

Destino: el mar. La pavimentación de la ruta a Mar del Plata y su impacto en la transformación del turismo nacional

FABIANA ANDREA DE LAURENTIS¹

Resumen

En 1938, la inauguración de la ruta que unía Buenos Aires con Mar del Plata cambiaba en forma sustancial la formas de comunicación entre ambas ciudades, concretando una meta largamente deseada por la ciudad balneario que buscaba nuevas formas de inserción dentro del escenario nacional.

Gracias a la creación de la Dirección Nacional de Vialidad y la política de construcción de rutas como estrategia de Estado, la gestión del intendente de Mar del Plata, José Camusso, pudo sumar a su amplia política

1 Doctoranda USAL.

de obra pública un hito que permitiría instalar a la ciudad en el imaginario de los argentinos.

Los intentos previos de establecer una línea regular de colectivos entre Buenos Aires y Mar del Plata prometían a partir de ahora un futuro más auspicioso. Esto, acompañado de una profusa propaganda del balneario, que asimilaba a una causa nacional la idea de veranear en nuestras playas, abrió de lleno las puertas a un espectro más amplio de la sociedad argentina.

Palabras clave

Vialidad - Mar del Plata - Vida cotidiana - Turismo

Abstract

In 1938, the opening of the route that joined Buenos Aires to Mar del Plata changed the ways of communication between the two cities –a longed-for aim of the beach city which sought after new ways of insertion within the national scenery.

Thanks to the creation of the National Highway Administration and to the policy of constructions of routes as a State strategy, the administration of the mayor of the city of Mar del Plata, José Camusso, added to his wide public works policies a milestone that would allow placing the city in the collective imaginary of the Argentines.

The previous attempts to establish a regular bus line between Buenos Aires and Mar del Plata granted a promising future as from now. This, together with a strong advertising of the beach city which assimilated into a national cause the idea of spending summer in Argentine beaches widely opened the doors to a larger spectrum of the Argentine Society.

Key words

Highway administration - Mar del Plata - Daily life - Tourism

La década del 30 significó para Mar del Plata la concreción de viejos anhelos en pos de su instalación definitiva como centro vacacional de lo que sería más tarde conocido como “turismo de

masas”, en una Argentina con contextos sociales dinámicos. La inauguración de la ruta a Mar del Plata durante el año 1938 fue un hito para esta nueva realidad social, económica y cultural, que no solo traería aparejado cambios para la ciudad misma, sino que fundamentalmente impactaría en el imaginario argentino generando un nuevo estilo de vida para amplios sectores sociales deseosos de concretar su tiempo de vacaciones en el balneario que otrora fuera reducto de la clase alta. Este proceso, largo, complejo y protagonizado por múltiples actores responderá a un proyecto de ciudad que, más allá de los sucesivos vaivenes políticos, le permitirá afianzarse como lugar de deseo para sucesivas generaciones de argentinos, ilusionados con experimentar el mar.²

Dentro de este proceso, la pavimentación del camino Buenos Aires-Mar del Plata tiene una importancia fundamental ya que permitirá una mejor accesibilidad para mayores contingentes de veraneantes.

2 “Durante los años treinta Mar del Plata fue escenario de una experiencia que, bajo el lema ‘la democratización del balneario’, se desplegó en una variedad de políticas públicas e iniciativas privadas que permitieron el acceso de sectores más amplios de la población del país a sus atractivos turísticos. El proyecto combinó las propuestas de los empresarios locales con la de los políticos conservadores –a la sazón en el poder– y delineó un cambio trascendente en la evolución de la ciudad. En este contexto, la ‘estación de baños’ experimentó transformaciones significativas en su paisaje social y estructura urbana, colocándose tempranamente en el turismo de masas que más adelante imperaría. Al impulso de las nuevas facilidades creadas por el proyecto de la democratización, la afluencia de veraneantes registró un fuerte crecimiento, con nuevos y más variados contingentes de argentinos que comenzaron a materializar el sueño de pasar unas vacaciones junto al mar. Es por ello que es factible conjeturar que, a diferencia de la versión más aceptada corrientemente de la historia del balneario, aquella que afirma que la *Mar del Plata de masas* es un resultado directo de las políticas elaboradas por el peronismo, el experimento social transitado en los treinta sentó las bases del proceso posterior”. ELISA PASTORIZA, *La conquista de las vacaciones: breve historia del turismo en la Argentina*, Buenos Aires, Edhasa, 2011, p. 101.

