



Anales del Instituto de Arte Americano
e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"

■ MAR DEL PLATA. EL OCIO CINÉTICO. UNA MIRADA DEL PAISAJE COSTERO DESDE LA MOVILIDAD (1890-2010)

Claudio Erviti y Adriana Olivera

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Erviti, C. y Olivera, A. (2022). Mar del Plata. El ocio cinético. Una mirada del paisaje costero desde la movilidad (1890-2010). *Anales del IAA*, 52(1), pp. 1-16. Recuperado de: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/438/711>

Anales es una revista periódica arbitrada que surgió en el año 1948 dentro del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo" (IAA). Publica trabajos originales vinculados a la historia de disciplinas como el urbanismo, la arquitectura y el diseño gráfico e industrial y, preferentemente, referidos a América Latina.

Contacto: iaa@fadu.uba.ar

* Esta revista usa Open Journal Systems 2.4.0.0, un *software* libre para la gestión y la publicación de revistas desarrollado, soportado, y libremente distribuido por el Public Knowledge Project bajo Licencia Pública General GNU.

Anales is a peer refereed periodical which first appeared in 1948 in the IAA. The journal publishes original papers about the history of disciplines such as urban planning, architecture and graphic and industrial design, preferably related to Latin America.

Contact: iaa@fadu.uba.ar

* This journal uses Open Journal Systems 2.4.0.0, which is free software for management and magazine publishing developed, supported, and freely distributed by the Public Knowledge Project under the GNU General Public License.

MAR DEL PLATA. EL OCIO CINÉTICO. UNA MIRADA DEL PAISAJE COSTERO DESDE LA MOVILIDAD (1890-2010)

AN INQUIRY ABOUT THE MAR DEL PLATA COASTAL LANDSCAPE FROM MOBILITY (1890-2010)

Claudio Erviti *

Adriana Olivera **



<https://orcid.org/0000-0002-2277-2744>



<https://orcid.org/0000-0001-5935-2180>

Anales del IAA #52 (1) - enero / junio de 2022 - (1-16) - ISSN 2362-2024 - Recibido: 06/03/2021 - Aceptado: 16/03/2022.

■ ■ ■ Este trabajo parte de entender el rol decisivo de la movilidad, entendida como una práctica social de desplazamiento en el territorio en la que se aúnan requerimientos y capacidades, en la conformación, la experiencia vivida y la percepción del paisaje costero de Mar del Plata. A partir de la atracción generada por la particular modalidad en que se produce aquí el encuentro entre pampa y mar, se desencadenó, desde fines del siglo XIX, un proceso histórico de acondicionamiento del sector, tendiente a responder a las demandas programáticas, estéticas y conectivas propias de la actividad balnearia. La mirada desde el enfoque de la movilidad ha permitido tipificar en tres las fases de dicho proceso. En todos esos momentos las demandas de desplazamiento, las infraestructuras requeridas y los medios de movilidad han sido agentes de la estructuración paisajística del sector.

PALABRAS CLAVES: sector costero marplatense, movilidad, paisaje, prácticas balnearias.

REFERENCIAS ESPACIALES Y TEMPORALES: Mar del Plata, 1890-2010.

■ ■ ■ This work starts from understanding the decisive role of mobility -understood as a social practice of displacement in the territory in which requirements (needs and desires for displacement) and capacities to respond to them are combined- in the conformation, in the experience lived and in the perception of the coastal landscape of Mar de Plata. From the attraction generated by the particular modality in which the meeting between pampa and sea takes place here, a historical process of conditioning of the sector was unleashed since the end of the 19th century, tending to respond to programmatic, aesthetic and connective demands typical of the spa activity. The view from the mobility approach has allowed us to classify the phases of this process in three. In all these moments the demands of travel, the required infrastructures and the means of mobility have been agents of the landscape structuring of the sector.

KEY WORDS: Mar del Plata coastal sector, mobility, landscape, seaside activity.

TIME AND SPACE REFERENCES: Mar del Plata, 1890-2010.

* ** Instituto de Estudios de Historia, Patrimonio y Cultura Material (IEHPAC). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Mar del Plata.

El trabajo es producto del proyecto de investigación "Paisaje y espacio público. Imágenes, relatos y proyectos en la región sudeste bonaerense, 1945-1985" (Director Arq. C. G. Erviti), radicado en el Instituto de Estudios de Historia, Patrimonio y Cultura Material (IEHPAC). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Introducción. El sector costero marplatense

El paisaje estático cambia al variar la ubicación del observador y este cambio tendrá características distintas según la velocidad de desplazamiento del mismo. El movimiento de personas, animales, vehículos y máquinas; el de los árboles, molinos, banderas, agua producida por el viento; el desplazamiento del agua en torrentes y olas y los ruidos emergentes de los mismos son los elementos dinámicos del paisaje. Se lo percibe con toda su fuerza en la costa, las playas, los acantilados y barrancos (Pradial Gutiérrez, 1971, El paisaje de Mar del Plata. *SUMMA*, 33, p. 33).

Una vez decidido a fines del siglo XIX el destino balneario del sector costero de Mar del Plata -un territorio de características topográficas variables situado entre el trazado de la ciudad y el mar- se inició la apropiación de playas y barrancas. Este proceso, fundado en la excepcionalidad de una geografía signada por la llegada de las últimas estribaciones de las Sierras de Tandilia al océano, debió articular en sus diferentes instancias tres dimensiones:

- Dar curso a una experiencia que, genéricamente, puede designarse como “estética”, y si bien el protagonismo del mar pudo sugerir una lectura en clave sublime, la sucesión de agrestes y fragmentarios promontorios (Figura 1), impulsaron una actitud de tipo pintoresca,¹ modalidad que, radicada en el siglo XIX en el ámbito de la ruralidad (Silvestri, 2011), resultó oportuna para la construcción de un escenario destinado al veraneo.
- Alojar las demandas programáticas, cambiantes y crecientemente complejas, propias de la actividad de playa. Estas actividades, prevalentes en las bahías provistas de superficies de playa, dieron lugar durante el transcurso del siglo XX a una original deriva tipológica denominada “rambla”.
- Satisfacer los requerimientos de desplazamientos terrestres que, con sus diferentes manifestaciones, se constituyeron en determinantes del paisaje, según las demandas cuantitativas y cualitativamente cambiantes de la actividad turística, las infraestructuras y los medios de transporte predominantes.

