



Tomada de Luis Navarro García (coord.), *Historia general de España y América*, t. XI-1, *América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*, Madrid, Ediciones Rialp, 1983, p. 745.



Nelly da Cunha, docente de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad de la República en Uruguay. Su línea de investigación se refiere a la historia económica y social del turismo en Uruguay y aspectos relacionados con la construcción teórica del turismo. Sus principales publicaciones son: *La actividad turística regional en el Uruguay. El caso del turismo argentino (1920-1945)*, Montevideo, Facultad de Ciencias Sociales, 1995; *El municipio de Montevideo en la construcción del espacio turístico y recreativo*, Montevideo, Facultad de Ciencias Sociales, 2001; *Gestión municipal y tiempo libre en Montevideo (1900-1940)*, Buenos Aires, Biblos, 2002.

Rossana Campodónico, docente de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad de la República en Uruguay. Su línea de investigación se refiere a aspectos relacionados con la construcción teórica del turismo, gestión y descentralización universitaria. Ha presentado el avance de sus trabajos en varios congresos internacionales, como “De la praxis a la teoría: la enseñanza universitaria del turismo”, Valladolid, España, 2004; “Turismo e investigación”: un desafío universitario, Caxias do Sul, Brasil, 2004; “Del abordaje interdisciplinario del turismo hacia la transdisciplinariedad”, Rosario, Argentina, 2004.

### *Resumen*

En la etapa inicial de la expansión del turismo en el Cono Sur de América, se propone dilucidar los factores básicos y comunes, así como las diferencias en su implementación. Asimismo, su relevancia en el proceso urbanístico modernizador en Montevideo (Uruguay) y la simultaneidad con Mar del Plata (Argentina), Río de Janeiro (Brasil) y complementariamente con Viña del Mar (Chile), constatándose diferentes estrategias provenientes de las prioridades de los modelos económicos de los países y del papel asignado al Estado. El objetivo es contribuir a la consolidación del turismo como objeto de estudio de las ciencias sociales a partir de la historia económica y social.

# APORTES AL ESTUDIO COMPARATIVO DEL TURISMO EN EL CONO SUR (1900-1930)

Nelly da Cunha  
y Rossana Campodónico

## INTRODUCCIÓN

**E**ste artículo analiza la importancia de la relación existente entre los orígenes del turismo y el proceso urbano en las primeras tres décadas del siglo XX. La simultaneidad de los procesos en la región del Cono Sur surgió bajo la premisa a priori de que el turismo se convertiría en un dinamizador de la economía. A efectos de poder determinar las características comunes y las diferencias que se encuentran en dicho proceso se presentarán los casos de Montevideo, Mar del Plata, Río de Janeiro y Viña del Mar, y para una mejor visualización se anexa una cronología comparada.

Se tomará como eje la construcción del espacio turístico que comienza a esbozarse al mismo tiempo que la expansión de la ciudad de Montevideo. De esta manera se irán comparando y contrastando con los otros polos regionales las redefiniciones de los espacios públicos que necesariamente implicarán cambios en los usos y costumbres de las sociedades de la época.

Se analizará si existió un papel protagónico por parte del Estado, de los gobiernos municipales/provinciales y su relación dinámica con el sector empresarial, que oscilará de los acuerdos a los enfrentamientos, así como la sustitución de la responsabilidad de la administración en los diferentes emprendimientos.

## LA ECONOMÍA REGIONAL EN EL PERIODO

En opinión de algunos historiadores, entre ellos Luis Bértola, en el último cuarto del siglo XIX las economías de Argentina y Uruguay muestran un buen ritmo de crecimiento comparándolas con la economía mundial. Hasta 1913 se manifiesta una correlación alta entre los ciclos argentinos y uruguayos mientras que entre 1913 y 1929 se observa una correlación y simultaneidad entre los ciclos de los tres países, incluyendo a Brasil. En los años treinta, este último país duplicó el crecimiento referido a los países vecinos, con una tendencia de aceleración del mismo.<sup>1</sup>

En el caso de Uruguay, se continuó con el patrón de producción capitalista agrario consolidado en el último cuarto del siglo XIX, es decir, predominó la ganadería extensiva, con baja absorción de mano de obra, y el aumento de productividad se debió a las mejoras en el manejo y mestizaje de razas. Al inicio del siglo XX se expandió la industria frigorífica adaptando la producción ganadera al mercado internacional, innovación tecnológica que no impidió el estancamiento de los volúmenes de exportación. La recaudación aduanera mediante los impuestos a las importaciones en crecimiento fue la principal fuente de financiación del Estado. En este contexto se profundizó el proceso de urbanización. La propuesta durante las dos presidencias de José Batlle y Ordóñez (1903-1907 y 1911-1915) fue un modelo reformista económico-social, con énfasis en la solidaridad que impulsó la legislación laboral buscando mejorar las condiciones de vida. La nacionalización y estatización de actividades comerciales e industriales con el objetivo de limitar la extracción de capitales así como la extensión de la infraestructura y servicios básicos, y la diversificación de la producción para limitar la dependencia económica, fueron los lineamientos básicos.

En los países de referencia, se constata que el crecimiento ocurrido en las economías agroexportadoras no generó una prosperidad continua. Los caminos en la búsqueda de la diversificación trataron de consolidar el desarrollo industrial, especialmente en la modalidad de sustitución de importaciones y la opción de expansión de los servicios. Para el caso de Uruguay, cuyo principal escollo al crecimiento industrial fue el estrecho mercado interno, el historiador Raúl Jacob sostiene que el concepto de “país ‘productivo’ no se oponía al prestatario de ‘servicios’”. Ambos eran parte de un todo por la sencilla razón de que las raíces de su modelo se hundían en el siglo XIX.”<sup>2</sup>

Por otra parte, el crecimiento de Brasil se produjo en el siglo XX, acelerándose en un contexto de crecientes barreras al comercio y mode-

<sup>1</sup> Bértola, *Ensayos*, 2000, p. 131.

<sup>2</sup> Jacob, *Modelo*, 1988, p. 13.



rado ritmo de entrada de capitales entre 1900 y 1950 ya que contó con el apoyo estadounidense para desarrollar su industria, lo que contrastó significativamente con el modelo argentino. Luis Bértola sostiene que “la política industrial de Brasil fue mucho más consistente, continua y amplia que la de Argentina y Uruguay, lo que contribuye a explicar el mayor ritmo de cambio estructural de aquel país”.<sup>3</sup>

Por otro lado, Argentina registró un crecimiento del PIB total más rápido que el de los mercados de destino de sus exportaciones hasta 1913, con un ritmo similar hasta 1960. Argentina compartió con Uruguay –especialmente en los años treinta– dificultades para la exportación de su producción ganadera agrícola debido al proteccionismo europeo. En este sentido, Guillermo Vitelli sostiene que el periodo de auge del sector exportador argentino se encuentra entre 1880 y 1938 y que está directamente relacionado con la expansión del bienestar, con el crecimiento del ingreso per cápita, lo que supuso un lugar de privilegio frente a otras naciones.<sup>4</sup>

En este contexto, podemos constatar grandes variantes en las pautas de crecimiento urbano en América Latina aunque generalmente las ciudades principales se convirtieron en receptores de migraciones internas y externas, concentrando el comercio, la industria y la burocracia. De esta manera el proceso modernizador estuvo sujeto al auge económico de las economías agroexportadoras, al proceso de sustitución de importaciones y al avance industrial y tecnológico variable. La concentración de actividades económicas y políticas generó el enriquecimiento de la burguesía urbana. La centralización tradicional de actividades y residencia en torno a la plaza central en la vieja ciudad colonial fue sustituida gradualmente por su traslado a lugares más alejados. Las residencias señoriales que incluían pasatiempos que demandaban mayores espacios transformaron el paisaje urbano.