Un país surcado por caminos: La ley de vialidad

La creación de la Dirección Nacional de Vialidad a través de la sanción de la Ley 11.658 de 1932 iniciaba al país en una nueva etapa vinculada a su sistema de transporte y comunicaciones. El gobierno de Agustín P. Justo lograba así dar respuesta a un viejo anhelo de distintos sectores, tanto públicos como privados, que demandaban un nuevo esquema de integración territorial. Las discusiones acerca de los modelos extranjeros y su conveniencia o no de aplicación a nuestra realidad atrajeron la atención y ocuparon espacio en el ámbito académico y empresario.³ Así mismo, instituciones intermedias, como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino, fueron activos promotores para que la problemática no sólo de la vialidad, sino también la del turismo, captaran el interés público⁴.

3 Por ejemplo, la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos “tomó como punto de referencia la experiencia de la vialidad carretera de Nueva Zelanda y la difundió cuanto pudo en el país. Explicaba que la Dirección de Carreteras de allí había comenzado a funcionar en 1923 dando óptimos resultados en todos los órdenes, y con abundante documentación proponía la instrumentación legal de ese modelo, que por otra parte tenía su soporte científico en la experiencia norteamericana. En 1930 hizo lo propio con el modelo canadiense de carreteras pero con un estudio mucho más exhaustivo para fundamentar que la Argentina podría resolver “el palpitante problema nacional del camino”, tomando en consideración y “ejemplo” a la experiencia “del próspero, laborioso y culto Dominio Británico del Canadá, cuyas autoridades, en la última década, han llevado a la práctica la construcción sistematizada de una red coordinada de carreteras de tránsito permanente, que ha ejercido una influencia vigorosa, decisiva e indiscutible en su maravillosa, evolución económica y social”. MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (h), “La expansión de los sistemas de comunicación y transporte en el análisis de los catedráticos de la Universidad Nacional del Litoral en Rosario. Proyectos de nación con mirada regional. La política de “coordinación de transportes”, 1936-1945” en las *XXII Jornadas de Historia Económica, organizadas por la Asociación Argentina de Historia Económica*, Universidad Nacional de Río Cuarto, septiembre de 2010.

4 Un pormenorizado estudio del derrotero de esta dos instituciones en MELINA PIGLIA *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores, 2014.

Junto a las cuestiones prácticas que un plan de vialidad venía a resolver, había un importante elemento simbólico contenido en la idea del camino, tal como lo expresa Ballent.

Devenida símbolo, la red vial remitió a un mito arraigado en la sociedad argentina: el anhelo de unidad e integración nacional, el impulso hacia la construcción de la nación entendida como un todo homogéneo. Como es sabido, se trataba de un anhelo que, forjado en el siglo XIX, se había traducido inicialmente en el trazado de las líneas de ferrocarriles y que se depositaba ahora en el avance del automóvil. Distinto tipo de imágenes y representaciones tematizaban tal anhelo.

A modo de presentación, por su carácter emblemático, recordamos el caso del mojón que en la Plaza del Congreso indica el “kilómetro cero” de las rutas argentinas, presentado el 5 de octubre (considerado Día del Camino desde 1925) de 1935, tres años después de aprobada la ley de vialidad. Se trataba de un auténtico símbolo del carácter sistemático y de la voluntad integradora del plan de caminos, ya que uniformizaba idealmente el inicio de las distintas rutas de alcance nacional, que anteriormente habían carecido de un punto común al cual referir su extensión.⁵

En lo económico, este “anhelo de integración nacional” no sólo se concretaba en una mejor comunicación entre los centros productivos para la comercialización de productos en el mercado interno y externo, sino que incluía una incipiente y prometedor área de desarrollo: el turismo. Así, turismo, automóvil y caminos, conformaban una tríada “construida como la clave para el progreso y la modernización del país”⁶. La creación de la Dirección Nacional de Turismo a principios de 1938, si bien tuvo escasa vigencia, permite visualizar las expectativas que esta actividad empezaba a generar.⁷

5 ANAHÍ BALLENT, “Kilómetro 0: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, 3º serie, n° 27, 1º semestre 2005.

6 PIGLIA, *Autos, rutas...*, p. 15.

7 “El decreto de creación de la dirección definía al turismo como industria y asunto público de nivel nacional. El modelo propuesto era semejante al que había funcionado