Escasos ámbitos permiten observar un entrelazamiento entre soporte natural y desplazamiento en la construcción paisajística como el que nos ocupa. Inicialmente fue un área “residual”, por fuera del trazado, ya que en el plano realizado por Carlos de Chapearouge (1874) el espacio entre el borde de la traza cuadrícula y el borde del mar se presenta como un ámbito carente de uso, de forma y de significación; no podía el agrimensor anticipar su destino balneario y, en consecuencia, no propuso allí ni calle ni camino que diera forma a los espacios ribereños y/o delimitara el regular y autónomo trazado (Figura 2).

Estudios precedentes, en no pocos de los cuales el paisaje es una relevante variable de análisis, dan cuenta de la complejidad de la construcción histórica de este sector. Ha sido tematizado como “campo de disputa” entre diversos actores sociales por la apropiación de playas y riberas (Núñez y Cacopardo, 2001). Su configuración ha sido estudiada en el cruce de normativas, proyectos y agentes sociales diversos (Bruno y Sisti, 2001). Se han analizado fragmentos icónicos del mismo, como la Urbanización de Playa Grande (Pastoriza, Cacopardo y Sáez, 2001) y también las derivas estéticas presentes en su configuración, como manifestaciones de estrategias políticas, provinciales o municipales, o como expresión de actores individuales, como Alejandro Bustillo o Clorindo Testa (Fernández, 1990).



Figura 1: Mar del Plata 1860-1873. Fausto Eliseo Coppini, 1913 (mural al óleo, 420 x 270 cm). Fuente: Emplazado originalmente en la casa de Eduardo Peralta Ramos, se encuentra actualmente en el Complejo Universitario Manuel Belgrano de la Universidad Nacional de Mar del Plata (CUMB UNMdP).

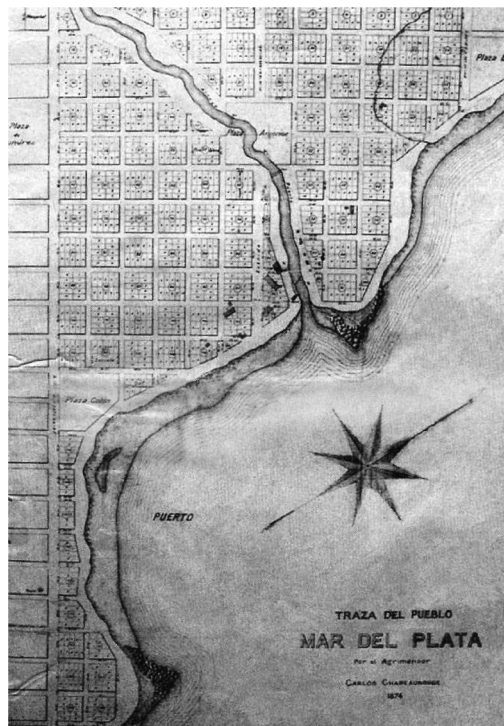


Figura 2: Plano de la Ciudad de Mar del Plata, Carlos de Chapearouge, 1874 (fragmento). Fuente: Archivo Histórico Municipal Roberto Barili, Mar del Plata.

La mirada que propone este artículo se funda en el solapamiento entre la vertiente histórica y la conceptualización desde la movilidad, entendida como factor determinante en la conformación de los paisajes urbanos y extraurbanos. El trabajo sintetiza investigaciones precedentes sobre el paisaje y la arquitectura marplatenses y en torno a la movilidad en el corredor costero del Partido de General Pueyrredón, en tanto la metodología de análisis, de sesgo cualitativo y apoyada en fuentes secundarias, permitió tipificar tres diferentes momentos en relación con el auge y dominio de tres modos de transporte. El primero de ellos se inicia con la llegada del ferrocarril a la ciudad, primera extensión ferroviaria “solo realizada con fines recreativos y no estrictamente comerciales” (Pastoriza y Torre, 2019, p. 45) y se intensifica en la primera década del siglo XX. El segundo, denominado la “era del dominio del automóvil”, abarca más de medio siglo, a partir de la década de 1930. El tercero, el de la movilidad activa y la peatonalidad, se extiende desde los últimos años del siglo pasado hasta la actualidad.

Paisaje y movilidad

La Movilidad es entendida como “prácticas sociales de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento y capacidades de satisfacerlos” (Gutiérrez, 2012, p. 65). Desarrolladas en espacios heterogéneos y mediadas por diferentes tecnologías, estas prácticas no son meros pasajes de distancias sino que constituyen “experiencias significativas que son representadas y producen cultura, así como expresan y producen relaciones sociales y de poder” (Zunino, Giucci y Jirón, 2018, p.13). En las últimas décadas este concepto se ha impuesto por sobre el de Tránsito y Transporte y enriqueció los estudios urbanos mediante las herramientas que brindan las Ciencias Sociales. Si bien transporte y movilidad comparten su unidad de estudio, a saber, el “viaje” (Gutiérrez, 2012), el segundo de los conceptos “amplía la frontera” del primero ² al estar focalizada en las acciones de los sujetos, sus demandas y necesidades.

La ciudad contemporánea, realidad espacial y relacional dinámica emergente de múltiples transformaciones sobre su estructura, admite ser estudiada a partir de la transformación de los corredores urbanos y de sus ejes de movilidad intraurbana, devenidos en “centralidades longitudinales” de articulación transurbana (Carrión Mena y Cepeda Pico, 2021). Como afirman Lulle y Di Virgilio (2021, p.3) “mirar los fenómenos urbanos desde el caleidoscopio de la movilidad implica articular las miradas centradas en dimensiones estructurales y estáticas con aquellos que recuperan una perspectiva dinámica, experiencial y multiescalar”. Por ello, la dinámica que implica la movilidad se asocia a la constitución del paisaje y, en este caso de estudio, a los proyectos que recibió el sector para responder a la lógica dominante en cada etapa. Es a este marco referencial que se suma la conceptualización sobre la movilidad activa, entendida como una alternativa tendiente a privilegiar medios no motorizados o al propio cuerpo, en particular para viajes de proximidad, que relega al automóvil privado como medio de transporte (Ruiz-Apilánez y Solís, 2021). Estas prácticas han cobrado relevancia social, productiva y cultural desde diversas dimensiones, como la salud (al incentivar la actividad física o la disminución en la contaminación del aire), el ambiente (al apuntar a la reducción de la altísima ocupación de suelo que exige el automóvil) o el diseño viario –que debe atender los modos de desplazamiento y, muy especialmente, la coexistencia entre cir-

culación y otras actividades de la vida urbana, para proveer mayor seguridad y promover la integración social.

