

# peu

programa de estudios urbanos  
maestría • doctorado



**Tesis de Doctorado en Estudios Urbanos**

**Título: Maldonado - Punta del Este (Uruguay): entre la urbanización turística y nuevo espacio estatal. Momentos y dimensiones de la urbanización (1974- 1982)**

Tesista: Mg. Arq. Leonardo Altmann Macchio

Director: Dr. Arq. Pablo Elinbaum

Co-director: Dra. Arq. Alicia Novick

Lugar y fecha: Buenos Aires, 20 de febrero de 2024



Universidad Nacional  
de General Sarmiento 



## INDICE

<b>INDICE</b> .....	<b>3</b>
<b>ABREVIATURAS</b> .....	<b>7</b>
<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	<b>13</b>
<b>PRÓLOGO</b> .....	<b>15</b>
<b>1 INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>18</b>
1.1 Aproximación al tema y problema de investigación: turismo y urbanización.	18
1.2 Antecedentes: turismo, estado y territorio en América Latina. ....	28
1.3 Maldonado-Punta del Este. Su especificidad y contexto pluriescalar. El interés en explorar la década de 1970. ....	37
1.4 Preguntas y objetivos .....	46
1.5 Hipótesis. ....	47
1.6 Planteo metodológico.....	48
1.7 Estructura de la tesis. ....	50
<b>2 MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>53</b>
2.1 Momentos del proceso de urbanización.....	53
2.2 Urbanización planetaria y crítica a la “nueva epistemología de lo urbano”. ....	57
2.3 Urbanización sin industrialización .....	65
2.4 Urbanización turística. ....	69
2.5 Un tejido urbano turístico. ....	79
2.6 Espacio estatal: estrategias, proyectos y selectividades territoriales y escalares. ....	96
2.7 El espacio estatal en latinoamérica. ....	102
2.8 Espacio estatal y turismo. ....	105
2.9 Balnearios urbanos como espacios de las elites.....	108
2.10 Hacia una conceptualización de la urbanización turística desde los momentos y dimensiones.....	115
<b>3 EL CASO Y SU CONTEXTO. MALDONADO-PUNTA DEL ESTE EN EL BOOM DE LA CONSTRUCCIÓN (1974- 1982)</b> .....	<b>121</b>
3.1 Turismo y territorio en el Río de la Plata: del arribo a las playas a la urbanización costera deliberada. ....	121
3.2 Etapas y territorios turísticos de sol y playa del Gran Buenos Aires. ....	123
3.3 La costa uruguaya urbanizada y turistizada .....	133
3.4 La costanera Montevideo- Chuy.....	142

3.5	Difusión turística, tejido turístico, urbanización turística y espacio estatal.	156
3.6	La urbanización uruguaya y sus ciclos. ....	159
3.7	Maldonado-Punta del Este: de los orígenes hasta la década de 1970. ....	168
3.8	Del “Boom” al “crack” y después. ....	188
3.9	Resumen de la trayectoria: Maldonado-Punta del Este: balneario de elite y periferia turística rioplatense. ....	189
<b>4</b>	<b>ANÁLISIS: “MOMENTOS Y DIMENSIONES” DE LA URBANIZACIÓN EN MALDONADO-PUNTA DEL ESTE (1974- 1982).</b> .....	<b>203</b>
4.1	Mancha urbana y aglomeración .....	203
4.1.1	Normativas territoriales, urbanísticas y edificaciones locales. ....	203
4.1.2	Materialidad y entorno construido. ....	223
4.1.3	Vida cotidiana y actores. ....	254
4.2	Más allá de la aglomeración: entre tejido turístico y <i>paisaje operativo</i> . ....	272
4.2.1	Geografía de la regulación del desarrollo territorial. ....	273
4.2.2	Canalizando flujo turístico: infraestructura conectiva nacional y regional. ....	288
4.2.3	Transformaciones de la sociedad y sus escalas. ....	293
4.3	Destrucción creativa en la urbanización turística. ....	303
4.3.1	Nuevas geografías regulatorias del desarrollo turístico nacional y regional. ....	304
4.3.2	Implosión – explosión en tres movimientos. ....	306
4.3.3	Vida social local en reestructuración: el poblado turístico reescalado. ....	308
4.4	Resumen del análisis: roles y escalas en transformación para la urbanización turística. ....	309
<b>5</b>	<b>DISCUSIÓN.</b> .....	<b>310</b>
5.1	Los “momentos de la urbanización” yuxtapuestos en Punta del Este. ....	310
5.1.1	Urbanización concentrada: del balneario de elite segundas residencias a la ciudad turística de alta calidad de vida. ....	310
5.1.2	Urbanización extendida. De la escala rioplatense en el origen a Punta del Este como <i>paisaje operativo</i> turístico de Buenos Aires. ....	312
5.1.3	Urbanización diferencial. Otra ronda de territorialización turística. ....	313
5.2	Una metodología emergente: momentos y dimensiones de la urbanización turística. ....	317
<b>6</b>	<b>CONCLUSIONES.</b> .....	<b>319</b>
6.1	Turismo en la urbanización planetaria. ....	319
6.2	La urbanización turística como transformación del espacio estatal. ....	320

6.3	Urbanización “modo Punta”: ambiciosa, abarcadora, absoluta. Turismo, rentabilidad inmobiliaria y calidad de vida todo el año y protagonismo pluriescalar.	323
6.4	Agenda abierta: relecturas escalares, temporales y metodológicas .....	325
<b>7</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>328</b>
7.1	Introducción.....	328
7.2	Marco teórico.....	337
7.3	El caso y su contexto: Maldonado-Punta del Este en el “boom” de la construcción (1974-1982). .....	350
7.4	Análisis. ....	361
7.5	Discusión.....	367
7.6	Conclusiones.....	368
<b>8</b>	<b>FIGURAS .....</b>	<b>369</b>
<b>9</b>	<b>TABLAS Y CUADROS.....</b>	<b>376</b>
<b>10</b>	<b>ANEXOS.....</b>	<b>379</b>
10.1	Entrevistas realizadas.....	379
10.2	Anexo normativo. ....	381
10.3	Anexo gráfico.....	389



## ABREVIATURAS

AFE: Administración de Ferrocarriles del Estado.  
BCU- Banco Central del Uruguay  
BID- Banco interamericano de Desarrollo  
BNU: Biblioteca Nacional de Uruguay.  
CEPAL- Comisión Especial de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe  
CIAM - Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna  
CIDE- Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico  
CIP- Centros Integralmente Planificados  
CNT- Comisión Nacional de Turismo  
COMBRATUR - Comisión Brasileña de Turismo  
CVAT - Ciclo de vida de un área turística.  
CYLSA Cerámicas y Ladrillos Sociedad Anónima  
DATAR- Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.  
DGEC- Dirección General de Estadística y Censos  
DNT- Dirección Nacional de Turismo  
FADU Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo  
FMI- Fondo Monetario Internacional.  
FONATUR: Fondo Nacional de Fomento al Turismo  
FOS: Factor de Ocupación del suelo.  
GPU: Grandes Proyectos Urbanos  
IDE: Infraestructura de Datos Espaciales.  
IETU: Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos  
IH: Instituto de Historia de Facultad de Arquitectura- Universidad de la República.  
IM: Intendencia de Maldonado  
INE: Instituto Nacional de Estadística  
INVE: Instituto Nacional de Viviendas Económicas  
ITU: Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo.  
MERCOSUR - Mercado común del Sur.  
NAFTA: Tratado de Libre Comercio de América del Norte  
OMT: Organización mundial de Turismo.  
ONU: Organización de las Naciones Unidas.  
OPP- Oficina de Planeamiento y Presupuesto  
OSE- Obras Sanitarias del Estado  
OTAN: Organización de las Naciones del Tratado del Atlántico Norte  
PBI- Producto Bruto Interno.  
PEA: Población Económicamente Activa.  
PH- Propiedad horizontal  
PND- Plan Nacional de Desarrollo.  
PNDES Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social  
SAFEMA: Sociedad Anónima de Fomento Edificio de Maldonado  
SAU- Sociedad de Arquitectos del Uruguay

SGM- Servicio Geográfico Militar.  
TVA- Tennessee Valley Authority  
UDELAR: Universidad de la República.  
UE - Unión Europea.







*Para Guille,  
que si ha conocido y disfrutado la playa desde chico.*

*En recuerdo de Elsa y Morris, que vivieron días felices en el Punta del Este del "boom".*

## AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, agradecer a mis directores, por su paciencia, generosidad y compromiso a lo largo de cuatro años. Alicia Novick tuvo la valentía de dirigir la primera etapa de la tesis y continuar custodiándola desde la co-dirección hasta el final. Pablo Elinbaum que conocía el armado del proyecto dirigiendo el taller de tesis del doctorado, se sumó a la dirección y fue entusiasta, metódico y dio grandes aportes desde el primer día. Armaron una dupla increíble.

Con mis compañeros de la sede Maldonado del CURE- Universidad de la República tuvimos numerosos intercambios y charlas; me dieron pistas, me permitieron testear y discutir. Me mostraron que ninguna investigación se hace en solitario, siempre es o termina siendo un proceso colectivo. A riesgo de quedarme corto menciono a: Isabel Gadino, Adriana Goñi, Daniel Cajarville, Victoria Lembo, Federico Sequeira, Leticia D'Ambrosio, Mariciana Zorzi, Natalia Barindelli, Marina Trobo, José Sciandro y Verónica Filardo.

En el Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos de la FADU UDELAR, también: Mercedes Medina, Pablo Ligrone, Lucio de Souza, Andrés Pampillón, Martín Delgado.

En el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial me apoyaron, viabilizaron el cursado del doctorado y el trabajo de tesis, y estuvieron pendientes de su desarrollo, en el período en que trabajé allí. Especialmente: José Freitas, Norbertino Suárez y Rosana Tierno en DINOT y Florencia Arbeleche en DINISU.

A los entrevistados: con particular afecto a Mónica Facio y Florencia Sader.

Y en recuerdo de Rodolfo López Rey y Pascual Gattas (h) quienes no llegaron a ver finalizada la tesis.

A los compañeros de cursada del Doctorado (2019-20) en Estudios Urbanos de la UNGS, a pesar de que la pandemia nos sacó un año de clase presencial.

Al equipo del CEUR – CONICET por la estadía de agosto 2022: los diálogos académicos y no tanto y los almuerzos y cafés en aquellas semanas fueron imprescindibles para encaminar la tesis.

A Diego Capandeguy, Edgardo Martínez, Salvador Schelotto, Pablo Canén, Mery Méndez, y Conrado “Loro” Pintos, por los intercambios sobre arquitectura y urbanismo que involucraron a Maldonado y Punta del Este.

A Agustín Iturralde, Rosana Campodónico, María José Alonsopérez y William Rey por animarse a comentar los avances en un coloquio en la Liga de Punta del Este en noviembre de 2021.

A los cafés de Buenos Aires, Montevideo y Punta del Este en que parte de esta tesis fue escrita en diferentes momentos. Sin la London, el Brasileiro (gracias Conie y Flor por

el aguante, sobre todo en épocas del covid!), Atorrante, Papirosen (en la vieja época) y Café de Tomy, esta tesis no salía.

A la Fundación Konrad Adenauer por la beca que hace años me permitió viajar a cursar la Maestría y parte del Doctorado y a Gonzalo Baroni por la amistad e impulsarme a aquella postulación.

A Daniela Soldano, por su importantísimo e involuntario rol en el inicio del doctorado, y ese café que cambió el rumbo de ésta tesis.

A Elena Schiavone por pasar de *host* de plataforma de alojamiento a ser una amiga y un lugar al que volver en Buenos Aires.

A Diego Vázquez y Lucía Fernández por la amistad rioplatense.

A Marina, por el reencuentro en Punta del Este. Para atar la discontinuada historia familiar.

Y a Amalia... con la esperanza de que no tenga que soportar otra tesis.

## PRÓLOGO

La arena vuela, dejándose llevar por un viento frío y seco de invierno. El cielo luminoso y celeste rabioso, tiene quizás algunas nubes gordas y grises. El mar, posiblemente verdoso y azulado, sacude olas espumosas que retumban en la soledad de la playa. El sol me encandila y tengo el mar a la derecha, debe ser La Brava. El pequeño grupo se dispersa en la caminata y cumpla el ritual de niño, de tomar un caracol blanco reluciente y guardarlo en el bolsillo de mi camperita, o de mi pantalón.

Después, es un día de calor, de resolana, agobiante pero intermitentemente nublado. La playa está llena de gente. Las algas desparramadas en la arena ahogan la frescura del agua quieta con la isla en frente, en un aroma ácido y amargo que me hace doler la cabeza. La ola me tapa y el brazo fuerte de mi madre me saca del agua de La Mansa en un solo movimiento.

Ese día o el siguiente, paseamos por el puente ondulante de La Barra, “los dedos”, y la repleta Plaza de los Artesanos. Me sorprendí con la pista de *skate*, y el contemporáneo y reluciente edificio de la intendencia y su amplia explanada. Tengo el recuerdo de esa sensación de estar en un lugar más “moderno” que Montevideo.

Agosto de 1986 y febrero de 1990. Tenía cuatro y siete años. Fueron las únicas veces que de niño estuve en la playa de Punta del Este. No tengo fotos de ellas. No volví al balneario por más de veinte años.

Por lo tanto, no soy un veraneante de *Punta*. Ni *puntaesteño*, ni *fernandino*. Apenas un montevideano empedernido. No crecí viendo cambiar el paisaje del balneario temporada tras temporada, advirtiendo la gradualidad de las torres, la desaparición de los baldíos, el temor a que el nuevo gran emprendimiento edilicio quedara inconcluso, como los desolados esqueletos de la crisis del 82 en la avenida Roosevelt, la esperanza de que llegara el hotel cinco estrellas. No conocí la vida de esparcimiento vertiginosa. No frecuenté sus boliches míticos.

Muchos años después, en la oficina del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, trabajando en el equipo de ciudades intermedias, observando dinámicas demográficas, el crecimiento Maldonado y Punta del Este era notable: duplicaba la población cada veinte años. En 1963 era de las menos pobladas capitales departamentales del interior uruguayo y cuando cargábamos los datos del entonces reciente censo de 2011 veíamos que, luego de un siglo, había desbancado a Salto como el ámbito más poblado fuera del Área Metropolitana de Montevideo. El equipo centraba su enfoque en la renovada agroindustria y sus vínculos con el desarrollo urbano y las relaciones entre expansión urbana e infraestructura. Maldonado no estaba en la muestra de ciudades a analizarse en profundidad. Ese crecimiento insólito y sostenido que tanta curiosidad me despertaba parecía quedar “bajo el radar” a nivel de investigaciones desde el urbanismo uruguayo.

Al poco tiempo, gané, junto a otros compañeros (2012) un fondo de investigación para estudiantes de la Universidad de la República. Uniendo el mundo del urbanismo con mi experiencia como delegado estudiantil en el consejo y claustro de Facultad donde se

había discutido ampliamente sobre la descentralización universitaria en el interior del país, tomamos los casos de Maldonado (recientemente la UDELAR se había instalado allí) y Salto para estudiar relaciones universidad – ciudad. Fue mi primera investigación sobre Maldonado.

Maldonado me generó un interés desde lo urbano tras ese opaco barniz de frivolidad y distinción bajo el que se suele arrinconar a Punta del Este desde las miradas críticas. Había una ciudad creciendo, expandiéndose, densificándose, a velocidades notables para el país y por fuera del estereotipo de la ciudad intermedia uruguaya asociada a centro de servicios y burocracia del modelo agroexportador. Había un balneario luchando por reinventarse para mantenerse como destino “top” pero con actividades todo el año, posicionándose como lugar para vivir, no solo para veranear o invertir; depredándose a sí mismo, asumiendo riesgos ambientales y sociales, tensando cada vez más la regulación del suelo, en una carrera desenfrenada por no perder inversiones, capitales, trabajo, oportunidades. Así, fui encontrando un tema de tesis para mi maestría en Estudios Urbanos, defendida en 2020. Maldonado y Punta del Este eran, para los estudios urbanos una *terra incógnita*. Cuando Gabriel Álvarez, geógrafo argentino director de aquella tesis me dijo “traé lo que se haya escrito sobre esto para ir viendo antecedentes” me reí al mostrarle que los únicos análisis urbanísticos previos eran insumos para procesos de planificación. No había análisis urbano desde la producción académica sobre Maldonado-Punta del Este.

Esta tesis doctoral es precuela y continuidad de la tesis de maestría en que trabajé el período 1985-2018 desde la expansión urbana, normativas urbanísticas y cambios sociodemográficos. La hipótesis que comencé a manejar era que en el “boom” inmobiliario de Punta del Este (1974-82) (siempre destacado por los actores locales como un período bisagra) había claves explicativas de su desarrollo y consolidación posterior referidas al fenómeno turístico como estructurador del territorio en múltiples escalas. Y que allí estaba la génesis de su renovado rol en el Uruguay urbano como primer aglomerado intermedio, cualitativamente diferente a la zona metropolitana -a la que está intensamente conectada- y al resto de las ciudades medias. Que había un interesante diálogo territorial y escalar entre el fomento del desarrollo turístico en el sur global tras el agotamiento de los modelos de desarrollo industrial nacional de la posguerra y la trayectoria uruguaya, con la promoción del turismo con un rol relevante desde el siglo XIX considerando el mercado del Gran Buenos Aires.

La investigación fue financiada por la Comisión Sectorial de Investigación Científica de la UDELAR, a través de su programa Iniciación a la Investigación (2020-21).

La tesis hace el esfuerzo de poner en valor la especificidad de la trayectoria de Maldonado y Punta del Este, comprender el fenómeno urbano asociado al turismo de sol y playa desde una perspectiva contemporánea. Así como aportar a la discusión sobre sus expectativas de desarrollo futuro.

*“Algún día cuando la locomotora cruce velozmente todo el territorio uruguayo, los bañistas porteños no se contentarán con sumergirse en las aguas de los Pocitos o la Playa Ramírez. Querrán tocar el océano, el océano con sus magníficas borrascas, con sus espléndidas serenidades, sus olas siempre cambiantes y donde sus aguas son siempre acres y salobres. Entonces el puerto de Maldonado será el punto de cita de la sociedad elegante”*

Diario El Siglo, de Montevideo. Enero de 1883.

*“No puedo menos que pensar con frecuencia en las enormes ganancias que nos proporcionaría el atraer a nuestros baños, todos los años, a una gran masa de argentinos. Los gastos que haga Montevideo para embellecerse y ofrecer comodidades en la estación balnearia, serán siempre un buen negocio, aunque parezca un lujo”*

José Batlle y Ordóñez

Presidente de Uruguay 1903-07 y 1911-15.

Correspondencia a Domingo Arena desde París, 1907.

*“Punta del Este no tiene rival, en el país y acaso en América... y es ese su encanto, su privilegio, su prerrogativa inalienable y soberana, que le asegura para el porvenir, el título y el provecho de primera estación balnearia de América”.*

Jesús Cubela

fotógrafo y difusor turístico, 1920

*“Quién ve un crepúsculo en Punta del Este ya no lo olvida nunca. Poseer un pedazo de suelo en esa península maravillosa, que no se puede agrandar, que será insuficiente en el futuro, debe ser un objetivo de toda vida previsor. (...) En Punta del Este llegará el día en que los terrenos se paguen cubriendo su superficie con monedas de oro (...) Quien se asegura un solar en Punta del Este, sabe lo que hace”*

Folleto de remate de solares de Punta del Este por el Banco Francés. 1928.

Folleto Fo 16/3- Archivo Instituto de Historia- FADU UDELAR.

*“En algunos espacios desviados o derivados, inicialmente subordinados, puede advertirse una indiscutible capacidad productiva. Entre éstos, los espacios del ocio. Estos espacios parecerían en principio escapar a los controles del orden establecido y en consecuencia, constituir en tanto que espacios lúdicos, un “enorme contra-espacio”. Es mera ilusión. No hay necesidad de instrucción suplementaria en el proceso contra el ocio: alienado y alienante como el trabajo, agente de cooptación y al mismo tiempo cooptado, el ocio forma parte integrante e integrada del “sistema” (modo de producción)”*

Henri Lefebvre

La Producción del Espacio (1974/ 2013; 415).

*“Punta del Este siempre ha sido centro de presiones económicas. Ha sido vapuleada para arriba y para abajo. Sigue siendo así”.*

Francisco Villegas Berro, 2009

Arquitecto. Director Nacional de Ordenamiento Territorial de Uruguay (1991-95)

Director de Obras (1953-56) y de Urbanismo (1995-97) de la Intendencia de Maldonado.

# 1 INTRODUCCIÓN

## 1.1 Aproximación al tema y problema de investigación: turismo y urbanización.

En las últimas décadas, el turismo ha acaparado la atención de investigadores de distintas disciplinas. Con un creciente rol en la economía global, en poco más de medio siglo ha llegado a tener un 9 % del Producto Bruto Interno (PBI) a nivel mundial (Organización Mundial de Turismo- OMT, 2019)<sup>1</sup>. Su impacto en la economía de las naciones, supera barreras de extensión en superficie o desarrollo económico y social. Las pequeñas islas de Aruba o Maldivas han disparado en algunas décadas la influencia directa del turismo en sus economías hasta 40% de su PBI (Fondo Monetario Internacional- FMI; 2021). Mientras que, para varios países del G20 (como México, Italia, España o Turquía) esta incidencia está entre 10 y 15% (OMT, 2020).

El alcance del turismo es actualmente planetario pero la dispersión territorial del turismo receptivo internacional muestra asimetrías, con grandes inercias y leves tendencias de largo plazo hacia la descentralización. En el siglo XXI persiste una concentración algo mayor al 50% de los flujos hacia países de Europa (aunque en 1990 era el 60%). América mantiene 15% del volumen total, incluyendo a Estados Unidos que por sí solo es destino del 10%. *América Latina involucra el 5% del turismo receptivo internacional* (OMT, 2022).

La OMT definió a inicios de la década de 1970 al turismo como el desplazamiento de personas de su lugar de residencia habitual, al menos por una noche, por motivos no laborales (OMT, 1980). El cambio de coordenadas en tiempo y espacio y la representación de ese desplazamiento por parte de los individuos como estructurador hace al turismo “un fenómeno cuya esencia está relacionada al concepto de espacio” (De Oliveira, 2007; 98). Patrick Mullins (1991) en su escrito sobre la “Urbanización turística” (a la cual le asigna la condición de ser social y espacialmente diferenciada) sintetizó estos vínculos entre espacio, desplazamiento y representaciones como sustancia de la actividad turística, a partir del análisis de una serie de balnearios australianos (figura 1.1) “Los bienes y servicios se clasifican como “turísticos” si son consumidos por turistas, pero si son consumidos por residentes se consideran parte del consumo “normal” (Mullins, 1991; 326). Así, el turismo incluye diferentes procesos sociales y artefactos vinculados a la mercantilización de entornos geográficos y su disposición en el mercado, como construcción de edificios e infraestructuras, transporte, servicios de alojamiento temporal, deporte, espectáculos, gastronómicos, y otros. Complementariamente, para Stock (2019) la complejidad social y funcional vinculadas a los espacios turísticos están definidos por esta apropiación y prácticas

---

<sup>1</sup> Este dato no es el último disponible al momento de redactar esta tesis, sino el previo a la llegada de la pandemia ocasionada por el covid 19. Respecto a los impactos del covid en el turismo internacional, han aparecido numerosos estudios y artículos científicos que lo abordan en diferentes facetas. A nivel general, podemos mencionar que, si bien entre 2021 y 2022 se ha recuperado el dinamismo de la actividad turística, las restricciones sanitarias y de movilidad, llevaron a que, según datos de la OMT, los viajeros internacionales disminuyeran de 1500 millones en 2019 a poco más de 400 millones en 2021, con un retraimiento de similares proporciones a nivel de divisas. OMT (2022) *Evaluación del impacto de la covid-19 en el turismo internacional*. <https://www.unwto.org/es/evaluacion-del-impacto-de-la-covid-19-en-el-turismo-internacional>

interconectadas de turistas y residentes locales. Es decir, el turismo no puede definirse sino en términos relacionales. Siguiendo a Lefebvre (1968/2017) se trata de *lugar de consumo* y *consumo del lugar* co-constitutivamente. Los espacios no son turísticos de por sí, son los turistas, quienes al visitar otros entornos territoriales le dan la condición de turísticos a aquellos, y son los turistas potenciales, quienes al pretender desplazarse generan la demanda y la potencial territorialización turística. Bertoncello (2002), añade a ésta conceptualización espacio - temporal que el *territorio turístico* se constituye integradamente por el destino turístico, el ámbito de origen de los turistas y los flujos que estructuran esta relación. Así, se conforma un ensamble productivo, un entramado de actividades económicas con efectos multiplicadores (Fernández & Ruff, 2017; Milea, Pascu, & Nedeia, 2008). Siguiendo a Mullins (1991; 326): “el turismo es una industria muy extraña. En lugar de ser una sola industria, es una amalgama de industrias (manufactura, transporte, entretenimiento, etc.) y, de manera muy poco convencional, se define por el consumo, más que por la producción”

**Figura 1.1** Panorámica actual de Gold Coast (Australia) uno de los casos testigo considerados por Mullins (1991) en su escrito “Urbanización turística”



Fuente: <https://www.thetravel.com/what-to-know-about-the-majestic-australian-gold-coast/>

Esta cualidad de integrar diferentes sectores económicos articulando complejas relaciones espaciales, da cuenta de una dendrítica impronta territorial, abarcando diferentes escalas (global, regional, nacional, local). Así, se aprecia su aporte a la transformación de entornos construidos y paisajes (grandes infraestructuras que posibilitan la movilidad de pasajeros y recursos; viviendas particulares, hoteles y otros dispositivos que dan soporte físico a la actividad turística y del ocio), desencadenando renovadas dinámicas sociales como movimientos migratorios, y cambios socio-culturales tensionados por aspectos como alteridad y familiaridad, novedad y similitud de los entornos turísticos (Graburn, Gravari-Barbas & Staszak, 2019). Este rol cultural vinculado al ocio en la sociedad moderna (ya sea en el bucólico escape a la congestión metropolitana, el papel del esparcimiento en la reproducción de la fuerza de trabajo

para la sociedad salarial, o en el consumo posmoderno) ha sido destacado al valorar la incidencia de la práctica del turismo como un elemento central en los cambios culturales de la sociedad contemporánea (Urry & Larsen, 2011).

La impronta territorial del turismo también se expresa en su condición de fuerza económica cuyo impacto suele ser mensurado en ámbitos locales o en la escala nacional (ingreso de divisas, mejora de la balanza de pagos, cambios en la distribución subnacional de la inversión). Por tanto, suele ser jerarquizado como política pública desde su condición de promotor del desarrollo. De ello dan cuenta la creación de agencias estatales de diverso tipo en torno al turismo, con competencias que suelen incluir la coordinación público-privada, el direccionamiento de inversión pública, la estrategia de difusión del país o ciertos destinos a nivel internacional. También, la generación de regulaciones urbanísticas, edilicias, del desarrollo territorial, institucionales o regulaciones sectoriales o territoriales específicas (transformación del suelo, preservación ambiental o patrimonial) que conforman el *espacio estatal* (Brenner, 2004).

Al transformar territorios en lo físico y social, el turismo es puesto en cuestión desde las miradas críticas en torno a la afectación ambiental, la gentrificación o la erosión de paisajes culturales por efecto de *turistización* (Delgadillo, 2015; Tommei, 2016). A su vez, la vinculación entre actores protagonistas de inversiones que traccionan la territorialización del turismo y los circuitos planetarios de circulación del capital; en particular los flujos desde países noratlánticos hacia el *sur global*, colocaron al turismo tempranamente en la mira de abordajes críticos y decoloniales (Gaviria, 1974). Stephen G. Britton (1992), ha señalado que el turismo permitió a ciertos países del sur global, encadenar procesos de crecimiento económico que no le eran viables en el marco de modelos extractivos o agroexportadores, o de un posible desarrollo industrial. Para países con activos paisajísticos y ambientales y menguados recursos económicos, el turismo fue visto como un *atajo* al desarrollo, una actividad que permitía la entrada instantánea de divisas al país a través de los turistas, la creación intensiva de fuentes de trabajo y la suposición de una menor presión sobre los ecosistemas en comparación, por ejemplo, a las industrias extractivas. Sin embargo, un explosivo desarrollo turístico generaba impactos directos e indirectos a nivel local: excesiva urbanización litoral o desequilibrios sociales derivados de asimetrías entre la capacidad de consumo local y la de los visitantes provenientes de las economías desarrolladas, acentuados por la presencia de *resorts*, urbanizaciones cerradas y otros dispositivos territoriales en formato de enclave (Cocola-Gant, 2019). A su vez, los requerimientos de una rápida producción de espacio mediante infraestructuras viales y veloces transformaciones de entornos físicos que depredan ecosistemas, generan conflictos socioambientales fruto de esa *modernización apresurada*.

La transformación territorial resultante es significativa cuando la urbanización turística actuó casi sobre tabla rasa o pequeños poblados preexistentes. Es el caso de destinos turísticos maduros como Benidorm (España) (figura 1.2) o Cancún (México) (figura 1.3) cuya dinámica de crecimiento incluyó colmatar bordes costeros a través de una

masa edificada con predominio de torres exentas, y un consumo voraz de nuevo suelo urbanizable.

**Figura 1.2** Comparativo de imágenes de la costa de Benidorm entre décadas de 1950 y 2010



Fuente: Extraído de <https://www.lavanguardia.com/cultura/20180915/451800483753/benidorm-pasado-y-presente-pueblo-pesquero-manhattan-mediterraneo.html>

**Figura 1.3** Cancún: comparativo de imágenes satelitales de 1985 (izq) y 2019 (der)



Fuente: <https://earthobservatory.nasa.gov/images/146194/how-cancun-grew-into-a-major-resort>

En la medida que el turismo se potencia ante una alta circulación de personas, bienes y servicios, su expansión y maduración como actividad económica puede vincularse a la reestructuración del capitalismo occidental ocurrida a partir de la década de 1970 basada en la apertura y desregulación económica y la intensificación *pluriescalar* del intercambio de bienes y servicios. Por ello, la manifestación del turismo en variadas escalas espaciales no siempre jerárquicas ni coincidentes, y el rol de las infraestructuras como dispositivos que viabilizan y facilitan la circulación del capital, al disminuir el tiempo al través del espacio y la producción de espacio acelerada derivada de disponer súbitamente de una base física para recibir oleadas de turistas (hoteles, viviendas, otros servicios culturales, deportivos, entretenimiento en general) encuentran campos

comunes con el “arreglo espacial” definido por David Harvey (1982) como proceso distintivo en la resolución de las crisis del capitalismo contemporáneo.

Dentro del *empresarialismo urbano* (Harvey, 1989) y la competitividad territorial de base local que es parte significativa de la transformación de los espacios estatales (Brenner, 2004), entornos geográficos puntuales han sido tratados como productos territoriales o atravesados por sucesivas olas de resignificación, por medio de ráfagas de inversión y políticas de estímulo, dando lugar a apresuradas reestructuraciones territoriales a partir del turismo.

La materialización de los entornos turísticos, con sus variantes escalares, espaciales y temporales ha dado lugar a enfoques variados. La arquitectura de los destinos turísticos, fue observada desde su impronta de señuelo y simulacro, ámbito de experimentación proyectual y programática, o por su aporte a la valorización, distinción del producto turístico por la actuación de ciertas grifas arquitectónicas o hasta por un posible carácter “avergonzante” (Candilis, 1973; Pie Ninot, 2002; Pie Ninot & Villanova Claret, 2017, Lobo, 2012; Basauri, 2019). En este marco, es relevante el aporte realizado desde los paisajes culturales en la lectura de la trama compuesta por arquitectura, paisaje, turismo, identidad y desarrollo (Sabaté, 2015).

En tanto la expansión global del turismo desde la década de 1960 fue simultánea a la crisis del movimiento moderno de arquitectura, el turismo fue vinculado al emergente de la arquitectura posmoderna. Su utilización para la resolución de programas como hoteles, centros de convenciones, grandes complejos residenciales o residencias particulares, aeropuertos, infraestructuras, se vinculó con su impronta de comunicación y lecturas originales de elementos contextuales y programáticos. Así, la arquitectura posmoderna, ha quedado asociada como lenguaje material de los destinos turísticos masivos y maduros. A pesar de ello, la arquitectura del turismo no ocupa un lugar destacado en las principales narrativas histórico- críticas del período (Curtis, 1982; Frampton; 1998).

El análisis de las transformaciones de ciudades preexistentes o de urbanizaciones *ex nihilo* vinculadas al turismo, encontró varias convergencias con los estudios urbanos y la geografía del turismo. En particular, abundan estudios referidos a la gentrificación asociada al turismo, la *turistización* y su impacto en centros históricos dentro de procesos de renovación edilicia o escenificación; destacando diversos estudios para América Latina (Carrión & Pinto, 2019, Reyes-Aguilar, et al, 2021, Rodríguez, 2021; Delgadillo, 2015). Otra serie de estudios analizaron morfología y estructura urbana en ámbitos estructurados por la actividad turística, así como el rol de la planificación urbana y el ordenamiento territorial en la gestación o consolidación de ciertos destinos (Barba & Pie, 1996; Horrach Estarellas, 2009; Articardi, 2016; Marez Lopez, 2013).

Tanto desde los discursos totalizadores de la “era urbana” de las Naciones Unidas (ONU) hasta las miradas críticas de una “urbanización planetaria” (Brenner, 2017), los académicos han valorado un panorama internacional de urbanización en que los vertiginosos cambios en usos del suelo, intensificación y densificación de la interacción

física y los desplazamientos de personas hacen a la conformación de un “tejido urbano” a nivel global donde los territorios se vinculan de manera interdependiente a pesar de asimetrías geográficas y sociales (Lefebvre, 1968/ 2015); más allá del protagonismos y roles diferenciados dentro de la globalización (Sassen, 1991; Brenner, 1999/2017).

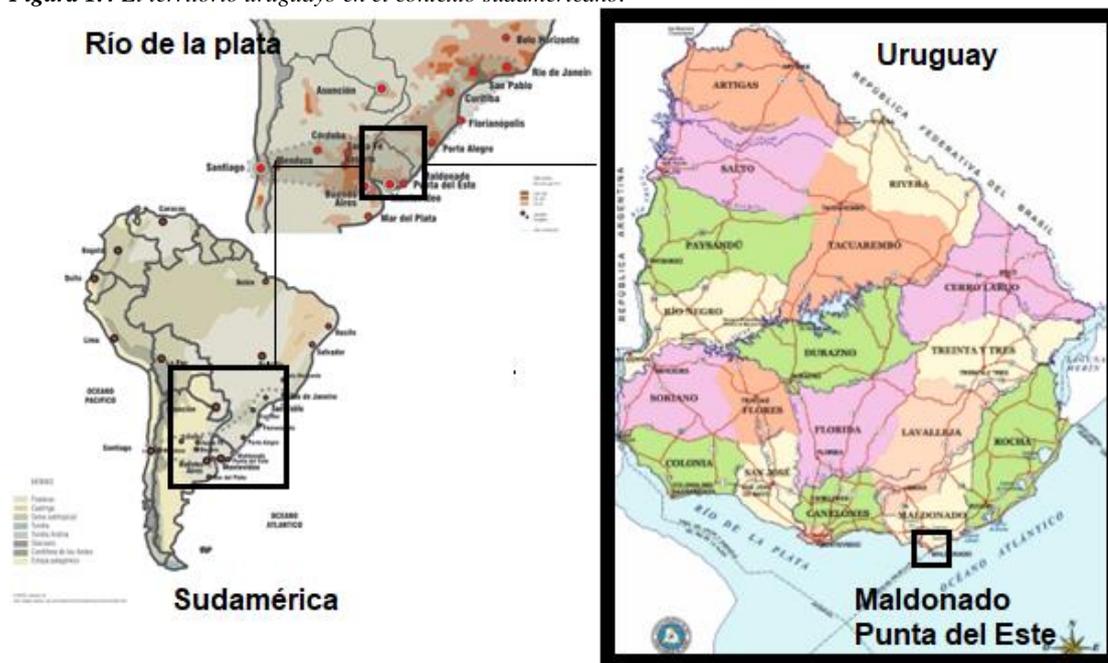
La oportunidad de colocar a la “urbanización turística”, con su cualidad social y espacialmente diferenciada en sus respectivos sistemas urbanos nacionales o regionales, dentro de las lógicas del proceso de urbanización planetario y del “tejido urbano” permite enriquecer su estudio como proceso complejo cuyo análisis trasciende el enclave de ocio modernista. Este abordaje demanda una articulación temporal, vertical y horizontal de lo urbano. La calibración de la escala resultante está imbuida de una temporalidad con múltiples y simultáneas unidades de análisis espacial que permitan vincular la especificidad de los enclaves urbanos, y el momento de su emergencia -el boom-, a los diferentes momentos de urbanización y ciclos económicos y políticos a escala nacional y regional, y además atados a los procesos de reestructuración socio espacial a escala planetaria.