Al valor simbólico del camino entonces, se agregaba un nuevo componente, el del orgullo por la identidad nacional, manifiesta en la variedad de paisaje y riquezas de un país que, a través del turismo, se hacía conocer y amar.⁸

Camusso y la modernización de Mar del Plata

La apertura del balneario a un público más amplio era una aspiración largamente anhelada por las autoridades locales, independientemente de las preferencias políticas a la que respondían. Durante los años veinte, la sucesión de gobiernos locales socialistas se interesaron por hacer del turismo un servicio accesible a más amplios sectores sociales, buscando facilitar el acceso de los sectores medios a las mismas playas donde vacacionaba tradicionalmente la clase alta. Se destacó en este sentido el accionar de Rufindo Inda, como intendente, primero, y más adelante como diputado nacional en la década siguiente.

Si bien en la ciudad había una larga tradición socialista, fue durante la gestión conservadora del ingeniero José Camusso que se lograron concretar estas aspiraciones. Desde 1934 hasta 1940, tiempo en que se desarrollaron sus intendencias, fueron múltiples las obras tendientes a

en relación a la cuestión vial y que la crisis de 1930 había fortalecido: el estado debía hacerse cargo de la recopilación de la información, de la planificación y de la coordinación de los esfuerzos de los agentes privados; las políticas debía ser decididas en conjunto por los técnicos (que orientarían desde una posición supuestamente objetiva) y los interesados capaces de acercar a los primeros los detalles de los problemas que conocían por experiencia directa”. PIGLIA, *Autos, rutas...*, p. 209.

8 “Para comienzos de la década de 1930, numerosos indicios parecen dar cuenta del arraigo en la opinión pública de esta concepción del turismo entendida como una industria nacional capaz de llevar progreso y civilización a las regiones atrasadas y fortalecer la unidad del país [...] la emoción patriótica se ofrecía como uno de los atractivos a consumir, a través de una práctica previsible (el viaje de vacaciones por una o dos semanas), codificada y prefigurada por una pedagogía turístico-patriota que, a través de las páginas de guías y revistas, indicaba qué y cómo mirar e incluso, a veces, como sentirse frente a ello...” PIGLIA, *Autos, rutas...*, p. 185.

posicionar a Mar del Plata dentro de la incipiente industria del turismo, apelando a un marcado sentimiento nacional. A través del *Boletín Municipal*, órgano oficial que servía para dar a conocer su proyecto y obra de gobierno, Camusso inició una campaña tendiente a destacar los beneficios del balneario y la importancia del camino para los nuevos tiempos que se avecinaban. En una novedosa estrategia comunicacional, plagó las sucesivas ediciones del *Boletín* con frases que impactaran en el público al que estaba destinado (no sólo residentes marplatenses, sino fundamentalmente medios periodísticos de la Capital y entes gubernamentales) para difundir las bondades del balneario.⁹

La modernización del balneario que lleva adelante Camusso impacta en todas las áreas de la vida local. Desde el ordenamiento jurídico a través de la redacción del Digesto Municipal, hasta la acción cultural con la creación de escuelas, programas de alfabetización para mayores y la fundación de la Biblioteca Municipal, que modifican directamente la calidad de vida de los residentes en el balneario. Pero también, a la vista del turista, lleva adelante una gran transformación en el paisaje urbano, a través de un nuevo ordenamiento tendiente al embellecimiento de la ciudad con nuevos parques y paseos y una nueva distribución de los espacios que conllevan una gran connotación social. No es menor el cambio que implica la urbanización de Playa Grande, nuevo reducto de la clase alta, para dejar las habituales playas del centro a los nuevos contingentes de veraneantes; o la demolición de la tradicional rambla para dar paso al moderno complejo de hotel y casino que aún hoy caracteriza a la postal marplatense. Si bien todas estas obras excedían la administración local y requirieron especialmente el compromiso de la provincia para su ejecución, la presencia de Camusso en la intendencia fue la que permitió capitalizar todo esto para la ciudad.

