem) y la Explanada. Reclamada su jurisdicción por el municipio, estos terrenos serán objeto de un proyecto de Parque –de inspiración dellapaoleraiana– que Camusso envió a la provincia en 1934. En los primeros meses de la gestión de Fresco la cuestión se resolvió, por medio de la aprobación de la provincia para transformar los sobrantes, con la realización del Parque General San Martín (1937).

23 En este sentido el Plan de Reactivación Económica de Pinedo (1940) –aunque no tuvo vigencia– explicitaba lo “imprescindible” de la acción estatal en la movilización de recursos a la esfera privada, el financiamiento a la industria y la construcción de viviendas.

24 Instrumentado a partir de un conjunto de Leyes y Reglamentos –como la Ley Orgánica de Obras Públicas (4538)– y enmarcados en el *Plan de Trabajos Públicos para el trienio 1937-39*. Al respecto *Recopilación de disposiciones que rigen las obras publicas en la provincia de Buenos Aires*. MOP, Taller de Impresiones Oficiales, La Plata, 1938.

25 “Basta decir que en el transcurso del corriente año el esfuerzo privado ha invertido en construcciones la extraordinaria cifra de 9 millones de pesos m/n. Le basta conocer esto al gobierno para tener por esta ciudad atlántica particularísima preferencia”. Fresco, Manuel “Discurso de homenaje a F. Ameghino, 1936.” En *Boletín MGP*, 1936 p. 215.

26 Liernur, Jorge Francisco, *Arquitectura del Siglo XX en la Argentina. La construcción de la modernidad*, Buenos Aires, Fondo Nacional de las Artes, 2001.

27 Bustillo, J. M. *Memoria correspondiente al ejercicio de 1936*, Ministerio de Obras Públicas. Taller de Impresiones Oficiales, la Plata 1937. pp 12 y sig.

28 Por cierto ya transformada a nivel nacional con la Ruta Nacional 2, proyectada por la DNV, construida a partir de un acuerdo entre nación y provincia, e inaugurada en 1938.

29 Esta será una operación de completa reconfiguración y valorización del área central del balneario. Fresco, refiriéndose a esta obra dirá que: “Estas construcciones deben estar entre la playa y dentro del núcleo de población. Hacerlo en otro sitio hubiera significado no aprovechar lo que geográficamente era mas conveniente, y causado injustificado daño comercial a la ciudad”. Agregando “Puede afirmarse que, una vez terminadas las obras, Mar del Plata será el primer balneario del mundo y tendrá la concurrencia del turismo internacional mas exigente.”

30 Este equipamiento –resuelto en clave academicista y un lenguaje próximo al art Decó– será funcionalmente mas complejo: tendrá instalaciones balnearias a nivel de playa, espacios sociales en el primer piso y camarotes para sus socios en el último nivel (1940)