Los paseos en carruajes y automóviles al parque Palermo en Buenos Aires, al Prado y las ramblas en Montevideo, al jardín botánico en Río de Janeiro, se constituyeron en parte de los nuevos comportamientos sociales que exigían el embellecimiento de las ciudades a la usanza europea. Complementaria y antagónicamente surgieron barrios periféricos que albergaban centros industriales y viviendas de la clase trabajadora.

En el caso de Uruguay, podemos afirmar que la ideología batllista puede explicar parte de las transformaciones de la ciudad de Montevideo en una relación de encastre entre las políticas sociales –con énfasis en la cuestión laboral– y los grandes cambios urbanos. Mientras que la

<sup>3</sup> Bértola, *Ensayos*, 2000, p. 75.

<sup>4</sup> Vitelli, *Dos*, 1999, p. 25.

situación de Río de Janeiro, también como ciudad principal, fue completamente diferente, ya que el hacinamiento fue el motivo del traslado a las nuevas residencias de la burguesía. No podemos dejar de señalar que la legislación social de Uruguay llevada a cabo por el primer batllismo (1903-1916) fue la excepción en América Latina. No sólo se creó el primer Ministerio de Trabajo del continente sino que se incorporó a un ministerio la temática del trabajo, es decir, se elaboró una exhaustiva reglamentación de derechos laborales y sociales que trasciende su época y llega a nuestros días.

Comparativamente se observa que, en franca oposición al caso uruguayo, la represión sindical y la reglamentación compulsiva de las normas de trabajo fue la situación general en los países de América. Por otra parte, se pueden constatar políticas específicas de vivienda, higiene y salud en los casos de Chile y Brasil.

#### EL ACONDICIONAMIENTO TURÍSTICO

La elección del periodo 1900-1930 responde a la realidad turística de Uruguay en la que se sucede dinámicamente el auge del turismo en Montevideo y su decadencia como centro de estadía veraniega. La rápida consolidación de la ciudad como centro de estadía estuvo jaqueada desde su inicio por la competencia del resto de la costa, proceso que se aceleró con el avance de la red de comunicaciones.

El turismo puede ser concebido como un fenómeno social que implica el acondicionamiento de recursos naturales para la explotación racional y la instrumentación de diversos servicios con el objetivo de satisfacer las necesidades de los consumidores, pero también como un fenómeno económico que genera necesariamente la construcción de instalaciones recreativas, el acondicionamiento de hoteles y otros servicios, ampliando el uso del espacio en un proceso de generación de empleos y de nuevas fuentes de ingresos.

En el caso de Uruguay, estos nuevos comportamientos y la posibilidad de instrumentar servicios pudieron ser viables por dos razones fundamentales: la primera, la legalización del tiempo libre mediante los cambios registrados en la duración de la jornada y semana laboral así como la reglamentación de la licencia anual y de días de descanso a partir de 1911;<sup>5</sup> la segunda, el nuevo concepto de ciudad, como ámbito de trabajo pero también de recreo al que debía acceder toda la población funcionando como atractivo turístico.

<sup>5</sup> El proyecto es de 1911, pero recién fue aprobado en 1915 y entró en vigencia en 1916.



El primer batllismo (1903-1916) intentaba promover la “industria del turismo” como parte del modelo de país industrial que sustentaría el progreso económico y social, es decir, la idea de una capital ostentosa y opulenta a través de la cual se obtendría el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos y la atracción de recursos económicos externos.

La ciudad extendida, en proceso de embellecimiento y con la especialización de los nuevos barrios, asistió a un crecimiento de su población que según Henry Finch fue a una tasa de 3.5 anual hasta 1930, y calcula el aumento de la fuerza de trabajo al menos en 4%. Las obras públicas y el auge de la construcción a excepción del descenso registrado con el estallido de la primera guerra –cuyo promedio anual de permisos creció de 3.5% registrado entre 1906-1909 a 7.3% entre 1925-1929– proporcionaron trabajo al igual que diversas instalaciones industriales.<sup>6</sup>

A la expansión del mercado interno señalada habría que sumarle el cambio e incentivo del consumo. Los agentes privados aprovecharon para la ampliación del mercado inmobiliario la vocación por el acercamiento al mar que había inaugurado la burguesía europea en las postrimerías del siglo XVII y que con éxito se manifestó en el Cono Sur en las primeras décadas del siglo XX, hecho al que Montevideo no fue ajeno. En este último periodo se produjo el cambio más significativo, ya que la acción municipal se apropió del espacio y diseñó un paisaje de uso colectivo e integrador que actuó como instrumento promotor de la imagen turística que las autoridades gubernamentales aspiraban proyectar de la ciudad para luego dar paso a la intensa ocupación residencial.

Este fenómeno no se acota sólo a la capital del país sino que surgieron las primeras réplicas en las ciudades de Mercedes (departamento de Soriano) y Piriápolis (departamento de Maldonado). De esta manera la analogía entre turismo, recreación y ramblas dibujó en fragmentos otro paisaje, y contribuyó de una manera distinta al proceso modernizador de país. El fundamento político de estos cambios lo encontramos en un decreto del poder ejecutivo municipal al decir que: “lejos de suponer gastos improductivos significa una colocación remuneradora de los caudales públicos”, ya que cumplía dos funciones: el mejoramiento de las condiciones higiénicas de los habitantes de la ciudad y el fomento de “la concurrencia de forasteros” debido al embellecimiento urbano, señalándose esta última circunstancia como compensación económica.<sup>7</sup>

La transformación de Montevideo en una “gran ciudad” podía beneficiar a muchos, actuaba como factor motivante para visitantes potenciales y en la radicación de inmigrantes, lo que a la larga acarrearía un

<sup>6</sup> Finch, *Historia*, 1980, p. 218.

<sup>7</sup> Intendencia, *Memoria*, 1911, p. 97.

impacto económico difícil de calcular pero perfectamente pensable. Por otra parte, el gobierno central contribuyó a esta política con la aprobación de la legislación apropiada a la transformación de Montevideo en una “ciudad de turismo”.

#### LA CONSTRUCCIÓN DE LAS INSTALACIONES RECREATIVAS

Los parques, paseos marítimos y playas son considerados por la economía como bienes públicos o recursos gratuitos. Ellos tienen un valor de uso para los usuarios por lo que es imposible calcular algún precio en términos monetarios.