Punta del Este (Uruguay) (Figuras 1.4, 1.5, 1.6) es un caso de “urbanización turística” y su análisis aporta a develar su especificidad como balneario de elite del Río de la Plata. Desde mediados del siglo XX es considerado entre los balnearios más exclusivos de América Latina, y en muchos casos, indicado en primer término. La propia publicidad oficial de la Dirección Nacional de Turismo (DNT) lo presentaba desde la década de 1970 como un lugar “de prestigio” que “atrae todos los años a la elite del continente” (DNT, 1976; s/n)

Balneario masivo pero exclusivo, de talante aristocrático, en su trayectoria se aprecian aspectos comunes con otras regiones turísticas relevantes de América Latina, el Caribe o el Mediterráneo, pero perfilándose una trayectoria singular, signada por un alcance que desde su origen supera las fronteras uruguayas. Así, funciona como un prisma para analizar transformaciones urbanas referidas tanto a su entorno geográfico local, como del nivel nacional o continental. En particular aquellas acaecidas en el conflictivo período de crisis de los estados benefactores y desarrollo centrado en la escala nacional, en la década de 1970, cuando la instalación de los modelos de apertura y desregulación económica en la Cuenca del Plata tuvieron la particularidad de darse en el marco de regímenes de excepción (dictaduras cívico- militares) y mientras el balneario afrontó un desaforado *boom* inmobiliario que lo transformó profundamente a nivel social y espacial.

En Punta del Este hay una persistencia de la exclusividad, en una carrera desenfrenada por siempre estar a la vanguardia en ofrecer artefactos residenciales o experiencias que impliquen novedad (Trochón, 2017).

Figura 1.4 El territorio uruguayo en el contexto sudamericano.



Fuente: Compaginado a partir de imágenes extraídas de Altmann Macchio (2020; 14).

Figura 1.5 Postal de Punta del Este en la década de 1920.



Fuente: Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay (BNU)  
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/19032>

Esto tensiona al balneario hacia una producción espacial de dialogo conflictivo con las preexistencias del entorno construido y los impulsos por mantener el testimonio material de anteriores etapas. Las rupturas en la espacialidad del balneario interpelan lo que ofrece Punta del Este como balneario global pero que mantiene su carácter local, tal cual ha intentado estructurar su desarrollo. La edificación masiva de las parcelas de mayor tamaño y mejor posicionadas sobre la costa y, en general, en términos paisajísticos, ha generado conflictos urbanos en los últimos años, derivados de la

disputa por estos espacios, en que inmuebles con valor simbólico o patrimonial para la sociedad local, han sido presa de la necesidad de espacio para grandes desarrollos.<sup>2</sup>

**Figura 1.6** Portada y página de folleto oficial de Punta del Este editado por la Dirección Nacional de Turismo (1976).



Fuente: DNT (1976)

En Latinoamérica (a pesar de esa relativa baja incidencia en el mercado global, mencionado anteriormente) al turismo se le ha vinculado a transformaciones territoriales relevantes, generando regiones turísticas con ámbitos geográficos estructurados en torno a paisajes significativos, recursos naturales o grandes ciudades balnearias que articulan cuencas turísticas. Estas, a su vez, por su dinamismo económico, encadenan notables crecimientos demográficos, posicionándolas como casos destacados para analizar su desarrollo urbano. Casos elocuentes son el de México, el país con mayor turismo receptivo de Latinoamérica (Banco Mundial, 2022), con la Riviera Maya, su principal destino, la cual se impone como una de las áreas más dinámicas a nivel poblacional de Latinoamérica (Beier, et al, 2021). En Brasil, el Noreste, en torno a las ciudades de Natal y Pipa, y el sureste (estados de Santa Catarina y Río Grande; con Camboriú y Florianópolis) son los principales destinos a nivel

<sup>2</sup> Pueden citarse dos casos emblemáticos recientes con diferentes desenlaces. Por un lado, el Hotel San Rafael, situado en un predio de cuatro hectáreas frente a la Playa Brava, a un par de kilómetros del centro de Punta del Este. El edificio fue proyectado por la célebre tría de arquitectos modernos uruguayos De Los Campos, Puente & Tournier. Realizado en un estilo *neo tudor* a fines de la década de 1940, no fue muy apreciado por la crítica arquitectónica montevideana, pero desde el inicio se transformó en un ícono del balneario tras su aparición en innumerables postales, folletos y otros. El proyecto presentado para su parcela en 2018, preveía además de varias torres de una altura desmesurada, la reconstrucción del edificio, que estaba en avanzado estado de deterioro. El Hotel fue demolido en 2019. A 2023 no se ha dado otra acción en el terreno más que la demolición y movimientos de tierra, sin fecha de inicio de obras y con un manto de incertidumbre sobre el financiamiento del emprendimiento. Por otro lado, la casa Poseidón, proyectada por el arquitecto argentino Samuel Flores Flores contigua a la Laguna del Diario, a la entrada de Punta del Este, en la desembocadura del Arroyo El Potrero. La casa participó de la biennial de Venecia a inicios de la década de 1970. El proyecto de 2016 para su terreno preveía la demolición. Tras una importante movilización desde la academia y sociedad civil, el emprendimiento realizado, denominado “Poseidón Laguna” (que incluye varios bloques de apartamentos de mediana altura) ha integrado la mansión, preservado íntegra su materialidad pero transformada en mera sede de *amenities* de los bloques residenciales circundantes. Ninguna de las dos obras tenía declaración patrimonial o similar estatus de protección.

internacional. Estos espacios han tenido en las últimas décadas impactantes transformaciones, evidentes en un incremento de oferta turística y de dispositivos de ocio vinculados al turismo de sol y playa (hoteles, residencias, resorts) y a la persistencia de un incremento poblacional sostenido. En Argentina, los ámbitos turísticos más dinámicos se encontraron históricamente en el litoral atlántico en el sur de la provincia de Buenos Aires, con epicentro en Mar del Plata, un espacio que se nutre principalmente del turismo interno y que también reporta alto dinamismo poblacional.

La costa sur uruguaya abarca 660 kilómetros de interfase entre mar y tierra. Allí, se concentra el 70% de la población del país, incluyendo los principales balnearios dentro de una cadena de urbanización costera iniciada en la primera mitad del siglo XX, y que aporta las localidades de mayor aceleración de poblamiento, con Maldonado-Punta del Este a la vanguardia, dentro de un país estancado demográficamente. Como se ve en la figura 1.7, la ribera uruguaya del río de la plata, ha estructurado su configuración urbana en torno a tres ciudades de origen colonial (y que están entre las más antiguas del país) situadas en pequeñas penínsulas que amparan bahías y ensenadas: Colonia del Sacramento, Montevideo y Maldonado-Punta del Este.

*Figura 1.7 Maldonado-Punta del Este en el contexto rioplatense.*



*Fuente: Extraído de Altmann Macchio (2021b)*

En un proceso similar al de los otros balnearios latinoamericanos, Punta del Este goza de un notable y continuo flujo de inversiones en desarrollos turísticos residenciales y de equipamientos, servicios e infraestructura. Su capacidad de captar migrantes de Uruguay y la región, motivados tanto por las oportunidades laborales como por elección de estilo de vida distinguido y calidad ambiental, la han convertido en un par de décadas en el segundo aglomerado urbano del Uruguay luego del Área Metropolitana de

Montevideo, dentro de un país de bajo crecimiento demográfico de largo plazo y de estable jerarquía urbana de sus principales centros urbanos, pero inserto en renovadas dinámicas transfronterizas fruto de procesos de integración regional desde fines del siglo XX (Ligrone, 1995, Altmann Macchio, 2021b).

La conformación de los balnearios exclusivos, como Punta del Este, se da dentro del movimiento mancomunado de actividades económicas, políticas, entornos urbanos y ambientales, dinámicas socio-culturales. Hablamos de la producción de un *espacio turístico*, el cual siguiendo a Lefebvre (1974/ 2013), se constituye a través la morfología del entorno construido (edificios, infraestructuras), regulaciones territoriales (normas urbanísticas y regulaciones edilicias excepcionales, planes urbanos, proyectos urbanos) y prácticas de la vida cotidiana (la interrelación entre actores individuales y coaliciones de actores involucrados en las prácticas espaciales y en las regulaciones territoriales, básicamente: políticos, funcionarios, técnicos -arquitectos, urbanistas, abogados, publicistas-, promotores inmobiliarios, constructores y propietarios de suelo, así como turistas y residentes).

Para las recientes discusiones teóricas y metodológicas de los estudios urbanos, el análisis de las transformaciones socio-espaciales dentro de la actual “urbanización planetaria” es necesario integrar otros aspectos temporales, escalares y de trayectoria. En particular, Brenner & Schmid (2015) dan forma a esta *posible nueva epistemología de lo urbano* cuestionando al fetichismo empirista de “la ciudad” caracterizada como entorno fijo, delimitado y universalmente generalizable y que remite a lo urbano, en contraposición a ámbitos que están por fuera de ella (rurales o suburbanos) en un juego de contrastes geográficos. Las claves analíticas planteadas por estos autores permiten indagar en la urbanización como permanente proceso de transformación socio-espacial simultáneamente manifestado en múltiples escalas y dimensiones. Parte de este enfoque original radica en integrar a la *trialeétrica lefebvriana* a una serie de “momentos” co-constitutivos de la urbanización (concentrada, extendida, diferencial). Estos refieren a los procesos de: aglomeración (urbanización concentrada), la conformación de un tejido urbano multiescalar que ata geografías vinculadas muchas veces de forma remota (urbanización extendida) y la destrucción creativa de los patrones heredados e históricamente específicos (urbanización diferencial). Los dos primeros están vinculados con la dinámica de “implosión- explosión” planteada por Lefebvre (1968/ 2017) cuando éste notaba el movimiento simultáneo del dinámico despliegue de la urbanización y del deterioro, decaimiento y estallido de los antiguos núcleos urbanos que lanzan habitantes y actividades hacia periferias cada vez más lejanas.

Respecto a los vínculos del turismo con las dimensiones de la urbanización, las hemos visto lateralmente en su vínculo con lo regulatorio, vivido y físico, que estructura la producción del espacio en términos de Lefebvre. En el original aporte de los “momentos”, vinculándose con el planteo de Mullins (1991) sobre la urbanización turística, ésta remite a la concentración espacial de población, recursos e infraestructura (aglomeración), es decir al momento de urbanización concentrada. Por otra parte, el turismo puede abordarse desde los paisajes operativos, y “urbanización extendida” por su propia naturaleza basada en desplazamientos y localizaciones y en diferentes

espacialidades. Tanto los enclaves “Bunker playa-sol” del tipo resorts o dispositivos introvertidos que funcionan saltando escalas geográficas en sus relaciones con sus mercados de residentes (Blázquez, Cañada & Murray, 2011) o en ciudades balnearias tradicionales articuladas con los sistemas urbanos nacionales o regionales. Finalmente, la necesaria reinención socio-espacial de los destinos turísticos para mantenerse captando inversiones, recursos y visitantes (relacionada con el “Ciclo de vida de las áreas turísticas” definido por Butler, 1980) habla de la “destrucción creativa” que impulsa las salidas a las crisis del capitalismo.

## **1.2 Antecedentes: turismo, estado y territorio en América Latina.**

El desarrollo del turismo en Latinoamérica integró los reflejos de su condición de periferia global a partir de las asimetrías en el desarrollo económico y territorial, potenciados luego de su independencia política a inicios del siglo XIX. Éstos se materializaron en opciones estéticas o culturales sobre el rol de esparcimiento, el ocio y en formulación de políticas y paradigmas del desarrollo (Wallingre, 2017; Bousset & Salin, 2018).

Por otra parte, la discusión sobre las relaciones entre Estado, políticas, sociedad civil y modernización, tiene una creciente integración para el caso latinoamericano (Pastoriza y Piglia, 2012). El aporte del turismo a la *construcción de territorios nacionales* y de *identidades nacionales*, dado por su naturaleza simbólica y territorial, también se vincula a su rol en la “recomposición del territorio” (Bousset & Salin, 2018; 3) operando en la consolidación de destinos como en la apertura de nuevos frentes turísticos. Justamente, estas transformaciones territoriales han estado mediadas tanto por aspectos institucionales como en el despliegue de acciones del estado en el territorio, tanto institucionalmente, como una política sectorial o jerarquizando ciertos ámbitos geográficos. Pearce (1989) ha destacado que además del desarrollo de infraestructuras o la institucionalidad de apoyo a la actividad turística a través de agencias nacionales especializadas, los estados nacionales inciden en el desarrollo turístico a partir del manejo de la política económica a través dispositivos como estímulos fiscales, promoción de inversiones, creación de zonas francas, manejo del tipo de cambio. De ahí el aporte que hemos mencionado al turismo en la conformación de los nuevos espacios estatales en el sur global.

Por ello, es clave tener al menos una aproximación al dialogo entre turismo, estado y territorio en el caso latinoamericano durante el siglo XX, comprendiendo algunos aspectos del rol del turismo en el desarrollo de los países, la institucionalidad y territorios jerarquizados.

Así, nos centraremos en los casos de México (el país latinoamericano con mayor incidencia del turismo en su economía) (15% del PBI según Banco Mundial) situación que lo torna una referencia ineludible en la temática, ya que, a su vez, parte muy significativa de éste dinamismo está asociado al turismo de costas; y los países limítrofes a Uruguay: Brasil y Argentina.

El fomento de la urbanización turística en México ha sido una política de estado desde la década de 1940 cuando se potencia a nivel internacional la presencia de Acapulco. Si bien algunas periodizaciones del desarrollo turístico en México (Bojórquez Luque, 2020; González Martínez; 2013) hablan de acciones pioneras hasta 1940 que incluye la primera comisión de turismo a nivel nacional (1929) y políticas de incentivo a hoteles,. Luego, ocurrió un período de planificación de impacto aislado hasta 1970, donde en clave desarrollista se planteó un fortalecimiento institucional y comienzo de la articulación territorial y económica del turismo, dando lugar a un ciclo corto de política nacional económica, urbana y turística (1970-76) y otro de institucionalización urbana y turística (1977- 1982). Sergio Molina (2017) considera la década 1975-1985 como un arco temporal en que el turismo se reconfiguró a nivel espacial y de gestión, transformándose en un turismo industrial. La implementación de la política de cúpulas, centralizada y jerarquizada desde las altas esferas gubernamentales y empresariales, tuvo efectos en el territorio que implicaron afectaciones socio-culturales y procesos de acumulación por desposesión; un turismo industrial que actuó como modernización sin cambio social.

*Figura 1.8 Localización de los Centros Integralmente Planeados con respecto a la Ciudad de México*



*Fuente: Extraído de Aldape Pérez (2011) en base a datos FONATUR*

Los cinco Centros Integralmente Planeados (CIP)<sup>3</sup> (figura 1.8) fueron operados por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). El primero y más exitoso fue Cancún en la península de Yucatán (cuyo desarrollo derivó en la actualmente pujante Riviera Maya). Los CIP constituyeron una política de megaproyectos territoriales con destino al mercado turístico internacional, dentro de un paradigma de turismo para el desarrollo que implicaba una legitimación social de ese direccionamiento de recursos

<sup>3</sup> Cancún, Ixtapa, Huatulco, Loreto y Los Cabos.

estatales en desarrollo de infraestructura. La rápida transformación de usos del suelo que referidas a éstos proyectos generaron afectaciones sociales y ambientales. Sin embargo, los CIP constituían un desarrollo turístico planificado. En Cancún (1973) el plan urbano-regional que lo viabilizaba incluía zonificaciones de viviendas y hoteles; así como de servicios y áreas de deportes, aeropuerto, carreteras; ello concatenado a una estrategia de financiamiento bancario y una emergente articulación con políticas regionales.

El balneario se ubicó en un terreno de 5000 hectáreas de terrenos rurales casi sin pobladores (pertenecientes al Departamento Agrario y que se trasladan al Fondo de promoción e infraestructura Turística -INFRATUR), sin vialidad relevante que las conectara con otras ciudades, ni aeropuerto para su acceso (González Martínez, 2013). Toda esta robusta ingeniería de producción de espacio patrocinado por el estado, dejaba de lado el modelo de crecimiento espontáneo de los balnearios. Igualmente su lógica de enclave y encierro territorial generaba altos contraste con las poblaciones rurales y pequeños caseríos circundantes a los modernos emprendimientos.

Para Molina (2017) este modelo, inserto en territorios cuya situación de partida era la pobreza y marginación rural o el decaimiento industrial, era una alternativa “no local del desarrollo”, modernizante pero que no incidía en las desigualdades sociales estructurales. En este caso, también estuvo presente el papel del turismo, a través de la construcción y los servicios personales, ocupando mano de obra intensiva, integrando a personas con bajo nivel de calificación al mercado de trabajo; dentro de ciclos cortos y proyectos de “rápida maduración”.

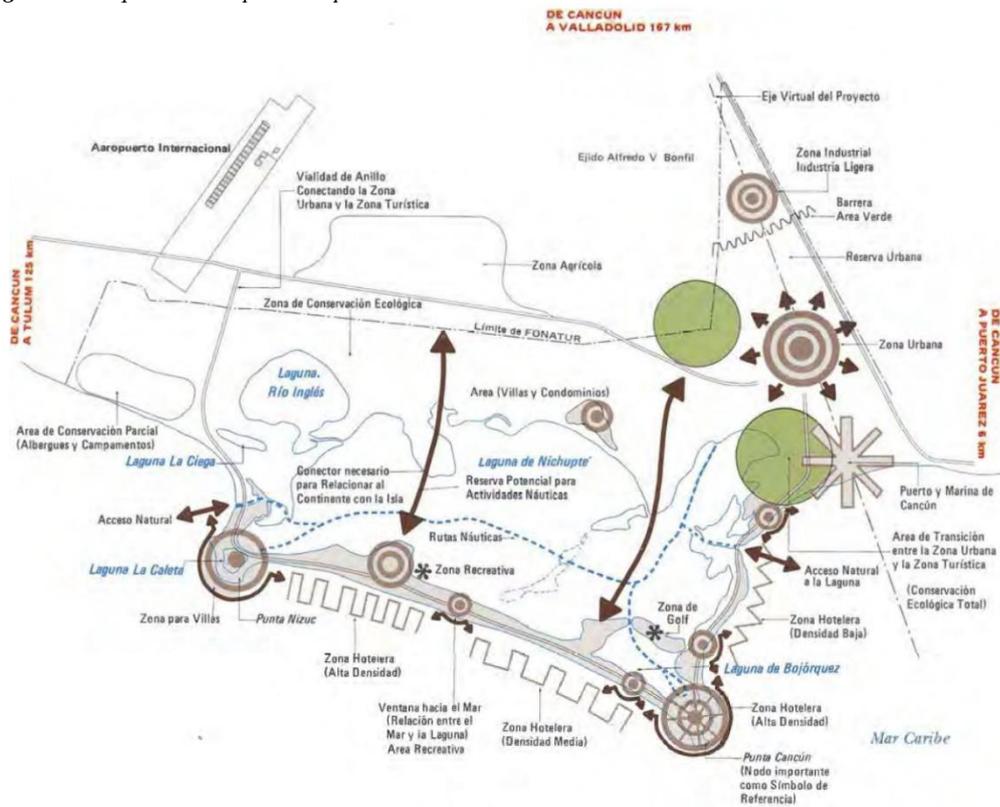
En la trayectoria mexicana (incluyendo su precoz apuesta por ser sede de eventos mundiales como los Juegos Olímpicos de 1968 y la Copa Mundial de Fútbol de 1970) también aparecen el giro científico y empirista de los estudios turísticos en los 60 propiciados por el BID (quien luego financia la intervención del estado mexicano en Cancún) Naciones Unidas y la OEA y una creciente consolidación institucional del turismo que apunta de forma combinada a la regionalización turística y al desarrollo de enclaves. En este caso, el plan Nacional de Desarrollo Turístico de 1978 “contenía un ejercicio de organización del espacio turístico, integrando el territorio con diversas unidades espaciales como es el caso de zonas turísticas y corredores de estadía y traslado” (Molina, 2017; 163).

El bloqueo de Estados Unidos a Cuba tras el triunfo revolucionario de 1959, derivó en una oportunidad para México para captar el turismo estadounidense interesado en las playas del Caribe y su estratégico posicionamiento geopolítico (González Martínez, 2013; FONATUR, 1988). A su vez, la reconfiguración de actividades económicas para México dentro de la crisis del petróleo de 1973 (principal producto exportable en ese momento), potenció el desarrollo del turismo.

El final de esta etapa de turismo industrial mexicana se identifica hacia fines de la década de 1980, cuando nuevas variantes de estímulo y competitividad local plantean una mayor vinculación con el turismo receptivo de origen estadounidense.

Cancún, por su cualidad de enclave turístico masivo *ex nihilo*, permite apreciar su desarrollo en varias escalas referido a la experiencia de los CIP y estrategias de crecimiento de la urbanización en el ámbito local: definición etapas de desarrollo, zonificaciones, uso de las parcelas, densidades, parámetros edificatorios y de ocupación de suelo. Aldape Pérez (2011) repasó sus planes de desarrollo urbano (1970, 1982, 1993, 2001), destacando como a partir del plan de 1982 las estrategias de zonificación de diversificaron ampliamente en la zona turística y la residencial, apostando al turismo de alta gama en hoteles y condominios. Espacial y funcionalmente, la disposición de los hoteles funcionaba como una banda que privatizó el acceso a la costa. (Figura 1.9).

Figura 1.9 Esquema conceptual del planeamiento de la ciudad de Cancún



Fuente: Extraído de Aldape Pérez (2011; 78) según FONATUR (1988)

El urbanismo moderno, con sus rígidas zonificaciones funcionales, permeó en el modelo originario de Cancún, al plantear desde el inicio una zona de hoteles y desarrollo turístico, en los principales entornos paisajísticos y ambientales y otra zona residencial permanente, alejada de la primera. El explosivo desarrollo de la región en poco más de medio siglo, permite explorar los desafíos y dificultades de la implementación de éstas estrategias planificadoras de la ciudad dual del turismo y residencias:

“El plan original hacía un primer planteamiento con una mezcla de alojamiento turístico sobre la primera línea de mar (...) y la dotación de una zona habitacional con servicios públicos que en una primera etapa contaría con 40.000 habitantes ubicada sobre la zona continental. Sin embargo, en la

práctica el uso hotelero de mayor calidad y exclusividad ha acaparado la zona turística y ha incrementado la densidad, desequilibrando el primer planteamiento” (Aldape Pérez, 2011; 12).

De ésta manera, territorio, estado y turismo estructuraron un entramado de planificación y gestión donde el turismo se acopló, en tanto dinámico sector económico, a las estrategias de desarrollo territorial del nivel nacional (ya sea mediante desarrollo regional, la generación de polos de desarrollo u otras ), y al propio desarrollo urbano. El estado reguló la ocupación del suelo y actividades económicas en el territorio, y propició la concertación entre actores (empresarios, desarrolladores, población local). Paralela y crecientemente se procuró integrar al menos en las formalidades, cuidado ambiental y participación ciudadana en los procesos planificadores.

En el caso argentino, la vastedad del territorio tempranamente abrió diferentes frentes territoriales para modalidades del turismo: termal, de sierras, de montañas y generó una política de parques nacionales y una etapa del turismo social, vinculado a la acción del peronismo, y los trabajadores organizados en sindicatos y sus hoteles y colonias (Bruno, 2006, 2009).<sup>4</sup> Para Wallingre (2017) las políticas turísticas tuvieron hitos estructurantes en 1946 (peronismo), 1965 (asesoramientos de Naciones Unidas que promovieron la reorganización territorial e institucional del sector) y 1989 en la apertura neoliberal.<sup>5</sup>

El modelo de desarrollo turístico implementado entre 1946- 1965 tenía al turismo como imperativo social. No hubo una explicitación territorial pero se fomentó el desarrollo de los centros existentes.

Entre 1965 y 1989 el turismo fue vinculado a la planificación del desarrollo económico. Se realizaron estudios fundacionales de dinámicas y recursos de gran apertura territorial. A diferencia del período anterior, los sindicatos perdieron protagonismo y se jerarquizaron las asesorías de organismos hemisféricos. Aquí si se explicitó un manejo territorial en base a la regionalización del desarrollo y un tratamiento diversificado geográficamente.

En el apartado “Turismo” del Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad (1971-1975) se reconocía la estructuración del turismo argentino sobre la demanda interna y su abordaje como derecho social, el cual también está presente en el posterior Plan Trienal para la Reconstrucción Nacional y la Liberación Nacional (1974-1977) aunque ya integrando el rol del turismo receptivo internacional<sup>6</sup>. De todas formas, a fines de los 60 se diagnosticaba “un marcado retraso selectivo en cuanto a sistemas de promoción

---

<sup>4</sup> Otros aspectos del desarrollo del turismo de sol y playa en el litoral atlántico argentino, serán integrados en el capítulo 3.

<sup>5</sup> La periodización incluye también el 2003, con el inicio del modelo *neodesarrollista* dentro de la posconvertibilidad. Al quedar fuera de nuestro período de análisis, no lo consideramos dentro del texto principal, pero incluye una nueva ley nacional de turismo y un énfasis en la sostenibilidad y una mayor articulación transescalar entre niveles de gestión.

<sup>6</sup> En el apartado referido al turismo se menciona: “El Plan de Desarrollo Turístico, por su parte, se orientará en dos direcciones: promover el turismo interno y el flujo turístico internacional. Para lograr estos objetivos se ha previsto el desarrollo de la infraestructura, equipamiento y servicios, así como el acondicionamiento de centros turísticos a fin de satisfacer esos dos tipos de demandas” (República Argentina, 1973; 126).

y organización del turismo internacional, especialmente el proveniente de América del Norte y Europa” (Presidencia de la Nación Argentina, 1971; 219). También se valoraban algunos aspectos territoriales significativos. Se reconocía a Mar del Plata (consolidado como espacio masivo y popular) dentro de un modelo “repetitivo”, basado en que el turista se desplazaba al mismo lugar todos los años. Bariloche se ubicaba como ámbito del turismo “exclusivo”, en una incipiente dispersión territorial del desarrollo turístico dada por el incremento del parque automotor y desarrollo de infraestructura vial.

En concordancia con la distribución de población y recursos dada la estructura urbana del país, la emisión de turistas se daba en pocos centros, con el Gran Buenos Aires emitiendo un 80%. Las principales áreas turísticas eran la Costa Atlántica en torno a Mar del Plata, con 2,9 millones de turistas, seguida del centro del país (Sierras de Córdoba) con 1,7 millones. En tercer lugar aparecía “Uruguay” con 0,5 millones<sup>7</sup>. O sea que, hacia 1970 Uruguay era el primer destino fuera de fronteras para el turismo argentino, solventado principalmente por la movilidad desde el Gran Buenos Aires.

La política turística posterior a 1989, también enfatizó en el turismo como “imperativo del desarrollo” y la ausencia del turismo social como eje, en tanto territorialmente promueve los macroproductos turísticos, promoviendo con otra agresividad la llegada de turistas extranjeros.

A diferencia del caso de México, en la trayectoria argentina no existió una estrategia deliberada de fundar centros turísticos *ex nihilo* como factor de desarrollo. En tanto, los principales centros balnearios y del turismo litoral, estuvieron estructurados para el turismo interno.

Schenkel & Almeida García (2015; 202) al referirse a la intervención del estado en el desarrollo turístico en Argentina, destacan que el turismo “es un fenómeno construido que emerge a partir de la concepción político-económica imperante. Por tanto, no se puede analizar la intervención estatal en el área o una política turística específica sino en relación con el paradigma vigente”. A partir de la trayectoria territorial e institucional del turismo argentino, construyen una periodización compleja (figura 1.10) en la cual se le asignan al turismo funciones territoriales (soberanía nacional y urbanización), sociales (reivindicación social fordista) y económicas (factor de desarrollo y de internacionalización económica en el *post-fordismo*).

---

<sup>7</sup> En el documento del Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad (1971-1975) (Presidencia de la Nación Argentina, 1971; 219) estos datos no tienen fuente ni año.

**Figura 1.10** Evolución de la política turística en la Argentina según Schenkel & Almeida García (2015)

Cepanegra	Modelo agroexportador 1880-1930		Modelo de sustitución de importaciones			Modelo aperturista 1975-2000	
			1930-1943	1943-1955	1955-1975		
	Civilización y progreso		Progreso	Reivindicación y cooptación social	Internacionalización y planificación del desarrollo		
Lara	Prehistoria 1880-1907	Bases del turismo 1907-1927	Institucionalización		Turismo social 1948-1967	Turismo de aventura 1968-1987	Política de Estado 1988-2007
Producción turística	Prefordismo 1880-1930				1928-1947	Transición al posfordismo 1975-2011	

Fuente: Extraído de Schenkel & Almeida García (2015; 205)

Brasil es el otro país con que Uruguay comparte el litoral atlántico como escenario del turismo de sol y playa. Es un territorio de enorme magnitud y diversidad, cuya institucionalidad y abordaje territorial del turismo guarda vínculos con el mencionado para Argentina. Se aprecian tres grandes etapas, luego de un inicio en la década de 1930 asociado a protección de bienes históricos nacionales, regulación hotelera y de agencias de viajes (Pereira Malta, De Souza Braga & Suhett de Moraes; 2017). El período 1950-1970 fue de expansión del turismo masivo y políticas de fomento de visitantes, y la creación de la Comisión Brasileña de Turismo (COMBRATUR) en 1958. En esta etapa, aparecieron cruces implícitos de este relato con la polémica de la urbanización latinoamericana y la crisis de crecimiento vinculada al desacople entre incremento demográfico y capacidad del sector industrial para absorberlo, dentro de una urbanización “deliberada” (Friedman, 1968).

De acuerdo con Pereira Malta et al, (2017; 70)

“El turismo (en Brasil) paulatinamente pasó a ser considerado como una actividad que puede contribuir a la minimización de las inequidades y problemas socioeconómicos del país. Desde 1960 la ONU y el Banco Mundial y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) ampliaron sus discursos de defensa y apoyo a acciones de estímulo al turismo en regiones carentes de recursos financieros y abundantes recursos naturales y culturales”.

Entre 1970 y 1985, las políticas enfatizaron en el turismo como agente de desarrollo, y el impulso estatal se dirigió al desarrollo de grandes infraestructuras que viabilizaran la actividad con proyección internacional. Las actuaciones territoriales incluyeron incentivos fiscales a través del Fondo General de Turismo y una serie de disposiciones sobre zonas prioritarias para el desarrollo del turismo y regulatorias del sector. Luego de 1985, apareció un interés hacia la cuestión ambiental, la competitividad y profesionalización de la actividad, dentro de una liberalización del mercado y tras la apertura de los mercados turísticos a las empresas extranjeras en la década de 1970.

En otros casos latinoamericanos como Chile (Yañez, 2021), Perú (Guerra, 2017), Ecuador (Caiza & Molina, 2012) o Costa Rica (Boukhris, 2012; Vargas, 2009), también se encuentran regularidades vinculadas a grandes etapas del desarrollo económico nacional (apertura, desarrollo industrial), desarrollo territorial (consolidación territorial nacional, desarrollo regional, descentralización), o dinámicas turísticas (tanto en lo socio-cultural en la trayectoria de la democratización del ocio al desarrollo económico). También se aprecian similitudes en las trayectorias institucionales (desde comisiones voluntaristas y de tipo corporativas en clave de “fomento” de la actividad, hacia una especificidad burocrática con agencias estatales con competencias en la definición de la política turística, la difusión y propaganda) el relacionamiento con el sector privado, la definición de problemas de la política e instrumentos a aplicar (Hall, 2010 citado por Schenkel & Almeida García, 2015). Además de ésta dimensión del nivel nacional, también aparecen en el papel del estado relacionado al territorio y al turismo las figuras del desarrollo urbano y regulación del crecimiento urbano.

Con respecto a esto, la literatura que aborda los largos ciclos de la urbanización latinoamericana, no integra al turismo como un factor singular en la transformación territorial posterior a los programas de ajuste estructural de la década de 1970. La cuestión de la modernidad de la ciudad latinoamericana ha seguido siendo un hilo conductor (Gorelik, 2021). Subyacen allí, las temáticas del desarrollo y el crecimiento económico, en ciclos pautados por movimientos pendulares economía apertura-economía cerrada, durante los siglos XX y XXI (Modelo agroexportador – modelos desarrollista con sustitución de importaciones – modelos de apertura y desregulación – modelos *neodesarrollistas* o *progresistas*); así como sus expresiones materiales, en particular la profundización de la segmentación socio-espacial y el papel de los movimientos sociales en las renovadas agendas urbanas regionales.

La tabla 1.1 permite una lectura de síntesis de articulación territorial y escalar respecto al turismo en una aproximación desde el caso latinoamericano.

La trayectoria muestra un creciente protagonismo en las economías nacionales y en la transformación de los ámbitos de la escala nacional, regional o local, al tiempo que los reflejos de la situación del continente como parte del sur global, con importantes asimetrías económicas, culturales y políticas con el norte global, y de desplazamiento de patrones socioculturales, infraestructuras institucionales y repertorios de planificación y gestión territorial.

**Tabla 1.1** Una aproximación a las relaciones turismo, estado y espacio turístico en el caso latinoamericano según etapas del desarrollo nacional

Aspecto	Faceta	ETAPAS DEL DESARROLLO NACIONAL EN LATINOAMÉRICA		
		Modelo agroexportador 1870-1930	Desarrollo industrial y fomento del mercado interno 1930-1970	Apertura y ajuste estructural. Desde 1970
Turismo	Socio-cultural	Ocio modernista de las elites	Democratización del bienestar. Masificación	Diferenciación, especialización y diversificación de destinos
	Económica	Poca significación.	Turismo industrial. Factor de crecimiento vinculado a desarrollo urbano y residencial	Turismo como dinámico sector y emblema de la tercerización de la economía.
Estado	Institucionalidad	Instituciones de fomento y apoyo al turismo, de tipo voluntarista y corporativas	Agencias estatales y burocracia especializada para planificación del desarrollo turístico impulsada por organismos multilaterales mediante cooperación técnica y recursos económicos.	Se mantiene cooperación con organismos internacionales. Agencias estatales favorecedoras y articuladoras entre privados
	Intervención socioeconómica	Impulso privado. El estado promueve y articulación del desarrollo de infraestructuras	El estado lidera mediante planificación, y llega a ejecutar directamente alojamiento y servicios. Promoción y articulación del desarrollo de infraestructuras, servicios públicos. Turismo como desarrollo	Turismo como factor de desarrollo en base a iniciativa privada favorecida por el estado mediante estímulos e incentivos dentro de la competitividad territorial y el empresarismo urbano.
	Escalar	Modelo turístico endógeno con leves variantes	Modelo turístico endógeno	Modelo turístico combinado exógeno y endógeno
	Territorial	Pocos Enclaves.	Regiones y enclaves	Regiones, productos, experiencias. Abiertos, cerrados.
Espacio turístico	Desarrollo urbano	Loteo de terrenos rurales dejados de lado por el modelo agroexportador. Ciudad jardín. Pintoresquismo. Urbanizaciones “de autor”	Avance sobre suelo rural pero acoplado al desarrollo de infraestructuras viales. Ciudad moderna. Zonificación funcional.	Dispersión territorial y énfasis en accesibilidad, más allá de gradaciones por segmentación socioeconómica. Ciudad posmoderna. Crisis del urbanismo moderno. Posmodernidad, enclaves y paisajes operativos
	Tejido turístico (*)	Ciudad balnearia monofuncional	Ciudad balnearia vs ciudad permanente.	tejido urbano planetario

(\*) en todas las etapas aparece la tensión entre desarrollos *ex nihilo* y transformación o distorsión de una localidad preexistente definida usualmente por un trazado regular en cuadrícula tributario del modelo genérico indiano.

Fuente: Elaboración propia.

En síntesis, los estados latinoamericanos intentaron modernización institucional del desarrollo y planificación urbana. El turismo conformó un claro vector de desarrollo económico como respuesta a la caída de la industrialización y fue potenciado por la ampliación de la circulación furibunda de capital para la especulación inmobiliaria vehiculizada por reformas estatales hacia roles *empresarialistas*. Sin embargo, estos territorios aparecen aún como una variante, casi anecdótica dentro del rol prioritario que tienen en los estudios urbanos latinoamericanos, la apertura económica de los 70, y fundamentalmente en el Río de la Plata dados en el contexto de gobiernos dictatoriales.