Por su parte, estudios que articulan el par *paisaje-movilidad* lo conceptualizan según tres vertientes. Por un lado, como *espacio vivido*, a través de las experiencias de desplazamiento que permiten recorrerlo y observarlo (González Alvo, 2018). En segundo lugar como *hecho cultural* que vincula individuo y lugar, entre comunidad y espacio urbanizado a través de los desplazamientos de los sujetos (Muñoz, 2008). Por último, un sesgo más reciente, a partir de la mirada del espectador -capaz de adquirir movimiento desde la acción que la movilidad implica-, que es diferente en relación con los modos de desplazamiento: aquí es la experiencia de los sujetos la que constituye los paisajes (Caballero Sánchez, Domínguez Vela y Zoido Naranjo, 2015).

El sector costero en la “era del ferrocarril”: carruajes y explanadas (1900-1930)

El primer proyecto que satisfizo las demandas de desplazamiento en el sector fue realizado por Carlos Thays en la primera década del siglo XX: las “Explanadas” del Centenario (1910) y Sur (1913)³ (Figuras 3 y 4); La intervención estuvo asociada a la inauguración de la nueva Estación Mar del Plata Sud, la cual, situada a 500 metros de la Playa Bristol y en el corazón del sector residencial veraniego, dio respuesta a los requerimientos de cercanía, complejidad funcional y sofisticación simbólica de los actores sociales interesados en la consolidación del enclave. Consecuentemente el circuito de las Explanadas se extendió más de cinco kilómetros y se acondicionó y resignificó el “vacío” entre el trazado de Chapeaurouge y el borde del mar. El sistema permitió los desplazamientos hasta el Golf Club (inaugurado en 1900), al hilvanar de modo pintoresco los sectores de la costa y culminar en un *cul de sac* desde el que podía apreciarse un extenso panorama. Para un sector social que aún valoraba más los paseos y la exposición a las brisas marinas que el “baño de mar”, el circuito habilitó a orillas del mar prácticas de sociabilidad análogas a las de los parques urbanos: actividades deportivas como el ciclismo o el footing y también caravanas de carruajes a caballo (Berjman, 2006, p. 29), en el marco de “un hermoso paseo desde donde se disfruta cómodamente del superior espectáculo del mar”, según consta en una nota de la Revista “Caras y Caretas” del 6 de febrero de 1909. Destinadas al paseante en carruaje, en bicicleta o a pie, las Explanadas poseían terrazas para el reposo y el esparcimiento equipadas con confiterías, glorietas y belvederes para la contemplación. También incluyeron elementos de acceso a las playas y, si bien no se concretó, existió un proyecto para instalar un tranvía eléctrico en el tramo sur (Gómez Crespo, 1979, p. 66). La construcción se realizó en tres fases (Barili, 1964, p. 61). Las dos iniciales, con una longitud de unos 800 metros, llegaban hasta el desemboque de Avenida Colón (Figura 5). Registra Barili un significativo fragmento del discurso inaugural del segundo tramo, realizado por Alberto del Solar:

Una fila de hermosos carruajes y automóviles y multitud de paseantes a pie, aguardarán la misma señal para lanzarse de pronto sobre la amplia vía, invadiendo alegremente la calzada y los terraplenes -todo ello realzado por detalles pintorescos de las sombrillas femeninas [...] Eso es lo bello, como diría un inglés en materia de playas marítimas, lo que da a estas su sello más intenso de bondad y de encanto” (Alberto del Solar, inauguración de los trabajos de la explanada, enero de 1908, citado en Barili, 1964, p.57).

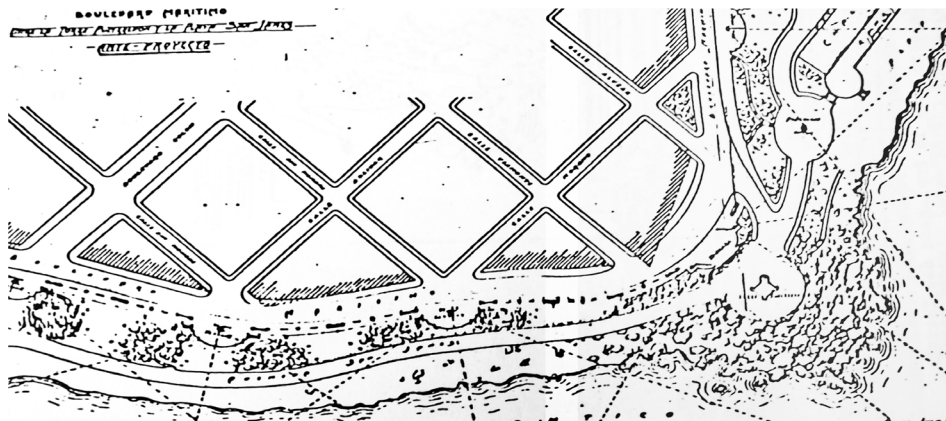


Figura 3: Carlos Thays, 1907. Proyecto del segundo tramo de la Explanada Sur. Se observa la reconfiguración del borde del trazado de Carlos de Chapearouge y la secuencia de miradores al mar. Fuente: Gómez Crespo, 1979.