En el caso de Montevideo, es posible diferenciar dos etapas: *a)* la del predominio de iniciativas privadas, que forman parte de grandes propiedades y por lo tanto con valor monetario; *b)* la del avance municipal que les confiere el carácter de bien público de uso colectivo luego de adquirirlos.

En 1889, el Municipio montevideano expropió parte de lo que luego se convertiría en el Parque del Prado, iniciando así un largo proceso de apropiación municipal de los espacios para uso colectivo. Desde ese momento y hasta 1950 el municipio se apropió de la mayor parte de los incipientes espacios colectivos que formaban parte de extensas quintas de descanso y comenzó nuevos proyectos, introduciendo cambios en la imagen de la ciudad que permanecen hasta la actualidad.

En 1911 el Municipio acentuó el ímpetu constructor e inició la ampliación del Parque Urbano y Parque Central<sup>8</sup> con la expropiación de terrenos, iniciativas enmarcadas en el llamado “Plan de ensanche y ornamentación de parques, plazas y paseos” con el proyecto, además, de adquirir el Parque Giot, que se concretó en 1913. Al mismo tiempo, reorganizaba la explotación de las concesiones recreativas del Parque Urbano. En 1912 inauguró el Rosedal del Prado, expropió quintas para la ampliación de dicho parque e inició el alumbrado de la rambla de Pocitos. En 1916 se proyectó el Parque del Cerro. Paralelamente, el Municipio recibió en donación el zoológico perteneciente a la familia Rossell y Pereira.

La formación del nuevo paisaje montevideano contó para cada proyecto con asesoramiento técnico, pero la difusión de las modernas teorías urbanísticas no acompañó la expansión, ni los recursos disponibles permitieron una mayor planificación.

El extenso cinturón costero de paseos marítimos o ramblas costaneras, según se los identificaba en la época, formó parte del equipamiento de uso social del espacio contiguo al mar. En su construcción se aprove-

<sup>8</sup> Actualmente Parque Rodó y Parque Batlle y Ordóñez, respectivamente.



chó la sinuosa morfología de la costa natural que se conformó al compás de la atracción social por el mar, de la voluntad política y de algunos sacudones financieros. La conformación de ese espacio de uso colectivo tuvo la función de detener el avance de la propiedad privada.

Concebimos las ramblas como paseos, sin negar que a largo plazo, cumplen una función integradora. Uno de los principales y permanentes impactos de los paseos marítimos urbanos fue la generación de la especulación de tierras y el uso residencial de su entorno. En Montevideo, el primer proyecto de paseo marítimo data de 1890. A comienzos de 1904 se inició la sustitución de parte del muelle de madera de playa Ramírez por una rambla en el marco del equipamiento del Parque Urbano, seguidos por la rambla de Pocitos en 1909 y la inauguración del tramo que unió ambos balnearios en 1915. Este proceso culminará en 1917 con la aprobación de su extensión hasta Carrasco.

La expropiación de terrenos iniciada en 1911 destinada a la continuación de la rambla, a la ampliación del Parque Urbano y a impedir la explotación indiscriminada de las canteras y arenas, generó diferencias y enfrentamientos entre las posiciones sustentadas por el Estado y por los empresarios. A manera de ejemplo se cita el caso del enfrentamiento con Francisco Piria, el propietario de la mayor parte de los terrenos afectados.

En el Municipio no se contaba con fondos especiales, razón por la cual tuvieron que crearlos con la aprobación de la Ley Orgánica de Gobiernos Locales (23/12/1919) por la cual todo proyecto requería el aval del gobierno central, así como para las frecuentes expropiaciones o adquisiciones de terrenos y de algún tipo de financiamiento. Podemos afirmar que los inicios de los parques contaron en general con aportes especiales de origen estatal mientras que las ampliaciones, los acondicionamientos y la construcción de ramblas se hicieron con recursos propios, préstamos estatales y empréstitos.

La ocupación de ese espacio por el Municipio y su ornamentación, situación a la que se suma la creciente importancia de la playa y la construcción del Parque Hotel, lo convirtieron en centro de socialización que pronto se popularizó. Estos múltiples servicios hicieron realidad lo que entonces se concebía como “balneario”: un gran hotel, servicios de baño en la playa, entretenimientos, áreas de esparcimiento, restaurantes y kioscos.

Los transportistas tranviarios, con una concepción muy amplia del servicio, se involucraron en el negocio proporcionando las primeras instalaciones de baños en las playas Ramírez, Pocitos y Capurro, contribuyendo en el cambio de los hábitos y del uso del tiempo libre en amplias capas de la población, así como en la formación de nuevos barrios.

Al gestarse un nuevo escenario social, los viejos comportamientos propios de las estadias en las quintas se reacomodaban para disfrutar de

la extensa costa y, en continuo dinamismo, primero en la capital y luego en el país, acontecía un irreversible acercamiento social al mar. Esto no sólo ocurrió en la costa sureste sino que en el otro extremo de la costa, el proyecto de los Capurro logró en los primeros años del nuevo siglo establecer el parque balneario.

Entre 1904 y 1909 el paisaje balneario inició su segunda transformación. El Municipio comenzó a construir las ramblas, a proporcionar alumbrado público, y a medida que las inversiones aumentaban inició un conflictivo control en la explotación comercial privada de las playas. Desde 1917 es posible deslindar lugares recreativos y playas privilegiadas, como fueron los casos de la playa Ramírez –como proyecto integral turístico/recreativo– y Pocitos. Esta situación de privilegio ha de vincularse al decisivo apoyo de recursos estatales que en tres oportunidades intervinieron dotando al Parque Urbano del mejor equipamiento y comunicaciones.

El perfil de la estancia del ocio se fue dibujando y la fuerte atracción del mar sedujo a la sociedad argentina y montevideana. Este cambiante diseño del paisaje balneario que formó parte de la expansión urbana en Montevideo tuvo su correlato en otros núcleos urbanos latinoamericanos; algunas ciudades en las primeras décadas del siglo XX acompañaron su crecimiento con el rescate de espacios recreativos.

En el caso de Argentina, concretamente en Mar del Plata, la Ley Provincial de 1910 otorgaba a las autoridades el poder realizar empréstitos y expropiaciones de terrenos municipales. De este modo, en 1913 el gobierno provincial terminó la construcción de la rambla denominada “rambla afrancesada”, que sustituyó a la anterior de madera, la iniciativa partió originalmente del Club Mar del Plata, ejerciendo su administración hasta 1917, cuando pasó a depender de la Administración General de la Provincia. Esta readecuación del espacio y a la vez límite del mar/ciudad, así como del control, provocó el embellecimiento del área costera pero además incentivó las actividades comerciales en las sucesivas temporadas bajo la modalidad de concesiones privadas. En una nueva readecuación del espacio a las oleadas de turistas bajo el signo de la ampliación social, el gobierno de la década de los treinta de Mar del Plata, además de inaugurar otras playas con servicios acordes a la clase alta y antecediendo la demolición de la Rambla Bristol, construyó sobre las rocas el actual Parque San Martín.<sup>9</sup>

En la capital de Brasil, Río de Janeiro, en el último cuarto del siglo XIX se inició una profunda transformación que tomó como referente el modelo europeo, en la que tuvieron un papel protagónico la prefectura,

<sup>9</sup> Pastoriza, “Primeros”, 2002, pp. 88-89.



el gobierno estatal y las empresas transportistas. A diferencia de Montevideo, la ciudad se vio constreñida por su ámbito.