### 1.3 Maldonado-Punta del Este. Su especificidad y contexto pluriescalar. El interés en explorar la década de 1970.

“Balneario VIP”, “La *Saint Tropez* del sur”, “El *Beverly Hills* del Río de la plata”, “Principal balneario del Río de la Plata”, “Principal balneario de Sudamérica”, son conceptos con los que suele asociarse a Punta del Este en varios portales y publicaciones del turismo internacional. El balneario lleva más de un siglo de vida asociado a distinción y exclusividad (Trochón, 2017, Zorzi & Campodónico, 2019). El Ministerio de Turismo uruguayo en su sitio web oficial <sup>8</sup> presenta a Punta del Este por su reconocimiento internacional entre los principales balnearios de América, el más exclusivo de la región y “donde el lujo y la naturaleza convergen”. Identifica sus “Lujosas residencias de veraneo, altos edificios de apartamentos frente al mar, enormes yates en el puerto, hoteles y restaurantes de lujo lo transforman en el balneario de mayor glamour de América”. Tras enumerar diferentes facetas de tinte exclusivo de la vida cultural, deportiva, social, y comercial, resume que “es sinónimo de un sinfín de alternativas para satisfacer las necesidades de los paladares turísticos más exigentes y heterogéneos”.

Pastoriza y Piglia (2012; 2) sintetizan que el despliegue del turismo en Latinoamérica desde inicios del siglo XX “formó parte de un complejo proceso de transformaciones sociales que implicó la difusión de nuevas prácticas de sociabilidad y consumo y representaciones novedosas de la salud, la alienación de la vida urbana y el aire libre”. A su vez, al valorar el pasaje del turismo como práctica de las elites hacia una experiencia masificada sobre el tiempo libre, rescatan que los aspectos territoriales y simbólicos sobre los paisajes característicos como consumo colectivo y recurso nacional y su apropiación colectiva, potenciaron la creación de iconografías nacionales con impacto en la construcción de identidades nacionales.

En esta línea de razonamiento de *hedonización* de los territorios a través del turismo (siguiendo a Jacob, 1988) ¿cómo interpretar un fenómeno como el de Punta del Este, concebido desde el inicio como balneario exclusivo escalado a nivel rioplatense y no centrado en la escala nacional uruguaya? (Altmann Macchio, 2020).

Desde finales del siglo XIX, el turismo de sol y playa comenzó a desarrollarse en el territorio uruguayo. Punta del Este era una inhóspita y despoblada península de menos de cien hectáreas, separada de la pequeña ciudad de Maldonado por varios kilómetros de enormes dunas móviles. Alejada de los territorios de la ganadería extensiva, casi hegemónico rubro del modelo agroexportador uruguayo de inicios del siglo XX, empezó a ser valorada por sus escenográficas y desérticas playas, principalmente por sectores de una aristocracia bonaerense pionera en el desarrollo otros balnearios urbanos montevideanos. Con el correr del tiempo, éstos grupos optaron crecientemente por Punta del Este como ámbito de veraneo, segundas residencias e inversiones inmobiliarias; así como de expansión de sus costumbres y prácticas, dándole al balneario un singular talante de síntesis rioplatense en lo socio-cultural y económico.

---

<sup>8</sup> <https://turismo.gub.uy/index.php/lugares-para-ir/region-este/ciudades/punta-del-este>

En Punta del Este convergieron desde el inicio escalas geográficas desencajadas y no jerárquicas. Además de las dinámicas locales (su desarrollo como ciudad y aglomerado urbano) y nacionales (su singular crecimiento que desafía la histórica estabilidad de la jerarquía urbana uruguaya) el encuadre rioplatense se tornó estratégico. El desarrollo del turismo de sol y playa en la costa sur del país, vinculado a la presencia de Buenos Aires como gran mercado regional ha sido una iniciativa política del Estado uruguayo que atravesó el siglo XX (Jacob, 1988).

Considerando el despliegue internacional de la actividad turística, el sector ha tenido una creciente incidencia en la economía uruguaya, particularmente desde la década de 1960, cuando la demanda turística rondaba los 500.000 visitantes por año, con un 87% de argentinos (Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico – CIDE, 1966) En 2019 (últimas estadísticas antes de la pandemia iniciada en 2020), Uruguay recibió casi 4 millones de turistas, de los que algo más de 60% eran argentinos. El impacto del turismo en la economía nacional (PBI) rondaba el 8%, en franco crecimiento durante el siglo XXI (Oficina de Planeamiento y Presupuesto, OPP, 2017).

Pero más allá de su rol en el mapa turístico del país, Punta del Este, estructura, junto a la contigua ciudad de Maldonado y otros balnearios contiguos, el principal ámbito urbano del Uruguay luego del Área Metropolitana de Montevideo (la capital nacional)<sup>9</sup>. Separada de ésta por 130 kilómetros en dirección al este por la mejor carretera del país, su posición es privilegiada dentro del estuario platense por la cercanía ambas capitales nacionales (Buenos Aires dista 300 km, Río de la Plata mediante) y su situación en un entorno ambiental y paisajístico notable. Rodeada de playas de arenas y oleaje cambiantes, serranías que llegan al mar, lagunas y humedales costeros, está regada por numerosos cursos de agua que desembocan en el Río de la Plata o en el Océano Atlántico, en el marco de una enorme biodiversidad (Echevarría, et al, 2021).

La península separa casi simétricamente dos grandes playas. La *mansa*, protegida por la península y una isla cercana de frondosa vegetación (Isla Gorriti) del oleaje oceánico, es poco profunda y calma, y con paisajes de sierras en el horizonte. Situada al oeste, es la playa de los atardeceres. Hacia el este y a poca distancia está la *brava*. Oceánica, profunda, ventosa, de aguas azul-verdosas, y amplios paisajes de planicies y arenales hacia el horizonte; con una isla algo lejana dispuesta en el océano (isla de Lobos, un promontorio de roca habitada por la mayor colonia de lobos marinos del atlántico sur, que con su esbelto faro es una referencia en el paisaje) es la playa por donde sale el sol. Parte del encanto de estas desiguales experiencias es que en el sector más estrecho de la península las playas están separadas por menos de doscientos metros.

---

<sup>9</sup> La población en el aglomerado urbano Maldonado-Punta del Este era de 110.000 habitantes en el censo 2011, pero con una tasa promedio de crecimiento de 2 % anual en los últimos treinta años. De continuar esta tendencia, y considerando el empuje dado por nuevos residentes extranjeros posterior a la pandemia de Covid 19, podemos estimar que la población en el censo 2023 será entre 125.000 y 130.000 habitantes

A pesar del dinamismo en la transformación del territorio y el creciente interés por analizarlo, Maldonado-Punta del Este tiene un relato fragmentario y discontinuo de su proceso de urbanización.

Los estudios iniciales que dan cuenta de su historia y permiten apreciar dinámicas de poblamiento, socio culturales o espaciales, enfatizaron en las etapas anteriores a 1900 dentro de trabajos centrados en la historia regional y departamental, con destaque del anecdótico y el costumbrismo, así como de la relación entre geografía y sociedad. También cobraban valor las biografías de los personajes notables locales y relatos de hechos históricos singulares, tanto de a nivel de la región como a nivel nacional y sucedidos allí (Seijo 1945/1996; Mazzoni, 1947). El bicentenario de la ciudad de Maldonado (1957) impulsó otra serie de estudios que incluyeron el rol del turismo reconfigurando la región (Brena, 1956; Barrios Pintos, 1955; Fajardo, 1955).

En una línea similar de historia regional, pero con mayor rigor metodológico en el manejo de archivos y fuentes documentales, apareció la exhaustiva “Historia de Maldonado” de María Díaz de Guerra (1988).<sup>10</sup>

Otra vertiente de escritos puso foco en la historia cultural de Punta del Este, usualmente desde su cualidad de lugar de veraneo de elites rioplatenses, desde el despoblado páramo al balneario de elite (Gattas & Giuria, 1993; Fischer & Pisani, 1998; Risso, 2005). El caso de Trochón (2017) supone un giro en este tipo de estudios, al profundizar en la prensa local y el archivo institucional del gobierno departamental como fuentes principales, para dar lugar a una historia cultural del balneario.

En la reciente construcción de una agenda de estudios regionales sobre Maldonado-Punta del Este aparecen abordajes desde la política y gestión turística (Campodónico, 2020; Angelo, 2017; Campodónico & Da Cunha, 2009), representaciones locales e historia cultural (Zorzi & Campodónico, 2019; Lembo 2021), dinámicas socio-culturales de los nuevos pobladores (Mezzera, 2008, Gerber, 2015; Cajarville, 2021), segregación socio-territorial (Labat, 2016) conflictos socioambientales y planificación territorial del territorio turístico (Gadino, et al, 2022).

Leitch, Varela & Rabellino (2013), Roche & Gadino (2018) procuraron un abordaje urbanístico, que enfatizó la transformación de un aglomerado urbano estructurado por el turismo de segundas residencias de sectores de altos ingresos.

Russo (2011) combinó la estructural producción de arquitectura premium para el turismo residencial en Punta del Este con otras transformaciones urbanas del balneario en las últimas décadas.

Haas Luccas (2020) analizó la arquitectura moderna en Punta del Este entre las décadas de 1950-80. En una línea similar, Medeiros (2019) profundizó en la obra del estudio Gómez Platero – López Rey entre 1959-1984, como emblemática producción arquitectónica moderna, en la cual los desarrollos en Punta del Este tuvieron un rol clave.

---

<sup>10</sup> María Díaz de Guerra (1923-2020) historiadora, poeta, escritora. Realizó aportes notables a la investigación histórica en la región y su divulgación, con más de una decena de libros publicados. Hoy, la sala principal del Centro de Documentación Histórica Departamental de Maldonado lleva su nombre. También se ha creado a nivel de la sociedad civil el “Instituto María Díaz de Guerra” un centro de estudios y divulgación de temas regionales.

En Altmann Macchio (2020, 2021a) se ha indagado principalmente a partir de un estudio geoespacial, indicadores sociodemográficos, aspectos de la expansión urbana y regulación urbanística, para comprender las dinámicas de las últimas décadas de una pieza urbana que supera al agregado de las ciudades de Maldonado y Punta del Este.

Entre los antecedentes sobre Maldonado y Punta del Este aparecen casos singulares. Lischinsky (2018) en “El otro Maldonado: rastros de la agroindustria en nuestra identidad” narra la historia de la actividad productiva e industrial del departamento como complemento al desarrollo vinculado al turismo y explicitando otra faceta y dinámicas de la región. Por otro, Arana (1983) al repasar la historia del desarrollo urbano vinculado al turismo y ambiente en el país, de manera temprana, esboza un primer interés sobre las implicancias de una urbanización turística acelerada en la región, con una mirada crítica a la resolución programática y de proyecto de la urbanización turística:

“No se pretende desestimar la importancia que reviste el turismo receptivo para un país como Uruguay. Pero si se busca solucionar el bienestar común pueden instrumentarse siempre soluciones técnicamente eficaces, económicamente viables y prudentemente equilibradas desde el punto de vista ambiental, capaces de brindar una aceptable respuesta a la demanda turística a nivel regional.

La gran residencia individual de elevado costo o la atomización de unidades de mediano porte o la construcción de torres de gran altura no constituyen en modo alguno las únicas opciones posibles...” (Arana, 1983; 149)

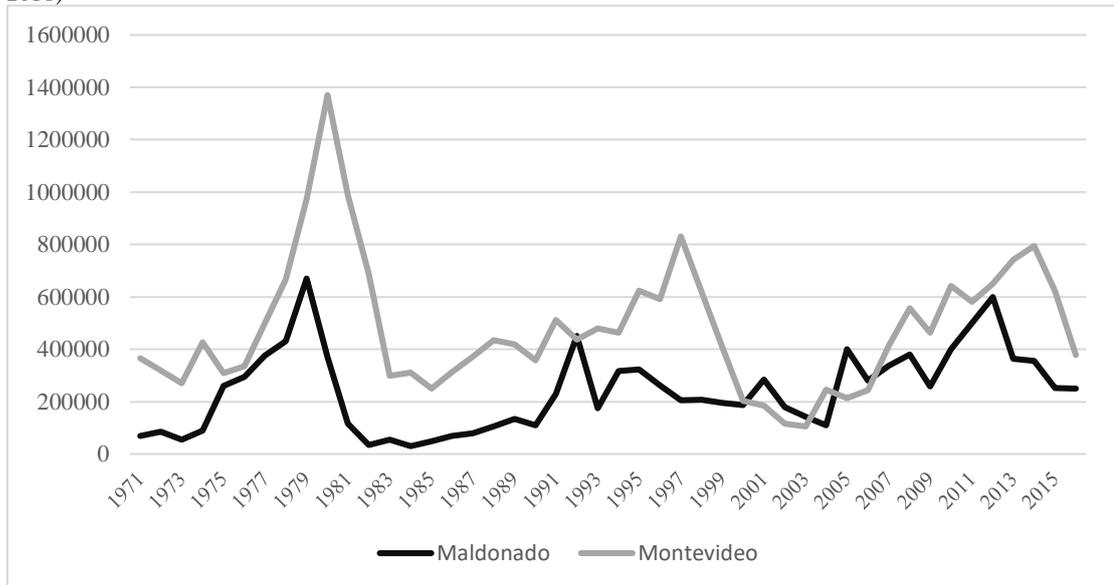
El denominado *boom de la construcción* en Punta del Este (1974-82) disparó transformaciones profundas en lo demográfico<sup>11</sup>, pero sobre todo en las lógicas, escalas, alianzas y prácticas de los actores del desarrollo inmobiliario (venta en el pozo, especulación masiva, propiedad horizontal), normativas edilicias y urbanísticas (regulación del desarrollo de torres) en la espacialidad del balneario; y su posicionamiento como “punta de lanza” de la política turística del país. Como señala Pegoraro (2019; 77), este proceso de “boom” no fue original de Punta del Este ya que “en distintos espacios y momentos históricos se han desatado denominados “boom turísticos inmobiliarios” que hablan de un uso estacional (de las residencias) principalmente en la temporada estival, en zonas donde se ha valorizado velozmente el suelo”.

Su particularidad radica en haber sido el primer “boom” inmobiliario turístico en Uruguay: una ráfaga de inversión en que construyeron casi 2,5 millones de metros cuadrados en la región, incluyendo más de 60 edificios en altura, un centenar de bloques bajos (hasta cuatro pisos) en propiedad horizontal (PH) y miles de *chalets* y viviendas unifamiliares (figura 1.11)

---

<sup>11</sup> Maldonado-Punta del Este duplicó su población entre 1963 y 1985 (de 20.000 a 45.000 habitantes aproximadamente).

**Figura 1.11** Evolución de los metros cuadrados de construcción gestionados en Montevideo y Maldonado (1970-2018)



Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

**Figura 1.12** Artículo de prensa nacional da cuenta del “boom” de la construcción de Punta del Este hacia fines de 1977.



Fuente: Diario El País 29-11-1977.

El stock de viviendas de temporada en Punta del Este en menos de diez años fue duplicado. A nivel de inversión, la mitad de lo volcado en la industria de la construcción en el país en esa época se desarrolló en Punta del Este.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> “Según estimaciones de la Cámara de la Industria de la Construcción y afines de Maldonado, en el período 1976-1980 se solicitaron permisos para construir en Montevideo por 3.850.000 m<sup>2</sup> mientras que en el mismo lapso en Maldonado sumaron unos 2.046.000 m<sup>2</sup>, o sea el 53% de la cifra anterior. Pero “como en Montevideo, mucho de lo construido son obras habitacionales o de interés sociales o locales para industrias, mientras allá la tónica es la expresión suntuaria, los valores de inversión superan a los de la metrópoli, lo que habilita a decir que Maldonado fue, durante ese trayecto temporal, casi el 50% de la industria de la construcción del país” (Revista Habitar, número 48, marzo de 1982).” (Arana, 1983; 140).

El 90% de la inversión fue de origen argentino, acompañando no solo la incidencia relativa de los argentinos en el turismo receptivo (dependencia con la que han luchado las políticas turísticas uruguayas desde esa época) sino en comportarse, en efecto, como parte de un mismo mercado inmobiliario. El volumen y velocidad de inversión y realizaciones, despertaba asombro a nivel nacional y local (Figuras 1.12 y 1.13).

**Figura 1.13** Diario local "Punta del Este" da cuenta del incremento de la actividad de construcción en la zona a partir de 1973



Fuente: Diario Punta del Este (3-5-1978).

Este período cambió la fisonomía del balneario. La península se movilizó espacialmente desde la abundancia de *chalets* de tipo californiano, palacetes afrancesados, y viviendas unifamiliares de arquitectura moderna, hacia esbeltas torres o bloques bajos de modernidad tardía o posmodernas.

La construcción de viviendas fue veloz y en gran escala. Esto atrajo notables flujos migratorios por motivos laborales (construcción, servicios), haciendo desparramar barrios periféricos a la ciudad de Maldonado, obligándola a ser dotada de infraestructura y equipamientos acordes a su dinámica poblacional permanente, más allá de la requerida por el turismo receptivo de Punta del Este. Se estimaba en 10.000 los obreros de la construcción empleados en Maldonado-Punta del Este, que, en aquel

tiempo, no superaba los 40.000 habitantes.<sup>13</sup> También Maldonado y Punta del Este consolidaron su contigüidad física y funcional, deviniendo en una pujante conurbación. El territorio rural aledaño comenzó a perder primacía como sector productivo dedicado al abastecimiento hortifrutícola de la región turística, para pasar a ser parte del *stock* de tierra potencialmente urbanizable, disponible con fines residenciales en formatos de enclaves rurales de residencias de alta gama o clubes de campo. Estos aspectos que pautaron su desarrollo territorial posterior y su posicionamiento en el país y la región rioplatense tuvieron sus primeros experimentos e impulsos significativos en esta etapa del *boom de la construcción* coincidente con la primera fase de apertura y desregulación económica iniciada por Uruguay en 1974.

La finalización del ciclo del *boom*, se debió a la abrupta crisis regional de 1981-82: la “Crisis de la deuda” de América Latina. El deterioro económico fue vertiginoso. Argentina y Uruguay habían establecido un tipo de cambio de paridad deslizante con devaluaciones preanunciadas (“la tablita”) y se sumergieron en el atraso cambiario al no soportar la cotización de la moneda, dentro de economías crecientemente dolarizadas. Argentina devaluó en 1981. En Uruguay, en noviembre de 1982, en una sola jornada, el dólar pasó de cotizar de 10 a 35 pesos uruguayos. Entre 1982-1984, el PBI uruguayo cayó 18 % (entre 1974 y 1981 había crecido 4,5% anual). Aunque a mediados de la década de 1980 -considerada una “década perdida” en América Latina- Uruguay inició una fase de crecimiento paralela al restablecimiento democrático (1985) la industria de la construcción en Punta del Este demoró varios años en retomar un volumen significativo. De todas maneras, no había vuelta atrás. El balneario había puesto a prueba sus capacidades para atraer inversiones de gran porte y situarse en la región manteniendo la exclusividad como sello distintivo y renovando su infraestructura residencial, hotelera, y de servicios, vinculada al turismo en el marco de una creciente integración regional e incipiente globalización. Su capacidad de aglutinar población migrante de otras ciudades uruguayas y del extranjero, igual que su expansión edilicia, se mantuvieron y profundizaron si observamos un ciclo de mayor duración en el territorio uruguayo iniciado en esa época de apertura y que llega a nuestros días (Martínez y Altmann, 2016). De ésta forma, Maldonado-Punta del Este se transformó en la gran novedad de la evolución de las últimas décadas del sistema urbano uruguayo, disparando la interrogante de cómo y por qué una localidad crece de forma pujante y persistente dentro de una estática jerarquía de ciudades medias, en un país estancado demográficamente (Altmann Macchio, 2021b; Leitch et al, 2013; Bervejillo, 2008; Ligrone, 1995). El balneario de edificios comenzaba a posicionarse como una ciudad turística que procuraba romper la “estacionalidad” perfilando el interés por desarrollar actividades económicas y culturales más allá de la temporada.

Respecto al énfasis en el período a analizar, la trayectoria local incide al limitar esta periodización, con eje en este breve ciclo expansivo, más allá de sus vínculos con el

---

<sup>13</sup> Considerando esa población total y la cantidad de trabajadores, puede estimarse que casi 2 de cada 3 hombres trabajaban en la construcción en Maldonado en esa época.

proceso de apertura económica y primeros signos *neoliberalizadores*, algo por demás significativo para un país como Uruguay, con un Estado de bienestar precoz y despliegue singular y amplio de su actividad industrial y comercial estatal, más allá de la protección social en el contexto latinoamericano (Quijano y Forteza, 1987; Real de Azúa, 1964). En esta etapa se evidencian dinámicas de la permeabilidad de la economía argentina (que atravesó una profunda crisis luego de más de una década de crecimiento) hacia Uruguay y en particular con el desarrollo de Mar del Plata, competencia y complemento de Punta del Este en la disputa por los veraneantes del Gran Buenos Aires (Pastoriza & Torre, 2019, Trochón, 2017). Pegoraro (2019) remarca que en tanto Punta del Este vivía el intenso *boom* de los 70, y en menor escala otros balnearios del litoral sur brasileño, Mar del Plata veía agotar el modelo de construcción en altura y propiedad horizontal que floreció en la década de 1960.

Para Oddone (2010) la economía uruguaya había tenido un desarrollo significativo desde finales del siglo XIX hasta la segunda guerra mundial, encontrándose entre las más prósperas y ricas de la región. Su declive posterior, fue propiciado, entre otras razones por el deterioro de los términos de intercambio y el agotamiento de la base demográfica del modelo de crecimiento industrial por sustitución de importaciones. Entre 1956 y 1974 el PBI per cápita uruguayo estuvo prácticamente estancado. En tanto el resto del capitalismo occidental vivía su mayor expansión durante el siglo XX, los llamados “treinta gloriosos” de la posguerra, Uruguay no prácticamente no creció. El ciclo 1974-1981, por tanto, fue el primer período de crecimiento sostenido del PBI per cápita uruguayo en casi dos décadas. Y el desarrollo de la construcción en Maldonado fue una de sus primeras manifestaciones físicas. Por todos esos motivos (llegada de la neoliberalización al país, activación económica, comienzo del reposicionamiento en el sistema urbano uruguayo, renovación del elenco y estrategias de los actores vinculados al desarrollo del turismo residencial) el período 1974- 1982 aparece como un lapso corto pero de singular interés.

Finalmente, según Theodore & Brenner (2002) para comprender las geografías diferenciadas de la apertura y desregulación económica ocurridas en occidente sobre finales del siglo XX, vinculadas a la globalización y al neoliberalismo, es clave el proceso de “descomposición”, de los estados de bienestar que tuvo lugar a partir de los años 1970; comprender las geografías regulatorias e infraestructuras institucionales heredadas. En esa etapa, simultáneamente a la liberalización y retracción del rol del estado en lo industrial y comercial, en la amortiguación de los conflictos sociales y de clase, el turismo era incorporado crecientemente por las estrategias de desarrollo de los países “periféricos”, tras el suceso del caso español y su traspaso a otras geografías.

A partir del interés del caso de Maldonado-Punta de Este, y su abordaje en tanto urbanización turística, con “momentos y dimensiones” (Brenner & Schmid, 2015), las preguntas disparadoras de la tesis refieren a ¿Qué tipo de urbanización produce el turismo, particularmente, el de los balnearios de elite? ¿Cuál es la especificidad de la urbanización turística, particularmente, de los balnearios de elite en los territorios

latinoamericanos, rioplatenses? ¿Cómo se suceden los diferentes momentos de urbanización (concentrada, diferencial y extendida) en la evolución de los balnearios de elite? ¿Qué particularidades tienen estos momentos de urbanización con los ciclos y escalas de inversión y regulación estatal en el contexto histórico, visto como ciclo de larga duración, de los países sudamericanos y en la región rioplatense, y cómo influye en la configuración de sistemas urbanos específicos a nivel local, regional y nacional?

En Uruguay, el énfasis en el turismo como parte estratégica del desarrollo nacional, había sido parte del modelo *batllista* (el estado benefactor uruguayo) en tanto país de servicios a la región, como señalaba Jacob (1988). Pero hacia mediados de la década de 1970, se encontró dentro un proceso de articulación con renovadas lógicas de la circulación de personas e inversiones.

Maldonado-Punta del Este, con su particular desarrollo socioeconómico dentro del Uruguay ofrece una ventana analítica por la que observar procesos socioespaciales de variada escala, superpuestas y no siempre jerárquicos. Allí, más allá de poner a prueba el encuadre de los “momentos y dimensiones” de la urbanización, subyace el interés por explorar los vínculos entre la generación de un nuevo *espacio estatal* (proyectos y estrategias del desarrollo nacional, en cuestiones institucionales y de movilización de recursos e inversión en ámbitos sectoriales o espaciales determinados), y la denominada “urbanización turística”, social y espacialmente diferenciada y dependiente de la trayectoria.

Los ámbitos geográficos donde se manifiestan los fenómenos turísticos (en particular aquellos vinculados a urbanizaciones costeras dinamizadas por flujos significativos de visitantes lo cual se evidencia en su conformación física e infraestructura, caso del Mediterráneo español, el Caribe o en la región rioplatense Mar del Plata y sus balnearios contiguos, Río de Janeiro) y los referentes a los actores con acciones determinantes en los mismos (inversores, turistas, gobiernos de diferentes niveles) suelen mostrar lógicas diferenciadas y escalas de actuación descentradas (locales, regionales, nacionales, globales). Estos territorios turísticos pujantes, con su amalgama de actividades económicas (construcción, transporte, entretenimiento, entre otras), son habitualmente receptores de oleadas migratorias, tanto por motivos laborales en el corto plazo, como en residencia permanente por parte de retirados de altos ingresos en busca de cualidades ambientales, paisajísticas o de seguridad. A partir de ello, el Estado nacional o local actúa muchas veces de manera selectiva o diferenciada en la regulación del suelo o las definiciones en provisión de equipamiento, infraestructura y servicios. A través de ésta incidencia yuxtapuesta, en lo demográfico, económico, infraestructural y político, la urbanización turística también ha afectado los espacios estatales; una “urbanización sin industrialización”, desplegada como proyecto estatal espacial desde su especificidad, operando con una selectividad que motivó, permitió y viabilizó su desarrollo, en tanto los espacios estatales nacionales eran sometidos a procesos de *reterritorialización* y *reescalamiento* (Brenner, 2004) en la década de 1970.

#### 1.4 Preguntas y objetivos

Esta tesis reconoce el interés de abordar el proceso de urbanización de Maldonado-Punta del Este a partir de las recientes discusiones epistemológicas sobre la urbanización en tanto permanente proceso *pluri-escalar* de transformación socioespacial.

Como objetivo general se propone contribuir al conocimiento sobre los procesos de urbanización turística a partir del estudio de los balnearios de elite en los países sudamericanos, particularmente en el contexto de la región rioplatense, para dar cuenta de la singular configuración del espacio estatal y de la articulación específica de proyectos y estrategias espaciales novedosas, propias de la urbanización turística.

Las preguntas que orientan la investigación se asocian a las dimensiones de la urbanización referidas, posteriormente, en los objetivos específicos.

¿Cuál es la materialidad del entorno construido, especificidad de los patrones urbanos y tipologías edilicias resultantes de las regulaciones territoriales y las prácticas de los actores que impulsan el proceso de urbanización turística a través del desarrollo de los balnearios de elite?

¿Qué tipo de regulaciones territoriales impulsan la urbanización turística de los balnearios de elite rioplatenses y qué tipo de espacio estatal configuran?

¿Cuál es la particularidad de las estrategias de los actores que intervienen en los procesos de urbanización turística de los balnearios de elite rioplatenses? ¿Qué transformaciones, a nivel sociodemográfico y del mercado de trabajo se dan a nivel local y de qué manera, éstas perfilan una urbanización turística socialmente diferenciada?

De ésta forma, se plantean los siguientes objetivos específicos:

Respecto a las *prácticas espaciales* se propone indagar en las formas y procesos resultantes de la urbanización turística de los balnearios de elite, y de la dialéctica entre los proyectos estatales y las estrategias de los actores involucrados en dicho proceso, para dar cuenta de la particular materialidad del entorno construido, la especificidad de los patrones urbanos y las tipologías edilicias.

Con respecto a la *regulación territorial* se propone indagar en los modos en éstas impulsan la urbanización turística de los balnearios de elite rioplatenses y configuran nuevos espacios estatales, para evidenciar la particular articulación espacio-temporal de una serie de proyectos y estrategias estatales.

El tercer objetivo específico apunta a indagar en las *transformaciones de la vida social* en el proceso del “boom”, tanto a nivel de los pobladores como en las prácticas y estrategias de los actores que intervienen e impulsan los procesos de urbanización turística y la especificidad de las coaliciones entre empresarios de diferentes sectores

económicos y de éstos con el gobierno -y la mutación de las coaliciones en relación a los momentos de urbanización-, y los mecanismos para intervenir en los marcos del planeamiento y la configuración del espacio estatal.

### **1.5 Hipótesis.**

La hipótesis general de la tesis es que el desarrollo del balneario rioplatense de elite como política urbana, es parte constitutiva y determinante de *los nuevos espacios estatales específicamente rioplatenses* surgidos en el marco de la reestructura económica, social e institucional de la década de 1970. Se trata de una nueva territorialidad que articula la urbanización turística como parte de sus estrategias y proyectos espaciales estatales, junto con y para potenciar el desarrollo de sectores de actividad económica como la construcción y servicios, así como la inversión extranjera en desarrollo inmobiliario y por otra parte, que ello se direccionara hacia lugares específicos, en particular sobre la zona costera y de playas.

Las hipótesis referidas a las *dimensiones* de la urbanización se concatenan con los *momentos* de la urbanización (concentrada, extendida, diferencial).

Respecto a la regulación territorial: *los nuevos espacios estatales específicos rioplatenses* evidencian un desplazamiento de los repertorios normativos sobre parámetros edilicios, urbanísticos, infraestructuras de alcance nacional y regional, desde otros centros internacionales del turismo, y países vecinos. Los impulsos por desarrollar la edificación en altura y sobre la línea de playa son digeridos por normativas nacionales estrictas sobre el carácter público de la playa; y locales que desplazan la edificación en altura de la primera línea de costa de manera de evitar colmar las vías costaneras del balneario.

La integración del fomento del turismo de sol y playa a estrategias de desarrollo de escala nacional se reconfigura de acuerdo con una trayectoria pautada por este impulso, pero que cambia su expresión por el renovado papel del turismo en la economía global y el rol de organismos multilaterales y hemisféricos en el asesoramiento y financiamiento de políticas que dan lugar a parámetros comunes de institucionalidad, regulación y criterios de priorización geográfica.

Con respecto a las prácticas espaciales: se expresan nuevas configuraciones dentro de la estructural dualidad socio- espacial y funcional entre el balneario y la ciudad permanente, cada vez más integradas física y socialmente; así como una consolidación de redes de infraestructura que vinculan al balneario con el territorio nacional y regional. La materialización del entorno construido local evidencia variantes específicas de los dispositivos internacionales del ocio. El lenguaje arquitectónico-urbanístico resultante se asocia a enclaves internacionales del turismo y su apropiación desde una especificidad que prioriza la densificación de ensanches de ciudad jardín abierta, por sobre la jerarquización de enclaves autocontenidos y la generación de paseos marítimos y espacios públicos.

En lo que refiere a la vida cotidiana, la urbanización turística, transforma las características y condiciones de vida de la población local de Maldonado-Punta del Este, a partir de una reestructuración del mercado de trabajo y un singular crecimiento demográfico en comparación a otras localidades nacionales o regionales, como parte de la diferenciación social y espacial que demandan los enclaves turísticos y en particular los balnearios de elites.

Los actores que traccionan el desarrollo turístico (empresarios, desarrolladores, planificadores) operan en una escala regional - rioplatense que articula Montevideo-Gran Buenos Aires y Maldonado-Punta del Este generando coaliciones particulares que inciden y articulan los proyectos y estrategias estatales uruguayas. Esta incidencia desborda la dimensión económica incidiendo en aspectos socioculturales donde Punta del Este aparece como un suburbio extraterritorial compartido por Montevideo y Buenos Aires. El intenso vínculo con Buenos Aires supone un salto de escala de los actores directamente desde Maldonado a Buenos Aires. La particularidad de las coaliciones de desarrolladores implica una imbricación entre un entramado de base local de profesionales, técnicos y gestores, que viabilizan una inversión originaria fundamentalmente fuera de fronteras nacionales.

La incidencia del marco institucional de régimen de excepción (dictadura) es determinante en la conformación de las mencionadas coaliciones de actores y configuraciones territoriales.

### **1.6 Planteo metodológico.**

La actual reestructuración urbana planetaria tensiona la raíz epistemológica de los estudios urbanos por el agotamiento conceptual de la concepción heredada de lo urbano como un asentamiento fijo, limitado y universalmente generalizable (Brenner y Schmid, 2015; Brenner, 2019).

De ésta manera, el análisis de la urbanización turística permite desplegar una estrategia de investigación de lo urbano que contemple, dinámicamente, lo territorial y lo escalar. Por ello, se referencia el abordaje de los procesos de urbanización a través de dos categorías analíticas, los “momentos” y “dimensiones” que tienen sus raíces en la teoría de la producción del espacio de Lefebvre (1974/2013). Stanek & Schmid (2011), señalan que este abordaje es teórico y permite estructurar un análisis de lo urbano entendido en su profundidad y exhaustividad como proceso social.

Así, Brenner & Schmid (2015) conciben tres “momentos” de lo urbano de manera co-constitutiva a partir de los procesos de aglomeración (urbanización concentrada), la conformación de un tejido urbano multiescalar que ata geografías vinculadas muchas veces de forma remota (urbanización extendida) y la destrucción creativa de los patrones heredados e históricamente específicos (urbanización diferencial). Los autores señalan que estos *momentos* “no se refieren a condiciones morfológicas, sitios geográficos o etapas temporales distintas sino a elementos dialécticamente entrelazados, constitutivos entre si, de un proceso históricamente específico de transformación socioespacial” (Brenner & Schmid, 2015; 169).

Analizar empíricamente desde los “momentos” y “dimensiones” de la urbanización turística se apoyará en un enfoque mixto cualitativo y cuantitativo y se desarrollará a partir de la técnica del “estudio de caso”. Éste método se considera adecuado para un objeto de estudio diverso en sus dimensiones y estrategias de análisis, estructuradas por las interrogantes “cómo” y “por qué” y donde el investigador tiene poco control sobre los eventos (Yin, 2009).

En el estudio de los momentos y dimensiones de la urbanización turística, la escala es protagonista. Ésta no es constitutiva del objeto de estudio sino un atributo relativo y dinámico de la observación científica y que permite graduar, extensión, resolución y nivel de análisis, ella es determinante en las estrategias metodológicas, tanto en la elección del caso como en sus vínculos con el análisis (Ruiz Rivera & Galicia, 2016). Por ejemplo, la elección Maldonado-Punta del Este, desde la urbanización *concentrada* podría responder a un caso “típico” de “balneario de sol y playa para sectores de altos ingresos”. En tanto, si nos situamos en la urbanización *extendida* señala su interés como caso “extremo” (Seawgrith & Gerring, 2008) en el crecimiento poblacional dentro del sistema urbano uruguayo.

**Tabla 1.2** Momentos y dimensiones de la urbanización según Brenner & Schmid (2015)

		DIMENSIONES		
		PRACTICAS ESPACIALES	REGULACIÓN TERRITORIAL	VIDA COTIDIANA
MOMENTOS DE LA URBANIZACIÓN	<b>Urbanización concentrada</b>	Producción de entornos construidos y configuraciones socioespaciales para encauzar las fuerzas de aglomeración	Regímenes legales y sistemas de planificación para el gobierno de las condiciones socioeconómicas y ambientales asociadas a las fuerzas de aglomeración	Producción de rutinas sociales, prácticas cotidianas y formas de vida asociadas a las fuerzas de aglomeración
	<b>Urbanización extendida</b>	Activación de lugares, territorios y paisajes conectados a las aglomeraciones; creación, densificación y ampliación del “tejido urbano” que liga las aglomeraciones a los diversos enclaves de transformación socio metabólica y socioeconómica de los que estas dependen.	Sistemas de gobernanza orientados a los procesos socio-metabólicos y socioeconómicos que sustentan los principales centros urbanos y permiten la densificación y ampliación del tejido urbano a través de diversos territorios	Rutinas sociales, prácticas cotidianas y formas de vida que aparecen:  a) Con la operacionalización de diversos lugares, territorios, y paisajes en relación a las aglomeraciones  b) Con la densificación y ampliación del tejido urbano en distintos territorios y escalas.
	<b>Urbanización diferencial</b>	Presiones recurrentes por destruir creativamente las geografías de aglomeración heredadas y los paisajes operacionales asociados a ellas.	Movilización de instituciones estatales y otros instrumentos regulatorios para promover, gestionar, acelerar e influenciar la continua reorganización las aglomeraciones y el tejido más amplio de la urbanización extendida.	Reorganización de las rutinas sociales, prácticas cotidianas, y formas de vida en conexión con la destrucción creativa de los entornos construidos y del tejido urbano en todas las escalas.