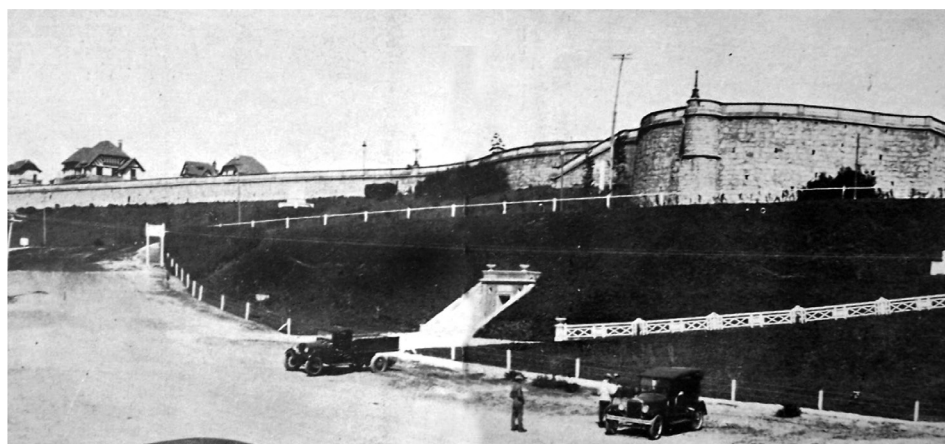


Figura 4: Imagen fotográfica de la Explanada Sur con sus muros de contención de piedra, con contrafuertes de sabor medieval, miradores y escalinatas. Fuente: Comisión Pro Mar del Plata: Memorias Administrativas, años 1921-22.



Figuras 5 y 6: Postales representativas de distintos tramos de la Explanada Sur, entre el Torreón y Playa Grande. A la izquierda, la inauguración de las obras. Al medio, el tramo sobre Playa Chica con sus profusos mobiliarios, obras de arte y luminarias. A la derecha, la Explanada a la altura de Playa Grande. Fuente: Fotos de Familia, Diario La Capital de Mar del Plata.

El último tramo -la Explanada Sur, inaugurada en enero de 1913- constituyó un organismo de otra índole: con una extensión de más de tres kilómetros se aventuraba más allá de Cabo Corrientes por un territorio agreste y extraurbano, caracterizado por sus vistas panorámicas⁴ (Figuras 5 y 6). Cabe destacar que no solo se adelantó al desarrollo urbano, sino que el trayecto final desde Cabo Corrientes hasta el Golf Club, liberó su trazado con respecto al damero dibujado por Chapearouge al seguir las sinuosidades de la costa.

De este modo, por vez primera en el país, un sistema de paseos, explanadas y ramblas, dieron lugar a una experiencia del paisaje costero, al transformarse un conjunto de bahías/playas inconexas en un continuo espacial proveedor de variadas imágenes: el horizonte del mar, las vistas panorámicas, las nuevas articulaciones entre el aquí y el allí. Como afirmara oportunamente el arquitecto Gómez Crespo:

Los tres primeros tramos de las Explanadas formaron un cordón continuo que se prolongaron, casi sin interrupción, desde plaza España hasta el Golf Club, definiendo el área de mayor atracción turística desde aquella época. Estas obras dieron una impronta característica a la fisonomía del balneario, que aún subsiste a pesar de las sucesivas transformaciones (Gómez Crespo, 1979, p. 62).

El sector costero en la “era del automóvil”: de los parkways a las autovías, 1930-1980

Hacia la tercera y cuarta décadas del pasado siglo el sistema descrito inició su transformación. Fue consecuencia, entre otros aspectos, del crecimiento exponencial de visitantes que la “democratización” del balneario y el afianzamiento de un turismo de “sol y playa” indujo temporada tras temporada⁵ y el afianzamiento del automóvil como agente de desplazamiento para la actividad turística, fenómeno que encontró en la concreción de la Ruta Nacional 2 (1938) su posibilidad y su símbolo.⁶ Comenzó entonces un periodo de más de medio siglo en el cual el paisaje costero fue signado por este medio. Cabe señalar que ya desde la década de 1920 el municipio debió realizar obras de readecuación como la pavimentación de las Explanadas, la realización de calles vehiculares en el nivel inferior de las barrancas, como en el caso del paseo ribereño en Punta Iglesia, e iniciar la construcción de los caminos entre el Puerto y el Faro de Punta Mogotes, por el sur, y desde el Asilo Unzué hasta Parque Camet, por el norte.

Como ha sido señalado, el impulso del Estado Nacional al desarrollo caminero en la década de 1930 potenció una “cultura del automóvil”, fomentada y publicitada con anterioridad por instituciones como el Automóvil Club Argentino, e instauró este medio como agente de turismo, resignificándose la actividad de conducir en términos de placer y libertad (Giucci, 2008, p. 108). El debate urbanístico de entonces dio cuenta del fenómeno y a la vez que reconocía el potencial relacional y económico de la red caminera, alertaba sobre su capacidad de “destrucción” paisajística:

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 (Urbanización de los caminos, 1938, *Revista de Arquitectura*, 210, pp 235-236).

Las primeras visiones en relación con los cambios que sobrevendrían en el sector costero fueron las de Werner Hegemann -quien visitó la ciudad en 1931- y Carlos M. Della Paolera -asesor de la Comisión Pro Mar del Plata-, cuyas Conferencias de 1932 resultaron a largo plazo performativas para el sector. Hegemann explicitó tres atributos esenciales de los espacios ribereños modernos: 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. Ilustró sus ideas con el balneario Revere-Beach de Boston, al presentarlo como un eslabón del sistema de parques y espacios públicos metropolitanos unido por medio de *parkways*⁷ -y destacar que los atributos de esta tipología viaria convierten al automóvil en agente de turismo-. En una línea conceptual afín, Della Paolera profundizó sus reflexiones precedentes sobre el balneario y sintetizó en un proyecto de gran aliento su prédica en relación a eliminar la ocupación privada de playas y barrancas: la realización de una Doble Avenida Costanera entre la Bristol y el Golf (Figura 7), a partir de integrar preexistencias como los espacios verdes del Golf Club y el Paseo General Paz y realizar un parque en los sobrantes fiscales de Playa Grande (el futuro parque San Martín).