En 1892, tras la apertura del túnel en el cerro Barroso se inauguró la línea de tranvías Copacabana a cargo de la Cía. Jardín Botánico, que en 1905, al abrir otro túnel, creó un nuevo acceso a las playas del sur. A partir de 1900 la prefectura y el gobierno federal, en su empeño por mejorar la ciudad construyeron en 1904 la Avenida Central con el objetivo de organizar el espacio urbano, cortando el centro de la capital y sumando a la modernización la reconstrucción del puerto que debía ligar el país con el comercio internacional y atraer flujos inmigratorios. Historiadores brasileños han anotado que fue una acción devastadora que arrasó con parte del centro antiguo, transformando el uso social del espacio sobre la base del modelo europeo.<sup>10</sup>

Debemos recordar que entre los paseos de interés turístico más importantes de Río Janeiro figura el teleférico entre los cerros Pan de Azúcar y Urca cuyo primer tramo fue inaugurado en 1912 y el segundo al año siguiente. El llamado “bondinho” era la réplica de un vagón de madera impulsado por un motor eléctrico. Asimismo, el interés turístico por el cerro Corcovado data de 1884, año en que se inauguró la línea férrea que lo conectó con el centro urbano y un hotel.

Si analizamos comparativamente el caso chileno, resulta clara la apuesta de las autoridades de la época a favorecer los emprendimientos industriales en detrimento de una inversión que conllevara la adecuación de los espacios públicos con fines sociales y de recreación. En opinión de Gonzalo Cáceres, en Viña del Mar: “el paseo marítimo sólo alcanzó [...] a una pequeña y simple explanada de tierra, sólo adornada con faroles y bancas de madera [...] la que constituyó durante las primeras décadas del siglo XX la más perfecta vitrina social”.<sup>11</sup>

Será recién en la década de los treinta cuando el Estado chileno cambiará sus lineamientos políticos para que Viña del Mar se transformara en un balneario de acuerdo con los modelos internacionales.

Recreación y turismo significan ocio y trabajo en una relación dialéctica y recursiva. De esta manera, surgieron nuevas posibilidades de inversión diversificándose el mundo laboral. Los nuevos comportamientos exigieron, como se ha visto, servicios comerciales de diferente especie, generándose la lucha por la apropiación y control del espacio, en la que el Municipio de Montevideo adquirió protagonismo. No fue posible contabilizar las ganancias de los concesionarios de servicios o del propio Municipio, sólo se contó con algunos datos aislados, pero independien-

<sup>10</sup> Weid, “Bonde”, 1994, p. 94.

<sup>11</sup> Cáceres, Sabatini y Booth, “Suburbanización”, p. 43.

temente de éstos, el interés progresivo por los nuevos servicios resulta un buen indicador.

Desde el punto de vista del mercado de trabajo, es conocida la actitud estatal de incentivar las obras públicas en tiempos de crisis para generar empleo. Pero más allá de aspectos coyunturales, la expansión de la ciudad y en el caso que nos concierne, el acercamiento a la costa y la construcción de parques, también deben haber proporcionado nuevas oportunidades de trabajo. Aun cuando los servicios de primera necesidad –el saneamiento y la mejora de las calles– eran escasos, el Municipio se abocó al tendido de las ramblas porque las entendió prioritarias como fuente de recursos.

#### EL HOTEL BALNEARIO EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO TURÍSTICO

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, desde principios del siglo XX se adecuaron zonas prácticamente vacías de Montevideo y del país en función del ocio, pero también de nuevos espacios productivos. Con la adecuación de los recursos naturales, en particular de nuestras costas, se modificó el paisaje, se instalaron redes de transporte, y se establecieron políticas urbanas afines a esa nueva función.

El acondicionamiento hotelero de la costa y su administración fue producto del largo proceso de negociación entre el gobierno central, el municipal y los empresarios privados. La playa Ramírez había revelado desde 1880 atractivos suficientes como recurso natural cercano a la ciudad. La Sociedad “Tranvías del Este” se había encargado de su acondicionamiento inicial y el Municipio, poco más tarde, de la construcción de un gran parque recreativo. Para convertirlo en verdadero polo de atracción para la burguesía, sobre todo argentina, sólo le faltaba el sofisticado hospedaje que le permitiera largas estadías veraniegas.

El 30 de diciembre de 1909 el Parque Hotel fue inaugurado. Esta inversión privada fue calculada en unos 790 000 pesos oro. Pronto se le agregó el principal atractivo complementario destinado al sostenimiento de los hoteles balnearios y de la beneficencia pública: el casino. Al abrigo de la clandestinidad, el juego se había convertido en un atractivo con el que el Estado no lucraba. El juego clandestino en los centros sociales se hizo público en 1906 a raíz de diversos allanamientos realizados por la policía y el sometimiento de los jugadores a la justicia. A fines de 1911, el gobierno decidió controlar el juego, comenzando con la revocación de personerías jurídicas por juego ilegal practicado en clubes. El Parque Hotel se contaba entre los centros infractores. Ante la intervención judicial en éste, la Junta solicitó la derogación de la norma prohibitiva juz-



gando conveniente para el Municipio el funcionamiento de la ruleta.<sup>12</sup> Fue el único favorecido por la legalización entre los que funcionaban con carácter de ilegal hasta el momento, con lo que se promovió la etapa del juego controlado. El poder ejecutivo quedó facultado para conceder permisos para la instalación de casinos en las estaciones balnearias, entendiéndose como un servicio turístico, en establecimientos de al menos 500 000 pesos de inversión, exigencia que restringía el espacio del juego por el monto exigido en hoteles excluyendo los clubes. En contraparte, los concesionarios debían aportar a Asistencia Pública 15% de los ingresos brutos y un monto no estipulado a los municipios.<sup>13</sup>

El juego quedó, en principio, circunscrito al territorio costero, a las “estaciones balnearias”, según autorizaba la ley y como lo indican las concesiones realizadas posteriormente: Ramírez y Carrasco en Montevideo. Fuera de la capital pero siempre recostados en el entorno costero, se instalaron casinos en Punta del Este, Atlántida, Piriápolis, Colonia y Carmelo.

En 1912 y 1914 se sucedieron dos proyectos de hoteles balnearios de diferente magnitud: el primero, el de la S. A. Balneario Carrasco; a los efectos de construir el hotel, se constituyó otra sociedad, la Hotel Casino de Carrasco.

El Hotel Pocitos de la empresa de tranvías Sociedad Comercial de Montevideo, iniciado como restaurante sobre las arenas y totalmente remodelado en 1912, se convirtió en uno de los alojamientos más importantes de ese balneario y, en decadencia, funcionó hasta los años treinta.

La Intendencia también tuvo un proyecto propio que no revistió la importancia de los anteriores. El 1 de junio de 1910 la Dirección de Obras Municipales presentó a la Junta los planos para la construcción de un restaurante y casino en el Prado. Poco después se realizó la primera licitación. Las propuestas presentadas fueron desechadas por sus costos excesivos.