9 “País sin caminos, pueblo sin historia”; “Los caminos aceleran el desarrollo económico y constituyen la más sólida garantía de progreso”; “Fomente la conservación de los caminos. Es obra patriótica”; “Fomentar el turismo dentro del país, es hacer patria. Visite Mar del Plata”; “Favorezca la economía nacional. Gaste su dinero en playas argentinas”; se destacan entre muchas otras.

En este sentido, se hacía también necesario adecuar a los nuevos tiempos los medios de acceso a la ciudad para alentar a los contingentes de turistas que iban en aumento año a año. Desde la llegada del Ferrocarril del Sud en 1886, este había sido el medio de comunicación por excelencia. Atento a esto, para la década del 30, existía un acuerdo entre la línea férrea y la Asociación de Hoteleros de la ciudad, que habilitó la venta de “boletos combinados”, que al incluir pasajes y estadía, abarataba ostensiblemente los costos del veraneo.¹⁰ Los valores variaban según el tipo de hospedaje al que se accedía, dando muestra de que la ciudad se abría cada vez más a distintas posibilidades.

Sin embargo, respondiendo a las nuevas tendencias comunicacionales del país, con una “cultura del automóvil” en plena etapa de expansión¹¹, Camusso entendió que era menester garantizar la llegada al balneario a través de los caminos. Gracias a la acción del Automóvil Club Argentino durante los años anteriores, el viaje en auto se hacía cada vez más seguro¹². Pero aún así, había una gran cantidad de obstáculos que

10 GRACIELA IRIS ZUPPA, “La construcción de la imagen de la ciudad. Mar del Plata y la apropiación del espacio frente al mar”, *Études caribéennes* en <http://etudescaribeennes.revues.org/3729>.

11 “No solo la difusión de los automóviles en la Argentina fue precoz respecto del resto del continente; también lo fue la adhesión cultural a los nuevos vehículos. Esto estaba en sintonía con el amplio consenso que en la Argentina de entreguerra tenían valores como el “progreso” y la “modernización”, apreciable en la prensa, en los discursos políticos de variado signo y, como ha analizado Beatriz Sarlo, en el culto popular a la técnica y la ciencia”. MELINA PIGLIA, “El Automóvil Club Argentino, el Touring Club Argentino y la cultura del automóvil” en *VIII Reunión de Antropología del Mercosur*, Buenos Aires, 29 de septiembre al 2 de octubre de 2009.

12 En 1922, la Oficina Técnico Topográfica “inició un sistemático relevamiento de los caminos, la instalación de señales –por ejemplo, en el camino a Mar del Plata, al año siguiente– la confección de guías y planos, y una campaña de ordenamiento del tránsito. Figuras perdurables de nuestra cultura, las *casillas camineras*, comienzan a proliferar. La primera, en 1927, no casualmente fue montada en la localidad de Maipú, la parada obligada del viaje a Mar del Plata. Dotadas de combustibles, lubricantes y teléfonos y preparadas como resguardo a los automovilistas ante una emergencia climática o mecánica, ya en 1929, sumaban siete en el camino a la ciudad balnearia, intentando un viaje automovilístico más aceptable y seguro”. PASTORIZA *La conquista...*, p. 110.

complicaban el viaje: el trazado sinuoso y las inclemencias del tiempo hacían impredecible la duración del periplo y su feliz término.

A pesar de esto, a partir de 1934 se ensayó una línea de colectivos entre Buenos Aires y Mar del Plata. La iniciativa, de carácter conjunto entre la intendencia del balneario y el Automóvil Club Argentino, tuvo gran demanda, según lo atestigua la crónica de la época:

Desde los primeros momentos pudo advertirse la aceptación que este medio de locomoción tenía entre los asociados y turistas en general, en forma que hasta la fecha, no solamente todos los coches de la línea han realizado el viaje con el pasaje completo, sino que ha sido necesario dar turno a los múltiples pedidos de lugar que han sido efectuados.¹³



El encuentro de la Comisión Vecinal con los turistas, en Camet, a la llegada del primer Colectivo Pullman de la línea Buenos Aires y Mar del Plata el 10 de Febrero de 1934.

13 *Boletín Municipal del Partido de General Pueyrredón*, 1º trimestre 1934, p. 89.

El viaje se veía facilitado por la asistencia de las casillas de auxilio instaladas por el Automóvil Club Argentino a lo largo del recorrido. El tiempo que insumía el viaje, sin contar lo que demandaba la parada en Maipú para almorzar, oscilaba entre poco más de 8 horas a un máximo de 12 horas en días de lluvia. Para la temporada siguiente, este servicio lo explotó comercialmente la línea “Pullman”.