Durante la gestión provincial de Manuel Fresco (1936-1940) se concretaron vinculaciones de Mar del Plata con la región, como el completamiento del recorrido costero hasta Miramar en 1937 (Figura 8). Asimismo, el tramo entre Parque Camet y el Faro de Punta Mogotes fue escenario de proyectos e intervenciones que reconfiguraron el paisaje: la realización de la Av. Martínez de Hoz hasta el Faro, el proyecto de un camino a Camet según la tipología de *parkway* ribereño (Figura 9) y la rotonda vehicular en Avenida Constitución. También, en un horizonte conceptual próximo a la Doble Costanera propuesta por Della Paolera, se realizaron bifurcaciones en las explanadas que añadieron recorridos vehiculares a nivel del mar, por ejemplo en Playa Saint James y en Punta Iglesia, que impulsaron la eliminación de las construcciones al borde del mar propugnada por los urbanistas (Figura 10). Estas transformaciones viarias recalificaron el paisaje y dieron soporte en las décadas siguientes a la modalidad masiva del turismo, que eclosionó en las décadas de 1960 y 1970.

Ciertamente el crecimiento de visitantes, que alcanzó casi tres millones hacia 1970, y la masificación del automóvil ejercieron una fuerte presión en el sistema, como bien registró Pradial Gutiérrez (1971) en el número que la Revista *Summa* le dedicara a Mar del Plata. Allí señaló la pérdida de fluidez y la aguda congestión del tránsito producto de múltiples causas, como la densificación edilicia, el crecimiento de desplazamientos desde y hacia playas no céntricas, el aumento de la actividad comercial y la escasez de oferta de estacionamiento (incluso llegó a proponerse la construcción de estacionamientos subterráneos en toda la superficie de Plaza Colón).

Dos obras de escala territorial, construidas una al inicio y la otra al final de este largo periodo, son ejemplares de las mutaciones que impuso el automóvil: la urbanización de Playa Grande (1937) y la modernización del área de Punta Mogotes (1980).

La primera de las mencionadas -proyectada por dos ingenieros viales del Departamento de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires- reconfiguró por completo el uso y la topografía precedente (Figura 11), al satisfacer las demandas de movilidad propias de los grupos sociales altos, que ya por entonces preferían las playas del sur. La interpretación proyectual del programa balneario como "servicios al bañista" y la propuesta paisajística asumieron plenamente la movilidad vehicular a partir de la incorporación de una calle sobre el estacionamiento (para mil unidades), la que conectó fluidamente el conjunto con

el circuito costero (Figura 12). La compleja articulación de los flujos vehiculares y peatonales por medio del cruce de dos tramas circulatorias vino a resolver la relación ciudad-playa. La obra, de una austera expresión estética de inspiración “dellapaoleriana”, implicó la completa reconfiguración de las barrancas y la desactivación de las antiguas instalaciones balnearias, concretándose en sincronía con el Parque San Martín, una operación de remediación de canteras abandonadas. Como han afirmado historiadores locales:

Playa Grande no solo forma parte de un *parkway* que costura la ribera marplatense, sino que es en sí mismo un pequeño *parkway* que nos dispone a un viaje optimista por un paisaje armónico que celebra la unión entre naturaleza y técnica (Pastoriza, Cacopardo y Sáez, 2001, p. 145).

El Proyecto Punta Mogotes formó parte de una estrategia de *aggiornamento* del sector costero, en vistas a la crisis del turismo masivo, que incluyó importantes transformaciones en la accesibilidad a la ciudad por la Ruta 11, tanto desde el norte como el sur. En este contexto, el acceso sur se articuló con la modernización de la totalidad de los equipamientos balnearios y el proyecto involucró la totalidad del ecosistema artificial resultante de la construcción del Puerto, un área de pastizales y bañados de más de cien hectáreas⁹ (Figura 13). El camino costero construido durante la administración fresquista fue reemplazado por una “autovía ribereña”⁹ desde la cual se desprendían tres brazos de acceso a los tres sectores en que se organizó el sistema balneario. La autovía, con calzadas de tránsito separadas por parquizaciones y rotondas de cambio direccional (y un puente vehicular en la bajada de Av. Fortunato de la Plaza) se constituyó en vertebrador del proyecto paisajístico (Figura 14). La tripartición organizativa derivó de la voluntad de dar legibilidad a un proyecto de escala territorial, a lo que también convergió la calculada secuencia perceptiva de los recorridos vehiculares entre la autovía y las unidades balnearias (figura 15), afín a la visión serial propugnada entonces por teóricos del paisaje como Gordon Cullen, quien postulaba que el escenario urbano se revela en los recorridos en forma de series fragmentadas.¹⁰

Movilidad Activa: ¿un nuevo modelo para el sector costero?

Si bien la estructura y la configuración paisajística del sector costero marplatense fueron definidas en la fase precedente, es posible observar que en las últimas décadas éste ha sido objeto de acciones, proyectos y obras que expresan una sensibilidad afín a la denominada movilidad activa. Diversos aspectos parecen estar presentes en este viraje, entre los cuales dos merecen especial atención: el intenso usufructo de los espacios públicos costeros, con sus paseos, parques, plazas, playas y barrancas por parte de la población local que, más allá del ocio de sol y playa, ha decidido apropiárselo para realizar todo tipo de actividades en relación al encuentro, el deporte, la salud, la contemplación o la mera *flânerie*; y, en segundo lugar y en estrecha relación con lo antedicho la extensión de dicha apropiación más allá de la temporada veraniega, durante todo el año.

Desde fines del siglo anterior, un conjunto de nuevos micro espacios públicos priorizaron la movilidad peatonal -con foco en el paseante a pie, los *runners*, los ciclistas y los deportistas- con el inicio de un corrimiento del automóvil como protagonista excluyente. Tal es el caso



Figura 11: Imagen fotográfica de Playa Grande hacia 1930, con las construcciones sobre la playa y una importante falta de control de la dimensión vehicular. Fuente: Fotos de Familia, Diario La Capital de Mar del Plata (imagen 1644).



Figura 12: Imagen de la Urbanización de Playa Grande. Fuente: *Revista Nuestra Arquitectura*, enero de 1943.



Figura 13: Panorámica Playas Punta Mogotes y Faro, década de 1970. Fuente: Fotos de Familia, Diario La Capital de Mar del Plata.