Una de las constantes de la construcción hotelera en la región fue que, dada la magnitud de las inversiones requeridas, a menudo los proyectos venían precedidos de trayectorias empresariales importantes. Contrariamente a lo sucedido en Montevideo, el Estado brasileño sólo imaginó el proyecto del binomio hotel balneario con casino –el Copacabana Palace–, su desarrollo y culminación fueron obra de la iniciativa privada.

En Argentina, debemos analizar el caso de Mar del Plata como el modelo de turismo veraniego. De acuerdo con los historiadores argentinos, el proyecto de ciudad balnearia nació con el ferrocarril del Sur que en 1886 extendió las vías desde el pueblo Maipú. Dos años más tarde se inauguró el Bristol Hotel, símbolo de la etapa aristocrática del balneario.

<sup>12</sup> Acevedo, *Anales*, 1936, pp. 403 y 516.

<sup>13</sup> Registro, 1911, pp. 711-713.

También fueron diseñados los primeros balnearios, el Bristol, La Perla, el Saint James, ubicado en un recodo costero llamado “de los ingleses”, apelación bastante común que también encontramos en la costa uruguaya. El surgimiento de los típicos *chalets* “estilo Mar del Plata” y de hoteles menos ostentosos, es tomado como síntoma de la nueva etapa, proceso hecho posible por el avance de las comunicaciones.<sup>14</sup> La inauguración en 1938 de la ruta nacional que unió el balneario con el resto del país, es comparable, en el caso de Uruguay, con la construcción de la ruta Colonia-Montevideo, con lo que se consolidó el incipiente perfil.

Brasil revela simultaneidad en este proceso en el caso de Río de Janeiro, a pesar de las trayectorias disímiles que derivarán en futuros bien diferentes. A medida que la ciudad se acercaba a la costa, irrumpió la hotelería: en 1920, el Hotel Gloria, quizás el de mayor capacidad en la época con 600 habitaciones, cercano al centro de la ciudad; y en 1923, el Copacabana Palace, ubicado sobre la costa sur. Se debe resaltar que, en ambos casos, fueron de origen y gestión privada. El Copacabana nació como parte del proceso de modernización de Brasil, y fue el símbolo de ostentación en el marco de los festejos del centenario de la independencia en 1922. De esta manera, se presentó la oportunidad tan ansiada de una proyección internacional.

Si bien es cierto que, desde el punto de vista del desarrollo cronológico de estos procesos, las similitudes se suceden, las diferencias surgen apenas se profundiza en la búsqueda de información. En el caso del Copacabana fue el propio presidente de Brasil, Epitácio Pessoa, quien salió a la búsqueda de un arriesgado inversor capaz de garantizar sus sueños ostentosos. Acudió al hotelero Octavio Guinle, dueño del Hotel Palace en Río de Janeiro, quien pertenecía a una de las familias más acaudaladas, con inversiones en energía eléctrica, inmobiliarias, industria textil, bancos y seguros.<sup>15</sup>

Por su parte, en el caso chileno se puede observar que en 1922 la prensa hacía eco de aspiraciones particulares de transformar Viña del Mar, emulando a los envidiables balnearios europeos, pero también a los de la región. Probablemente de la comparación con estos últimos provenía la sensación de atraso, del quedar fuera del cercano proceso modernizador. Se planteaba la interrogante de “¿Qué podría hacer Viña del Mar para ponerse a la altura del balneario de Mar del Plata, Piriápolis, Biarritz, San Sebastián?”<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Pastoriza, “Turismo”, 2002, pp. 90-91.

<sup>15</sup> Boechat, *Copacabana*, 1999, p. 34.

<sup>16</sup> Booth, “Estado”, 2002, pp. 107-123.



En Viña del Mar se habían construido instalaciones para baños marítimos en el siglo XIX. Sin embargo, la acción estatal privilegió el uso portuario industrial de la zona y construyó a partir de 1870 la vía férrea en el borde de la costa, con lo que se provocó el previsible conflicto por el uso del espacio. Los balnearios, poco desarrollados, surgieron con el exclusivo esfuerzo privado y la zona residencial como lugar de veraneo de la clase alta de Valparaíso quedó alejada de la costa. Las quintas respondieron a comportamientos vacacionales diferentes a los que promovieron los balnearios costeros, como prototipos que se desarrollaron paulatinamente en el transcurso del siglo XX y a los que pareció responder, pese a sus peculiaridades, el lento crecimiento de Viña del Mar.

El primer factor diferenciador es el papel del Estado y de los gobiernos municipales, aun cuando Viña del Mar parece ser fruto de la definición de Valparaíso como puerto pero con aspectos topográficos limitantes que determinaban cuantiosos recursos para adaptar la costa como espacio de ocio. Un segundo factor, de índole cultural, fue la lenta adaptación al concepto de balneario en boga, en el que no podía faltar el acondicionamiento hotelero con el adicional de los juegos de azar.

Si se incluye entonces el análisis de la expansión del turismo a Chile, las diferencias parecen sustanciales. Es constatable, en una primera etapa, el desinterés gubernamental ante las propuestas privadas destinadas a cambiar el perfil de Viña del Mar como lugar de descanso de la elite de Valparaíso, cuyo desarrollo urbanístico fue predominantemente mediterráneo. La transformación de Viña del Mar en un balneario de categoría internacional acontece a partir de 1927, cuando se aprobó la ley que financió la construcción del casino conjuntamente con la edificación del Palacio Presidencial de Descanso y las obras de infraestructura necesarias para estos emprendimientos.

No se concebía a los hoteles balnearios sin el agregado de los juegos de azar. Se ha afirmado que los casinos no sólo proporcionan rentas sino prestigio al hotel que los alberga. En esa línea se puede enmarcar la aspiración de Francisco Piria de obtener hacia 1912 “su” concesión de juegos de azar, como prolegómeno a la construcción de un gran hotel en Piriápolis.<sup>17</sup> Situaciones similares se repiten en las diferentes peticiones para instalarlos que se dieron en Mar del Plata y en Río de Janeiro, aunque sujetas estas últimas a marchas y contramarchas según el gobierno de turno.

En el caso de Mar del Plata, como balneario, también estuvo ligado al surgimiento de los juegos de azar en Argentina y a su caducidad. Tras el ascenso del socialismo al gobierno municipal en la década de los vein-

<sup>17</sup> Jacob, *Quimera*, 2000, p. 293.

te, el juego en casinos e hipódromos fue prohibido en 1927. Se afirma que el impacto negativo de dicha medida en la economía del balneario fue mayor que el provocado por la crisis de los treinta.<sup>18</sup>

### EL CONTROL DEL ESPACIO COSTERO

Ya gestados los procesos de acercamiento social al mar como nueva forma de disfrute, de invasión de la costa, con servicios que satisfacían las necesidades de los veraneantes, forasteros, turistas –como se les llamaba indistintamente– y de acondicionamiento hotelero iniciado por arriesgados inversores, la autoridad municipal irrumpió en el escenario con el tendido de la infraestructura (calles, paseos, iluminación, saneamiento), reglamentando el uso del espacio costero ante su popularización. Luego, el escenario se amplió y complementó: en 1915, con la adquisición del Parque Hotel Casino y del Casino Carrasco Hotel –aún en construcción– también se monopolizaba el juego de azar.