Fuente: Extraído de Brenner y Schmid (2015; 171) según traducción de Sevilla Buitrago (2017; 280).

En la tabla 1.2 se propone una matriz analítica que articula las dos categorías mencionadas y sus subcategorías o parámetros.

La delimitación temporal hace foco en un lapso de notable dinamismo en la producción de unidades habitacionales, por el volumen edificado y las consecuencias en la reconfiguración del balneario en términos espaciales y sociales. Ninguno de los posteriores *boom* edilicios de Punta del Este fue tan significativo simultáneamente en términos relativos y absolutos como el que se dio entre 1974 y 1982. Sincrónicamente, este proceso era parte de una reestructuración cualitativa del espacio estatal uruguayo. El lapso corto y la intensidad del proceso, supone un episodio, y permite poner a prueba los “momentos” actuando de forma yuxtapuesta.

Las fuentes utilizadas son variadas, pudiéndose distinguir, dentro de la información primaria y secundaria diversos subgrupos.

Respecto a la información primaria se realizaron entrevistas semiestructuradas a desarrolladores inmobiliarios, técnicos en planificación urbano- territorial y pobladores de Punta del Este. También se recopilaron normativas urbanísticas y edilicias del departamento de Maldonado, normativa nacional y departamental referida a políticas turísticas y otra documentación del nivel nacional y departamental referida a la planificación del desarrollo. Finalmente se compendiaron artículos en medios de prensa a nivel local y nacional.

La información secundaria utilizada consiste en datos públicos de los censos nacionales de población y vivienda de 1963, 1975, 1985, 1996 y 2011 y registros administrativos catastrales.

### **1.7 Estructura de la tesis.**

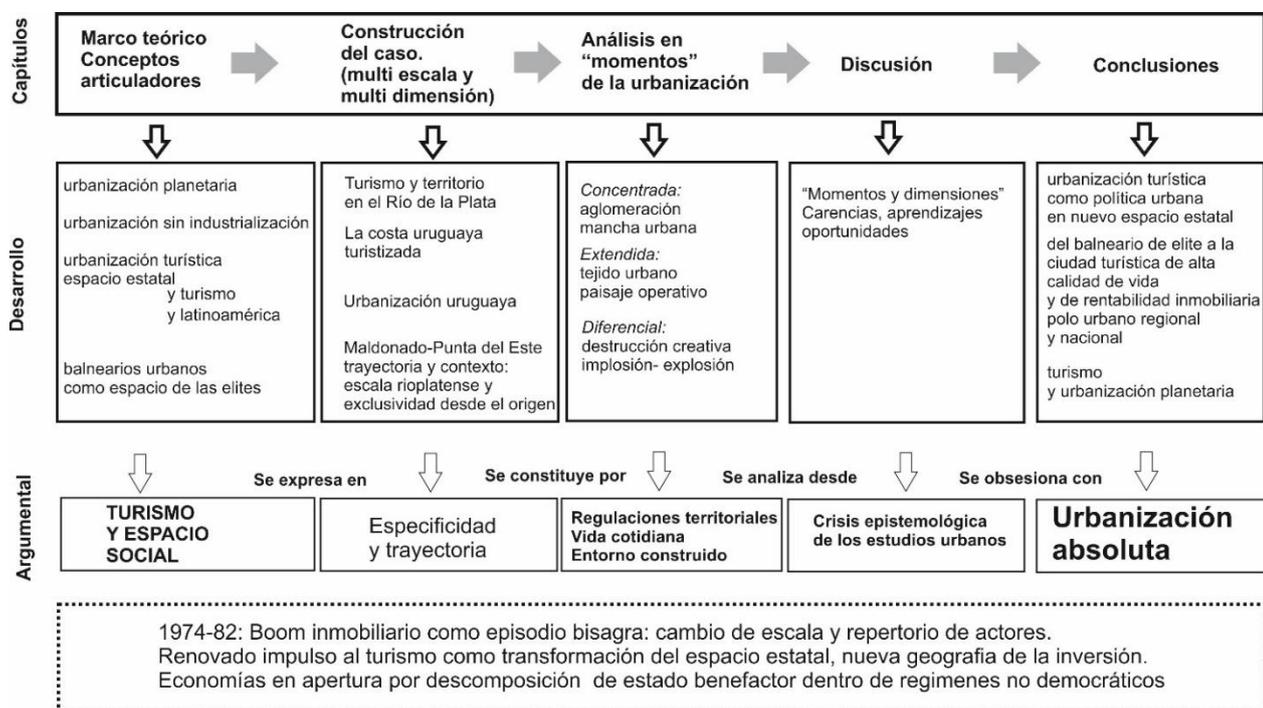
Tras el posicionamiento inicial sobre el tema, la tesis pasa a la discusión teórica articulada por “momentos y dimensiones de la urbanización” (Brenner & Schmid, 2015), la “urbanización turística” (Mullins, 1991) como un tipo de “urbanización sin industrialización” y como forma particular de crecimiento urbano (Solá Morales, 1972). También se relaciona la urbanización turística al espacio estatal (Brenner, 2004) y éste desde el carácter específico del sur global; y la conformación de balnearios urbanos de elite, de los que Punta del Este forma parte.

Posteriormente, se presenta la construcción del caso, partiendo de las relaciones entre turismo, estado en el Río de la Plata. Así se traza la historia de los territorios turísticos de sol y playa del Gran Buenos Aires y la conformación de la costa sur uruguayo como pieza temática estructurada por el turismo y en cuyo desarrollo destacan la expansiva vocación de disponibilizar suelo mediante fraccionamientos y la generación de una infraestructura vial como la Ruta Interbalnearia que a lo largo de la segunda mitad del siglo XX cristaliza la idea de corredor litoral. La síntesis del proceso de Maldonado-Punta del Este conceptualiza a al balneario como periferia turística (Gormsen, 1981) de elite en el Río de la Plata.

El sector de análisis se estructura con los *momentos y dimensiones* de la urbanización (Brenner & Schmid, 2015). Allí aparecen las particularidades de la urbanización turística como social y espacialmente diferenciada, siguiendo a Mullins (1991), y la noción de tejido urbano turístico (Pie Ninot, 2015; Horrach Estarelas, 2009, 2015, 2016). Luego, y dentro del proceso de *reescalamiento y reterritorialización* (Brenner, 2004) del espacio estatal rioplatense en la década de 1970, en el que el turismo juega un rol clave como política urbana, se conceptualiza el proceso de destrucción creativa de Punta del Este como parte del ciclo de vida de las áreas turísticas y sus transiciones desde balneario de elite rioplatense hacia una ciudad turística, alta calidad de vida y rentabilidad inmobiliaria, y el episodio del *boom* de los 70 como un hito que denota ese cambio de sentido.

El apartado de discusión se centra en lo metodológico, a partir de la valoración crítica de tomar los “momentos” y “dimensiones” de la urbanización para un estudio empírico.

Figura 1.14 Diagrama de funcionamiento de la tesis.



Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, las conclusiones refieren a tres aspectos: por un lado, poner en valor las dinámicas del turismo en la discusiones socio-espaciales de la urbanización planetaria, por su cualidad de *paisaje operativo* y participante de dinámicas de implosión – explosión, donde las interacciones y flujos dentro de escalas relativizadas asumen un papel estructurante. Por otro, la especificidad de Punta del Este, donde más allá de su conformación como balneario de elite rioplatense y su trayectoria hacia una ciudad turística de calidad de vida y rentabilidad inmobiliaria. En esa última etapa subyace su renovado posicionamiento jerárquico en el sistema urbano uruguayo, caracterizado por una obsesión de destacar y ser competitiva en todos los perfiles estructurantes del

aglomerado urbano actual: nuevo polo urbano nacional y regional, atractor de población permanente y de turismo de elite, que mantiene calidad ambiental, alta calidad de vida y juega con su imagen de marca para solventar flujo de inversiones millonarias. A esta intención de posicionarse como polo urbano desafiando una estabilización funcional y escalar la denominamos “urbanización absoluta”.

Dentro de éste proceso, el episodio del “boom” de la construcción de la década de 1970 implicó el inicio de una reconfiguración hacia ésta dirección. Este recorrido se sintetiza en la figura 1.14.

## 2 MARCO TEÓRICO.

### 2.1 Momentos del proceso de urbanización.

En “El derecho a la ciudad” (1968/2017), Henri Lefebvre teorizó sobre la trayectoria de la ciudad industrial europea desde el renacimiento a la ciudad moderna, concibiendo que la industrialización constituía el principal motor de transformación de las ciudades desde inicios del siglo XIX. Allí, hacía una sugerente lectura de la vinculación social y espacial de la ciudad preindustrial, con la ciudad industrial. Su planteo diferenciaba la esfera de la “ciudad” (“realidad presente”, material) de lo urbano (“realidad social”), y en ese pasaje de la ciudad como “obra” a la ciudad como “producto” en casi un siglo y medio, hablaba de un “drama de la ciudad en tres actos”.

“En un primer período, la industria y el proceso de industrialización asaltan y arrollan la realidad urbana preexistente (...). En el segundo período (en parte yuxtapuesto al primero) la urbanización se extiende. La sociedad urbana se generaliza. La realidad urbana se reconoce como realidad socioeconómica en y a través de su destrucción. Se descubre que la sociedad total corre el riesgo de descomponerse en ausencia de la ciudad y de la centralidad: supone la desaparición de un dispositivo esencial para la urbanización planificada de la producción y del consumo. El tercer período se reencuentra o se reinventa (no sin que la práctica y el pensamiento sufran su destrucción) la realidad urbana...” (Lefebvre 1968/2017; 43).

En la tercera de sus tesis sobre una “Nueva epistemología de lo urbano” Brenner y Schmid (2015) si bien no hacen referencia explícita a este razonamiento de Lefebvre, lo resignifican y *reescalan* tras medio siglo de profunda reestructuración urbana neoliberal y decaimiento de la ciudad industrial. Es decir, *definen tres momentos no son concebidos con referencias morfológicas, geográficas, o temporales sino dialécticamente entrelazados*. Éstos refieren a la transformación urbana a nivel de aglomeración y entorno construido, a la conformación de un tejido urbano de relaciones materiales o inmateriales y a la reinención permanente de la realidad urbana.

La lógica de éstos “momentos” de la urbanización está vinculada a la multidimensionalidad de la urbanización, conceptualización que acarrea el planteo de la *producción del espacio* de Lefebvre (1974/2013) sobre la conformación de un espacio *unitario* pero compuesto dialécticamente por prácticas espaciales (interpretado por Brenner y Schmid como intensificación del uso del suelo o infraestructuras de transporte produciendo entornos construidos) representación del espacio (considerado desde la regulación territorial tanto en la apropiación de recursos humanos o ambientales, la planificación y normativa urbanas y de transporte y movilidad) y los espacios de representación (visto como un espacio social de la vida cotidiana cristalizado en variadas transformaciones materiales).

El primer momento, la “urbanización concentrada”, es el de la aglomeración, la concentración espacial en un ámbito discreto geográficamente, de fuerza de trabajo, capital e infraestructura en sucesivos ciclos de acumulación. Es la “mancha urbana”, el entorno construido. Ésta “urbanización concentrada” reconoce la trayectoria del análisis del poder de la aglomeración como punto clave de la investigación urbana a partir de la ciudad industrial, vinculándose a una familia de estudios sobre el crecimiento físico de la ciudad en clave de expansión urbana y fragmentación socio-territorial, iniciados por la Escuela de Chicago (Park, Burgess & Mc Kenzie, 1925). Parte del legado de ésta apunta a la comprensión de la tendencia a la homogeneización de sectores de la ciudad por características socioeconómicas y la falta de interacción material y simbólica entre ellos (Duncan, 1955). A nivel de expansión urbana, su modelo de la ciudad en círculos concéntricos donde las actividades y sectores sociales ocupan diferentes anillos, perdiendo gradualmente densidad de población y servicios hacia la periferia, fue posteriormente enriquecido al procurar vincularlo a diferentes realidades geográficas, con nuevas prefiguraciones y categorías (Hoyt, 1939; Harris y Ullman, 1945).

Brenner & Schmid (2015), plantean, integrado a la urbanización concentrada, el momento de urbanización “extendida” definido como activación y transformación de lugares, territorios y paisajes en relación con procesos de aglomeración; posterior ensanchamiento y estiramiento desigual de un “tejido urbano” en todo el planeta. Allí incluyen el concepto de *paisaje operativo* como sustento de recursos alimenticios, energéticos, provisión de mano de obra, esparcimiento (turismo), disposición de residuos, entre otros imperativos socio-metabólicos, que discuten la lógica de contrastes geográficos rural / urbano / suburbano y resignifican el papel de las infraestructuras para viabilizar y anidar territorialmente estos procesos.

Esta urbanización extendida se emparenta con la conceptualización *lefebvriana* de “tejido urbano”, no concebido morfológicamente sino como “almazón” del modo de vida de la “sociedad urbana”; “expansión no solo de periferias densamente pobladas sino de redes (bancarias, comerciales e industriales) y otros lugares de viviendas (residencias secundarias, espacios y lugares de ocio” (Lefebvre 1968/2017; 31). Ese *tejido urbano* al extenderse en áreas rurales intensifica y genera nuevas relaciones urbano- rural, en lugar de suplantadas o asordinarlas.

La interacción entre los dos primeros momentos, dialoga con otras corrientes conceptuales de los estudios urbanos.

El “proceso de urbanización” según Hope Tisdale Eldridge (1942) refería a identificar la “urbanización” como proceso de concentración de población en dos variantes: multiplicación de la cantidad de puntos de concentración y aumento de tamaño de éstos. Procurando una definición de urbanización menos ambigua y de mayor simplicidad, las ciudades quedarían definidas como puntos de concentración, quedando para instancias posteriores, la discusión de los umbrales de tamaño o densidad. Esta perspectiva de la urbanización como proceso físico y demográfico, discutía con la Ecología Humana de la Escuela de Chicago, y su noción de la urbanización como un proceso de radiación

mediante el cual ideas y prácticas se extienden desde el centro urbano hacia las áreas circundantes, haciendo de la ciudad la causa de la urbanización más que el resultado o el producto de la urbanización. El aporte de Tisdale Eldridge va más allá de esta asociación de lo urbano como ocupación social del territorio, en la cual, incluso Castells (1977), se apoya para discutir sobre su correlato funcional y social en “La Cuestión Urbana”. Ella pone de relieve la discusión epistemológica, diferenciando el producto (la ciudad) del proceso (la urbanización).<sup>14</sup> De ésta manera, el proceso de urbanización implica movimientos centrípetos y centrífugos, desde un estado de menor concentración a un estado de mayor concentración de población, generando una suburbanización por ampliación hacia las periferias, integrando nuevo suelo mediante densificación y extensión.

Promediando la década de 1970, dentro de la caída de la ciudad industrial occidental, la transformación de las metrópolis llevó a nuevas reflexiones que vincularon procesos socio-tecnológicos e infraestructurales, gentrificación, decaimiento de los *downtown* y nuevas dinámicas residenciales (enclaves auto-segregados de sectores de altos ingresos) comerciales y de servicios en los suburbios. Ascher (1995) referenciando al caso norteamericano, mencionaba como desde inicios del siglo XX, la presencia masiva del automóvil y la expansión de medios de comunicación, daba pie a la discusión sobre la disolución de los límites urbano- rural, a partir de propuestas utópicas como la “Broadacre City”, de Frank Lloyd Wright, concebida sobre el uso generalizado del automóvil y del teléfono, completamente extendida y sin centro. En la misma línea y ante la conformación de grandes aglomeraciones urbanas, de tipo regiones urbanas o megalópolis de acuerdo al neologismo acuñado por Lewis Mumford (1957)<sup>15</sup> y desarrollado por Jean Gottmann (1961)<sup>16</sup> para el caso de la costa noreste de Estados Unidos articulada por las áreas metropolitanas de Boston y Washington, Ascher sitúa los aportes de Melvin Weber, a inicios de la década de 1960, sobre “The Urban Realm”, donde la ciudad queda concebida como “sin lugar”: “simple grilla de interconexión compuesta de transportes visibles y de redes de comunicación invisibles, donde la

---

<sup>14</sup> Dentro de otra polémica como lo fue la de la crisis de la ciudad y de la planificación urbana de fines de los 60, Lefebvre remarcará la distinción entre la ciudad y lo urbano: “Será oportuno y razonable que distingamos entre una forma material y una forma social. Quizás convendría que introdujéramos aquí una distinción entre, por un lado, la ciudad, en cuanto que realidad presente, inmediata, dato práctico- sensible, arquitectónico; y por otro lado, lo urbano, en cuanto realidad social compuesta por relaciones que concebir, que construir o reconstruir por el pensamiento (...) la vida urbana, la sociedad urbana... no pueden prescindir de una base práctico-sensible, de una forma. O la tienen o carecen de ella” (Lefebvre 1968/2017; 71).

<sup>15</sup> Mumford habla de un “gigantismo sin forma” dentro de una visión pesimista de la expansión urbana a gran escala (“la decadencia de la megalópolis”, que “carcome” tanto lo urbano como rural, y con una escena metropolitana estructurada por el capital y dominada por “la finanza, el seguro y la publicidad” que ejerce subordinación sobre regiones adyacentes): “¿Cuál es la forma de la ciudad y cómo se define a si misma? (...) la gran ciudad continúa creciendo, desbordando, rompiendo sus límites y aceptando su extensión y falta de forma como subproducto inevitable de su inmensidad física” (Mumford, 1957; 16).

<sup>16</sup> Jean Gottmann fue un geógrafo francés que desarrolló su carrera en Estados Unidos. Él realiza un estudio descriptivo posicionado en una perspectiva más optimista desde la plasticidad y reconfiguración de las grandes aglomeraciones pautadas por la densidad poblacional y de infraestructuras, indagada desde un caso concreto, el cual aparece como creación peculiar de la urbanización norteamericana y cuyo desarrollo incluso puede plantearse como un objetivo nacional.

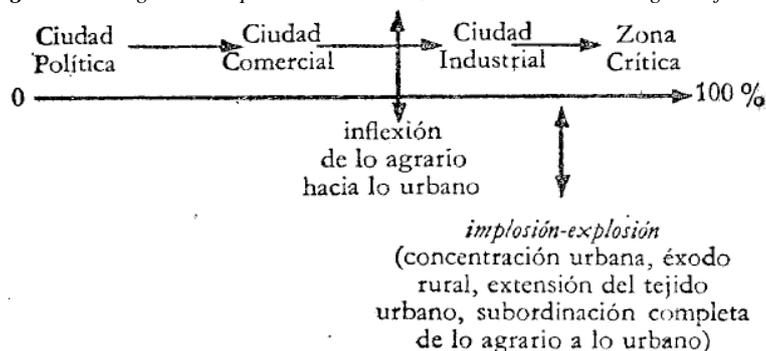
Volviendo a la discusión con Tisdale Eldridge, Randle (1990) sugiere que Gottmann ingresa a la polémica morfológica de las grandes áreas urbanas a partir de las preguntas “¿Hasta dónde se puede considerar población urbana? ¿Cuál es la densidad mínima? ¿Dónde están los límites físicos precisos entre el espacio urbano y el rural?” (Randle, 1990; 1403).

sociabilidad no está más fundada en la proximidad sino en el movimiento”. (Ascher, 1995; 28).

Brian Berry llamó “*contraurbanización*” a los cambios repentinos y significativos observados en los modelos de poblamiento urbano de las grandes áreas metropolitanas estadounidenses: desconcentración, pérdida de densidad, protagonismo de pequeñas ciudades (Berry, 1976). En respuesta a Tisdale Eldrige, hablaba de un proceso de desconcentración de la población, que implicaba un movimiento de un estado de mayor concentración a uno de menor concentración poblacional. Pero estas transformaciones evidentes en el decaimiento de la ciudad industrial, la eclosión metropolitana, los bordes porosos, las ambivalencias entre centro y periferia, fueron agotando terminologías. Las geografías históricas y contemporáneas de la transformación urbana fueron abarcando territorios y paisajes más amplios donde se integraron poblaciones pequeñas o dispersas vinculadas a los imperativos y condiciones de crecimiento de las grandes aglomeraciones. Un estallido de neologismos intentó captar aquellas nuevas manifestaciones socio-espaciales: ciudad postindustrial, ciudad difusa, *metápolis*, ciudad global, post-metrópolis, entre otras, cuya discusión estructuró parte de la agenda de los estudios urbanos hacia fines del siglo XX (Soja, 2008; Indovina, 1990; Dematteis, 1990; Ascher, 1995).

Finalmente, el último “momento” que Brenner & Schmid denominan “urbanización diferencial”, funciona como “implosión- explosión” retomando la metáfora planteada por Lefebvre (1968/ 2017) respecto al “estallido” morfológico y social de la ciudad tradicional, dentro de un proceso de urbanización mundial progresiva y total, vinculada a la era industrial (figura 2.1).

Figura 2.1 Diagrama del proceso de urbanización de la sociedad según Lefebvre



Fuente: Extraído de Lefebvre, H. (1970).

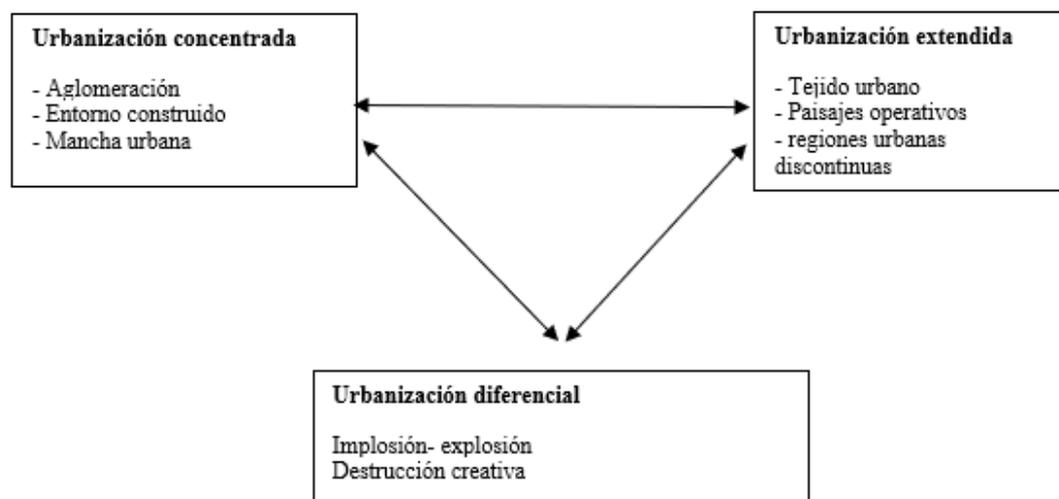
La otra referencia conceptual de la “urbanización diferencial” es el “arreglo espacial” (Harvey, 1982). Es decir, la configuración social y territorial que garantiza la acumulación ampliada del capital, para resolver temporalmente las crisis y contradicciones mediante su desplazamiento en el espacio, en la línea de lo que Schumpeter (1942) denominó “la destrucción creativa” del capitalismo. Es decir, que la reconfiguración de aspectos relacionales y materiales que hacen a los modos de

producción y las relaciones sociales han sido parte de las estrategias del capitalismo para salir de sus crisis.

El esfuerzo en la conceptualización de un abordaje sobre lo urbano que realizan Brenner y Schmid explicita la comprensión de la urbanización como un medio y expresión de la transformación permanente de configuraciones socio-espaciales heredadas dentro de la dinámica del capitalismo, involucrando formaciones sociales y políticas.

En resumen, los tres momentos de la urbanización siguiendo a Brenner & Schmid (2015) pueden definirse y relacionarse de la siguiente manera: (Figura 2.2).

*Figura 2.2 Momentos de la urbanización según (Brenner y Schmid, 2015)*



*Fuente: Elaboración propia en base a Brenner & Schmid (2015, 170).*

## **2.2 Urbanización planetaria y crítica a la “nueva epistemología de lo urbano”.**

Lo que Brenner & Schmid (2015) conceptualizaron como reestructuración urbana planetaria, se da en una “explosión de espacios”, donde configuraciones territoriales expanden redes y generan dispositivos de interacción dentro de la movilidad de capitales y recursos, caracterizándose por tres tendencias de gran escala. Por un lado, la conformación de un explosivo y reconfigurado mosaico de desigualdad territorial que supera dicotomías de tipologías espaciales (centro/área o rural/urbano) dentro de contradictorias formas de desarrollo espacial desigual. Por otro, realidades urbanas más diferenciadas, polimórficas, variadas y multiescalares que en ciclos anteriores de la urbanización capitalista. Finalmente, la presencia de una nueva fase de mutación de las geografías regulatorias, pautado por la conformación de redes inestables y multiescalares, y nuevas figuras de gobernanza urbana que no aparecen incluidas dentro de un marco territorial político-administrativo vinculado a rígidas carcazas geográficas. Es, por tanto, una era de altos contrastes como mencionan Storper & Scott (2016). Hay ciudades pujantes, que en su mayoría han mejorado las condiciones de vida de millones de personas en sus ingresos, vivienda e infraestructuras, que son centros de innovación y prosperidad, dando bienestar como nunca en la historia de la humanidad. Pero también dentro de ellas mismas, viejos reductos industriales se ven corroídos, se expande la marginalidad, la renovación urbana se alinea con la gentrificación, persisten

el déficit habitacional y la fragmentación socio-territorial o se incrementa la violencia urbana.

Esta reconfiguración urbana planetaria trastocó las formas, métodos y evidencias con que indagar lo urbano. La concepción heredada de los estudios urbanos del siglo XX de lo urbano como un asentamiento fijo, limitado y universalmente generalizable, discretizado y definido por contrastes geográficos aparece agotado conceptualmente (Brenner & Schmid, 2015; Brenner, 2019). Brenner remarca que aquellas afirmaciones conceptuales de lo urbano vinculadas a “la ciudad” estructuraron no solo la tradición de la Escuela de Chicago sino también de los académicos críticos o radicales.

Brenner (2013) también sostiene que la urbanización se ha convertido en genuinamente planetaria, a partir de la descomposición y posterior aniquilación de los modelos desarrollo nacional del período fordista keynesiano y la generalización de una *neoliberalización* (cuidadosamente no refiere a la “globalización”) de la gobernanza económica global, nacional y local, la flexibilización de los procesos productivos, entre otras transformaciones regulatorias y económicas pautadas por la intensificada circulación del capital. Es decir, los cimientos geográficos del capitalismo estaban siendo reelaborados desde la década de 1970 sin primacía de escalas regulatorias o de niveles de interacción político- económicos, complejizando los abordajes basados en la dicotomía “global- local” o la conformación de “ciudades-región”. La integración de la cuestión escalar aparece de manera más explícita en los escritos recientes de Brenner (2019), donde los “nuevos espacios urbanos”, su articulación escalar, la conformación del tejido urbano planetario (sus vínculos, sus puntos más densos y también sus roturas) toman protagonismo, dentro de una mirada general que reconoce que:

“El capitalismo moderno fue concebido como un paisaje territorial extendido en el que se yuxtaponían diferentes tipos de espacio de asentamiento (urbano, suburbano, rural), con mayor o menor grado de coherencia, discretización y delimitación, para crear un mosaico de diferenciación territorial” (Brenner, 2019; 2)

A comienzos del siglo XXI, los investigadores urbanos se sorprendían (al igual que Adna Weber hacia fines del siglo XIX con acelerada concentración de población en las grandes ciudades) ante los avances de la urbanización y sus efectos socio-espaciales. En cien años, la población residente en ciudades había pasado de menos de un 10% a 50% por lo cual, el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) construyó un discurso sobre la “era urbana”: el siglo XX, había sido *el siglo de la urbanización* (Harvey, 2000).

En tanto, desde la Escuela de Diseño de Harvard, Rem Koolhaas, el arquitecto y urbanista holandés de escala global, coordinaba el libro “Mutaciones” (2001) donde refería a variadas escalas de la transformación urbana finisecular. Allí, un sensacionalismo infográfico impregnado de indicadores demográficos y económicos, destacaba a las *mega ciudades* del sur global y su papel en la “era urbana”. Se vaticinaba

que en el siglo XXI las grandes aglomeraciones ya no serían las grandes metrópolis industriales noratlánticas del siglo XX, concentradoras de recursos, sedes de grandes corporaciones, prósperas y desarrolladas, que Saskia Sassen (1991) denominó “Ciudades globales”. En los ensayos sobre Lagos y la región urbana del Delta del Río de las Perlas, “Mutaciones” explicitó como pocos esa falsa dicotomía entre “Mega ciudades” y “Ciudades globales” que traccionó parte del debate urbano a nivel global al inicio del siglo XXI.

En otro circuito de discusión, algo distantes del lenguaje *mainstream* de ONU Habitat, infiltrado en los discursos de los jefes de agencias estatales de la vivienda, ambiente y territorio, la teoría urbana crítica estructuraba una renovada mirada sobre el proceso de urbanización. El desbalance teórico y de referencias empíricas hacia el norte global, en los estudios urbanos, fueron puestas en cuestión por autoras como Robinson (2006), Roy (2013) o Parnell & Robinson (2012).

El discurso de vocación totalizadora sobre el fenómeno urbano que proponen Brenner & Schmid (2015) se ha convertido en una narrativa afirmada y disputada. Oswin (2018) y Derickson (2018) lo rebaten en defensa de una pluralidad epistémica dentro de los estudios urbanos. Las nociones de “urbanización planetaria”, “urbanización concentrada, extendida y diferencial” se han transformado en un nuevo y vivo vocabulario, siendo puestos a prueba, apropiados o resignificados en diferentes ámbitos geográficos, a través reflexiones teórico- metodológicas y referencias empíricas que discuten su validez para comprender las dinámicas y *pluriescales* transformaciones socio-espaciales del mundo contemporáneo.

Michel Storper y Allen Scott han criticado el planteo de la “urbanización planetaria” mediante una encendida defensa de la aglomeración en tanto fenómeno urbano: la ciudad con su particularidad y cohesión. Esta está dada por la identidad social, cultural y geográfica, y una escala específica dada por una densa interacción socioeconómica y un correspondiente arreglo de gobernanza, referida a una base física que denominan “nexo del suelo urbano”. En “*Current debates in urban theory: a critical assessment*” (Storper & Scott, 2016) realizan un potente alegato contra la corriente *postestructuralista* de los actuales estudios urbanos considerando que disuelve y particulariza excesivamente lo urbano. Esta tendencia es ligada a los planteos de la urbanización planetaria, los estudios urbanos postcoloniales y los “*assemblage theoretic approaches*”, considerándolos “teorías de moda” que ofrecen explicaciones “defectuosas” a los desafíos políticos y científicos de las ciudades actuales.

Las nociones de urbanización *concentrada, extendida y diferencial* son vistas como “deformaciones gratuitas” del significado de la “urbanización” que Storper & Scott entienden asociadas a la aglomeración y no disueltas de manera informe a nivel planetario.

Otro de los aspectos puestos en duda sobre la “Nueva epistemología de lo urbano” radica en la propia dificultad que Brenner & Schmid señalan sobre las ambigüedades espaciales para diferenciar geográficamente la urbanización *concentrada* de la *extendida*. Storper & Scott plantean que la propia dinámica interna de las ciudades

también representa desafíos para diferenciar “tipos distintivos y polifacéticos de resultados socioespaciales diferenciados” que no están separados por un “una línea”. Y que, por tanto existen gradaciones espaciales en todas las escalas.

De su crítica a los estudios poscoloniales, consideran un excesivo particularismo (discutiendo el alegato de Robinson (2006) de que ninguna ciudad es excepcional, todas son distintivas y únicas) y exageradas sus críticas al sesgo epistemológico euroamericano. Storper y Scott ven cierta inestabilidad entre el particularismo excesivo de los estudios postcoloniales y el aferrarse a un esquema binario entre ciudades del sur global y del norte global que notan insuficiente para abarcar la diversidad de los fenómenos urbanos: “este esquema binario es definitivamente inadecuado como marco organizativo para grandes sectores de la investigación social contemporánea, y en ningún caso más que los estudios urbanos” (Storper & Scott, 2016, 1136).

Posteriormente, Allen Scott (2022) profundizó la base teórica del artículo de 2016 con Storper. En su teorización sobre la conformación y estructura de la aglomeración urbana desplegó un estilizado énfasis sobre sus relaciones de especialización e interdependencia social; la división socio-espacial del trabajo, y la formación concomitante de espacios intraurbanos en red de la ciudad. En tanto, la materialidad de la ciudad aparecía dada por el ambiente social y la dimensión exógena. El artículo discute, amplía y responde las críticas recibidas por referentes de los estudios post coloniales. Este intercambio, donde Scott y Storper son signados por Ananya Roy o Jennifer Robinson, por tener sesgos economicistas o ahistóricos, muestra la intensidad de un debate donde qué se entiende por lo urbano (su conformación, funcionamiento interno, evolución, delimitación) la existencia o no de parámetros físicos, sociales o escalares para su conceptualización y análisis, reafirman el diagnóstico del *metarelato* de Brenner y Schmid de unos estudios urbanos también bajo dinámicas de *implosión-explosión* y que remite a lo que el propio Brenner (2019) señala como una capa “fundacional” de la cuestión urbana: el problema ontológico de delimitar que tipo de proceso o fenómeno es realmente lo urbano.

Jamie Peck por su parte, habla del reto de la teorización comparativa, los riesgos del particularismo, afectando “el diálogo constructivo entre las diferentes tradiciones teóricas, particularmente en la interfaz entre la economía política y el poscolonialismo” (2015; 160). Ello da cuenta de la tensión “unicidad- particularidad” con pretendidas reglas teóricas urbanas generales. De todas maneras, valora cómo los estudios postcoloniales han reorientado la agenda urbana planetaria, poniendo foco en las ciudades del sur y el este global, reconocidas por derecho propio y no como *anomalías teóricas*. Pero esa explosión teórica corre riesgo de desarticular, disipar y fragmentar la discusión urbana, una desintegración conceptual de la teoría urbana, empantanada en el empirismo particular de cada caso.

Dentro del renovado debate sobre los “límites” espaciales de lo urbano y lo que sucede más allá de ellos, Gosh y Meer (2021) discuten teóricamente la urbanización extendida desde la cuestión agraria, entendiendo que desde una “urbanización planetaria” la

cuestión urbana es inseparable de la cuestión agraria (ya que funcionan co-constitutivamente). De esta forma, articulan los estudios agrarios críticos de G. Araghi (2010) con la teoría urbana crítica y las periodizaciones relacionales de vinculación o subordinación multiescalar de la cuestión urbana y cuestión agraria. También encuentran que la *desruralización* y el despoblamiento rural son parte de la urbanización extendida al igual que los “paisajes operativos” ya definidos por Brenner y Schmid.

La “urbanización extendida” también puede aparecer como un *metarelato reescalado* de la *suburbanización global* (Keil, 2018) siempre en clave de superar las dicotomías rural- urbano.

En Angelo (2017) se devela una trayectoria sobre los intentos de incorporar los “afuera” de la ciudad a la investigación urbana y superar lo “binario” para hibridar lo rural y lo urbano. En particular destaca los esfuerzos que desde la ecología política urbana (la naturaleza), la sociología urbana estadounidense (lo rural) y los estudios urbanos poscoloniales (“*not-yet city*”) realizaron por integrar esos ámbitos que, más allá de su conformación social, ambiental, institucional o espacial, se mantienen observados a través de un “lente” de lo urbano que es necesariamente dinámico, mientras la disciplina se aleja cada vez más del modelo de la ciudad europea del siglo XIX.

Pero la discusión de los “momentos” de la urbanización no se agota en cómo se discretiza geográficamente lo “urbano” o la tensión entre visiones universalistas y totalizadoras, y el particularismo y la especificidad, destacando que las ciudades de sur global no son anomalías o caricaturizaciones de la ciudad occidental (Shepard, et al, 2015; Robinson, 2006) sino que existen interacciones matizadas entre centros y periferias, como planteaba Aníbal Quijano (1973) sobre la ciudad latinoamericana dependiente.