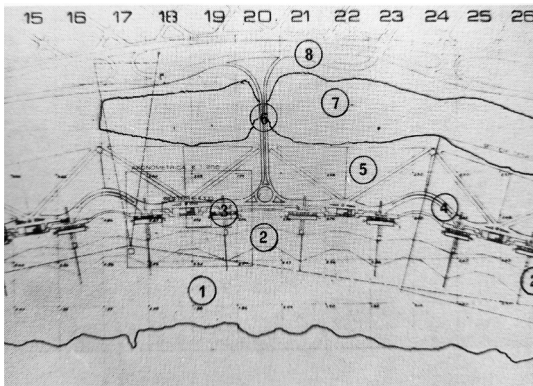
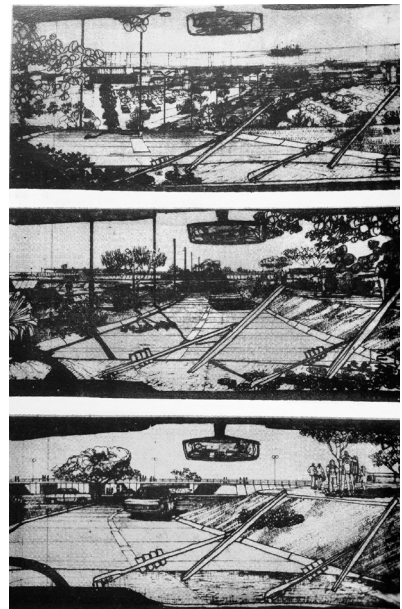


Figura 14: Proyecto Punta Mogotes. Planta general del brazo de acceso central y el sistema balneario. Indicaciones: 1. Playa; 2. Sector carpas; 3. Conjunto de dos unidades balnearias; 5. Estacionamientos; 6. brazo de acceso vehicular/peatonal; 7. Espejo de agua; 8. Autovía ribereña. Fuente: Proyecto Punta Mogotes, 1980, *ARQUITECTURA*, 1(1).

Figura 15: Perspectivas de proyecto que muestran el recorrido de acceso entre la autovía y los balnearios. Fuente: Proyecto Punta Mogotes, 1980, *ARQUITECTURA*, 1(1).



de la construcción de la Plaza del Milenio y posteriormente la Plaza de las Américas (realizada en el marco de la IV Cumbre de las Américas en 2005). La primera transformó un sitio urbano central frente al Casino Central, históricamente apropiado por el automóvil, en un espacio público peatonal al que se sumó posteriormente el *skatepark* más popular de la ciudad. El segundo revalorizó un espacio junto al mar, degradado y subutilizado en un área destinada al paseo, que a la vez potenciaba actividades como la pesca individual. Acciones puntuales e intervenciones de menor visibilidad resultan también destacables: la peatonalización de fragmentos del Boulevard Marítimo para actividades aeróbicas -sean espontáneas o gestionadas por instituciones locales para aficionados o atletas, como las ediciones de Medio Maratón "Ciudad de Mar del Plata"- o, en otro orden la senda para ciclistas y peatones entre Parque Camet y Santa Clara del Mar, un tramo de 12 kilómetros a la vera de Ruta 11 equipado con cinco estaciones saludables.

Quizá la primera obra que vino a cuestionar el paradigma vehicular como configurador del paisaje fue el Complejo Balneario La Perla (1985), producto de un concurso nacional que ganara un equipo liderado por Clorindo Testa. Una de las ideas centrales del proyecto ganador fue materializar una terraza-paseo "entendido como ensanche y continuidad de las veredas del Boulevard Peralta Ramos, a las que acompaña y expande con subidas y bajadas", según se lee en la Memoria. La propuesta tomó como referencia la tradición de la rambla, superándola, a partir de:

Usar un plano que no había sido utilizado en las tipologías convencionales: los techos. La idea de un techo paseo no solo crea un paisaje urbano distinto, sino que también crea otra forma de plantear la circulación, mejorando además la visión del mar (Testa, citado en Fernández, 1999, p. 25).

Cabe aquí mencionar un ambicioso proyecto de reestructuración funcional y paisajística que incluía el conjunto "testiano" y la Plaza España, en un trabajo colaborativo entre el Estudio Testa y el estudio local MPM de mediados de la década pasada. Si bien no se realizó en su totalidad, lo concretado mejoró la accesibilidad y significó para ese tramo del Boulevard Marítimo un acrecentamiento de superficies peatonales y la incorporación de sendas para ciclistas, con elementos de atenuación de la velocidad vehicular y la definición de interfaces de uso (vehículo-peatón, ascenso-descenso y protección de pasajeros de transporte público), además de renovados mobiliarios urbanos.

Quizá la obra más relevante enmarcada en esta forma de pensar la relación entre paisaje y movilidad esté dada por el Paseo Playa Varese-Cabo Corrientes, producto de un concurso distrital que ganaron los arquitectos locales José Solla y Eduardo Zack. Con el objetivo de poner en valor el sitio y añadir equipamientos y servicios balnearios para la actividad náutica, en una playa acrecentada por medio espigones, la propuesta priorizó el uso peatonal al incorporar amplias superficies peatonales donde otrora hubiera angostas veredas, creó nuevos recorridos y cruces sobre las barrancas entre las vías superior e inferior y nuevos puntos de observación. Elementos que, al decir de los proyectistas, propician un sistema de movimientos libre, variar permanentemente la altura del observador, interpretar las cubiertas como fachadas y espacio de continuidad y uso (y) enfatizan la experiencia espacial y visual de entender arquitectura y paisaje como unidad (Figura 16).

A modo de cierre

El paisaje emergente en el sector costero de Mar del Plata ha sido marcado profundamente y es deudor de los diversos modos de movilidad y medios de transporte prevalentes en cada uno de los periodos tipificados.