En el caso uruguayo, la modernización expresada en el eslogan “Montevideo ciudad de turismo” de 1916, promocionando el atractivo de la costa y las “fiestas de verano”, exigía cuantiosos esfuerzos públicos, cuyos beneficios no sólo recaerían en las arcas estatales. En reiteradas ocasiones las autoridades comunales afirmaron su convicción de que “todos” se beneficiarían con sus inversiones. Si bien ésta puede ser considerada una línea argumental teñida de intencionalidad política, actualmente es innegable el impacto transversal que ejerce el turismo sobre la estructura de las ciudades y en todas aquellas actividades que de una forma u otra satisfacen las necesidades de los turistas.<sup>19</sup>

Para ejemplificar la teoría sustentada en el párrafo anterior, explicaremos brevemente los factores condicionantes que impulsaron al gobierno municipal de Montevideo a adquirir en 1915 el Parque Hotel y el Hotel Carrasco, y lo que aconteció en la industria de la construcción, situación que podría explicar en parte la decisión privada de abandonar los proyectos turísticos mencionados. La actitud del gobierno municipal, en el que predominó en algunos periodos el sector batllista del Partido Colorado, debe enmarcarse necesariamente en el intervencionismo estatal en el área económica, acompañado a menudo por ambiciones de corte monopolístico.

En cuanto a la evolución de la construcción en primer lugar se han tomado dos indicadores: el comportamiento del índice del PIB real de la

<sup>18</sup> Pastoriza, “Mar,” 1996, p. 255.

<sup>19</sup> Junta, “Libro”, 1915, p. 100.



construcción a escala nacional, y la variación de los precios y del número de los permisos de construcción otorgados en Montevideo. Dichos indicadores estarían indicando un descenso del nivel de la actividad entre 1914 y 1918. El PIB de la construcción descendió de 73, índice de 1912, a 30.5 en 1918, recuperándose a partir de 1920 y hasta 1930, año en el que nuevamente desciende. En sentido inverso evolucionaron los costos: el costo de producción ascendió de 98.7 en 1912, a 156.7 en 1922, descendiendo durante el resto de esa década así como en la mayor parte de la siguiente.<sup>20</sup> A mayores costos de producción, menor nivel de la actividad, lo que estaría indicando retracción en la actividad privada, con lo cual no sería una excepción el comportamiento en la construcción de hoteles: pese al auge de los balnearios Pocitos y Ramírez en la década de los veinte, la construcción de nuevos hoteles se detuvo, habilitándose importantes residencias con ese fin.

Como las oscilaciones del PIB se registraron en otras actividades, entre ellas la ganadería, se podría concluir que el estado general de la economía del país no alentaba inversiones y menos aún aquellas de carácter riesgoso de cuya rentabilidad poco se conocía. Incertidumbre a la que se agregaba el posible impacto negativo de la guerra en los flujos turísticos y del abandono del patrón oro operado en 1914.

De todas maneras las políticas públicas instrumentadas por el gobierno batllista parecen encastrar perfectamente con aquellas mentalidades hasta el punto que podría decirse que son complementarias: donde no acudían empresarios nacionales potenciales estaba el Estado –central o municipal– para asumir los riesgos. Porque antes que acudieran capitales extranjeros cuyas remesas al exterior molestaban profundamente a algunos dirigentes, era preferible la ampliación del dominio municipal. Después de todo, los hoteles con casinos provocarían el efecto contrario: atraer recursos desde el exterior. Las inversiones municipales en 1915, los hoteles Casino Parque Hotel y Hotel Casino Carrasco, recayeron sobre las arcas municipales y en parte se autofinanciaron.

Con la finalidad de comparar este enfoque brindamos un ejemplo de perseverancia de un inversor privado en el negocio hotelero, como es el caso del propietario del Copacabana Palace Hotel de Río de Janeiro, Octavio Guinle, quien luego de financiar la construcción de éste con acciones provenientes de otro hotel de su propiedad en esa ciudad, lo dirigió personalmente, vigilando la calidad del servicio. Para ello fijó su residencia en una suite presidencial del hotel por un lapso de 50 años, hasta su muerte, logrando el ambiente sofisticado de diversión al que aspiraba la burguesía europea y la estadounidense.

<sup>20</sup> Bértola, *PBI*, 1998, pp. 53 y 61.

Las diferencias parecen notables: el Copacabana se convirtió entre 1930 y 1950 en el centro del espectáculo de Río de Janeiro; diversificando sus atracciones logró que la segunda guerra, lejos de significar un freno turístico, lo convirtiera en el reducto, según expresiones periodísticas, “de la diversión, la elegancia y el glamour, a salvo de los horrores del conflicto”.<sup>21</sup>

En el caso de los hoteles privados bonaerenses –entre ellos el Savoy– cuyas gestiones en los primeros diez años dieron pérdidas o, en el mejor de los casos, no obtuvieron ganancias, debieron instrumentar mecanismos que estimularan la movilidad de la demanda. De esta manera, se incorporan nuevas atracciones motivantes, incrementado los servicios: cambio de moneda, correo, peluquería, entre otros. En el caso de Mar del Plata y de Montevideo, se agregaron sucesivamente diferentes atracciones, acondicionando plazas, cancha de tenis, sala de cine y conciertos, en consonancia con la hotelería.<sup>22</sup>

#### LA ESTRATEGIA: ¿GESTIÓN MUNICIPAL O PRIVADA?

Para el caso uruguayo, la administración del Parque Hotel desde su adquisición hasta 1950 alternó los regímenes de administración directa y concesión privada. La conveniencia de una u otra forma de administración suscitó discrepancias en el gobierno municipal.

El binomio hotel casino seguía vigente como en 1915; los gastos que generaban los hoteles resultaban resarcidos por las ganancias de los casinos. La participación estatal en la construcción y gestión del hospedaje merece una mirada regional. Si bien en Mar del Plata la única intervención del gobierno de la provincia la representa el Hotel Provincial con casino inaugurado en 1938, este tipo de participación también se dio en otras zonas. El turismo social marplatense –extendiéndose en el territorio argentino– con su hotelería sindical, al profundizar el proceso iniciado en los años veinte, fue protagonista y fiel producto del estímulo estatal con el instrumental brindado por los sindicatos.<sup>23</sup>

En los años cuarenta en las provincias argentinas se promulgó la normativa turística que creaba las Direcciones de Turismo y Climatismo. Sus cometidos principales fueron la promoción de los atractivos por medio de folletería así como de los medios de comunicación, la fiscalización de tarifas e higiene de la hotelería y la aprobación de la construcción y loteos o formación de villas por parte privada, así como la aprobación de

<sup>21</sup> Boechat, *Copacabana*, 1999, p. 71.

<sup>22</sup> Asamblea, “Investigación”, 1923, pp. 783 y 796.