Manuel Fresco y la obra vial

La llegada de Manuel Fresco a la gobernación de la provincia de Buenos Aires significó para Camusso la oportunidad de encontrar un aliado que facilitara su proyecto para la ciudad. Además de la pertenencia ideológica compartida, ambos lograban complementar sus aspiraciones: Camusso encontraba a quien desde la provincia le permitiera proyectar y financiar la modernización de la ciudad y su ansiado posicionamiento como capital del turismo nacional; y por su lado Fresco, encontrar un espacio amigable donde legitimar su poder a través de la obra pública y poder mostrar al país su modelo de gestión.¹⁴

14 “La obra pública también funcionó como instancia de legitimación política y como mecanismo de construcción de poder. En 1936, cuando el largo período de austeridad fiscal impuesto por la depresión llegaba a su fin, Fresco lanzó un ambicioso programa de obras cuyos hitos principales fueron la construcción de caminos y de edificios públicos. Desligado de las demandas que la competencia democrática había impuesto a la gestión y orientación de la inversión estatal durante el período radical, Fresco utilizó la obra pública como un instrumento más en su puja con la dirigencia local por espacios de poder. Destinó parte considerable de sus recursos a Mar del Plata (un distrito que, paradójicamente, había sido el principal bastión electoral socialista en la década previa). Este balneario fue beneficiado con una ruta que lo unía con la Capital Federal y con obras de envergadura, entre las que se destaca el complejo de ramblas, casino y hotel que todavía hoy domina su costanera. La concentración de recursos en Mar del Plata se impuso pese a la oposición que concitó entre las dirigencias conservadoras locales, hambrientas de recursos para sus distritos”. ROY HORA “La política bonaerense: del orden oligárquico al imperio del fraude” en PALACIO, JUAN MANUEL *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo: 1880-1843*, Buenos Aires, EDHASA, 2013, p. 76



Discurso de Fresco durante el acto de inauguración del tramo Dolores-Mar del Plata. Junto a él, Camusso.

Dentro de este contexto, el camino a Mar del Plata tomaba una particular significación, tanto para la provincia como para la intendencia.

El camino directo a Mar del Plata parecía responder más fielmente a las expectativas del “imaginario del camino” que se había construido desde fines de los años veinte: tenía un alto potencial simbólico, era una obra rica en atractivos visuales y servía como apoyo a los discursos sobre la voluntad de desarrollo económico, la prosperidad nacional y la democratización del acceso al descanso que circulaban profusamente, tanto entre los socialistas marplatenses, como entre conservadores como Manuel Fresco.¹⁵

15 PIGLIA, *Autos, rutas...*, p. 194.

Con la finalidad de agilizar la concreción del camino a Mar del Plata, se optó por dividir la realización de la obra. Por un lado, la Nación se ocuparía de efectuar las obras desde Buenos Aires hasta Dolores; mientras tanto, la provincia se ocuparía del tramo Dolores-Mar del Plata. Así, el 23 de enero de 1938 se inauguró el primer tramo, y menos de ocho meses después, el 5 de octubre, en coincidencia con el Día del Camino, quedaba inaugurada en su totalidad la Ruta 2.

También el gobierno nacional veía el valor simbólico de esta obra, como lo atestiguan las palabras de Justiniano Allende Posse, quien hasta le momento se había destacado como Director nacional de Vialidad. Durante la inauguración del primer tramo, definía a esta nueva ruta como:

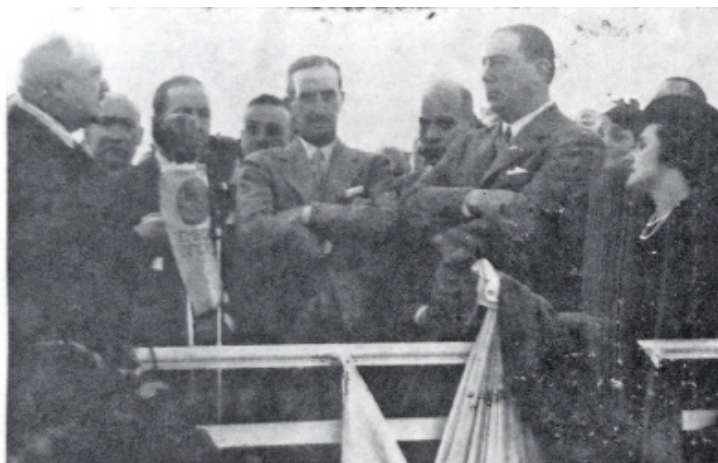
espina dorsal del conjunto de rutas que conducirán a las playas atlánticas, llamadas a transformarse como por ensalmo, y hacer más accesible el mar, que atrae con sus aires tonificantes, aquieta por su inmensidad y complace por la generosa caricia acogedora de sus aguas.¹⁶