La intervención de Carlos Thays -destinada inicialmente a la élite del país- fue la única producto de un proyecto unitario y resultó fundante para el sector. No solo por haberle otorgado uso y significación, sino también por haber inaugurado la experiencia de un recorrido continuo y elevado al borde del mar y apreciar panoramas presentes aún hoy en el imaginario. La segunda forma de movilidad determinante para el sector produjo una doble transformación sobre el soporte anterior. Cuantitativamente extendió la apropiación costera hasta los centros urbanos más próximos y enlazó, desde los años treinta, playas, barrancas y sectores balnearios destinados al moderno turismo que tenía en el viaje en automóvil uno de sus atractivos. Cualitativamente modificó la experiencia cinética de los viajeros y con ella el paisaje marino. Si bien no existió aquí un proyecto unitario, tal vez porque la extensión y la variedad de los sitios no lo hicieron posible, puede asumirse una notable coherencia en el proceso desde el objetivo de priorizar el automóvil. Por su parte, puede rastrearse la presencia de las propuestas de Hegeman y Della Paolera en operaciones aparentemente inconexas: la centralidad del automóvil en la urbanización de Playa Grande, la supresión de las arquitecturas previas sobre las barrancas y la apertura del borde del mar a los recorridos vehiculares, así como la utilización de la tipología de *parkway* en diferentes instancias, entre otras. La presión del automóvil sobre el sector, en el momento culminante del turismo de masas, tuvo, como se ha mencionado, manifestaciones negativas como la creciente demanda de superficie, la congestión del corredor costero o la pérdida de cualidades ambientales y paisajísticas en diversos tramos.

La transformación del paisaje costero desde un modelo de movilidad activa está, aún, lejos de ser un hecho integral y extendido. Con excepciones como la reconversión de Bahía Varese de los arquitectos Solla y Zack, mencionada anteriormente, que alcanzó todo el trayecto en relación a la playa, el resto emerge como un conjunto de micro intervenciones relacionadas a objetivos divergentes: intereses puntuales del estado municipal, eventos urbanos o apuestas del mercado en pos de una activación y *aggiornamento* de sectores balnearios pero sin vocación de integración. Es posible advertir que importantes oportunidades para incentivar estas prácticas han sido desaprovechadas. Un ejemplo es la reestructuración de la vía que bordea la Reserva Natural Puerto, que duplicó los carriles en una longitud de dos kilómetros, pensado exclusivamente para hacer fluido el tránsito vehicular proveniente del Complejo Punta Mogotes en época estival y que no aportó a ninguna de las demandas propias de una movilidad activa, como una mejor accesibilidad al puerto y a la ciudad o el uso de medios de transporte alternativos.

Cabe finalmente resaltar el pasaje del sector "periférico" a escenario de intervenciones tendientes a satisfacer múltiples formas de apropiación de playas, barrancas y cambiantes demandas de desplazamiento, que constituyen hoy el principal sistema de espacios públicos de la ciudad y un verdadero "paisaje cultural" (Adorno, 2004) que debe su expresión a su historicidad.



Figura 16: Perspectiva panorámica del proyecto Paseo Playa Varese-Cabo Corrientes. Fuente: *Revista Info*, junio 2016, CAPBA IX, número especial aniversario.

NOTAS

1 Se conceptualiza como “estética pintoresca” al conjunto de principios de acción y mecanismos proyectuales de tipo formal –como la fragmentariedad y la secuencialidad- o material -como la rusticidad- y no meramente al sistema estilístico predeterminado.

2 La movilidad se comprende como “sistema” ya que incluye los elementos de pre-viaje y post-viaje que involucran los deseos y necesidades que motivan a las personas a desplazarse. Deseos y necesidades que dependen de factores como la existencia del transporte público, la posesión de un auto particular o la presencia de vías adecuadas, entre otros.

3 Toponimia en la que puede leerse su doble condición: la de un terreno “aplanado” para el desplazamiento y la de un lugar elevado de las barrancas.

4 Las implicaciones materiales e infraestructurales de esta transformación fueron notables y no cabe desarrollarlas aquí: aplanamiento, relleno y nivelación de barrancas, terraplenes y construcción del sistema de muros de contención, construcción de obras de saneamiento, desagües y pavimentos, parquización y forestación, colocación de barandas, mobiliarios y obras de arte, entre otras.

5 El crecimiento de visitantes veraniegos entre 1920 y 1970 tuvo la siguiente progresión: temporada 20/21, 40.370 pasajeros; temporada 30/31, 65010 pasajeros; temporada 40/41, 376.893 pasajeros; temporada 50/51, 990.542 pasajeros; temporada 60/61, 1.450.817 pasajeros; temporada 70/71, 2.027.222 pasajeros. Fuente: censos nacionales, provinciales y municipales.

6 Circulaban en Argentina hacia 1920 un total de 48.007 unidades, mientras que para 1940 los datos fueron de 427.750 unidades (116.875 de las cuales corresponden a carga). Hacia 1980 el parque automotor se constituía con 3.004.997 automóviles y 47.123 de pasajeros. En 1990 el parque automotor era de 5.784.500; en 2000 de 6.953.180 unidades; y en el 2020 el parque automotor era de 14.025.113 unidades. Datos extraídos de los Boletines de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA).

7 Según Vautier (1936) un *parkway* es una franja de entre 75 y 300 metros de ancho que incluye vías de circulación para vehículos particulares, sin accesos directos desde las propiedades adyacentes, los cuales deben situarse distanciados por 500 metros. Los espacios laterales, parquizados y forestados, permiten alojar actividades de *camping* y también pequeños alojamientos para automovilistas.

8 El proyecto significó la “urbanización” de más de cien hectáreas, un frente marítimo de 2 kilómetros y un programa de múltiples prácticas recreativas para una previsión de 80.000 usuarios diarios en temporada alta, con estacionamiento para 10.000 vehículos.

9 Se entiende por *autovías* a los caminos con dos calzadas separadas que limitan el acceso desde sectores laterales y permiten maniobras de retome. De este modo constituye una categoría inferior, en términos de autonomía, a las autopistas.