<sup>23</sup> Véase Pastoriza, “Turismo”, 2002, pp. 89-106.



exoneraciones impositivas. En la provincia de Mendoza se autorizó a la Dirección de Turismo la construcción de hoteles con lo que se sugería la administración directa. Se entendía que el Estado debía fomentar el turismo en nuevas regiones; esa función la cumplían los hoteles provinciales de Salta y Catamarca y el Hotel Nacional del Llao-Llao, casos en los que se había comprobado la incongruencia de las concesiones. Con bajos alquileres –sólo en centros tradicionales los contratos podían ser más beneficiosos al Estado– los concesionarios ejercían una competencia ruinosa a los hoteleros privados, y malgastaban bienes públicos al no arriesgar capitales propios ni cubrir el desgaste y amortización de los bienes muebles e inmuebles.<sup>24</sup>

En la costa esteña uruguaya esa estrategia de fomento se plasmará de forma tardía y excepcional en lo que concierne a hospedaje. En 1928 el Estado comenzó la venta de terrenos propios en la zona Las Delicias, cercana a Punta del Este, con el propósito de construir un sanatorio y embellecer el balneario.<sup>25</sup> Continuando esa política, en 1934, en ocasión de la creación de la Junta Local, se aprobó un crédito estatal al que se sumaría el producido de los remates, iniciándose, entre otras, las obras del Hotel Las Delicias inaugurado en 1941. Fue en la década de los cuarenta que el turismo peninsular comenzó a extenderse con vigor integrando nuevas zonas.

Ni la propiedad municipal ni el debate sobre las condiciones de uso parecen excepcionales; sin embargo, las coincidencias no van más allá de concebirlas como instrumentos de fomento. La intervención directa del gobierno local montevideano en la gestión hotelera representa un concepto diferente al manejado en Mar del Plata, en donde predominaron las sociedades de fomento primero, y luego los sindicatos como instrumentos para implantar políticas sociales a partir de la década de los treinta.

## CONCLUSIONES

Podemos concluir que en el caso de Montevideo, los orígenes del turismo y el proceso de desarrollo urbano fueron simultáneos y complementarios, que no pueden explicarse separadamente: son las dos caras de un mismo proceso.

La estructura del turismo uruguayo fue fundamentalmente estacional, es decir, turismo de veraneo y con una franca dependencia de un mercado emisor, para el caso, el mercado argentino. Esta etapa inicial se carac-

<sup>24</sup> Viola, *Organización*, 1945, pp. 27-28.

<sup>25</sup> Jacob, *Quimera*, 2000, p. 355.

terizó por un excesivo optimismo y un marcado ensayo –con escasa planificación– que se sustentaban en la idea de que el turismo contribuiría a la economía del país y a su diversificación, al tiempo que implicaría una mejora en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

En esta primera etapa, se apuntó a un turismo elitista que, con el transcurrir del tiempo, así como en las redefiniciones de los espacios públicos, así como a las mejoras operadas en el servicio de transportes y comunicaciones, pero fundamentalmente a la legislación social llevada adelante por el batllismo, lo que permitió la apertura a otros sectores de la sociedad. De los casos analizados es el que presenta un papel significativo y pionero por parte del gobierno central, así como de los gobiernos municipales, que se mantiene más allá del periodo analizado aunque con modalidades diferentes, sin perder por ello la capacidad propositiva y emprendedora. El gobierno municipal mantuvo una relación dependiente, por momentos con algún enfrentamiento, con el sector empresarial sin dejar de señalar la complementariedad de los esfuerzos en una apuesta común por el desarrollo de la ciudad de Montevideo y de otros balnearios como primeros emprendimientos turísticos del país.

En el caso de Argentina, es claro el ejemplo de Mar del Plata, donde los dos ejes analizados se integran dando lugar al mejoramiento de los espacios públicos y al surgimiento del turismo. Aquí se apuntó claramente al mercado interno y, en principio, a un turismo elitista, que también irá derivando hacia la ampliación y democratización del uso del espacio. No encontramos un referente que lo vincule con una estrategia de política económica sino, más que nada, parece integrado a las políticas sociales de la época. El papel más significativo aquí lo desempeñaron los gobiernos municipales tanto en calidad de gestores como en la de detonantes de la decadencia del proceso.

En el caso brasileño, es claro el papel prescindente del Estado que simplemente generó las ideas para lograr una mejor posición internacional de la ciudad de Río de Janeiro, como la “marca” de Brasil en el mundo, pero que dejó todos los emprendimientos en manos de los empresarios. No responde a la búsqueda de soluciones económicas como en el caso uruguayo sino que es, antes que nada, la búsqueda de soluciones urbanísticas y la delimitación de los espacios según la división de las clases sociales. Si bien el contraste con el modelo uruguayo es significativo, también cabe resaltar que de los casos analizados, Montevideo y Río de Janeiro lograron construir a corto plazo modelos exitosos logrando la atracción de la burguesía, en el primer caso estrictamente rioplatense, y en el segundo, tempranamente internacional. Para el caso de Montevideo –podemos fundamentar esta afirmación con la información obtenida en la consulta de una valiosa fuente primaria, los libros del hotel Carrasco,



como clásico reducto de la clase alta— la tendencia en ascenso de sus visitantes se constituye en un buen indicador. Considerando la temporada inicial de la serie en 1923-1924 con un índice base 100, éste asciende a 139 en la de 1926-1927, culminando la década con un significativo ascenso a 153, tendencia perdurable hasta finalizar la década de los cuarenta, con las razonables oscilaciones en periodos de crisis y de guerra (véase cuadro 1). Para el caso de Río de Janeiro, las fuentes de información son de diferente índole y refieren a la crónica periodística de la época en la que se reseña la fuerte atracción que ejerció la ciudad en Estados Unidos y Europa, convirtiéndose en el centro del espectáculo.

CUADRO 1. VISITANTES ARGENTINOS POR TEMPORADA  
Y PLAZAS OCUPADAS EN EL HOTEL CASINO CARRASCO  
DE MONTEVIDEO (1923-1944)

<i>Temporada</i>	<i>Visitantes</i>	<i>1923-1924=100</i>	<i>Plazas</i>	<i>1923-1924=100</i>
1923-1924	13 846	100	8 340	100
1924-1925	13 559	97.93	9 902	118.73
1925-1926	13 129	94.82	9 032	108.30
1926-1927	13 663	98.68	11 600	139.09
1927-1928	15 260	110.22	11 168	133.91
1928-1929	15 316	110.62	12 322	147.75
1929-1930	21 965	158.64	12 766	153.07
1930-1931	18 497	133.59	3 224	38.66
1931-1932	21 208	153.17	8 578	102.85
1932-1933	21 603	156.02	9 678	116.04
1933-1934	16 230	117.22	11 638	139.54
1934-1935	22 969	165.89	13 746	164.82
1935-1936	24 633	177.91	14 228	170.60
1936-1937	28 528	206.04	13 144	157.60
1937-1938	26 642	192.42	12 948	155.25
1938-1939	30 910	223.24	10 340	123.98
1939-1940	31 633	228.46	10 376	124.41
1940-1941	37 491	270.78	10 844	130.02
1941-1942	24 144	174.38	7 680	92.09
1942-1943	30 847	222.78	7 056	84.60
1943-1944	30 803	222.47	9 480	113.76

Elaboración propia.