Para Fox y Goodfellow (2022; 1960) se está dando “una disputa entre una definición universal de forma urbana y una tesis basada en el alcance universal del proceso urbano (pero con una definición difusa de forma urbana)” las cuales no parecen funcionar contrapuestas. Su concepto “urbanización tardía” añade la dimensión temporal a ésta discusión de manera sofisticada desde un planteo simple: no todas las ciudades han surgido en las mismas circunstancias históricas y geográficas y sus momentos de crecimiento y desarrollo (con implicancias en demográficas, ambientales, y también de mejora de condiciones de vida) han sido variados, y eso repercute, sistémicamente en el contexto *hiperglobal*, con dinamismo demográfico, políticas estatales centrípetas y catástrofes ambientales. Y también repercute en el “modelo” espacial y regulatorio que los nuevos desarrollos eligen como referencia y la paradoja de tener más opciones pero menos autonomía. Es decir, los autores hablan de calibrar la escala de observación de intersección de la geografía con la historia en el proceso de transición urbana global, planteando implícitamente un fértil terreno de indagación teórica entre las variaciones cualitativas de la urbanización extendida o diferencial, dentro de los amplios patrones del crecimiento del capitalismo global.

Aunque particularmente refieren a China (con su *hiperurbanización* e innovadoras formas del desarrollo y especulación inmobiliaria) y África subsahariana (en particular la urbanización sin industrialización y su financiamiento a través de organismos multilaterales ante la falta de capitales nacionales, temas que, como veremos son estratégicos en el abordaje de la urbanización vinculada al turismo) y el contraste entre las condiciones demográficas, económicas, ambientales y científicas en que se dieron las transiciones hacia una sociedad urbana en occidente en el entorno de 1900 y las que se están dando a inicios del siglo XXI, el planteo heterodoxo de Fox y Goodfellow (tanto *no determinista* como *antiuniversalizador*) es significativo y puede lateralizarse en diferentes ámbitos espaciales. A su vez, matiza la “era urbana” o la “urbanización planetaria” al referirse a urbanización masiva en territorio específicos, y articulando implícitamente en torno a los “momentos” de la urbanización planteados por Brenner & Schmid (2015), valorando la urbanización concentrada (a la que refieren como “urbanización” en un sentido espacial-demográfico, reconociendo sus limitaciones conceptuales) especialmente a nivel de gobernanza. El desarrollo urbano aparece vinculado a la “forma y función del Estado” (al espacio estatal, la institucionalidad y su movilización espacial de recursos, siguiendo a Brenner (2004)) con referencia a la vinculación entre gobierno local con fuertes competencias en temas sanitarios, de vivienda, orden público y desarrollo urbano para las ciudades industriales de occidente (tanto a nivel de competencias como de articulación con los sectores sociales que se movilizaban por mejorar dichas condiciones). En tanto, los estados fuertemente centralizados signados por los procesos coloniales - postcoloniales con mayores asimetrías de recursos y competencias gobierno nacional y gobierno local implica geografías regulatorias diferenciadas a las del localismo de la ciudad industrial tradicional.

Desde el grupo de académicos más cercanos a Brenner & Schmid se profundizó la discusión teórica y articulación empírica de la urbanización planetaria. Schmid, *et al* (2018) hablan de “nuevos vocabularios de urbanización” para describir los fenómenos de la urbanización planetaria en un estudio empírico de tipo comparado de grandes metrópolis en los cinco continentes: Tokio, Hong Kong/Shenzhen/Dongguan, Calcuta, Estambul, Lagos, París, Ciudad de México y Los Ángeles. Allí desarrollan cuatro conceptos originales (que consideran incompletos e imparciales): *popular urbanisation*, *plotting urbanism*, *multilayered patchwork urbanisation*, *uncorporation of urban differences*, dentro de otros nueve definidos en una investigación que trianguló varias tesis doctorales. Estos nuevos vocablos, surgen desde la experiencia del territorio a través de estudios de tipo etnográfico y abordaje multidimensional. Su énfasis refiere a la conformación física, social, de gestión y especialidad de ciertos entornos espaciales, su *proceso* de urbanización, observando de manera diacrónica y sincrónica. Estos estudios comparados son ejemplo de la enorme dificultad de construcción de conceptualizaciones generalizables en torno a procesos de urbanización definidos como “campo de fuerza” y contexto: topografía urbana y dependencia de la trayectoria. Arboleda (2016, 2017) también trabaja las interdependencias entre urbanización concentrada y extendida. Su análisis neo-marxista se sitúa en las relaciones entre capital

y naturaleza dentro del “boom” de los *commodities* de las primeras décadas del siglo XXI en América Latina, viendo la urbanización extendida como categoría analítica para comprender las transformaciones asociadas. Por un lado, recupera la tensión homogeneización - fragmentación (marcos globales de gobernanza multiescala - asignación diferenciada de capital fijo y segregación espacial). Por otro analiza “paisajes operativos” vinculados a las geografías de extracción de recursos naturales. Estos pequeños parajes logran despojarse de su aislamiento recibiendo infraestructura, capital, recursos o flujos migratorios, constituyéndose en actores políticos y superando el antagonismo geográfico “ciudad – campo”.

El planteo de Brenner & Schmid ha dado lugar a otra serie de estudios exploratorios, que analizan vínculos entre urbanización concentrada y extendida en diferentes contextos territoriales (Castriotta & Tonicci, 2018 en el caso brasileño, Khatam & Haas, 2018, para las ciudades del medio oriente). Otros estudios impulsan una tentativa de operacionalización de *la teoría implosión- explosión*, como Vergara Perurich (2018), para Santiago de Chile en base a una exploración empírica multivariada y espacializada, sobre el rol del excedente agrario en el desarrollo urbano (tema típicamente *lefebvriano* y también latinoamericano), y que puede también asociarse a la *urbanización extendida*. Aunque los autores no logran resultados concluyentes en su análisis, la referencia empírica de esta teoría supone un aporte arriesgado y valioso.

El “momento” de la urbanización “diferencial” planteado por Brenner & Schmid, aparece con contenidos más abiertos que los de urbanización concentrada y extendida. Morcuende González (2021) para el caso latinoamericano, toma como eje este “momento”, con referencia a los procesos de implosión- explosión como vehículo para su posible abordaje empírico. Según Sevilla Buitrago (2017; 279) colaborador y discípulo de Brenner, es necesario profundizar en este tercer momento, teórica e interpretativamente.

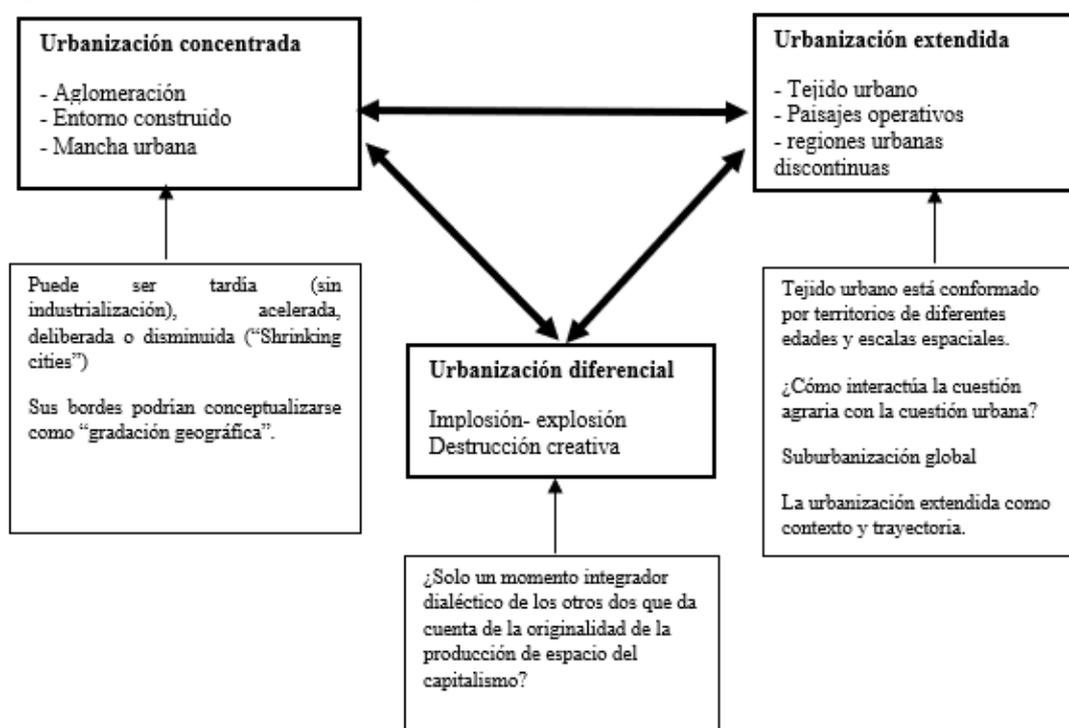
“La urbanización diferencial se entiende mejor como totalidad que agrupa los dos momentos anteriores -en sentido hegeliano, como síntesis que los integra y supera- antes que como tercer momento en igualdad de términos; esta forma de urbanización sería en ese sentido una oportunidad para identificar un modo específicamente capitalista de urbanización, en comparación con modos previos. Se trata por lo demás de un dilema que solo el desarrollo del trabajo futuro de Brenner y sus colaboradores resolverá”

El planteo de “momentos” de la urbanización es parte de una mirada totalizadora vinculada a la *urbanización planetaria* como *proceso* que intenta captar y analizar lo urbano como permanente reestructuración socioespacial anidado en simultáneas escalas no necesariamente jerárquicas; inestable y provisional en sus cristalizaciones, y reconoce la tradición crítica de los estudios urbanos en sus giros espaciales y escalares. Los abordajes horizontales y verticales en evolución dinámica y las particularidades de los contextos, intentan ser abarcados desde la concentración, extensión y diferenciación

de la urbanización, dentro de un terreno en constante mutación como lo que es de la cuestión urbana (Brenner, 2019).

Este marco de análisis, integra miradas complementarias y contrapuestas e intenta trascender las interpretaciones *territorialistas* y *ciudadanistas*, tensionado por la dicotomía particularismo – universalismo, desde la forma y la teoría urbana. En esto destaca la influencia de los estudios *postcoloniales* y su lucha por descentrar las geografías de la teoría y considerar a las ciudades del denominado “sur global” con un valor propio y no como anomalías de la ciudad del norte global.

Figura 2.3 “Momentos de la urbanización” interpelados.



Fuente: Elaboración propia a partir de Brenner y Schmid (2015), Fox y Goodfellow (2022), Storper & Scott (2016), Peck (2015).

Para Brenner (2019) la crítica al urbanismo metodológico no niega la importancia de las economías de aglomeración (como le espetan Storper & Scott, 2016 y Scott, 2021) sino que para comprender éstas dinámicas es necesario una concepción multiescalar pero territorialmente diferenciada (Smith, 2004, Swyngedouw, 1997; Brenner, 2004) dentro de una superposición e interpenetración de relaciones socioespaciales (bajo la metáfora de la *mihojas* que acuñara Lefebvre en “la producción del espacio”).

La discusión y apropiación de los “momentos” de la urbanización los ha complejizado identificando puntos ciegos y estilizando y sofisticando lecturas sobre facetas estructurales de la cuestión urbana: las velocidades diferenciales de la aglomeración y su vinculación a las dinámicas productivas y económicas, el recorte espacial y sus “bordes” como gradación geográfica. También la cuestión de lo “no urbano”, de lo agrario y de poner en disputa que lo urbano funciona como contraste a un territorio

“rural” pasivo y definido de forma excluyente. Esto puede resumirse en un planteo de “momentos” de la urbanización interpelados, como se resume en la figura 3.

El aporte de Brenner & Schmid (2015) sobre “momentos” de la urbanización permite un abordaje teórico y habilita una posible articulación empírica del proceso de urbanización planetario, desde imbricaciones contextuales específicas. Y lo hace procurando contemplar simultáneamente diferentes escalas, temporalidades y dimensiones.

### **2.3 Urbanización sin industrialización**<sup>17</sup>

Una larga tradición de los estudios urbanos vincula al crecimiento de la población urbana con el surgimiento de la ciudad industrial del capitalismo moderno, estructurada por la separación espacial de la vivienda y lugar de trabajo (Topalov, 1979, Lefebvre, 1968/2017 Castells, 1977). Según Soja (2008, 124) “La inserción de industrias manufactureras a gran escala en el espacio urbano fue lo que constituyó el principal factor desencadenante de la Tercera Revolución Urbana” dando lugar a una relación expansiva entre urbanización e industrialización.

La ciudad de la revolución industrial, con sus iniciales impulsos en Inglaterra y luego expandida hacia el norte del Europa fue nutrida de los avances técnico-científicos, de las ideas, y de la transición demográfica; y habilitó y estructuró el pasaje del capitalismo mercantil al industrial. También fue parte de la consolidación de los estados modernos y protagonizó una mayor integración espacial dada por ferrocarril, el barco a vapor e infraestructuras como los canales de navegación, generando una ruptura del espacio a través del tiempo (Zimmerman, 2012).

Estas transformaciones del capitalismo industrial afectaron todos los procesos de producción e intercambio de manufacturas. Las maquinarias aumentaron el rendimiento del trabajo y se redujeron los costos de producción. La organización de mercados autorregulados bajo el liberalismo económico implicó la venta libre de la fuerza de trabajo (como una mercancía, a diferencia del trabajo feudal regulado en corporaciones o forzado) y el excedente, pasó de generarse en el campo a generarse en las ciudades. Como sintetiza Harvey (2013; 21): “El capitalismo produce continuamente el excedente requerido por la urbanización. Pero también se cumple la relación inversa: el capitalismo necesita la urbanización para absorber el sobreproducto que genera continuamente”

El urbanismo occidental llegó a 1900 con grandes retos: eliminar de las ciudades los guetos y enclaves precarios, hacinados e insalubres instalados en áreas centrales; el despliegue de nuevas urbanizaciones pautadas por el estímulo al desarrollo desde la propiedad privada del suelo y la noción del vecindario armónico como ordenador social y su viabilidad infraestructural dada por el transporte metropolitano (trenes de cercanías, tranvías y posteriormente autovías).

---

<sup>17</sup> Este apartado toma pasajes de nuestro escrito: Altmann Macchio, L. (2022) *Urbanización turística y espacio estatal en Punta del Este, Uruguay (1974-1982)* en Selva Versino, M. & Elinbuam, P: *Nuevas configuraciones territoriales y paradigmas tecno-económicos en América Latina (139-162)*: CEUR.

En la etapa de la “Segunda revolución industrial”, antes de la Primera Guerra Mundial, la gestión científica del trabajo taylorista avanzaba, a través del fordismo, hacia una producción masiva articulada por el cronómetro y la línea de ensamble. También se dieron cambios en la siderurgia, la aparición del acero y otras aleaciones metálicas, la mejora del ferrocarril, barco a vapor y etapas iniciales del automóvil.

Toda esta reorganización productiva positivista, que implicó un modelo organizacional y cultural (una elite calificada de ingenieros y gerentes dirige la producción desplegada por una masa de obreros poco calificados entrenados mecánicamente y forma descontextualizada solo para la tarea que les corresponde dentro de la cadena de ensamble) tuvo su derrame hacia los procesos de planificación urbana: los planificadores fueron crecientemente posicionándose en la burocracia estatal y en las nacientes universidades modernas, como una elite tecnocrática que decidía sobre la ciudad y el modo de habitar.

Pero todo este relato, en buena medida hegemónico en la genealogía del urbanismo y de la ciudad moderna, tiene sus fisuras; y por tanto, su necesidad de ampliación geográfica y teórica. Como destacan Bergeron y Roncayolo (1974) *la industrialización no fue el único factor de crecimiento urbano en la era industrial*. La industrialización no fue un fenómeno sincrónico, homogéneo territorialmente ni por sectores de actividad, proceso evidente en el caso de las ciudades europeas. Las mencionadas afectaciones del ambiente urbano a partir del florecimiento industrial incidieron no solo en la conformación del urbanismo como campo de análisis y acción sobre la ciudad. También dieron lugar a una valoración de los entornos espaciales por fuera de la congestión y degradación de las grandes metrópolis. De esta manera, los espacios del turismo han sido parte del sistema territorial derivado de la revolución industrial (Corbin, 1993). Las relaciones entre ambos procesos pueden consideradas desde varias miradas. Lefebvre (1968/2017) advertía sobre la generación de “guetos del ocio” mediados por la mercantilización de los entornos naturales y escenográficos, que implicaban lugares de consumo y consumo del lugar. Refería a procesos emergentes que la Europa de la década de 1960 donde los sectores medios accedían al consumo turístico. Este proceso de consumo del lugar generaba una “prosperidad ficticia”, vinculada a la especulación inmobiliaria, una “urbanización sin industrialización” caracterizada por “una rápida extensión de la aglomeración y la especulación sobre los terrenos e inmuebles” (Lefebvre [1968/ 2017, 30). También el fenómeno de “urbanización sin industrialización” era asociado a dinámicas que se daban en América Latina, aunque relacionadas al éxodo rural- urbano y los enclaves de hábitat informal en sus populosas metrópolis.

Posteriormente, tras la crisis del modelo *fordista keynesiano* en la década de 1970 la contracción de la base manufacturera y del empleo industrial en occidente hizo que se hablara de desindustrialización como parte de los procesos de ajuste y modernización económica de tipo neoliberal. Simultáneamente se daba un incremento del rol de los servicios y de la llamada “tercerización” de la economía occidental (Martín &

Rowthorn, 1986). Brenner (2004) menciona que según datos de Eurostat el decaimiento del empleo industrial en las grandes regiones urbanas de Europa entre 1973-81 llegó a casi 20% en tanto se daba un aumento del desempleo con niveles entre 15 y 20%, promediando la década de 1980 en las viejas metrópolis industriales como Liverpool o Birmingham.

Para el caso de Estados Unidos, desde 1980, el empleo industrial cayó un 35% (Harris, 2020), en tanto su mercado de trabajo se ha desplazado hacia el dinamismo de los servicios.

Márquez López & Pradilla Cobos (2008) señalan respecto a las implicancias territoriales de la nueva etapa de industrialización europea posterior a 1985, ya dentro de un ciclo de crecimiento en el marco de la incipiente globalización neoliberal, que se daba tanto la desindustrialización en los viejos núcleos urbanos como una nueva fase industrialización, basada en lo tecnológico y con nuevos patrones de ubicación, y formatos de parques tecnológicos, contribuyendo a la desestructuración periférica de las metrópolis y la emergencia de las “ciudades-región”. Para Latinoamérica, estos autores, señalan que, tras un proceso de industrialización tardía, trunca e incompleta, de mediados del siglo XX, las principales economías de la región atravesaron una transformación estructural en que la desindustrialización se asoció a la tercerización informal. Según datos de la CEPAL “*en la primera mitad del decenio de 1980 el sector industrial entró en una profunda crisis y luego permaneció estancado durante casi 10 años*” (Benavete et al, 1996; 55).

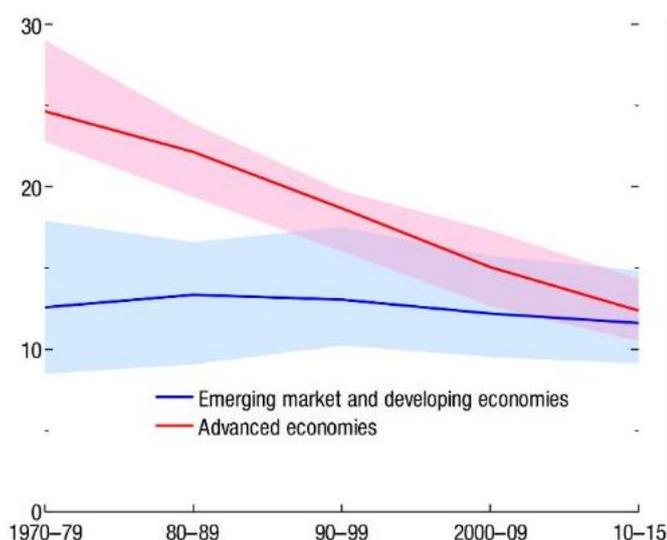
En África, según modelizaciones de la OIT entre 1990 y 2020, el empleo industrial pasó de 12 a 14 %, en tanto los servicios lo hicieron del 29% al 39% y el sector primario de 59% a 50%.

Como se ve en la figura 2.4, la desindustrialización ha sido más pronunciada en las economías desarrolladas (donde se han perdido casi 1 de cada 3 empleos industriales) que en los países en desarrollo donde la incidencia a nivel de empleo ha sido estable en el último medio siglo. En tanto, los notables procesos de incremento de la población “urbana”<sup>18</sup> a nivel planetario en las últimas décadas, sucede en tanto decae el peso de la industria en las economías (figura 2.5).

---

<sup>18</sup> Tomamos los datos que los sistemas estadísticos de cada país consideran “urbano”, y en el caso de la figura 8 recopilada por el Banco Mundial, obviando en este caso la discusión sobre la conceptualización de lo urbano en referencia a lecturas más complejas que la aglomeración de población en áreas delimitadas, fijas y universalmente generalizables, que conforma parte de la discusión de esta tesis.

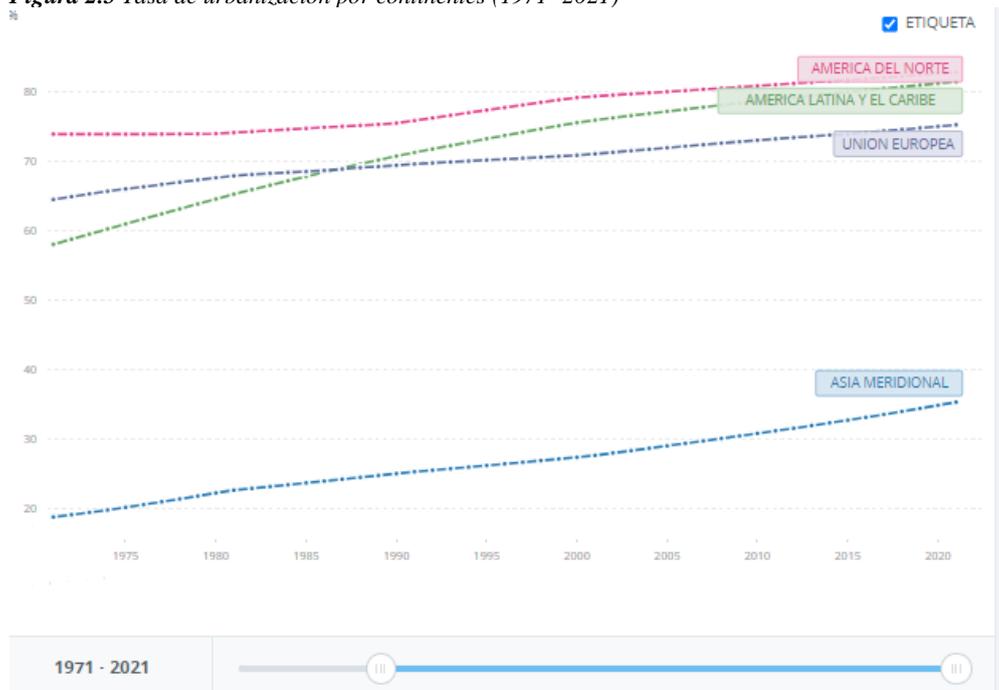
**Figura 2.4** Porcentaje de empleo industrial sobre el total del mercado de trabajo según nivel de desarrollo de las economías.



Fuente: FMI (Extraído de <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2018/04/09/the-decline-in-manufacturing-jobs-not-necessarily-a-cause-for-concern>) Nota: Las líneas continuas y las áreas sombreadas denotan el promedio simple y el rango intercuartiles entre economías, respectivamente.

La urbanización tardía y acelerada en el sur global como señalan Fox & Goodfellow, (2022) puede asociarse a la urbanización sin industrialización y a procesos de aglomeración, desarrollo de entornos construidos, infraestructura, dinámicas socio-culturales que no responden ni son tributarias de la tradición de la ciudad industrial euroamericana.

**Figura 2.5** Tasa de urbanización por continentes (1971- 2021)



Fuente: Extraído de <https://datos.bancomundial.org/>

En resumen, la urbanización sin industrialización, conceptualizada por Lefebvre como parte del “punto crítico” de quiebre de la sociedad industrial y su expresión espacial urbana, ha sido parte central de la urbanización planetaria en el último medio siglo. Fenómeno evidente tras la desconcentración espacial de la actividad industrial fruto de la globalización (Castells & Borja, 1996; Soja, 2008), el crecimiento del sector terciario dentro de la economía global, la ruptura espacial de las cadenas de producción; tiene especial destaque en grandes metrópolis del sur global de urbanización tardía y acelerada (Fox y Goodfellow, 2022). De todas formas, como destaca Brenner (2004) en la Europa occidental de finales del siglo XX, también se daba una pérdida de protagonismo del sector manufacturero en los mercados de trabajo de las principales metrópolis. El turismo, ha sido una de las actividades más dinámicas a nivel económico desde ese decaimiento de la industrialización occidental, teniendo un comportamiento descentralizado y desencadenado proceso de crecimiento económico en diferentes geografías, propiciando corrientes migratorias, transformando entorno construido y renovando prácticas sociales. Esto, en definitiva, al no estructurarse por las lógicas espaciales de la manufactura fabril de la ciudad industrial europea occidental, habla de una urbanización sin industrialización, que además refiere, por la naturaleza del turismo, a un ensamblaje geográfico de origen de turistas, vinculado al “tejido urbano”. Por ello, esta urbanización sin industrialización se constituye en un aspecto relevante de la urbanización planetaria.

#### **2.4 Urbanización turística.**

Hemos dicho que los espacios del turismo han sido parte constitutiva de los territorios impactados por la revolución industrial, aún cuando pueden rastrearse prácticas de viajes de ocio en la Antigüedad, Edad Media y Renacimiento (Lavaur, 1974). Sin embargo, el estudio de la transformación social y espacial en términos de urbanización de éstos ha sido tardía, a pesar del amplio repertorio disciplinar y geográfico de los estudios turísticos. Actualmente se reconoce cierto giro espacial y escalar y una mayor sintonía con los estudios urbanos críticos. De alguna forma es un correlato analítico de la “explosión de espacios” turísticos dado desde la segunda mitad del siglo XX (Nava & Castillo, 2017; Rice, 2019).

Paralelamente, la transformación de los territorios a partir de ésta actividad ha sido una clásica línea de observación de historia del turismo. Ésta permite, en su complejizado localismo, ponderar las trayectorias locales y articularlas a otros procesos territoriales diferenciadas escalaramente dentro de desarrollos regionales o nacionales (Bruno, 2006; Campodónico, 2020).

Boyer (2002) ubicaba el origen de la palabra *turista* a inicios del siglo XIX para identificar a los ingleses “ricos y curiosos” que viajaban a reconocer ciertos lugares señalados (con ribetes pintoresquistas y escenográficos) en compañía de un guía. “La presencia en las estaciones calificadas «chic» confiere un estatus superior. Sus desplazamientos son menos una búsqueda del otro y más una huida de sí mismo...” (Boyer, 2002; 14).

“Tomar las aguas” fue, en el siglo XVIII y XIX una práctica exclusiva de las clases altas, vinculada inicialmente a las aguas minerales y termales. Rápidamente los programas terapéuticos planteados en torno al agua, sumaron ámbitos de recreo (teatros, salas de baile, casinos). En la campiña inglesa, entre parques y mansiones “una sociabilidad aristocrática con cacerías, juegos y deportes codificados marcó el verano en Gran Bretaña” (Boyer, 2002; 19).

En definitiva, comenzó a configurarse un dispositivo territorial que incluía actividades y servicios, vinculados al ocio, complementando cualidades escenográficas y paisajísticas, que, como menciona Sica (1981; 981) también incluían “hipótesis urbanas y de una búsqueda utópica o de disciplina organizativa”.

Así, el turismo de olas o de costa, apareció en la sociedad industrial a través de las iniciativas de salida de las urbes industriales fabriles y mediterráneas, en la Inglaterra del siglo XIX, hacia entornos costeros, cálidos y de aires purificados y entornos no congestionados, que eran accesibles gracias al avance del ferrocarril. Su cristalización en las ciudades de vacaciones tuvo en sus modelos de aplicación originarios una concepción como alternativa respecto de la ciudad urbano-industrial. Ésta integraba no solo una espacialidad propia sino una serie de prácticas de “tono social” como parte de la escenografía de acceso y permanencia en playas, parques, ramblas y otros, determinados por la vocación de exclusividad. Allí, subyacía un conflicto de clases y el papel de los gobiernos locales en la gestión de los lugares turísticos:

“Los ayuntamientos de las ciudades-balneario y de otros lugares de reunión británicos se preocupaban, especialmente desde la llegada de los ferrocarriles y los trenes a mediados del siglo XIX, del «tono social» de sus localidades, tratando de manejar la muchedumbre que solía llegar cada fin de semana del verano, de tal manera que no perdían la respetabilidad que era necesaria para continuar cobrando el dinero de las familias de la aristocracia y burguesía que buscaban seguridad y tranquilidad para el esparcimiento sosegado de mujeres y niños” (Walton, 2002; 71).

Sica (1981) destaca que este “tono social” dado por la homogeneidad social y la segmentación económica, preservaba de los conflictos de clase, deviniendo en “centros especializados”. Estas dinámicas persistieron, activándose diferentes ámbitos de insularidad programada, ante las sucesivas rondas de territorialización turística que incluyeron, para el caso europeo, la llegada al turismo de la burguesía media y nuevos ricos y posteriormente, luego de la segunda guerra mundial, el turismo de masas.

En “El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)” Corbin (1993) recorrió el trayecto desde una costa tributaria de un mar con connotaciones negativas, hacia una nueva sensibilidad ilustrada y dinamizada por las expresiones artísticas: la costa bucólica, un territorio de emoción y profundidad. A eso se le agregó,

dentro del paradigma higienista, las recomendaciones médicas de darse baños de mar en aguas termales, lo cual luego, se expande a las aguas marinas.

Las prácticas de los viajes de ocio a fin de instalarse por fuera de los entornos habituales de residencia, con el antecedente del *Grand Tour* mostraron una trayectoria desde el ocio racional, asociado a lo contemplativo (siglo XIX) al ocio de masas, vinculado a una interacción mayor con el entorno socioespacial (siglo XX). En aquella etapa inaugural, se avizoraba la importancia de la originalidad y cualidades propias de los destinos, luego profundizada en la creciente interrelación entre turismo, cultura e identidad. Los nuevos medios de transporte y comunicación (ferrocarril, barco a vapor), acortaron distancias e hicieron accesibles otros lugares. La fotografía y la edición de diarios y revistas habilitaron la difusión de ámbitos y sociabilidades, retroalimentando ética y estética, afianzando la imagen de marca de las localidades. Esta vinculación de la experiencia y el espacio del turismo con la renovación científica y técnica, y sociocultural, redundó, de forma inequívoca a relacionar al turismo con la modernidad, y en particular el *proceso de urbanización* moderno.

Hacia mediados del siglo XX aparecieron repertorios turísticos derivados de la sociedad salarial, emergiendo el espacio del ocio de los sectores medios. Los derechos sociales (licencias anuales, vacaciones pagas) y la generalización del paradigma del turismo de sol y playa (el bronceado, exhibir el cuerpo), dinamizaron la búsqueda por nuevos territorios del turismo; democratizando la experiencia del ocio como práctica de la sociedad moderna. Y amplificó al turismo en tanto negocio, ofertando clima, paisaje, servicios y significaciones. Superando las primitivas agencias de viajes y asociaciones entre empresas ferrocarrileras o tranviarias y enclaves turísticos, y sociedades de fomento de balnearios, la actividad se expandió a otros sectores de la economía, particularmente el hotelero, el desarrollo inmobiliario, los servicios, e infraestructura y transporte.

Este aporte del turismo al dinamismo económico incluyó su institucionalización a través de estructuras estatales de fomento y coordinación de la actividad. Y el propio papel del estado direccionando inversiones o recursos en determinados ámbitos, sobre todo en aquellos que se posicionaban a nivel regional o internacional.

Marez Lopez (2012) sintetiza este recorrido de las estaciones balnearias europeas en su despliegue geográfico hacia fines del siglo XIX (del sur de Inglaterra, caso de Brighton primer ejemplo de las prácticas de “tono social” posteriormente masivo, figura 2.6) al norte de Francia y Bélgica) y sus dispositivos espaciales y equipamientos básicos sintetizados en un modelo de ciudad balnearia, compuesta por tres componentes urbanos (equipamiento, trazado urbano y composición espacial)<sup>19</sup> que toma de los estudios de la investigadora francesa Dominique Rouillard (“Le cite balnéaire”, 1984).

---

<sup>19</sup> Estos pueden asociarse claramente a las nociones de urbanización (infraestructuras), parcelación (definición vial y morfológica) y edificación (entorno construido) de acuerdo con las *formas del crecimiento urbano* (Solá Morales, 1997) que desarrollaremos en el próximo apartado.

El trazado urbano irregular, de tipo pintoresquista y que se adapta en buena medida a la topografía e intenta acoplarse a paisajes característicos, dejando de ser un simple escenario para procurar ser consumidos. Sobre los equipamientos o base física encuentra los siguientes:

“Equipamiento esencial: Gran hotel, establecimiento de baños, casino y villas de Reposo. Equipamiento complementario: Salas de juego, salones de baile, cafés, restaurantes, salas de lectura y bibliotecas rodantes o fijas. Espacios públicos: Plazas, parques, jardines, paseo marítimo y *pier*” (Marez Lopez, 2012; 25).

La composición espacial, remitía al énfasis del encuentro con el mar con la playa con gran estructurador de la urbanización con destacados naturales (promontorios, ensenadas) o artificiales (faros, pequeños puertos pesqueros o similar) como se expresa en las figuras 2.7 y 2.8. Este repertorio pautó el desarrollo de la primera generación de balnearios europeos a fines del siglo XIX (Biarritz, Niza, San Sebastián, Oostende)

*Figura 2.6 Postal de la costa de Brighton, fines del siglo XIX*



Fuente: Extraído de: <https://spartacus-educational.com/DSphotosea6F4.htm>

En la medida que el turismo inició una expansiva etapa global tras la segunda guerra mundial, la transformación de los territorios asociados a él, comenzó a despertar un creciente interés entre los académicos. El turismo de masas, se transformó en un fenómeno social, económico, cultura y territorial. Para la modalidad de “sol y playa” el Mediterráneo fue epicentro y España uno de los primeros países que lo impulsó como política económica y de transformación territorial con impacto notorio.<sup>20</sup>

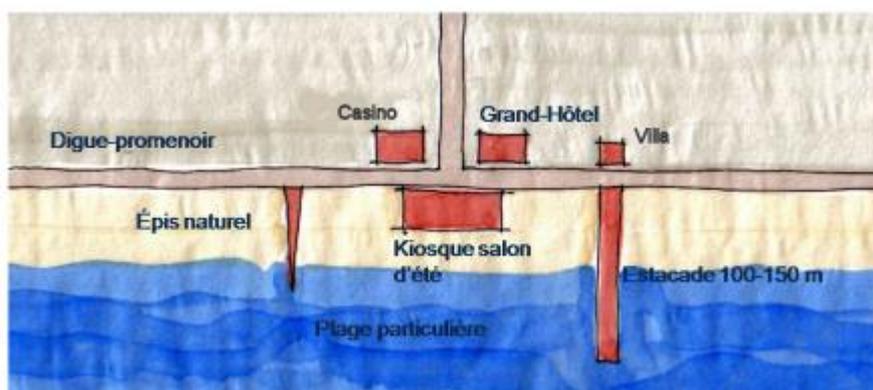
<sup>20</sup> Según Manuel Fraga Iribarne, Ministro de Información y Turismo de España (1962-1969) “*El turismo fue nuestro Plan Marshall*”

**Figura 2.7** Detalle de mapa de Brighton (1886) sobre el sector central de la calle costanera donde se aprecia el trabajo sobre el borde en términos de calificación del acceso a la playa.