No pasaba desapercibido para las autoridades el impacto social que generaba esta nueva dinámica del camino. El propio Fresco lo expresaba al sostener que “es difícil que se construya en el país un camino más útil, más necesario y más urgente que este”, porque si bien no era una zona intensamente explotada desde el aspecto agrícola-ganadero,

16 Y continuaba: “Es ruta de turismo. El éxodo de las poblaciones hacia el mar, las sierras o las montañas; hacia las regiones boscosas o el campo abierto, es signo de vitalidad. Fomentamos este nuevo afán del país para colaborar en una obra de vastos alcances sociales, porque además del beneficio particular que proporciona el descanso periódico, se facilita el conocimiento de todas las regiones del país y se contribuye a que quede en los límites locales la suma cuantiosa invertida en viajes, se ensancha la perspectiva de los hombres, por la más clara comprensión de la pujanza argentina, se remoja el espíritu, pues se advierte que el gobierno comprende y satisface los anhelos del pueblo y también se demuestra que ese pequeño tributo a la nafta, imperceptible casi, se devuelve en mayor poderío, bienestar, en nuevas posibilidades para la vida, en más trabajo, en valorización de los campos, en mayor grandeza”. *Boletín Municipal del Partido de General Pueyrredón*, 1° trimestre 1938, p. 21.

por aquí circula una corriente de turismo sin paralelo en el continente [...] corriente de turismo que este camino admirable va a facilitar y a desarrollar hasta el infinito.¹⁷

Coincidiendo con esta mirada, Camusso también dio a este camino un significado mucho más trascendente. No sólo rescataba la importancia económica que traería aparejado este nuevo logro caminero, sino que avanzaba más allá, sosteniendo que esta ruta “afirma la confianza absoluta en la propia fuerza que tenemos los argentinos para labrar el porvenir, y la convicción plena de que cada vez nos vamos sintiendo más dueños de nuestros destinos”¹⁸. El valor simbólico del camino se manifestaba en su máxima expresión.



El Intendente Municipal Sr. Camusso dando la bienvenida al Gobernador Dr. Fresco, en el acto inaugural del tramo Dolores-Mar del Plata.

17 Discurso del gobernador de la provincia durante la inauguración del camino Buenos Aires-Mar del Plata (segundo tramo), *Boletín Municipal Municipalidad de General Pueyrredón*, 4º trimestre 1938, p. 233.

18 Discurso del intendente municipal durante la inauguración del camino Buenos Aires-Mar del Plata (segundo tramo), *Boletín Municipal Municipalidad de General Pueyrredón*, 4º trimestre 1938, p. 236.

Un camino hacia el futuro

Abatidos los inconvenientes registrados en el proyectado camino pavimentado de Buenos Aires a Mar del Plata a través de los años, hoy ya es una hermosa realidad. Fácil será ahora predecir lo que será del balneario al correr del tiempo. La ruta pavimentada, obra de un gobierno inspirado en el progreso del país, señala para Mar del Plata un nuevo derrotero. Por él desfilarán interminables caravanas de automóviles trasportando miles de turistas a las playas del Atlántico maravilloso y la ciudad se convertirá muy pronto en el sueño dorado de sus primeros fundadores¹⁹

Con estas palabras, el *Boletín Municipal* anunciaba la inauguración de la tan ansiada ruta 2. Y premonitoriamente, plasmaba el lugar que más adelante lograría conquistar Mar del Plata en el imaginario argentino. Imagen que aún hoy persiste y que conserva mucho de los rasgos forjados durante las intendencias de José Camusso. *é*

¹⁹ *Boletín Municipal Municipalidad de General Pueyrredón*, 1er. Trimestre 1938, p.. 21.