Fuente: Intendencia Municipal de Montevideo, "Libros Hotel Carrasco, Cuenta Corriente, 1923-1949" en Cunha, *Actividad*, 1996, pp. 67-71.

**CUADRO 2. LAS RAMBLAS Y LOS HOTELES BALNEARIOS  
DE MONTEVIDEO Y LA REGIÓN MAR DEL PLATA (MDP),  
RÍO DE JANEIRO (RJ)**

<i>Año</i>	<i>Montevideo</i>	<i>Año</i>	<i>Región</i>
1868	Proyecto de Rambla Sur.	1886	MDP Ferrocarril con Buenos Aires.
1889	Parque El Prado.	1894	MDP Inauguración del Bristol Hotel con Casino. Diseño de los balnearios Bristol, La Perla, Saint James.
1890	Proyecto de Rambla entre Buceo y Ciudad Vieja Terraza, restaurante e instalaciones para baños de la Soc. La Comercial (tranvías), más adelante Hotel de los Pocitos.	1884	RJ Cerro Corcovado, se inauguró línea férrea como conexión con el centro y un hotel.
1901	Inauguración del Parque Urbano.	1904	Arribo de los primeros vapores con turistas europeos.
1904	El Municipio concedió terreno en 1907 para construcción de un hotel en el Parque Urbano.	1906	Inauguración de la Avenida Atlántica (paseo marítimo).
1907	Parque Central.	1908	MDP Casino en el Club Mar del Plata.
1915	Conexión de los tramos de la rambla de Ramírez y Pocitos. El Municipio adquirió el Parque Hotel (en funcionamiento) y el Hotel Casino Carrasco (en construcción).	1913	MDP Inauguración de Rambla Bristol administrada por el Club Mar del Plata.
1916	Aprobación del proyecto de rambla entre Pocitos y Carrasco.	1917	Rambla Bristol pasó a la Administración General de la Provincia.
1919	Aprobación del proyecto Rambla Sudamérica para conectar el puerto con zona del Cerro.	1920	RJ Inauguración del Hotel Gloria.
1920-1921	Habilitación del primer tramo de la Rambla de Carrasco. Inauguración del Hotel Casino Carrasco.	1923	Inauguración del Copacabana Hotel.
1938	Inauguración de ruta entre Montevideo y Colonia (otra de las ciudades de entrada de argentinos).	1931 <sup>a</sup>	RJ Inauguración del Cristo del Corcovado.
		1939	MDP inauguración del complejo Playa Grande.
		1945	Inauguración de Ruta con Buenos Aires. MDP demolición del Hotel Bristol.

<sup>a</sup> Fecha aproximada.



En el caso chileno, se observa que no responde a políticas públicas definidas, sino que lo hace más que nada ante la adecuación de las demandas internas y a políticas urbanísticas. De este modo se desarrolló un modelo elitista rústico, avanzando tardíamente a la conquista de un mercado interno calificado. Resaltan las dificultades en la definición de espacios recreativos, al predominar las actividades industriales y de transporte, lo que le confiere en parte el carácter tardío.

La participación estatal en diferentes modalidades –el otro factor que actuó en el mismo sentido– resultó fundamental, con lo que se pueden constatar interesantes cercanías entre Montevideo y Mar del Plata.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACEVEDO, EDUARDO, *Anales Históricos del Uruguay*, Montevideo, Barreiro y Ramos, 1936, t.VI.
- ASAMBLEA REPRESENTATIVA DE MONTEVIDEO, “Investigación en los hoteles y casinos municipales”, Montevideo, Biblioteca Nacional, 1923.
- BÉRTOLA, LUIS, *Ensayos de Historia Económica. Uruguay y la región en la economía mundial. 1870-1990*, Montevideo, Trilce, 2000.
- *et al.*, *El PBI del Uruguay, 1870-1936 y otras estimaciones*, Montevideo, Programa de Historia Económica y Social-Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de la República, 1998.
- BOECHAT, RICARDO, *Copacabana Palace. Um hotel e sua história*, San Pablo, Dórea Books and Art, 1999.
- BOOTH, RODRIGO, “El Estado Ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso (1850-1925)”, *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, vol. XXVIII, núm. 83, mayo 2002.
- CÁCERES, G., F. SABATINI y R. BOOTH, “La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio de ferrocarril (1870-1910)” en E. PASTORIZA (ed.), *Las puertas del mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Buenos Aires, Biblos/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2002.
- CUNHA, NELLY DA, “Gestión municipal y tiempo libre en Montevideo (1900-1940)” en ELISA PASTORIZA (ed.), *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Buenos Aires, Biblos/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2002.
- CUNHA, NELLY DA, *La actividad turística regional en el Uruguay. El caso del turismo argentino (1920-1945)*, Montevideo, Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de la República, DT. núm. 29, 1996.
- FINCH, HENRY, *Historia económica del Uruguay contemporáneo*, Montevideo, Banda Oriental, 1980.
- INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO, *Memoria*, Montevideo, Biblioteca Nacional, 1911.

- JACOB, RAÚL, *La quimera y el oro*, Montevideo, Arpoador, 2000.
- , *Modelo batllista, ¿variación sobre un viejo tema?*, Montevideo, Proyección, 1988.
- JUNTA ECONÓMICO ADMINISTRATIVA, “Libro de Actas”, Montevideo, Biblioteca Nacional, Sesión del 31 de agosto, 1915.
- PASTORIZA, ELISA, “Mar del Plata en los años 30: entre la regresión política y el progresismo social” en *Los caminos de la democracia. Alternativas y prácticas políticas, 1900-1943*, Buenos Aires, Biblos/Universidad Nacional de Mar del Plata, 1996.
- , “Turismo social y acceso al ocio: el arribo a la ciudad balnearia durante las décadas peronistas (Mar del Plata, 1943-1955)” en ELISA PASTORIZA (ed.) *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Buenos Aires, Biblos/Universidad Nacional de Mar del Plata, 2002.
- , “Los primeros pasos hacia un balneario de masas. Mar del Plata en los años treinta” en M. BARTOLUCCI (ed.), *Mar del Plata. Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad*, Buenos Aires, Biblos, 2002.
- Registro Nacional de Leyes y Decretos, Montevideo, Biblioteca Nacional, 22 de septiembre de 1911.
- SCOBIE, JAMES, “El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930” en LESLIE BETHEL (ed.), *Historia de América Latina. Economía y Sociedad c. 1870-1930*, Barcelona, Cambridge University Press/Crítica, 1991, t. 7.
- VIOLA, JUAN JOSÉ, *Organización, contralor y contabilidad para hoteles. Apéndice El Hotel, empresa de Estado*, Argentina, Talleres Gráficos Alfonso Ruiz y Cía., 1945.
- VITELLI, GUILLERMO, *Los dos siglos de la Argentina. Historia Económica Comparada*, Buenos Aires, Prendergast, 1999.
- WEID, ELISABETH VON DER, “O bonde como elemento de expansao urbana no Rio de Janeiro” en *Siglo XIX. Revista de Historia*, segunda época, núm.16, junio-diciembre de 1994.