Fuente: Extraído de: <https://www.foldingmaps.co.uk/republished-maps/old-maps-town-city-plans-uk-ireland/old-map-of-brighton-england-circa-1885>

**Figura 2.8** Proyecto de urbanización costera modelo balneario (1886) rescatado por Rouillard (1984)



Fuente: Extraído de Marez Lopez (2012; 23)

El mediterráneo comenzó a recibir masivamente turistas de los países europeos industrializados (Francia, Alemania, Inglaterra) y el franquismo (1939-1975) convirtió a España en una potencia turística a nivel europeo y mundial: en poco más de dos décadas el país pasó de recibir del 1,8% al 16% (en 1973, año récord) de los turistas extranjeros del mundo (Vallejo Pousada, 2015). Este flujo de turistas derivó en un complejo fenómeno demográfico, social y ambiental. El territorio fue objeto de bruscas y abruptas transformaciones a través de la construcción de grandes infraestructuras viales y urbanas, y una descomunal desafectación de suelo rural para dar cabida a nuevas urbanizaciones de tipo turístico litoral y ampliación de las existentes. Éstas tuvieron afectaciones espaciales notables por reemplazo de bajas construcciones unifamiliares por edificios en altura en primera línea de edificación al mar. Aunque varias de éstas dinámicas intentaron darse en el marco de procesos de planificación urbano-territorial tras la sanción de la ley española de usos del suelo (1956), las figuras planificadoras validaron y propiciaron estas nuevas modalidades de ocupación del

territorio (De Terán, 1982; Merlo, 2014) y las localidades litorales estructuradas por la actividad turística devinieron en un laboratorio de exploraciones arquitectónicas y urbanísticas (Horrach Estarellas, 2009).

Lefebvre tempranamente mencionó la existencia de “guetos del ocio” en tanto parte de las renovadas configuraciones espaciales de mediados del siglo XX (Lefebvre, 1968/2017) y profundizó posteriormente, dentro de “La Producción del Espacio”, sobre el turismo, en términos similares a los que luego desarrolló Mullins: el lugar del ocio, la producción, el consumo y la producción de ese espacio de “consumo improductivo”, estructurado por un desplazamiento de entornos habituales, en clave de tejido urbano:

“La gente abandona en un momento dado el espacio del consumo (...) En ese momento, la gente se dirige hacia el consumo del espacio (consumo improductivo). ¿De qué momento se trata? Del momento de partida de vacaciones (...) Entonces “la gente” exige un espacio cualitativo y sus cualidades tienen nombre: sol, nieve, mar. Poco importa si son cualidades naturales o simuladas. Ni el espectáculo ni los signos bastan; la materialidad, la naturalidad son exigidas como tales, en su recobrada (aparente o real) inmediatez (...) Turismo y ocio se convierten en grandes sectores de inversión y rentabilidad completando la construcción, la especulación inmobiliaria, la urbanización generalizada (y, por supuesto, la integración en el capitalismo de la agricultura, la producción alimentaria, etc)” (Lefebvre, 1974/ 2013; 387-388).

Mario Gaviria, discípulo de Lefebvre, llevó tempranamente estas indagaciones a una metodología de análisis social y espacial con referencias empíricas en el litoral español. En “Campo, ciudad y espacio del ocio” (1971) y “España a Go-Go: turismo charter y neocolonialismo del espacio” (1974) Gaviria daba una original reflexión del fenómeno, con un análisis de la conformación y escala de los actores y de las transformaciones del territorio: el papel de los inversores alemanes, ingleses o franceses (fruto de una política de estabilización española de 1959, entre cuyos componentes estaba la devaluación y el favorecimiento de la inversión extranjera para desarrollar negocios inmobiliarios) la novedad de los *tour operators* extranjeros (a partir de 1967) y su pugna por el control y uso del espacio mediante el desplazamiento de los turistas y todas sus estrategias espaciales (disponibilidad de infraestructuras, existencia de conectividad, contar con mano de obra para construcción y servicios) así como las luchas por el control de la propiedad de los terrenos de las nuevas urbanizaciones. Estos procesos referían al turismo como “la explotación y control por parte del extranjero de la producción y uso del espacio español de calidad” (Gaviria, 1974; 201) así como a las conflictivas relaciones sociales y ambientales (en tanto el turismo litoral requiere la base física que garantice el interés paisajístico y ambiental) con lo preexistente en lo social y productivo.

La globalización ha evidenciado la significativa permeabilidad del turismo a la coyuntura socioeconómica y política local, regional, nacional e internacional. Paradójica y simultáneamente, el turismo globalizado ha manifestado una notable capacidad de adaptación, basada, sobre todo, en la “reinención permanente” de nuevos productos y la “venta” de nuevos territorios turísticos acompañados de motivaciones, estructuras y dinámicas comerciales y empresariales cada vez más diversas (García Pascual, 2017; 147).

El turismo, como otros desplazamientos sociales en el espacio, involucra de manera conjunta, fenómenos de expulsión y atracción. Impulsa a determinadas personas a salir de su entorno habitual de residencia y direcciona a otros hacia una experiencia temporal mediante el viaje turístico, operando en y a través del espacio (Vera et al, 2011). Los estudios turísticos han complejizado estas dimensiones relacionales del turismo: qué atrae de un lugar y cómo se lo descubre en tanto turístico (Corbin, 1993), cómo se transforma retroalimentando su condición turística (De Kadt, 1979), cómo varía a través del tiempo ese proceso en proceso análogo al ciclo de vida de los productos (Butler, 1980), quiénes se desplazan y qué prácticas realizan, qué actividades estructuran esa experiencia turística (sol y playa, cultura, eventos y espectáculos, congresos, ruralidades, entre otras). También qué procesos económicos se ven activados, cuántos se gasta y cuánto se invierte, cómo se gestiona el flujo turístico (Gaviria, 1974). Otro aspecto significativo es la incidencia de las políticas y del papel del estado en el desarrollo de los territorios turísticos. La estructuración de ciertas geografías a partir de prácticas turísticas fue mediada fuertemente por la infraestructura, la publicidad, y las condiciones regulatorias del desarrollo territorial. Estas facetas refieren a desarrollos institucionales, direccionamiento de recursos y selectividades espaciales, es decir al espacio estatal (Brenner, 2004).

Aunque la discusión del turismo en términos de su inclusión en las espacialidades de la globalización, no lo dejó a salvo de ser etiquetado con el prefijo “post” (“post-turismo” según el español Molina, 2006), Bertonecello (2002; 40) sintetiza esa lógica territorial en clave de tejido urbano:

“Lugar de origen, lugar de destino y de tránsito, todos ellos articulados de formas específicas forman parte del *territorio turístico*<sup>21</sup>. Si el turismo es una práctica social, es en las condiciones específicas de cada sociedad donde encontraremos las lógicas que estructuran el territorio turístico.”

Es decir, dentro de especificidades y contextos dinámicos emergen las variantes cualitativas de origen y destino, mediadas por la significación del desplazamiento y la experiencia.

---

<sup>21</sup> En negrita en el original.

Rullan (2008) refiere a la asociación de ciclos de expansión del capitalismo occidental con la configuración de “periferias turísticas” según Gormsen (1981). En el caso europeo, sitúa a la primera revolución industrial y hasta el 1900, conformando una primera periferia turística en entorno del canal de la Mancha (sur de Inglaterra, norte de Francia, Bélgica y Alemania). En la primera etapa de la segunda revolución industrial (hasta 1930) la expansión se da hacia el mediterráneo norte integrándose España, Francia, Italia y Grecia, para la segunda periferia. En la posguerra y hasta la crisis del petróleo (1973) el mediterráneo queda incluido totalmente, abarcando norte de África (incluyendo Islas Canarias), y oriente próximo. La “cuarta” periferia, posterior a 1980, ya incluye el *salto de escala* de la globalización, incluyendo, además del Mediterráneo, al Caribe y el Sudeste Asiático.

Para el caso occidental, con centro en Norteamérica, Gormsen (1997; 43) sitúa el caso de “Newport (Rhode Island) como primer complejo turístico anglo-americano, frecuentado por una pequeña élite de ‘ricos terratenientes del Sur y de las Indias Occidentales’” y la construcción de una primera periferia en base a enormes hoteles en la costa este de Estados Unidos, ya madura hacia 1850. Una segunda periferia tiene su eje en Miami y estado de Florida, a partir de 1900 y tuvo su impulso principal tras la segunda guerra mundial. La tercera periferia se situó en el Caribe, fundamentalmente en México, y en el Pacífico (Hawai).

Gormsen ubica en la cuarta periferia al litoral atlántico sudamericano, donde centros como Copacabana, Punta del Este o Mar del Plata, recibieron a turistas domésticos y de países vecinos.

Brenner & Schmid (2015; 154) señalan que, en la década de 1970, metodológicamente, los debates se daban entre “las ortodoxias arraigadas de la sociología urbana dominante, la investigación positivista de políticas urbanas y geografía urbana cuantitativa”. Como mencionamos, la ciudad occidental reflejó la crisis del petróleo y la caída de los acuerdos de Bretton Woods, deviniendo en una crisis sobre cómo investigarla e interpretarla. El turismo si bien venía incrementando su participación en la economía global, encontró un renovado contexto en que se propiciaba su desarrollo como forma de aumentar la circulación de personas, bienes y servicios. La producción de un espacio turístico a partir de un sector extra-hotelerero de segundas o terceras residencias impulsado por la especulación, en ámbitos de valoradas cualidades ambientales y paisajísticas, fue parte del “arreglo espacial” vinculado a la crisis fordista.

En este convergente camino entre turismo, apertura económica y urbanización, la “urbanización turística” de Mullins (1991) fue la primera conceptualización que abordó al turismo litoral como *espacio de consumo* en el marco del *post-fordismo* que surgió a inicios de los 70. Una de las referencias conceptuales para esta discusión era que el consumo de servicios que proporcionan placer se incrementaba crecientemente en el consumo masivo. Y que estos servicios, se consumían junto con los bienes manufacturados, que fueron tan centrales en la era del consumo masivo. Mullins asocia a la “urbanización turística” a los fenómenos de expresión espacial de los nuevos arreglos económicos y regulatorios *post-fordistas*: el consumo como parte de un capital

simbólico constitutivo de procesos de diferenciación social, la flexibilidad regulatoria, o la apertura económica. Si bien observa que la noción de “ciudad posmoderna” tiene carencias en su definición a nivel metodológico para su observación y análisis, la “urbanización turística” es parte de este fenómeno “posmoderno” de consumo, que también asocia a 'complejos de consumo' como centros de espectáculos ubicados en zonas centrales de las ciudades y otros consumos segmentados socialmente.

Por lo tanto, la “urbanización turística” se caracterizaba por ser construida no en torno a la producción sino para el consumo, y se vinculó holísticamente a los ajustes regulatorios, las nuevas pautas culturales de consumo referidas a la distinción y exclusividad y a los renovados espacios posmodernos. Al llevar a una base empírica que tomó por objeto dos ciudades australianas vinculadas al turismo de sol y playa (Gold Coast y Sunshine Coast), Mullins encontró como en estos ámbitos existía un rápido crecimiento de población y fuerza de trabajo; poseían un sistema de producción flexible consecuencia del *post-fordismo*. Todo ello daba lugar a una urbanización social y espacialmente diferente dentro de los ámbitos nacionales. A su vez, el estado, a través de incentivos y flexibilización y un talante *empresarialista* de la gestión urbana, se posicionó dentro la competencia de los territorios por recibir inversiones en hotelería, desarrollos inmobiliarios o infraestructuras de entretenimiento.

Para Mullins la urbanización turística se caracteriza por siete componentes. En primer lugar, ser espacialmente diferente porque es socialmente diferente. También, simbólicamente distintiva, con los símbolos urbanos actuando como señuelos para los turistas. Por otra parte, se apreciaba un rápido crecimiento de la población y la fuerza laboral, según la experiencia de los Estados Unidos, así como un sistema flexible de producción (posfordista) e intervención estatal de estilo “impulsor”. Finalmente, el consumo de placer tanto masivo como personalizado y una población residente socialmente distintiva, porque esta urbanización es socialmente diferente.

La discusión y apropiación de la “urbanización turística” desde distintos contextos (Gladstone, 1998; Mascarenhas, 2004; Körössy et al, 2014; Beier et al, 2021), da cuenta de que una “ciudad” turística no funciona como categoría excluyente, existiendo gradientes sobre el modo en que el turismo asume su papel de principal dinamizador económico de ciertos ámbitos territoriales, así como diferentes perfiles turísticos y dinámicas temporales y escalares, signadas por la novedad y la competitividad territorial. Esto se vincula a otro aporte clave de Mullins: concebir la industria turística como una “amalgama” socio- productiva, un tejido de actores vinculados a la creación, transformación y valorización diferencial de diferentes espacios. Esta se conforma independientemente de si la llegada del turismo es a espacialidades precapitalistas (sitios arqueológicos o ciudades históricas) o vinculados a la lógica de producción industrial (puertos, áreas urbanas centrales, centros fabriles) (Paiva, 2013; Hiernaux, 1996, 2002). Éstas cualidades espaciales previas en varias ocasiones son resignificadas “turistizando” lugares, lo cual ha vinculado al turismo a los estudios sobre la gentrificación (Cocola-Gant, 2020), retomando postulados sobre su rol en tanto

estrategias de colonización, desplazamiento de población y sustitución de actores en el desarrollo local (Gaviria, 1974; Britton, 1981/ 1992).

En el caso de los destinos litorales, como los estudiados por Mullins, la presencia del denominado “turismo residencial” (Jurdao, 1992; Mazón y Aledo, 2005) ha estructurado un dinámico mercado inmobiliario y financiero particularmente desde la década de 1970, cuando el agotamiento del desarrollo *fordista*, dio lugar a un desplazamiento del capital desde la industria a lo inmobiliario en busca de mayores expectativas de renta y valorización (Harvey, 2013).

Gladstone (1998) al discutir a Mullins, desde similares estudios cuantitativos en las dimensiones demográficas y mercado de trabajo, observa la especificidad estadounidense a través de dos formas diferentes de la ciudad turística: la ciudades de ocio de sol, playa, vacaciones y publico de jubilados; y las metrópolis turísticas con un entramado más denso de atracciones (que incluye entretenimiento y el juego como en Las Vegas, Atlantic City u Orlando o los centros de esquí como Reno) y otro perfil socio-económico (menos jubilados, más cuentapropistas). Su trabajo plantea la necesaria indagación en las características de los actores vinculados a atracciones turísticas y las fuentes del empleo relacionadas.

Körössy et al, (2014) en el caso de Portimão (uno de los principales destino turísticos de sol y playa de la Región Algarve en Portugal) destaca la dimensión temporal, al considerar que la urbanización ocurre de forma progresiva y continuada, más allá de la conformación material de una base de amenidades, infraestructura, actividades y transformación de entornos naturales para cristalizar el flujo turístico: “Se percibe que la ciudad con función turística está frecuentemente renovando su infraestructura y su imagen. Es flexible y busca cambiar para mantenerse competitiva en el mercado turístico” (Körössy et al, 2014; 185). También destacan que grandes metrópolis globales como Londres y París, que reciben miles de turistas y perfilan parte de su actividad económica en el turismo receptivo, no podrían ser consideradas como ciudades turísticas según Mullins (1991).

Mascarenhas (2004) al observar cualitativamente, a nivel espacial, social y regulatorio, las transformaciones de la región metropolitana de Río de Janeiro, plantea un dialogo de la “urbanización turística” con las miradas estructuralistas y críticas, infiltrando a la caracterización del territorio turístico de la noción de Producción del Espacio (Lefebvre, 1974/ 2013) y las particularidades de la urbanización del tercer mundo, de Milton Santos (1979), la segregación espacial, la acumulación por desposesión capitalista. Por ello, los espacios de la exclusividad y el ocio se presentan dentro de una “extraterritorialidad” que con sus afectaciones de degradación ambiental y fragmentación social puede estar generando ciudades “indeseables” como las de la revolución industrial.

Beier *et al* (2021), retoman el marco de Mullins, con un análisis multivariado generando *clusters* con información socioeconómica y territorial referida a la ocupación costera,

en el caso de los municipios litorales de la Provincia de Buenos Aires, analizando sus dinámicas recientes. Así, la valoración del dinamismo demográfico, lo funcional económico y la ocupación del suelo, permiten conformar grupos de ciudades que se mantienen sin ser turísticas, ciudades que presentan intenso crecimiento urbano, ciudades de servicio, ciudades con intensidad turística estable, ciudades con más intensidad de crecimiento turístico, ciudades turísticas con más intensidad de crecimiento urbano.

Otra línea de estudios puede relacionarse con el planteo de Gaviria de asociar el turismo con neocolonialismo, y con eje en las transformaciones vinculadas a la apertura y desregulación económica de la década de 1970. Ésta se interesó por el desarrollo del turismo en los países periféricos, y sus efectos económicos y sociales (Britton, 1981/1992; De Kadt, 1979). Pero también culturales (Mathieson & Wall, 1990), en tanto se dislocaba la tesis triunfalista que veía al turismo como un salto al desarrollo, destacando características y escala de los actores que lo propiciaron: hoteleros, promotores, visitantes según su perfil socioeconómico, nacionalidad y nivel de gasto; y sus vínculos con las poblaciones locales originarias.

En síntesis, la “urbanización turística” de Mullins explicitó los vínculos pluriescalares del desarrollo turístico con la globalización, los intercambios de personas, bienes y servicios, y la creciente interconexión entre diferentes geografías en las últimas décadas del siglo XX (Urry 1995; 2002; Britton, 1992; Buades, 2014). Su conceptualización si bien se mantiene articulada al ocio, placer y entretenimiento, integró una amplia gama de actividades culturales, educativas, o laborales, en que bienes o entornos espaciales pasan a calificarse como “turísticos” en la medida que son consumidos por personas que se desplazan de su entorno habitual de residencia y actividades. A pesar de la implacable espacialidad de un fenómeno que es definido por los desplazamientos de personas y que puede ser visto como una arista significativa de la mencionada “urbanización planetaria” (Brenner, 2013), tributaria de la noción de Lefebvre (1968/2017) de la expansión del “tejido urbano” a todo el planeta a partir de un entramado de relaciones sociales y ambientales de vocación totalizadora, al turismo se lo aprecia aún dislocado en la discusión sobre el proceso de urbanización contemporáneo, relegándolo a un mero adjetivo, como variante de una materialización de entorno construido (“ciudad turística” o similar).

## **2.5 Un tejido urbano turístico.**

“El territorio y la ciudad y los espacios del turismo conforman algo más que un lugar para la estancia y el ocio, conforman valores y símbolos en que la arquitectura es decisiva (...) el problema se presenta cuando el paisaje desaparece devorado por la especulación y la arquitectura se convierte en el paisaje” (Pie Ninot, 2015; 21).

La “urbanización turística” según Mullins (1991) abarca aspectos socio-culturales y económicos, lateralizando territorio y escala, para comprender las transformaciones socioespaciales de ámbitos volcados al turismo de sol y playa. Pero la comprensión del turismo como parte de un proceso de urbanización implica incluir otros abordajes que, fundamentalmente desde el urbanismo, nos permitan valorar en qué y cómo estos territorios se conforman “espacial” y “socialmente” diferenciados.

Una serie de investigaciones españolas en la última década, impulsadas desde el paisaje cultural<sup>22</sup> han profundizado en la relación entre arquitectura y urbanismo y la reconfiguración turística del Mediterráneo y el Caribe, situándose a partir de la llegada del turismo de masas luego de la segunda guerra mundial, y la posterior apuesta al turismo como vector de desarrollo a partir del plan de liberalización de 1959, y el fomento y flexibilidad para la entrada de capital extranjero. Pie Ninot (2015) sintetiza cuatro dimensiones convergentes para la comprensión de éstos procesos físicos:

a) la *especialización* del territorio turístico, en una trayectoria desde el balneario urbano a lo *antiurbano* ( dispersión, baja densidad, discontinuidades)

b) el *valor cultural del turismo* en su relación con la arquitectura de los entornos turísticos.

c) Procesos y estrategias territoriales del espacio turístico: *política y planificación*. Con el “boom” turístico, este espacio tiene una mayor intensidad y rapidez en su transformación que la ciudad convencional.

d) *Construcción física del espacio* desde dos abordajes complementarios.

- “Piezas mínimas”. Este concepto funcional (Barba y Pie Ninot, 1993) refiere a la “autonomía”. Valora la naturaleza “colonizadora” del turismo sobre territorios poco antropizados o playas vírgenes, ya que *“la promoción turística debe ser autosuficiente en las fases iniciales y ciertos momentos de su desarrollo”*<sup>23</sup> (Pie Ninot, 2015; 21). Así, define cuatro tipos de piezas mínimas: alojativas, equipadas, infraestructuras o servicios y grandes equipamientos.

- “Las formas del crecimiento urbano”. A diferencia de la anterior, aquí lo sustancial es la regla morfológica de tejidos conformados según las relaciones entre urbanización, parcelación y edificación (Sola Morales, 1972) un enfoque que Pie Ninot ve adecuado para valorar los “boom” turísticos en que la economía especulativa sustituye a la economía turística.

El estudio de la generación y evolución de los tejidos urbanos turísticos, analizando los sistemas turístico-territoriales, es una original variante surgida de la escuela del análisis urbano de Barcelona. Este “tejido turístico” representa una reinención de aquellas

---

<sup>22</sup> Muchos de éstos trabajos están reunidos en un número (Vol. 5-6; de 2015) de la revista Quaderns de Recerca en Urbanisme (QRU) que edita la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), coordinado por Joaquín Sabaté. También en el trabajo colectivo “Turismo líquido” de 2013 compilado por Ricard Pié Ninot y Carlos J. Rosa Giménez, editado por la UPC.

<sup>23</sup> Esto puede deberse tanto a encontrarse el emprendimiento en sus fases iniciales o como opción deliberada para retener a los turistas y acaparar su consumo en entornos específicos (Pie Ninot, 2015).

formas de crecimiento urbano fruto de variantes de *urbanización, parcelación, y edificación*.<sup>24</sup>

Estos estudios generalmente asociados al ámbito de la urbanización “concentrada”, pueden ser amplificados a la urbanización “extendida” al considerar el territorio “turístico” incluyendo origen y destino de los flujos y destacando el rol de infraestructuras de viabilizan el intercambio de turistas. A su vez, los análisis comparados, detectando circulación de tipos de tejidos y su apropiación o relectura en diferentes contextos geográficos y las variantes de reinenciones de productos como formas de crecimiento en lo morfológico y funcional (como ensanches, ciudad jardín, corredores, enclaves) pueden referir a la destrucción creativa y la “urbanización diferencial”.

Uno de los casos emblemáticos de transformación urbana vinculado al turismo en su faceta “industrial” y de masas, fue Benidorm, en el litoral alicantino y analizada como paradigma de la ciudad del ocio, con sus rascacielos costeros y colmatación litoral, presa del turismo de masas europeo luego de la década 1950<sup>25</sup>. Luego de más de medio siglo, la ciudad mantiene un liderazgo global en el turismo masificado. Según Mazón, Delgado y Hurtado, en conversación con Mario Gaviria (2012; 83):

“Su pronta planificación urbana y turística, así como una clara voluntad política en aquellos años por hacer de Benidorm un gran centro turístico, facilitó que a esta localidad acudieran a invertir en su desarrollo los grandes

---

<sup>24</sup> Para Solá Morales (1997), el crecimiento urbano, se estudia como momento de la producción de la ciudad y sus formas, considerando su formación histórica y expresión de distintos modos de gestión, los cuales vinculan las operaciones materiales de **parcelación** (la morfología, la estructura de ocupación del suelo), **urbanización** (la infraestructura, la estructura de distribución de los servicios) y la **edificación** (la tipología, la estructura de la construcción de edificios). Así, Solá Morales identifica como las variantes en la secuencia de operaciones da lugar a diferentes formas de crecimiento: polígonos, ensanches, ciudad jardín, urbanización marginal y suburbanas.

“El proyecto urbanístico es proyecto para dar forma a un proceso físico, arquitectónico e ingenieril, que combine suelo, edificación e infraestructura (...) La construcción de la ciudad es parcelación + urbanización + edificación. Pero estas tres operaciones no son actos simultáneos ni encadenados siempre de igual manera. Al contrario, de sus múltiples formas de combinarse en el tiempo y en el espacio, se origina la riqueza morfológica de las ciudades. Tanto mayor, cuanto más variadas sean las formas de esa combinatoria” (Solá Morales, 1997; 19).

<sup>25</sup> Vallejo Pousada (2015) destaca que el *boom* turístico de la posguerra fue un fenómeno principalmente mediterráneo (Portugal, Grecia, Italia) pero que en España fue por demás destacado ya que inicios de la década de 1970 llegó a tener el saldo turístico (diferencia entre ingresos y egresados por turismo en la balanza de pagos) más alto del mundo en volumen absoluto y *per capita*.

Sin embargo, la conformación del desarrollo expansivo del turismo español masivo tuvo dos factores determinantes: bajos costos y localización. Los primeros repercutieron en bajos valores del suelo, de alojamientos y salariales para el sector turístico y fueron dados por la devaluación de la peseta en 1959 como parte del Plan de Estabilización. El segundo por la proximidad de la “Europa industrializada” a través de vuelos *charter* y la popularización del automóvil.

Debería añadirse que, conjuntamente con este proceso de afluencia de turistas, estuvo el de desarrollar un mercado de inversiones en desarrollos hoteleros y de alojamientos. En ello, incidió la promoción de la inversión tras la liberalización del comercio exterior, en que “se garantizaron la repatriación de beneficios y eliminaron los límites a la participación del capital extranjero en algunos sectores productivos, entre los que en 1963 se encontraba la “construcción, ampliación y explotación de hoteles.” (Vallejo Pousada, 2015; 13).

Todos estos factores de política económica y localización sumados a atributos paisajísticos (la vastedad de la faja costera), contribuyó a consolidar a Espala como “destino preferido del turismo masivo veraniego movido por las playas, el sol o, en ciertos ámbitos, la diversión nocturna” (Vallejo Pousada, 2015; 13).

*tour* operadores y las grandes empresas intermediarias del turismo internacional, cuyo protagonismo fue decisivo en la gestación de la ciudad turística. Fue a través de la concesión de sus créditos y fuertes inversiones como pudieron levantarse vastos complejos hoteleros y de apartamentos turísticos”.

La ciudad pasó de ser un pequeño poblado semi rural de 3000 habitantes, a inicios de la década de 1950, a convertirse en poco más de una década, en una metrópolis turística: una ciudad concebida para el ocio (Gaviria, 1974; Vera Rebollo, 1986; López y Martínez, 2014).<sup>26</sup> Allí incidió un entramado local liderado por las autoridades municipales y su complacencia con el régimen franquista, realizándose festivales de música y generándose una imagen de “paz, diversidad y permisividad para todos” propicia para el turismo de masas (Lopez y Martínez, 2014; 682). Así como la articulación con los propietarios del suelo dentro de una política local de estímulo a la construcción de hoteles y desarrollo de edificios de apartamentos y su vinculación con los *tour operators* y su turismo de *charters*.

La planificación urbana de Benidorm se daba dentro de una sólida tradición española que atravesó el siglo XX (De Terán, 1982). Su plan urbano de 1956 (autoría de Francisco Muñoz Llorens y Luis Rodríguez Hernández) fue el primero en la historia española en abarcar todo un territorio municipal. Conceptualmente se afiliaba a la zonificación funcional del urbanismo moderno *ciamista* (reglamentando actividades y parámetros edificatorios según sectores territoriales) y la promoción de tipologías de viviendas abiertas, aunque integraba tanto la tradición del ensanche en cuadrícula como el legado de la ciudad jardín en su versión española (Ciudad Lineal de Madrid) (Ayuntamiento de Benidorm, 2006). El modelo de ciudad resultante planteaba un uso residencial casi exclusivo con pequeñas edificatorias aisladas, salpicada con hoteles, una pequeña zona de bloques de viviendas de cuatro pisos en tipologías abiertas, una zona deportiva y una pequeña zona industrial (Figura 2.9).

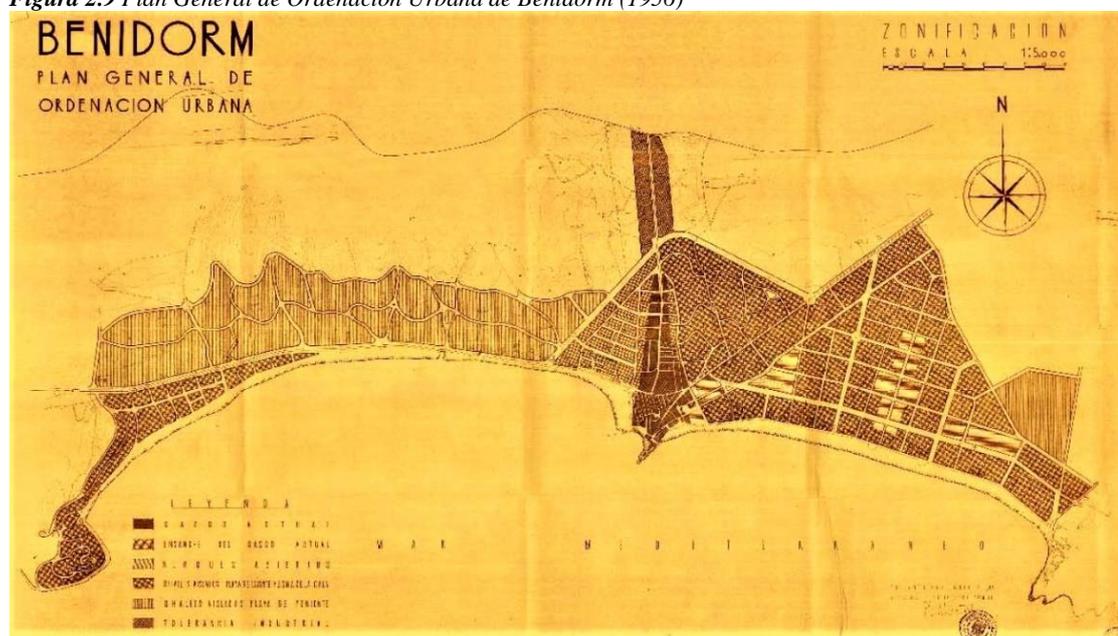
En 1963 la Ordenanza fue modificada a partir de un cambio radical de la concepción de la urbanización turística: en lugar de viviendas en baja densidad dispersas en el territorio del municipio, se apostó a una reglamentación que permitía levantar bloques sin límite de altura en la zona costera, a cambio de reservar, alrededor de las torres espacios libres que compensaran la gran densidad edificatoria; así como la preservación de una ciudad jardín periférica. Posteriormente se planteó un agresivo plan de infraestructura urbana, para asegurar el problemático abastecimiento de agua y construcción de carreteras que viabilizaran la llegada de los turistas. Estas modificaciones a la regulación de uso del suelo radicaban en la utilización de los coeficientes de edificación para no incrementar el volumen construido sino darle otra

---

<sup>26</sup> La población se duplicó por décadas entre 1950-80. En 1950 eran 3000 habitantes, 6000 habitantes en 1960, 12.000 en 1970 y 24.000 en 1980 (Datos INE España) [www.ine.es](http://www.ine.es)

libertad, a través de edificios de altura libre.<sup>27</sup> Estos rascacielos, asociados a la modernidad y a los desafíos tecnológicos para su materialización, se planteaban como torres exentas entre espacios ajardinados y de uso comunitario, en una imagen urbana que fue valorada por sus autores como más emparentada al urbanismo moderno del *bloque sobre el verde*, que al *manhattanismo* de los rascacielos separados mínimamente (figura 2.10).<sup>28</sup>

Figura 2.9 Plan General de Ordenación Urbana de Benidorm (1956)



Nota: Las referencias especifican las siguiente zonificación: “Casco actual, Ensanche del casco actual, bloques abiertos, chalets aislados (playa del levante), chalets aislados (playa del poniente), tolerancia industrial y zona deportiva”

Fuente: Extraído de Ayuntamiento de Benidorm (2006).

La imagen urbana de este conjunto de singular orografía y panorámicas, que potenciaba la densificación de la línea costera (figura 2.11) implicaba una percepción de la fachada

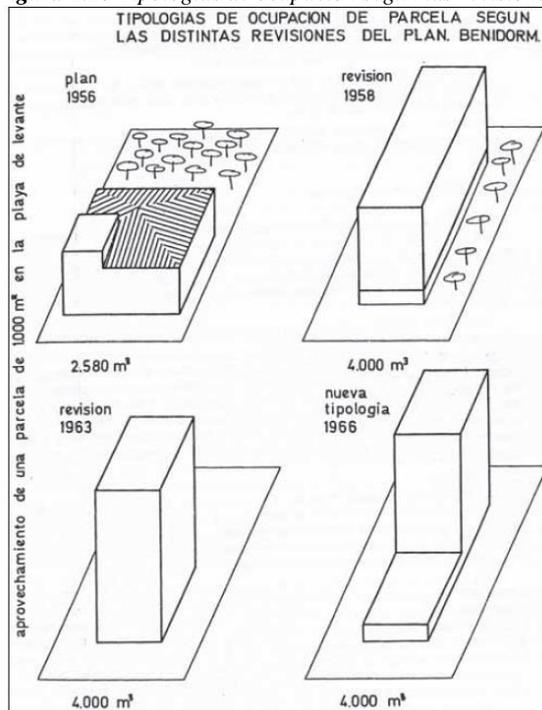
<sup>27</sup> “Se cuenta que uno de los arquitectos que trabajaba en la revisión del plan colocó un paquete de tabaco sobre la mesa, lo puso en diversas posiciones y concluyó que el volumen del paquete era idéntico se apoyara sobre el lado que se apoyase. Todo esto venía a explicar una novedad técnica que se introducía en el nuevo plan de 1963: el coeficiente de edificabilidad, que en realidad no pretendía incrementar el volumen edificable respecto al existente, sino permitir ordenarlo libremente, si bien la práctica ha reflejado que no es así, como ya en su momento demostraron los estudios de Mario Gaviria” (Ayuntamiento de Benidorm, 2006; 84)

<sup>28</sup> Esta reflexión corresponde al Arq. Francisco Muñoz, responsable del plan de 1956 y está recogida (en un entrecuadrado sin cita, que sugiere una comunicación directa) en Ayuntamiento de Benidorm (2006; 83).

Respecto a la discusión sobre modelo urbano de la reglamentación urbana de Manhattan de edificios en altura, en relación a los postulados del CIAM sobre los bloques en el verde, la conceptualización y discusión de tipos edificatorios no es el centro de éste tesis. No obstante, se señala que las diferencias conceptuales y operativas entre ambas referencias, tiene que ver con la vocación de unos por alinearse a la línea de la parcela y otros no. En efecto, son dispositivos de intervención urbana – arquitectónicos de diferente naturaleza. Mientras que los “bloques en el verde” suponen un modelo teórico, abstracto y una conceptualización general de estrategias de implantación, que también aportan pautas de trabajo sobre proporciones entre llenos y vacíos y la estructura circulatoria que es parte del proyecto urbano, el caso de Manhattan implica la intervención sobre un espacio dado, matizado por la preexistencia de la “cuadrícula”, que define la vialidad y gradúa las grandes relaciones público/ privado y lleno/vacío. Es una reglamentación que regula volumetría y posibilidades de asoleamiento. Koolhaas sintetiza estas derivaciones proyectuales y espaciales: “La ley de zonificación no es solo un documento legal, es también una regla de diseño” (Koolhaas, 1978/ 2012; 108). Las torres de Manhattan podían elevarse hasta una altura ilimitada en un 25% de la superficie del solar, y luego de determinada altura, el edificio debía retranquearse según cierto ángulo para que la luz llegue a las calles.

por excelencia de esta ciudad turística como “horizontalidad del desarrollo de playa, paseo y plataformas de locales comerciales contrastando con el aparentemente caótico frente de los bloques y rascacielos” (López y Martínez, 2014; 688). Pero este plan no estableció reservas de suelo en relación con equipamientos, zonas verdes u otros espacios de esponjamiento. El planteo urbanístico consideraba pensando que las playas y los paseos marítimos absorberían gran parte del turismo de la ciudad (López y Martínez, 2014).