10 Dice Gordon Cullen que “si planeamos nuestras ciudades desde el punto de vista de una persona en movimiento (peatón u ocupante de un vehículo automóvil), será fácil comprobar que el conjunto se convierte en una experiencia plástica, en un viaje a través de aglomeraciones y vacíos, en una secuencia de exposiciones y encierros, de expansiones y represiones” (Cullen, 1978, p. 23).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- IV Cumbre de las Américas. Recuperación de espacios públicos en la ciudad de Mar del Plata (junio de 2016). *Revista info CAPBA IX*, número aniversario 30 años, p.129.
- Adorno, Th. W. (2004). *Teoría Estética*. Madrid, España: Akal.
- Barili, R.T. (1964). *Mar Del Plata. Reseña Histórica*. Mar del Plata, Argentina: Edición de la Municipalidad de General Pueyrredon.
- Berjman, S. (2006). Una mirada a los espacios verdes públicos de Buenos Aires durante el siglo XX. *Revista de Arquitectura, Universidad Católica de Colombia*. 8, pp. 28-33.
- Bruno, P. y Sisti, J. (2001). Frente marítimo. Ideas y materializaciones en torno a su emergencia y transformación, 1874-1950. En F. Cacopardo (Ed.), *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, Ciudad y Territorio Siglos XIX-XX*. (pp. 186-205). Buenos Aires, Argentina: Alianza Editorial.
- Caballero Sánchez, J. V., Domínguez Vela, J. J. y Zoido Naranjo, F. (2015). Paisaje, movilidad y red viaria. *Revista Ería*, 97, pp. 137-155.
- Cacopardo, F. y Núñez, A. (2001). La extensión urbana: trazado y gestión entre 1874 y 1950. En F. Cacopardo (Ed.), *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, Ciudad y Territorio Siglos XIX-XX*. (pp. 69-100). Buenos Aires, Argentina: Alianza Editorial.
- Cullen, G. (1978). *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Barcelona, España: Editorial Blume.
- Della Paolera, C. M. (1932). *Conferencias*. Publicadas en Memoria Administrativa, Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata, Período 1931-32.
- Fernández, R. (1990). Clorindo Testa: Arquitectura como arte. *Arquitectura Sur*, 3, pp. 23-34.
- Giucci, G. (2008). *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Bernal, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes. Colección Las ciudades y las ideas.
- Gómez Crespo, R. A. (1979). El arquitecto Thays y los paseos marplatenses. Separata del Boletín del Instituto de Historia del Arte Argentino y Americano. Facultad de Bellas Artes UNLP. Recuperado de <http://biblio3.mdp.edu.ar/s/fondomardelplata/item/18>
- González Alvo, I. (2018). Movilidad y Paisaje: Análisis de Caso y Propuestas Innovadoras de vías de circulación sustentables. En 3º Congreso Internacional Vivienda y Ciudad: Debate en torno a una Nueva Agenda Urbana. Córdoba, Argentina.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano-Territorial*. Bogotá, 2, pp. 61-74.
- Gutiérrez P. (1971). El paisaje de Mar del Plata. *SUMMA*, 33, pp. 33-34.
- Hegemann, W. (1931). *Mar del Plata. El balneario y el urbanismo moderno*. Buenos Aires, Argentina: Talleres Gráficos Argentinos.
- Lulle, T. y Di Virgilio, M. M. (2021). Mirar la vida urbana desde el caleidoscopio de las movilidades. *Revista INVI*, 36(102), pp. 1-19.
- Muñoz, F. (2008). Paisajes de la Movilidad: De los Espacios Multiplex a los Aeropuertos Low Cost. *Revista Papers*, 47, pp. 68-73.
- Paseo Playa Varese - Cabo Corrientes. Reconceptualización del paisaje y los espacios públicos de la bahía (Junio de 2016). *Revista info CAPBA IX*, número aniversario 30 años, p. 143.
- Pastoriza, E., Cacopardo, F., Sáez, J. (2001). Playa grande: artefactos costeros, arquitectura, política y sociedad entre 1930 y 1940. En F. Cacopardo (Ed.), *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, Ciudad y Territorio Siglos XIX-XX*. (pp. 127-158). Buenos Aires, Argentina: Alianza Editorial.
- Pastoriza, E. y Torre, J.C. (2019). *Mar del Plata. Un sueño de los argentinos*. Buenos Aires, Argentina: EDHASA.
- Proyecto Punta Mogotes (1980). *Revista ARQUITECTURA*, Asociación de Arquitectos de Mar del Plata (ASAMP), 1(1). pp. 15-25.
- Ruiz-Apilánez, B. y Solís, E. (Eds.) (2021). *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. Recuperado de: http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00
- Silvestri, G. (2011). *El lugar común. Una historia de las figuras del paisaje en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Argentina: EDHASA.
- Vautier, E. (1936). La urbanización del Ocio. *Revista de Arquitectura*, 183, pp. 99-100.
- Zunino Singh, D., Giucci, G., y Jirón, P. (Eds) (2018). *Términos claves para los estudios sobre movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Biblos.

BIBLIOGRAFÍA

- Amar, G. (2011). *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires, Argentina: La Crujía. Colección Futuribles.
- Bergson, H. (2017). *Materia y Memoria. Ensayo sobre la relación del cuerpo con el espíritu*. Buenos Aires, Argentina: Cactus. Serie Perenne.

- Casado Villa, M. P. (2017). Paisajes de la Movilidad cotidiana. Puesta en valor de los accesos a la ciudad media andaluza. Tesis Doctoral: Sevilla.

Claudio Erviti

Arquitecto por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Mar del Plata (FAUD-UNMdP). Docente en las áreas de Diseño Arquitectónico e Histórico-Cultural de las Carreras de Arquitectura y Diseño Industrial e Investigador en el IEHPAC (FAUD-UNMdP). Ha desarrollado proyectos de investigación en carácter de Director y realizado numerosas publicaciones. En la actualidad dirige el proyecto "Paisaje y espacio público. Imágenes, relatos y proyectos en la región sudeste bonaerense, 1945-1985".

Complejo Universitario Manuel Belgrano
Funes 3250
Mar del Plata
Buenos Aires
Argentina

faudinv@mdp.edu.ar

Adriana Olivera

Arquitecta por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Mar del Plata (FAUD-UNMdP). Docente-Investigadora IHAM-FAUD-UNMdP y Doctoranda DARQU-FAUD-UNMdP. Ha participado en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito (2012) de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredón. Investigadora Principal en un Proyecto financiado por el Ministerio de Cultura abocado al desarrollo de una Plataforma para intervenir en grandes Áreas Atractoras de Viajes (2015). Coordinadora por la FAUD-UNMdP del "Observatorio de Desplazamientos urbanos y periurbanos. Conceptualización y desarrollo de una Plataforma para la Planificación del transporte", en convenio con la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA).

Complejo Universitario Manuel Belgrano
Funes 3250
Mar del Plata
Buenos Aires
Argentina

aolivera@mdp.edu.ar