**Figura 2.10** Tipologías de ocupación según las revisiones del Plan de Benidorm

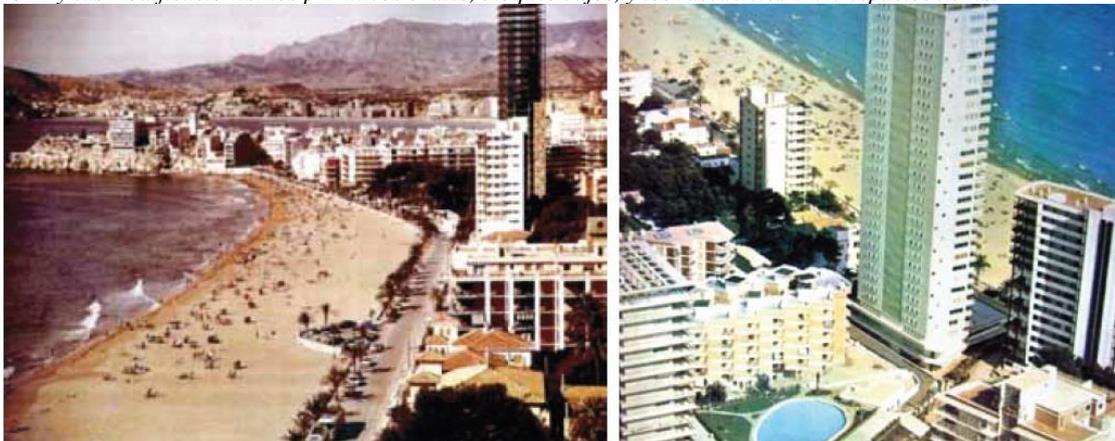


Fuente: Extraído de Gaviria et al (1977).

**Figura 2.11** Costa de Benidorm en dos imágenes (1964 izq. y 1971 der.)

En la imagen de la izquierda se la franja costera y las condicionantes orográficas del entorno.

A la derecha, se observa cómo interactúan variantes tipologías y modos edificatorios a partir de la normativa de 1956 y sus modificaciones: los primitivos chalés, bloques bajos, y los rascacielos entre espacios libres.



Fuente: Extraído de Ayuntamiento de Benidorm (2006).

Varios de los aspectos del despegue turístico del litoral Alicantino, del que Benidorm es el principal ejemplo, aparecen simultáneamente en las Islas Baleares. Hay un destaque de la planificación urbano territorial a partir de la conformación de “unidades de tejidos específicamente turísticos, en donde el paisaje y los recursos turísticos complementarios son los factores que los cualifican” conformando sistemas urbano-territoriales (Horrach Estarellas, 2009; 18).

Para Horrach Estarellas, la definición primaria de la vialidad, estructura circulatoria y espacios públicos, en conjunto con el tamaño y asociación de predios particulares y la resolución material de particulares tipos edilicios pautados por las normativas, plantea singularidades al ser atravesadas por las lógicas de ubicación de los recursos territoriales que estructuran el espacio turístico y la lógica de ordenación de estos. De esta forma, logra conceptualizar variantes temporales y territoriales de tejidos turísticos: en malla, ciudad jardín turística, centros autónomos, así como categorizar *formas de crecimiento* a partir del planteo de Solá Morales (1997): suburbanos, suburbanos densificados, ensanches tradicionales, ensanches modernos, ciudad jardín, urbanización informal. En la transformación de éstos tejidos y su pasaje hacia una etapa de maduración (Horrach Estarellas, 2016) aparecen otras dinámicas del uso y transformación urbana, y su planificación y regulación.

Ramos Caravaca (2015) sitúa su análisis en la Costa Brava (Cataluña) pero también aporta a la comprensión del tejido urbano turístico, desde las dinámicas de experimentación y disputas entre la ciudad jardín y los principios racionalistas del urbanismo moderno y la edificación abierta. En su abordaje cobra valor la especificidad: cualidades escenográficas y paisajísticas, conectividad, antecedentes de veraneo en etapa previa al turismo de masas, el papel de las infraestructuras y la publicidad en el crecimiento del enclave. Al igual que el caso de Benidorm o Mallorca, el despliegue de la ciudad jardín asociada al destino turístico de sol y playa se aprecia con intensidad en las primeras cuatro décadas del siglo XX a impulso de desarrollos particulares, con trazados pintoresquistas y desarrollados por técnicos relevantes del diseño urbano. El urbanismo moderno, también llegó a partir de la implementación local de la Ley de suelo de 1956 y con el turismo asumiendo el papel estructurante en el desarrollo territorial. En este caso, la primera serie de planes realizados entre 1956 y 1962, prevén “*una extensión de los núcleos, capaz de albergar el futuro desarrollo turístico*” (Ramos Caravaca, 2015; 125). El planteo resultante articula la zonificación funcional con la ciudad jardín, sectorizando y operando con parámetros urbanísticos y edificatorios: gradientes de densidad, tamaño de parcelas, alturas, factores de ocupación, entre otros; con un modelo urbano de pérdida de densidad hacia la periferia. Así se conceptualiza cuatro variantes de la ciudad jardín que se generan: intensiva, semi intensiva, extensiva, parque y bosque urbanizado, zona de reserva, zona libre permanente.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Intensiva: cerca de los núcleos existentes; FOS entre 55 y 75%, tamaño mínimo de parcela: no.  
Semi- intensiva: FOS: entre 45 y 55 %, tamaño mínimo de parcela: 400m<sup>2</sup>  
Extensiva: próximo a terrenos rurales: FOS: 30%, parcelas mínimas: entre 600 y 1000 m<sup>2</sup>

Bru (2015) recupera otra serie de planes urbanos derivados de la ley de suelos de 1956 en la Costa Blanca (Alicante), encontrando similitudes en la conformación del tejido turístico y distingue tres grupos de proyectos:

- *Polígonos de ocio masivo*. Caracterizados por gran cantidad de espacio libre y equipamientos deportivos, edificios residenciales y en altura para concentrar el ofrecimiento de las principales panorámicas y residencias familiares en grandes parcelas. “Las tipologías de densidad media se vinculan a usos de apart hotel o “poblados típicos” con usos comerciales y hoteleros” (Bru, 2015; 153), en tanto la vialidad se adapta a la topografía.

- *Ensanche litoral*. La vivienda se implanta en bloques dispersos de edificación abierta en unidades vecinales que comparten servicios de esparcimiento.

- *Poblado de vacaciones*. Supone la adaptación formal y funcional de un pueblo tradicional para transformarse integralmente en un centro de ocio, a partir de una agregación de volumen de densidad media y alta con alturas reducidas, y la reconstrucción escenográfica con equipamientos emblemáticos.

Estos grupos también son caracterizados por su rigidez o flexibilidad para adaptación a otros usos fuera de la temporada alta y casos de neutralización de condiciones turísticas.

Parte del enfoque original de Horrach Estarellas (2009, 2016) de dialogar “Las formas de crecimiento urbano” con el turismo litoral, refiere a comprender las formas de gestión y los actores como parte de la especificidad y trayectoria de los territorios. En éste caso, el modelo de gestión del desarrollo turístico de la *balearización*, en la generación de éstos tejidos turísticos, opera a partir de cuatro aspectos principales:

- a) presencia de los *tour operators*, que escalaban y direccionaban la demanda turística europea de países de altos ingresos hacia las Islas Baleares, en conjunto con actores pujantes y emprendedores en la hotelería
- b) la tradición turística pre existente de la isla
- c) la internacionalización del turismo de masas
- d) la oportunidad de lograr cierta apertura de la economía española a partir del turismo.

El destaque del *modelo balear*, pero que aplica para otros casos del Mediterráneo español en general, está dada por un talante *liberalizante*, donde el rol de los actores privados de la hotelería y el desarrollo inmobiliario impulsan modalidades de ocupación urbana del suelo, espacialidades y tipos edificatorios, con capacidad de permear en la administración local, dentro de un estímulo nacional a ésta actividad desde lo económico. Este modelo, funciona de manera diferente al impulsado, también en el

---

Parque y bosque urbanizado: relacionado con zonas de interés natural. FOS: entre 5 y 15%, parcelas mínimas entre 5000 y 10.000 m<sup>2</sup>.

Zona de reserva: terrenos previstos para posible extensión de la planta urbana con pautas similares a la ciudad jardín extensiva, se permitía vivienda colectiva con mínimo de 1000 m<sup>2</sup>, sumando 500m<sup>2</sup> por cada vivienda. Se permiten núcleos urbanos con mínimo de 8 viviendas.

Zona Libre: terrenos no edificables pero “en los que se puede aprobar construcciones bajo permiso de la Comisión Provincial” (Ramos Caravaca, 2015; 125).

Mediterráneo por Francia donde “los macroproyectos turísticos se ejecutaban mediante una total planificación del espacio vacacional” (Horrach Estarellas, 2009; 18).

La implantación del modelo hotelero mallorquín, cuya expansión hacia el Caribe y Latinoamérica se dio a partir de la década de 1980, tras la integración de España a la Unión Europea (UE) y Organización de las Naciones de Atlántico Norte (OTAN) y la expansión, dispersión y liberalización financiera, “derivó en una “recolonización” de América Latina, junto a otras empresas mayores de telecomunicaciones, extracción petrolera, energía, financieras, de construcción y gestión de obras públicas e infraestructuras” como señalan Blazquez, Murray y Cañada (2011; 3). Dentro de la *neoliberalización*, estas cadenas hoteleras (actores centrales del desarrollo del turismo industrial español desde la década de 1950<sup>30</sup>), pasaron a ser empresas transnacionales, integrándose a otros conglomerados de inversión turística junto a agencias de viajes, y compañías aéreas, cuya acción se direccionaba a implantar o desarrollar nuevos espacios de desarrollo turístico inmobiliario.

En otras variantes de los procesos que involucran transformación física y gestión, estudios turísticos españoles, hacia fines de la década de 1970 comenzaron a referirse explícitamente al “turismo residencial”, a raíz de centrar sus indagaciones en el sector extra-hoteler y la producción especulativa de segundas residencias. Es decir, un turismo no basado en la alta rotación hotelera, sino en otras temporalidades y que fue asociado rápidamente a los procesos de cambios de uso del suelo de rural a urbano y su rápida valorización. Éstos se destinaron turísticos litorales fueron categorizados según su ubicación respecto a la línea de ribera o estrategias de ocupación del suelo vinculadas a decisiones de espacio urbano (Valenzuela, 1974; Ortega Valcárcel, 1975; Jurdao, 1979).

Como señala Mantecón (2017), la literatura anglosajona, remitiendo principalmente al caso británico y noreuropeo, tuvo en el trabajo de Jhon Coppock “*Second Homes: curse o blessing*” (1977) un escrito fundacional que ha tenido miradas críticas por sus “reacciones espontáneas sobre un fenómeno inesperado en lugar de una investigación exhaustiva basada en hechos empíricos” Müller & Hoogendoorn (2013; 365) pero que puso en cuestión el peligroso camino de conformación de urbanizaciones cerradas en torno a segundas residencias y la variedad de actores con intereses contrapuestos vinculados al fenómeno.

Horrach Estarellas (2009) considera que éste desplazamiento de la producción del alojamiento turístico desde el hotel a las residencias particulares (apartamentos y urbanizaciones jardín o suburbanas) y la consecuente explosión del turismo residencial, tuvo sus raíces en la crisis económica de 1973-1979 y la búsqueda de nuevos estímulos y desarrollo de nuevos productos para dinamizar la producción espacial turística. Allí,

---

<sup>30</sup> Parte de las políticas de estímulo al desarrollo turístico español tenían eje en sus primeras etapas el desarrollo hotelero como base física para la llegada de turistas. Esto tuvo notables vinculaciones espaciales en diferentes dimensiones. Como menciona Horrach Estarellas (2009) los hoteles desarrollados en altura sobre la costa acaparando vistas al mar constituyeron una línea significativa del desarrollo turístico en Baleares. Por otra parte, el desarrollo edilicio y sus vínculos con la capacidad de los hoteles, refería a que con dos *charters* se llenaba un hotel.

las ruralidades adquirieron nuevas significaciones como áreas de oportunidad e innovación (reinención de paisajes) ante planes urbanos con perfil de controlar el desarrollo en las costas.

Este grupo de estudios centrados en el caso español, y que abordan fundamentalmente la transformación física de entornos turísticos a partir de las “formas del crecimiento urbano”, pone de relieve tres aspectos significativos.

- *Lo morfológico y lo temporal.* El valor de analizar la urbanización turística como parte de la urbanización utilizando herramientas y metodologías aptas para comprender el desarrollo de las ciudades: las dinámicas de parcelación, urbanización y edificación, pueden ser aplicadas a la especificidad turística habilitando hallazgos significativos.

- *Lo funcional.* Comprender esta especificidad turística a partir de poner en valor la localización y paisajes que estructuran el emplazamiento turístico, sus dinámicas y variantes de intensidad de ocupación y las figuras de “piezas mínimas” que refieren autonomías relativas en el funcionamiento dentro de un sistema territorial. También emerge el diálogo entre la *refuncionalización* de urbanizaciones preexistentes, las urbanizaciones *ex nihilo*, y la ampliación y generación de “ensanches” turísticos.

- *Las herramientas del urbanismo.* En las estrategias planificadoras y de gestión subyace como trama principal la tensión entre la herencia de la ciudad jardín implementada por fragmentos desde trazados de autor y promoción privada y el repertorio del movimiento moderno desde la zonificación funcional, la grilla moderna y la planificación centrada en el estado en la figura de planes urbanos, que, en el caso español, remitían a la ley de suelo de 1956. A su vez, los nuevos programas (hoteles de gran capacidad) y las resoluciones formales a la alta demanda de viviendas (bloques y otras agrupaciones de mediana densidad y especialmente rascacielos y torres) añadían desafíos y complejidades en su inserción en las tramas preexistentes.

La arquitectura y el urbanismo moderno encontraron sus puntos de contacto en el turismo masivo en tanto nuevo y desafiante programa propio del siglo XX. Tanto Bru (2015) como López Martínez & Aroca Vicente (2015) se detienen en la obra de Antonio Bonet Castellana<sup>31</sup> con sus realizaciones urbanas vinculadas al ocio, tanto exclusivo como masivo. Allí destacan: Punta Ballena (Uruguay 1945<sup>32</sup>), la ciudad-balneario de Necochea-Quequén (Argentina 1952), y en España: la urbanización de la Manga del Mar Menor (Murcia, 1960) Andalucía La Nueva (Marbella, 1962) y Aigua Gelida (Girona, 1965).

En Punta Ballena, las cualidades paisajísticas, y conservación de visuales y espacialidad dadas por la mixtura de bosque y playa cuya integridad se procura mantener, encuentran referencia en los CIAM. Aunque se añaden estrategias innovadoras como el propio Bonet reconoce:

---

<sup>31</sup> Arquitecto catalán (1913-1989) vinculado a las vanguardias europeas de la década de 1930 y participante del IV Congreso Internacionales de Arquitectura Moderna - CIAM (1933) en que se redacta la Carta de Atenas.

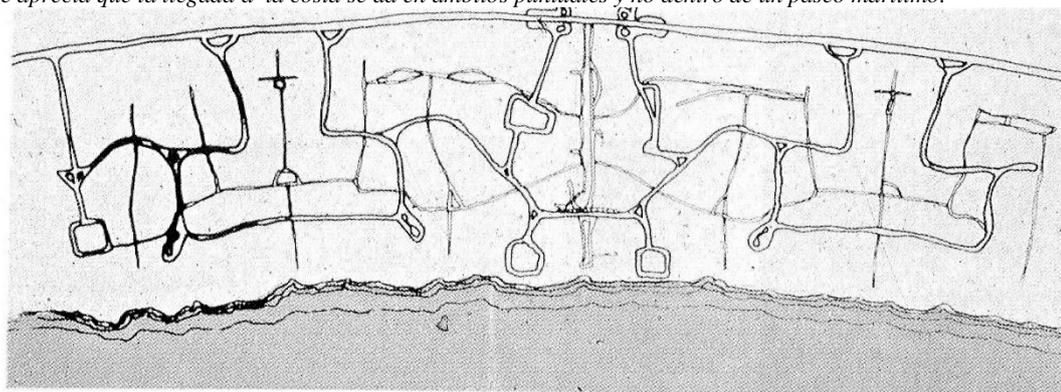
<sup>32</sup> También trataremos el caso de Punta Ballena al repasar los antecedentes de urbanización turística en Uruguay, en el capítulo próximo.

“por primera vez se logró construir una zona turística sin el tradicional paseo marítimo, con separación de tránsito de peatones y vehículos aprovechando desniveles y dunas naturales a base de pasos peatonales elevados construidos con la propia madera del bosque y sin escaleras” (Bonet 1975; citado por López Martínez & Aroca Vicente, 2015; 4) (Ver figuras 2.12 y 2.13).

En ese contexto, el objetivo de Bonet es “mantener la integridad del entorno natural, bosque y playa, sin que la actividad lo desvirtúe. Los instrumentos manipulados son: densidad, diseño del trazado viario y control de los elementos de urbanización” (Bru, 2015; 141)<sup>33</sup>.

**Figura 2.12** Urbanización de Punta Ballena (primera etapa). Antonio Bonet, 1945. Definición de la vialidad y circulaciones.

Se aprecia que la llegada a la costa se da en ámbitos puntuales y no dentro de un paseo marítimo.



Fuente: Bonet (1991)

Punta Ballena reconoce la espacialidad del ocio exclusivo por el papel protagónico de las residencias individuales en grandes predios, además del parador La Solana del Mar, emblemático equipamiento, ubicado en un punto singular de la llegada a la costa de la amplia avenida perpendicular a la costa que estructura el trazado. Los siguientes proyectos turísticos de Bonet, entran de lleno en la masividad de una sociedad que ha integrado el turismo efectivamente en sus prácticas (Bru, 2015). En el Plan Regulador de Necochea- Quequén (1952) (figura 2.14) mantiene la toma de partido de no generar circulación ni vialidad paralela a la costa, pero integra en la zonificación la presencia sectores para bloques de apartamentos, hoteles, equipamientos deportivos, comercios, y otros servicios que dan cuenta de un espacio integralmente concebido como urbanización de ocio y turismo.

<sup>33</sup> A propósito de esto, dice Jorge Nudelman en su tesis doctoral en la cual aborda la trayectoria de los tres discípulos uruguayos de Le Corbusier (Carlos Gómez Gavazzo, Justino Serralta y Carlos Clemont) donde Bonet aparece como una figura articuladora con la llegada del movimiento moderno al río de la plata:

“Punta Ballena es el primer caso en que Bonet diseña en clave garden city, y probablemente el último. Solo aparecen algunos dibujos parecidos en un proyecto de urbanización posterior, para Necochea-Quequén de 1952, entre los proyectos urbanísticos en Argentina, y nunca en España. Los tipos urbanos más usados por el catalán son lecorbusierianos: bloques lineales y redents” (Nudelman, 2015; 149).

**Figura 2.13** Detalle del plano de mensura de Punta Ballena (1946) (Agrimensores Levy, Ballesteros y Casciani sobre proyecto de Antonio Bonet).



*Nota: Se aprecia la división de las grandes manzanas en predios de no menos de 2000 m<sup>2</sup>. Además del trazado de solares, y afectaciones, el plano incluye las siguientes especificaciones para la urbanización: "Pavimento: hormigón coloreado. Senderos: losas con césped. desagües cloacales colocados en la red de senderos. Aguas corrientes junto a las pistas de vehículos. Energía eléctrica y teléfonos subterráneos"*

Fuente: Registro Nacional de Planos de Mensura. <http://planos.mtop.gub.uy>

Por otra parte, en la discusión sobre la forma urbana del turismo, es significativo el aporte, desde la teoría y práctica, del urbanista francés George Candilis, responsable del plan maestro del enclave turístico Langedoc Roussillon (Francia) y autor de "Arquitectura y urbanismo del turismo de masas" (1973). En el escrito, toma como punto de partida la importancia del ocio en la vida de los hombres (en tanto equilibrio físico y psíquico de las actividades de la sociedad moderna) y el espacio del ocio en múltiples escalas, desde la vivienda a la planificación regional.

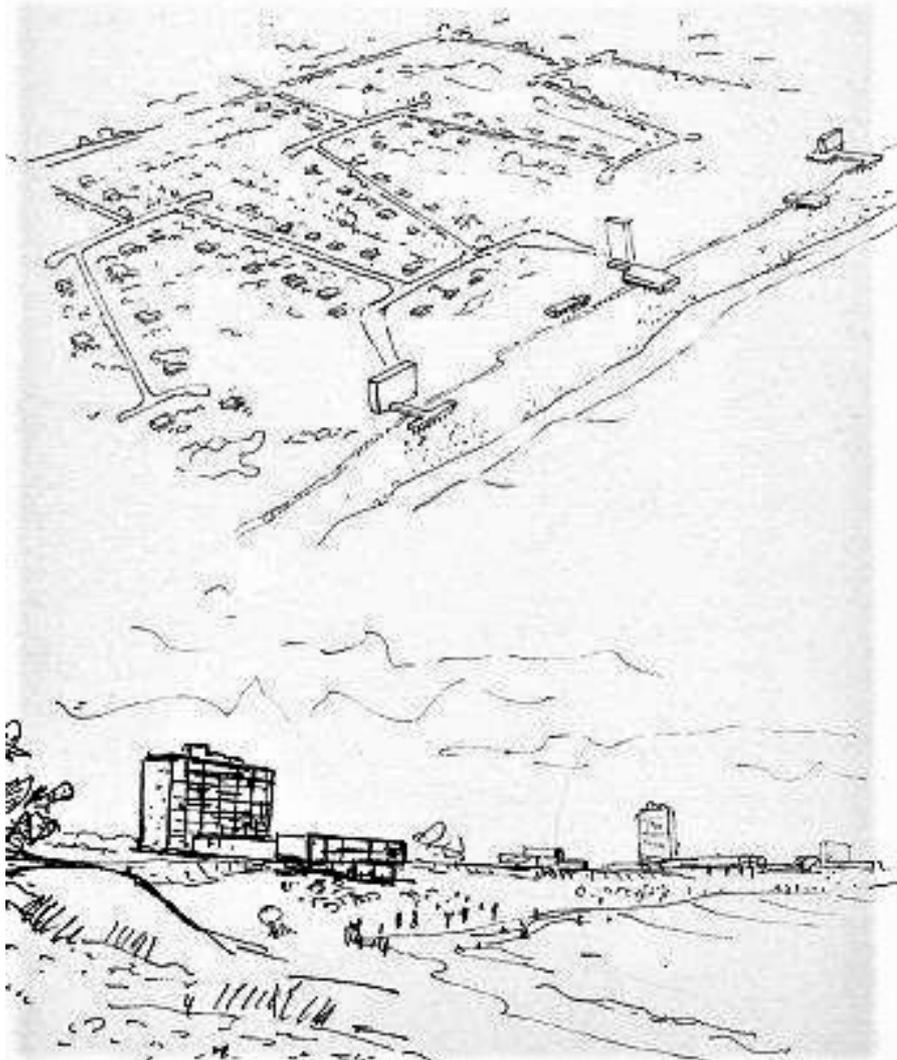
Allí, asocia temporalidad del ocio a las escalas espaciales jerárquicas: el ocio cotidiano se da en lo urbano, el semanal en lo suburbano y el estacional en el ámbito regional, y es el de las vacaciones que "se convierte cada vez más en un elemento predominante en la ordenación del territorio" (Candilis, 1973; 7).

La planificación territorial, urbanística y arquitectónica, el proyecto y la regulación, son vistas como claves para una arquitectura del ocio masivo que opera y controla los procesos de *turistización* y promueve un desarrollo humano armonioso con el ambiente<sup>34</sup>. Por eso, su lectura de los procesos dados en el litoral español es

<sup>34</sup> "No se trata de hacer una arquitectura regionalista sino de encontrar soluciones nuevas que se consecuencia directa de una tradición realista, basada en las condiciones climáticas". (Candilis, 1973, 25). En sus planteos tipológicos y las modalidades de asociación en planta o alzado, Candilis jerarquiza iluminación y ventilación natural.

absolutamente crítica: “Los lugares turísticos están degradados, saturados, invadidos. Las palabras “turismo” y “turista” han adquirido un sentido peyorativo. Todos somos testigos de la profanación inadmisibles de las costas de España, invadidas por especuladores nacionales o internacionales” (Candilis, 1973; 11).

*Figura 2.14* Concurso para la zona balnearia de Necochea- Quequén (1952). Antonio Bonet.



Fuente: Extraído de Alvarez y Roig (1996) “Antoni Bonet Castellana (1913-1989).

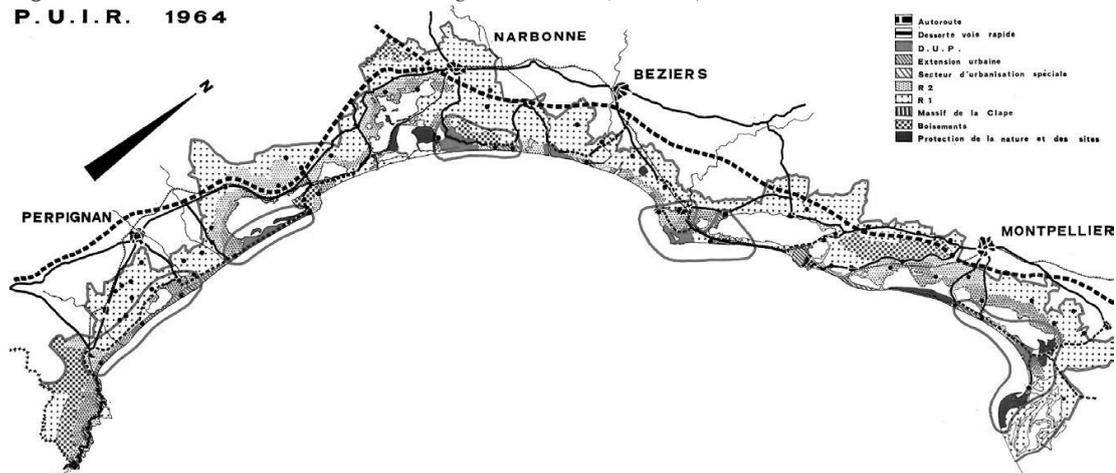
El repaso de soluciones materiales, arquitectónicas y urbanísticas vinculadas al turismo, por parte de Candilis expone una jerarquización de la planificación como garantía de sostenibilidad y progreso, que salvaguarde al territorio del desarrollo liderado por los *promotores y especuladores*, como menciona que ha sucedido en la *metamorfosis* costa Brava española cuyos resultados *catastróficos* han dado lugar a una imagen *caricaturesca*.

La valoración de la escala es planteada de forma jerárquica e interconectada desde la escala mayor a menor. Por un lado, destaca el valor del conjunto urbano- territorial, más allá la resolución arquitectónica: “una casa aislada, unifamiliar, no tiene interés por excelente que sea sino comparte la posibilidad de integrarse en tejido urbano, o sino

provoca la creación de un nuevo tejido” (Candilis, 1973; 20). Por otro, ampliando la observación hacia un territorio cuyas cualidades paisajísticas y ambientales, como pieza, trascienden las separaciones político-administrativas, plantea que su intervención en la costa de Languedoc-Roussillon, “se prolonga en la costa Brava y el litoral mediterráneo español. En el fondo se trata un solo supercomplejo turístico del mediterráneo occidental” (Candilis, 1973; 140).

Por otro lado, los aspectos funcionales y resolución de trazados y zonificaciones planteadas por Candilis en su proyecto para Languedoc-Roussillon revelan tanto la crítica a la rigidez y falta de flexibilidad del urbanismo moderno en crisis, remarcada por el *Team X*, como jerarquizar al turismo de masas.

Figura 2.15 Plan de Urbanismo de Interés Regional de 1964 (Candilis).

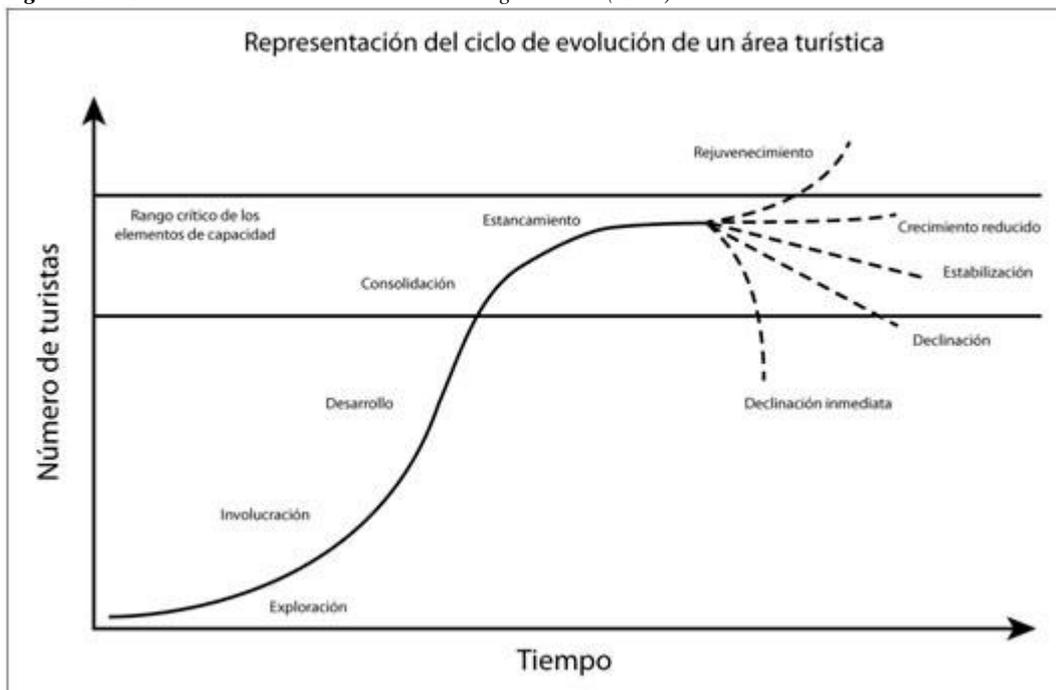


Fuente: Extraído de Marez Lopez (2015; 161) según Fondo CANGE. Dossier 373 IFA 104/1. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.

Marez Lopez (2015) destaca que el Plan de urbanismo de interés regional (PUIR) de 1964 coordinado por Candilis, propuso “una ordenación del litoral basada en una secuencia de unidades turísticas separadas por grandes espacios verdes, estaciones turísticas ex-nihilo, y un sistema de *ports de plaisance*, que incluía puertos existentes y de nueva creación” (figura 2.15). Estos planteos eran parte de la estrategia nacional de ordenamiento territorial impulsada y desarrollada por la *Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale* (DATAR) en Francia, luego de la segunda guerra mundial, asociada tanto a la reconstrucción de ciudades como a la búsqueda de nuevos equilibrios territoriales. Las estaciones turísticas planteadas eran parte de una estrategia regional de renovación productiva (de lo agrícola a lo turístico) (Marez Lopez, 2012). Para Candilis (1973; 140) el turismo no puede ser el único factor de desarrollo de un territorio: “Resulta inconcebible transformar toda una región únicamente desde el ángulo del ocio. Hay que prever cómo se podrá organizar la continuidad durante el período de vacaciones de la vida cotidiana de las gentes que habitan normalmente esas regiones”. Este abordaje coloca de lleno a la cuestión del urbanismo articulado con el turismo no como variante descontextualizada de lo urbano, sino sistémicamente integrado al territorio, en lo espacial y temporal.

De manera concurrente, es importante señalar que las urbanizaciones turísticas, también han sido analizadas en sus dinámicas temporales. Los ciclos económicos de los productos fueron deslizados al ámbito turístico bajo el concepto de Ciclo de vida de un área turística (CVAT) (Butler, 1980). La definición de las etapas de exploración, participación, desarrollo, consolidación, estancamiento, declive, y rejuvenecimiento (figura 2.16) está dado la escala y cantidad de turistas, accesibilidad y difusión del destino, la oferta turística de infraestructuras y actividades, dentro de una creciente estructuración territorial con el turismo como protagonista. Este proceso se observa a través de la afluencia de turistas a través del tiempo, con una expectativa de tendencia al crecimiento permanente. A pesar de su conceptualización como modelo evolutivo y dinámico, plantear que el declive solo será consecuencia de un menor número de turistas, dejando de lado procesos de activación de otros mercados y de definiciones políticas que superan el entorno turístico, ha sido uno de sus cuestionamientos (Sanchez, Vargas & Castillo, 2017; Diez, 2019).

*Figura 2.16* Ciclo de vida de las áreas turísticas según Butler (1980)



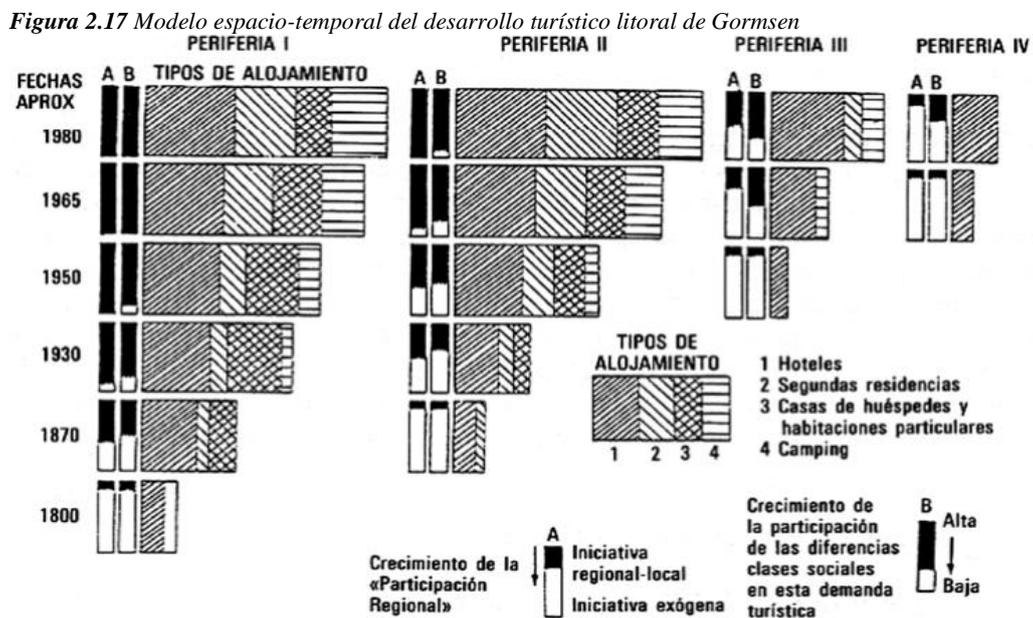
Fuente: Extraído de Butler (1980; 7)

Con sus variantes y aportes, el CVAT ha sido utilizado como predictivo para instrumentar políticas en particular ante fases de estancamiento, que pueden devenir en declive o rejuvenecimiento, en el peligro del agotamiento de las cualidades que hacen a la imagen de marca de ese destino y su equilibrio con las tendencias globales (Lopez Guevara, 2011). Es un instrumento de apoyo a la lectura de las transformaciones del tejido turístico y permite articular un diálogo entre la evolución física y social de los entornos turísticos en relación con sus fases de desarrollo. Como señala Horrach Estarellas (2015; 89):

“Si los destinos maduros se encuentran en fase de declive y estancamiento, en la fase de declive identificamos aquellos destinos no son capaces de ofrecer un producto que se adapte a los cambios de motivación que ha experimentado el turismo (...) mientras que en los estancados detectamos aquellos que después de haber experimentado diferentes fases de desarrollo, acaban especializándose en un único producto que va reduciendo la diversidad del perfil del turista, expulsando a los segmentos más cualificados”

Así, el CVAT puede apoyar la lectura de la urbanización concentrada y extendida y también refleja eventuales procesos de destrucción creativa para mantener niveles de inversión y desarrollo.

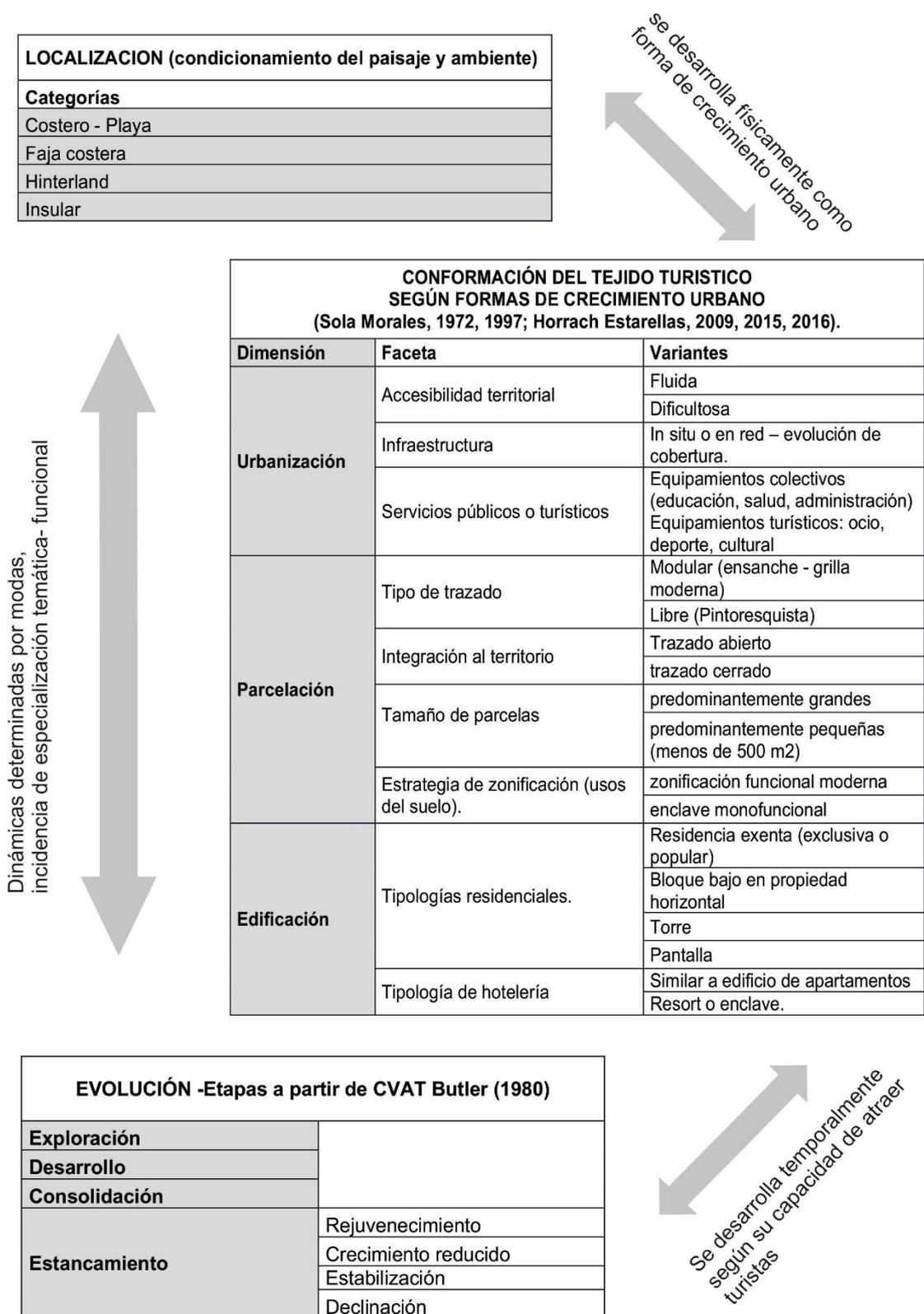
Complementariamente, el modelo evolutivo de Gormsen (1981) caracteriza la funcionalidad del territorio turístico desde la conceptualización de “periferias turísticas” a partir del principal tipo de alojamiento disponible (hoteles, segundas residencias, otros), la prevalencia de un público local-regional o iniciativa externa, y la integración de diferentes clases sociales en éste proceso. (Figura 2.17).



Fuente: Callizo (1991) a partir de Gormsen (1981).

En la figura 2.18 se aprecia una lectura de síntesis de estos procesos de conformación del tejido urbano turístico, que aporta a la lectura de la dimensión física de la urbanización. Por una parte, las variantes de localización de urbanizaciones turísticas de sol y playa, vinculadas a la activación de paisajes y de su rol estructurante en la ubicación y desarrollo de los territorios turísticos. Se identificaron ubicaciones sobre la costa, otras próximas o a nivel hinterland, (las primeras las consideramos en faja costera, es decir no desarrolladas sobre la interfase tierra-agua próxima pero sí en un radio próximo, las otras, algo más distanciadas, pero en ambos casos a modo de enclaves complementarios, por ejemplo a un gran balneario costero) e insulares (islas).

Figura 2.18 El tejido urbano turístico, sus formas de crecimiento, localización y evolución. (Diagrama de síntesis).



Fuente: Elaboración propia.

En las formas de crecimiento de urbano en su vínculo con el tejido turístico, a partir de Solá Morales (1997), autores como Barba (1992), Pie Ninot & Barba (1996), Horrach Estarelas (2009, 2015), Ramos (2015), han tomado las dimensiones urbanización, parcelación, edificación, de forma tal que su desglose permite conceptualizar tanto variantes de tejido urbano. Además de su caracterización como trazado, o tipos edificatorios, vincularlos funcionalmente con el nivel de autonomía/integración, discusión que desde las “piezas mínimas” se vincula a los momentos de la urbanización “extendida” y “diferencial”.

Por otra parte, en la conformación de los tejidos, y articulando con la localización, aparece, mediada por el *reescalamiento*, la dimensión temporal a partir de la noción de ciclo de vida de las áreas turísticas de Butler (1980). Allí, las etapas de desarrollo del enclave turístico, pueden asociarse a las variantes del tejido y su evolución, en tanto proceso territorial que involucra también trayectorias diferenciadas de sectores específicos de los territorios turísticos, cuyo funcionamiento en redes o regionales, aporta a la conformación de un tejido turístico entrelazado al tejido urbano planetario.

## **2.6 Espacio estatal: estrategias, proyectos y selectividades territoriales y escalares.**

El turismo, una industria joven, desarrollada mundialmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, ha sido parte de los experimentos regulatorios nacionales o locales orientados a la revitalización económica con impacto local, y repercusión nacional directamente vinculados a estrategias para liberar fricciones espaciales en la circulación de personas y recursos. A pesar de ello, no ha sido abordado en tanto parte de la producción y transformación del *espacio estatal*, en el cual las instituciones estatales han movilizad políticas públicas y generado selectividades espaciales.

Para Brenner (2004) se aprecian tres grandes tendencias mundiales de la reelaboración de las formaciones nacionales y territorializadas del espacio político y económico vinculadas a la globalización: integración económica global, resurgimiento urbano-regional (incluye renovadas economías de aglomeración, regiones temáticas, centros financieros extra -territoriales) y consolidación de instituciones supranacionales y transfronterizas. El turismo se relaciona con ellos claramente, ya sea desde una lectura territorial, como región o geografía temática, por la internacionalización y dispersión de flujos tanto económicos como de personas por motivos de ocio.

Los nuevos espacios estatales a los que refiere Brenner (2004) se insertaban en una polémica sobre las transformaciones pluriescalares de la globalización el caso europeo en la segunda mitad del siglo XX. Ante un relato triunfalista sobre la desaparición del estado a partir de las nuevas formas de interacción socioeconómica y la disolución de la territorialidad en un espacio de flujos y redes de capital, mercancías y trabajo, con destaque del nexo global/local (Castells & Borja, 1997), Brenner plantea recuperar la discusión de las infraestructuras regulatorias y su base geográfica, considerando que se estaba ante una reestructuración cualitativa (y no un desmantelamiento) del Estado. Dentro del proceso de globalización, los estados dejaron de encadenar acciones

coherentes y unificadas para equilibrar el desarrollo industrial y los recursos económicos que moldeaban geografías nacionalizadas del capital y la inversión. Los espacios nacionales funcionaban encerrados en sí mismos (donde el “interior” es ámbito de un orden político) contiguos y mutuamente excluyentes, y las ciudades como reparticiones administrativas sumidas de forma jerárquica en el andamiaje de la territorialidad nacional.

El planteo de Brenner discutía la globalización como cambio de escala de las estrategias de acumulación dado por una no primacía de ninguna escala en los procesos de territorialización del capitalismo.<sup>35</sup> De ésta manera, cuestionaba el relacionamiento jerárquico entre escalas planteado por Robert Jessop, Eric Swyngedouw, A. Amin y Collinge, dentro del análisis de la transformación estatal en la globalización.

Una de las tesis principales de Brenner respecto a los *nuevos espacios estatales* situaba a las regiones urbanas como sitios clave de la reestructuración institucional y que la regulación de la urbanización capitalista, es decir las políticas urbanas se convirtieron:

“En un mecanismo político esencial a través del cual una profunda transformación institucional y geográfica de estados nacionales ha estado ocurriendo (y que) las transformaciones de la política urbana han figurado de manera crucial dentro de una reelaboración fundamental de la condición de Estado nacional desde principios de la década de 1970” (Brenner, 2004; 2).

Este singular enfoque promovía *re-centrar* la discusión de la promoción, regulación y financiamiento de la expansión capitalista y de la construcción de infraestructuras geográficas en los estados nacionales. Éstos no estarían siendo disueltos en un caótica madeja globalizada, sino *reescalados y reterritorializados*; manteniendo su condición de bloques geográficos que capaces de movilizar factores de producción y ventajas comparativas, al tiempo que continúan siendo una unidad de análisis central en la territorialización de indicadores macroeconómicos.

Este protagonismo de la política urbana en la reconfiguración de la gobernanza se vinculó con el *empresarialismo urbano* (Harvey, 1989). El desplazamiento de la economía del territorio hacia la economía del lugar, dentro de procesos de desarrollo urbano con lógica especulativa a partir de coaliciones que propiciaban atraer y focalizar inversiones, desarrolladas entre recursos privados y capacidad de la administración local, fue parte de nuevas modalidades de cooperación público-privada, tras la apertura y desregulación de la década de 1970. Así, se operó en el territorio en varios casos aprovechando el decaimiento del modelo industrial, *refuncionalizando* amplios sectores vacantes con localizaciones estratégicas dentro de tramas urbanas, ya sea portuarios, industriales o logísticos, mediante los denominados Grandes Proyectos

---

<sup>35</sup>Según Brenner (2019) a influjo de Neil Smith, hacia fines de los 80, se comienza a desarrollar un nuevo “léxico de la escala” dentro de la economía geopolítica histórico materialista que se cimentaron las bases de un “giro escalar” de la teoría urbana. También menciona los aportes de Eric Swyngedouw. Este nuevo estamento de discusión teórica no dejaba a ninguna escala por fuera de dinámicas de producción social, cuestionamiento político y maleabilidad histórica.

Urbanos (GPU) donde se integraban programas de vivienda, oficinas, espacios públicos y equipamientos culturales emblemáticos (Cuenya & Corral, 2011; Ziccardi & Ramirez, 2020).

Pero la comprensión de la conformación de renovadas coaliciones público-privadas y las acciones de las administraciones locales explicita las facetas de la gobernanza urbana que superan el análisis de proyecto urbano de éstas piezas, realzando esta nueva gestión urbano-territorial, en lo cual los espacios del ocio y las elites también tienen un papel central:

“En el contexto de este creciente “desorden local- global”, la mayoría de los gobiernos locales –independientemente de su orientación política y contexto nacional, hasta cierto punto- se han visto obligados a ajustarse a elevados niveles de incertidumbre económica, tomando parte en formas cortoplacistas de competencia interespatial, marketing local y recortes regulatorios con el fin de atraer inversiones (...)

El objetivo general de éstas políticas urbanas neoliberales es movilizar el espacio de la ciudad como ruedo tanto para el crecimiento urbano orientado al mercado como para las prácticas de consumo de las elites” (Brenner & Theodore 2002/2017; 141).

Una de las referencias para la conceptualización del *espacio estatal*, es el hito de la territorialidad estatal occidental derivado del Tratado de Westfalia de 1648. Éste implicó el reconocimiento de una paz europea basada en espacios nacionales autocontenidos, soberanos, discretizados geográficamente, contiguos y mutuamente excluyentes, que separaban un “interior” de un “exterior”. Es decir, la territorialidad estatal se concebía como un contenedor geográfico donde la funcionalidad reconocía los fines primarios del estado liberal. Así, coinciden los ámbitos de conformación y aplicación de la defensa militar y aseguramiento del orden interno, una regulación monetaria y de mercado<sup>36</sup>, la promoción de la cultura nacional y dispositivos de bienestar social. Ello perfilaba una espacialidad estatal que podía desarrollarse (y escalar) en sentido “estricto” e “integral”. Por un lado, el aparato institucional, la referencia a la territorialidad interestatal, las fronteras y su papel evolutivo y las subdivisiones jurisdiccionales. Y por otro, la actuación político-económica, la regulación estatal sobre la economía y el direccionamiento de recursos.

En la estructuración de su alegato de los *nuevos espacios estatales*, Brenner arremetía contra tres banalizaciones del giro espacial de los estudios urbanos, relacionados al *estado-centrismo* y sus supuestos geográficos, los cuales denomina: “fetichismo espacial”, “territorialismo metodológico”, y “nacionalismo metodológico”, plagados de obsesiones por circunscribir relaciones sociales a contenedores geográficos

---

<sup>36</sup> Lefebvre (1974/2013) al referirse a la base física de La Producción del Espacio, y la relación entre estado y nación (la última prescinde del espacio y el primero lo incluye) enfatiza en el rol de la construcción de los mercados nacionales, el papel de las infraestructuras de movilidad y el andamiaje administrativo dado por la figura de las “capitales” estatales y la consecuente construcción de escalas jerárquicas dentro de los territorios estatales.

descontextualizados de forma excluyente, atemporales, estáticos y uniescalares. Frente a éstos, Brenner plantea una *alternativa crítica del espacio estatal*, conceptualizada como un proceso (y no como una plataforma geográfica) cuyas características son:

- Dinamismo. Es un proceso de regulación político-económica e institucional.
- Geografías polimórficas: la territorialidad no está dada de antemano: no es única, refiere a lo regulatorio (aparato institucional, que incluye manejo de fronteras e integración regional) y a la especificidad socio-económica (infraestructuras, servicios, políticas de vivienda y desarrollo urbano).
- Estructura organizativa multiescalar, referida a que la regulación estatal se desarrolla en una variedad de escalas espacialmente entrelazadas.

Por lo tanto, “La espacialidad estatal se conforma a través de una relación dialéctica entre: 1) patrones heredados de organización espacial del estado y 2) estrategias emergentes para modificar y transformar las geografías políticas previamente consolidadas” (Brenner 2003/ 2017; 171).

Brenner (2004) destaca, siguiendo a Martin Jones que los estados capitalistas se dotan de selectividades espaciales distintivas: un favorecimiento y articulación espacial, a través de los cuales las instituciones movilizan recursos en determinados ámbitos geográficos. Esto a su vez, lo vincula con la teoría relacional del Estado de Robert Jessop y la noción de selectividad estratégica y los proyectos (instituciones estatales, coherencia organizativa) y estrategias estatales (movilización de instituciones estatales para promover ciertos circuitos del capital y dinámicas de la sociedad civil).

Dentro de esta reestructuración continua espacial estatal en sucesivas rondas de regulación estatal en constante evolución, la transformación gradual, inestable, específica aparece definida por las relaciones entre escala y territorio y los proyectos (la institucionalidad) y estrategias (la movilización de instituciones estatales para promover modelos de desarrollo económico) estatales espacializadas.

Para el *enfoque estratégico relacional* de la teoría del Estado de Jessop, las luchas sociales moldean la estructura institucional y los modos de intervención económica:

“El Estado como tal no tiene poder; es simplemente un conjunto institucional; sólo tiene un conjunto de capacidades y responsabilidades institucionales que median en ese poder; el poder del estado es el poder de las fuerzas que actúan en y a través del estado” (Jessop, 1990; 270; citado por Brenner 2004; 89)

Jessop, plantea una separación entre las relaciones sociales de capital (esferas de producción y circulación) y el Estado, con sus circuitos regulatorios del mercado dentro de una gestión de origen democrático pero implementada por la burocracia y su dependencia del capital para su financiamiento (impuestos). Esta *forma de estado* dada por esta separación formal del circuito del capital de las estructuras institucionales, es una condensación de continua interacción estratégica entre la intervención estatal, la represión política y la hegemonía, y se vincula a *una estrategia de acumulación, que*

*relaciona crecimiento económico, un marco institucional y político.* En estos procesos, el Estado impulsa selectividades estratégicas, privilegiando intereses y sectores, a través de la interacción entre proyectos y estrategias estatales.

Los proyectos estatales son referenciados a la institucionalidad: la coordinación funcional, la coherencia organizativa. Éstos pueden dar lugar a “efectos de estado” como manifestación del éxito del aparato estatal. Las estrategias estatales movilizan instituciones estatales para la intervención socio-económica, articulando con el circuito del capital y la sociedad civil. El éxito de las estrategias está dado por la movilización de proyectos de acumulación y proyectos hegemónicos coherentes (Brenner, 2004).

Martin Jones y luego Brenner infiltraron de variables geográficas esta concepción relacional del Estado. Jones refirió a que la selectividad estratégica nunca podría ser fija sino que conformaba dinámicamente por selectividades estructurales (vinculadas al financiamiento de las actividades estatales; el estado precisa capital para tener recursos), selectividad estratégica (interacción de formas heredadas y emergentes para promover formas de intervención económica) y espacial, ya que el estado, al crear normativas o movilizar recursos generaba privilegios y jerarquizaciones espaciales dentro de su jurisdicción.

Brenner añadió que estas dinámicas se daban en tanto se procesan dialécticamente entre las formas heredadas y las emergentes, anidadas territorialmente por una trayectoria histórica. Estas yuxtaposiciones son conflictivas en la medida que no todas las dimensiones de la estructura espacial cambian simultáneamente ni *isomórficamente*; dándose así, formaciones específicas de selectividad espacial y selectividad estratégica. A su vez, desarrolla la conceptualización de cómo operan escalar y territorialmente estas selectividades espaciales y su desarrollo en el tiempo a través de la sucesiva interacción entre capas y rondas de inversión y de regulación estatal.

Los proyectos estatales espaciales manejan diferenciaciones mediante centralización y descentralización (transferencia de competencias y recursos entre niveles de regulación) y las estrategias estatales espaciales entre la singularidad y la multiplicidad de arreglos regulatorios o la preeminencia de una escala. En la dimensión territorial, los proyectos espaciales estatales van de la uniformidad y estandarización administrativa hacia la personalización y geografías diferenciadas con arreglos institucionales específicos para determinadas áreas. Las estrategias estatales espaciales van desde la ecualización para aliviar inequidades territoriales dentro de los territorios nacionales, hacia la promoción y concentración de actividad socio-económica e inversiones, según lugares, locaciones y regiones dentro del territorio.

Los procesos de *desterritorialización* (eludir, saltar o diluir escalas históricamente anidadas de relaciones sociales) y *reterritorialización* (nuevas cristalizaciones de las relaciones sociales) a partir del desmantelamiento del orden regulatorio fordista-keynesiano, propiciaron en Europa occidental, la conformación de *estados competitivos*

*post-keynsianos* (Brenner, 2004). Éstos facilitaban la reestructuración industrial, fomentaban la flexibilidad regulatoria para la integración económica y la creación de un clima de inversión favorable para el capital transnacional dentro de las fronteras nacionales. Pero el capital no se disolvió en el espacio de los flujos, ya que requiere una base física, donde tecnología, fuerza de trabajo y formas de organización industrial, se combinen para mantener la generación de plusvalías. De manera sincrónica, el capital comenzó a saltar de escala de acumulación, requiriendo infraestructuras socio-espaciales para viabilizar su circulación. Siguiendo a Collinge (1996), Brenner destaca la conformación variada de infraestructuras geográficas para la reproducción del capitalismo global, y la “relativización” las escalas; no existiendo una primacía geográfica-regulatoria ni político-económica para la interacción. El doble movimiento-local-global de articulación escalar en ambos sentidos implica el carácter multiescalar de estas relaciones, atravesadas por regionalización y localización (Swingedouw, 1992). Por ello, conceptualiza a la globalización no como expansión física- geográfica del capitalismo que jerarquiza únicamente la escala global, sino que se da un cambio en la naturaleza de las relaciones entre escalas.

Así, la escala nacional y su territorialidad, que habían estructurado el período *fordista* tanto hacia adentro de fronteras (desarrollo equilibrado industrial, protección social, “normalización” de condiciones de empleo y sociales a nivel nacional) o hacia afuera (comercio e intercambio entre países), dan lugar a nuevas conformaciones geográficas. Allí, destaca una no congruencia territorial, citado a Wallerstein (1979) de las estructuras económicas (singulares), con las formas político-institucionales y culturales (múltiples).

Las economías nacionales fueron *reescaladas*, siendo permeadas por flujos supranacionales, regionales o locales. El capital empezó a deslizar su interés hacia el mercado financiero, la conformación de bloques económicos y empresas multinacionales mediante alianzas estratégicas. En tanto los territorios reaccionaron desarrollando distritos industriales y/o zonas francas de promoción y anidación de ventajas comparativas impositivas o fiscales; potenciando economías regionales, nuevos espacios industriales, conformación de ciudades o ciudades-región globales o la presencia de paraísos fiscales.

Los estados nacionales fueron *reescalados* tanto por la generación de bloques supranacionales, la jerarquización de lo subnacional y local, (nueva gobernanza urbana, acuerdos público-privado), o el desarrollo de regulaciones económicas y/o territoriales especiales para territorios específicos (zonas económicas especiales del tipo zona franca o similar).

En todos estos procesos, Brenner afirma que la política urbana fue un elemento central de ésta transformación cualitativa del espacio estatal y la conformación de geografías políticas *post-westfalianas*. Así en la reestructuración urbana de la Europa *post-fordista*, con la desindustrialización y reindustrialización, se apreciaban las tendencias de: metropolización y economías de archipiélago, la transformación de jerarquías urbanas transnacionales dentro de una nueva división espacial del trabajo, las nuevas polarizaciones *inter-metropolitanas*, y nuevas zonas de marginación y exclusión.

## 2.7 El espacio estatal en Latinoamérica.

La comprensión de la transformación del espacio estatal en América Latina y de las asimetrías generadas dentro y entre la periferia, plantea una lectura propia de las trayectorias de sus estados de bienestar y sus procesos de ajuste estructural. La conformación de regiones urbanas, la integración supra-nacional, la descentralización, los cambios en la escala de flujos económicos, que estructuran el análisis de la nueva espacialidad estatal noratlántica, adquieren dinámicas y perfiles propios desde los contornos latinoamericanos cuyas diferentes rondas de dependencia se superponen y activan a diversas escalas ni jerárquicas ni superpuestas, y generan también asimetrías específicas dentro de la periferia.

Dentro de las referencias explícitas a la transformación del espacio estatal en el cono sur, existen líneas complementarias, que dialogan con las sincronicidades y en juego de espejos entre los modelos de acumulación de posguerra de América Latina y los países Noratlánticos y las variantes del *fordismo*. Liepitz señala (1997; 20) la existencia de un “fordismo periférico” para el caso latinoamericano, que refería a un modelo incompleto, que, más allá de la articulación en torno al desarrollo industrial, se basaba:

“en la conexión de la acumulación intensiva y el crecimiento de los mercados finales. Pero permanece “periférico” en el sentido en que en los circuitos mundiales de ramas productivas los empleos calificados (sobre todo en la ingeniería) permanecen ampliamente externos a esos países”.

Tironi & Lagos (1991), reafirman la singularidad del fordismo latinoamericano como parte de una sociedad donde coexistían la marginalidad con los impulsos modernizadores. A esto podría agregarse lo que Boyer (2015) manifiesta, desde la teoría regulatoria, de que las economías latinoamericanas mantenían sus rasgos dependientes, con su patrón de exportación basado en materias prima, grandes brechas de productividad y economía rentista.

Este “fordismo periférico” ha sido analizado en su especificidad sobre su constitución desde paradigmas tecnológicos, regulaciones o estrategia de acumulación (Estrella Faría, 1996) y en algunas de sus variadas conformaciones espaciales tras la crisis y descomposición desencadenadas en la década de 1970.

Veliz (1981; 152) habla de una “tradición centralista” de América Latina, definida por una estrategia de colonización en la jerarquía institucional, social y territorial que dio lugar a que “Las tendencias racionalizadoras y centralizadoras inherentes a sus instituciones burocráticas estaban presentes dos siglos antes de la caída de la Bastilla y han conservado su carácter preindustrial”. El *macrocefalismo* y las estructuras territoriales polarizadas, la rigidez en las jerarquías subnacionales y locales, fueron parte de la expresión espacial del autoritarismo y dependencia de la corona española. Las colonias eran parte de una territorialidad imperial y su independencia funcionó como arreglo escalar, pasando a desarrollar marcos institucionales y geografías

regulatorias de inspiración *westfaliana*, al tiempo que se integraron a otras dinámicas de intercambio y acumulación no bilaterales.

En el caso del Río de la Plata, las discusiones sobre el *reescalamiento estatal*, aparecen fragmentadas, y signadas por el hito de la integración económica e infraestructural del cono sur, a partir de la década de 1960 y su posterior institucionalización con la creación del Mercado Común del Sur (MERCOSUR, en 1991). En ese recorrido, se reconoce una subyacente discusión entre territorio, soberanía y las trayectorias del estado moderno, donde se aprecian las lecturas críticas de la trayectoria de los desplazamientos a las nacientes naciones sudamericanas, del modelo europeo *westafliano* y el estado – nación posterior a la revolución francesa (Escolar, 1994).

Ésta discusión tenía inicialmente la incertidumbre de si la conformación del MERCOSUR y de los bloques regionales en general, dejaría a las naciones subsumidas a la distribución de los mercados de las grandes empresas multinacionales y las transformaciones territoriales concatenadas a las estrategias de localización de los grandes grupos nacionales y su articulación con los nuevos conglomerados empresariales transnacionalizados. O si las nuevas formaciones territoriales permitirían nuevas alianzas para “revisar las orientaciones generales de la reestructuración económico-tecnológica y del ajuste estructural” (Cicolella, Laurelli & Rofman, 1994; 21). En todo caso, en el cono sur, la conformación de este capitalismo supranacional, lateralizaba el proceso vivido por la Unión Europea o Norteamérica con el NAFTA (Tratado de Libre Comercio de América del Norte; 1988-1994), donde se planteaban diferentes arreglos regulatorios sobre el intercambio comercial, como zonas de libre comercio, uniones aduaneras, mercado común, unión económica, integración económica total (Balassa, 1980).

Por otra parte, el fenómeno del desarrollo local y la descentralización, que también caracterizó a la reforma de la gobernanza urbana latinoamericana, implicó una relectura de la teoría de los polos de crecimiento económico (Hirschman, 1958, Perroux, 1959; Boissier, 2000). Tanto desde las vertientes progresistas (empoderamiento local, protagonismo de los actores) como desde el *empresarialismo urbano* y la competitividad territorial, a partir de la década de 1970, los espacios subnacionales y los enclaves fueron jerarquizados como espacios de desarrollo económico. Estas dinámicas sucedían en tanto América Latina discutía procesos de desarrollo territorial con desplazamiento de los paradigmas planificadores de la posguerra, tanto en sus versiones europeas como norteamericanas y donde la primacía urbana y la cuestión del *macrocefalismo* eran problematizadas para impulsar reequilibrios territoriales (Gorelik, 2021). Allí, comenzaban a emerger el protagonismo de nuevos territorios urbanos por fuera de las grandes metrópolis, resignificándose el papel de las ciudades intermedias y pequeñas localidades al vincularse a la reestructuración espacial de la producción global con ventajas comparativas de posicionamiento en relación con infraestructuras o recursos naturales. Este proceso fue evidente en las siguientes décadas en el caso de ciudades como Bahía Blanca (puerto pampeano granelero), Rafaela (reestructurada por la agroindustria) en Argentina (Gorenstein, et al, 2012), Rivera o Tacuarembó en

Uruguay como centro de servicios del modelo celulósico-forestal (Martínez & Altmann, 2020) o las ciudades portuarias del norte de Chile, vinculadas al complejo minero (Arboleda, 2016).

También fue relevante la experiencia de las infraestructuras supranacionales: las represas hidroeléctricas sobre los ríos Paraná y Uruguay, (en particular la experiencia pionera de Salto Grande, la primera represa binacional de Latinoamérica)<sup>37</sup> la emergente gestión binacional de cuencas hidrográficas estratégicas (por ejemplo, el caso la Laguna Merin, la mayor reserva de agua dulce del mundo, situada entre Brasil y Uruguay, abordada de manera supranacional desde la década de 1960<sup>38</sup>) o los proyectos de vialidad de escala continental (por ejemplo, corredor bi-oceánico Valpariso- San Pablo)<sup>39</sup>, la hidrovía Paraná- Paraguay (1992)<sup>40</sup>, hablan de la conceptualización y operacionalización sobre regiones urbanas que desafían los límites administrativos nacionales y subnacionales. Iniciativas como el puente el Puente Colonia – Buenos Aires (discutido entre las décadas de 1960 y 1990) procuraron materializar estos procesos de ruptura del tiempo de transporte a través del espacio y reconocer la conformación de grandes regiones urbanas y el papel que debía asumir el ordenamiento y las regulaciones territoriales articuladas a nivel supranacional y concatenando escalas en el desarrollo territorial (Ligrone, 1995; 2013).

En Argentina se consolidaba sobre el río Paraná -y uniendo los dos principales puertos y aglomerados urbanos del país- el corredor Rosario- Gran Buenos Aires y ésta como la gran metrópolis del cono sur, con rumbo a 15 millones de habitantes en la década de 1980. En Uruguay se empezó a teorizar sobre el impacto de estos procesos sobre la costa sur del país y sus transformaciones demográficas, infraestructurales, o ambientales, vinculándose a la conformación de una región costera sur uruguaya (Bervejillo, 2008), o ser parte oriental de una supuesta Area *Metapolitana* de Buenos Aires (Aguiar, Capandeguy, Sprechmann, 2006).

Recientemente, Pablo Elinbaum tomando explícitamente el marco conceptual de Brenner, ha analizado la ciudad como proyecto estatal y las derivaciones espaciales y sociales de la manipulación del espacio producido por el estado a partir de experiencias de planificación urbana que articulan renovación urbana por Grandes Proyectos Urbanos y urbanización de asentamientos informales en espacios contiguos en el caso de Buenos Aires (Elinbaum, 2022, 2019). Ariel García ha indagado procesos de

---

<sup>37</sup> Salto Grande, situada sobre el río Uruguay frente a las ciudades de Salto (Uruguay) y Concordia (Argentina) si bien se construyó entre 1979 y 1984, surgió de casi cuatro décadas de trabajo binacional. En 1946 se dio la conformación del primer comité entre Uruguay y Argentina para aprovechar la energía hidráulica proveniente de los saltos del río Uruguay en esa localización. Para ampliar sobre estos primeros impulsos de la conformación de la idea de la represa, la referencia de la experiencia de la Autoridad del Valle de Tennessee (TVA), ver Catullo (2017).

<sup>38</sup> En 1977 se creó el Tratado de la Cuenca de la Laguna Merín y la Comisión Mixta Uruguaya – Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín. De todas formas, ambos países tuvieron iniciativas desde la década de 1960 iniciativas y acercamientos para la planificación de la cuenca de la Laguna Merin. Ver Achkar, et al (2014).

<sup>39</sup> En ésta línea podría agregarse la posterior “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (IIRSA) en el año 2000.

<sup>40</sup> La conformación de un marco institucional sobre la gestión de la Hidrovía fue un proceso de la segunda mitad del siglo XX. Entre sus primeros hitos está el “Tratado de la Cuenca del Plata” con la anuencia de cinco países firmantes: Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Bolivia, firmado en Brasilia (1969). Para una síntesis de ésta trayectoria de la Hidrovía, ver Raposo, Martínez & Caviglia (2021).

*reescalamiento* estatal y sus vínculos con el proceso de *neoliberalización* desde los territorios extractivos y del sistema agroexportador argentino, y las estrategias desarrolladas en los diferentes niveles de gobierno (nacional, provincial, local) y de vinculación con empresas multinacionales en la gestión recursos naturales estratégicos. (García & Paturllanne, 2022; García, 2022)

Por otra parte, Víctor Ramiro Fernández ha situado la discusión del *reescalamiento estatal* posicionándose en el sur global, discutiendo críticamente los enfoques *mainstream* de variedades del capitalismo y el rol de las cadenas globales de valor en las transformaciones cualitativas de los espacios estatales dependientes (Fernández, 2017).

El propio Fernández, junto a Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro y Carlos A. Brandao desde el *Observatorio das Metrópoles*, habla de estructurar un diálogo teórico entre las geografías críticas latinoamericanas con estas reflexiones de las transformaciones de los espacios regulatorias generadas en el norte global en torno a los trabajos de Neil Brenner, Bob Jessop, Jaime Peck o Erik Swyngedouw. Allí, emergen los desafíos para integrar en una agenda de investigación latinoamericana, estos “mundos teóricos”: la competencia de los sistemas interestatales, los procesos de reestructuración estatal periféricos y el papel local de las resistencias sociales, pero sin análisis en ámbitos territoriales o procesos específicos (Brandao, Queiroz Ribeiro & Fernández, 2018)

## **2.8 Espacio estatal y turismo.**

La discusión sobre la transformación del espacio estatal en Europa occidental entre 1960 y 2000 planteada por Brenner (2004), adquiere importancia para valorar transformaciones cualitativas del estado, en diálogo con el proceso señalado en el apartado anterior.<sup>41</sup>

En esa explosión de espacios de renovada diferenciación de la economía urbana de Europa Occidental, Brenner (2004; 185, en base a Kunzmann & Wegener, 1991) identifica doce diferentes tipos urbanos en base a sus características funcionales de actividades económicas y sus ritmos de transformación, su ubicación relativa en el territorio: ciudades globales (centros financieros relevantes, base industrial modernizada), centros gubernamentales, *high-tech/* ciudades de servicios (industria modernizada, innovación); regiones y ciudades de declive industrial (ex ciudades mono-industriales); ciudades puerto (reestructuración de áreas portuarias); ciudades expandidas sin base industrial (economía informal, deterioro ambiental, carencias de infraestructuras); *company towns* (ciudades intermedias dependientes de un solo actor en la economía local), *New towns* (metropolitanas, autocontenidas); ciudades satélites mono-funcionales (nuevos centros de crecimiento); pequeñas localidades en entornos

---

<sup>41</sup> No es del caso desarrollar un análisis sobre las relaciones entre la conformación de la institucionalidad de los estados latinoamericanos y las de los europeos occidentales. La influencia de la revolución francesa y de las nociones de república, democracia, separación de poderes y estructura administrativa jerárquica aparecen desde las primeras constituciones de los estados independientes sudamericanos de las primeras décadas del siglo XIX. Los estados latinoamericanos tomaron por base para su conformación institucional e infraestructura regulatoria un repertorio *westfaliano* noratlántico de estructura espacial estatal y proyectos de desarrollo institucional y regulatorio de los estados liberales occidentales

rurales (situadas generalmente cerca de los grandes corredores de transporte), ciudades turísticas y culturales (economía extremadamente dependiente del turismo internacional y los eventos culturales) y ciudades de frontera (con su hinterland atravesado por límites nacionales, asumen un rol importante como nodos administrativos y puerta de entrada a migrantes económicos y refugiados).

En esta clasificación, las localidades referidas al turismo aparecen en dos ocasiones, en ninguna como parte del paradigma de turismo de sol y playa, pero si con otras facetas significativas para comprender el fenómeno: ciudades satélites monotemáticas y otras dependientes del turismo internacional. Ambos casos refieren, de forma esquemática, a procesos de urbanización “extendida”.

A su vez, esas nuevas jerarquías urbanas europeas, segmenta entre ciudades globales, regiones urbanas europeas, y centros urbanos del nivel nacional, que concentran recursos e importancia administrativa y otros centros, relegados de éstas dinámicas, donde abundan ciudades *post-fordistas*, ciudades fordistas y ciudades marginalizadas (que han perdido competitividad a nivel industrial). Todo ello refiere a un entramado entre características de la urbanización, políticas locacionales y *reescalamiento* del estado: entre el auge de los estados competitivos *post-keynesianos*, los elementos clave de la reestructuración urbana posterior a 1970, el auge de las estrategias de desarrollo endógeno y lo que implica desde la transformación de la selectividad espacial de los proyectos y estrategias estatales.

Este marco general permitiría analizar en qué términos, la promoción del sector turístico fue parte de la selectividad estatal a nivel estratégico y espacial antes y después de la reestructura económica del país en la década de 1970. A su vez, el abordaje de las dinámicas de integración regional en el cono sur en aquella época, de naturaleza diferente al montaje de la estructura supranacional de la Unión Europea, habilitan una lectura de *reescalamiento* estatal con especificidad: ciertas regiones urbanas también fueron privilegiadas, descentrando el papel central de la escala nacional cómo ámbito de orientación política y económica y el desarrollo de la infraestructura jugó un papel clave en promover una mayor circulación de bienes y servicios. En el caso de la Unión Europea, su conformación (1957-1992) fue escenario, agente y producto institucional de las presiones competitivas sobre ciudades y regiones (Brenner, 2004).

Siguiendo este razonamiento, las políticas de desarrollo turístico, generando institucionalidad, desarrollando zonas económicas especiales o promoviendo flexibilizaciones normativas urbanísticas o edificatorias, e incentivos para radicación de inversiones privadas, así como el direccionando recursos públicos en el mismo sentido, desplegando infraestructuras (vialidad, aeropuertos, comunicaciones en general), refieren a proyectos y estrategias espaciales estatales (Brenner, 2004).

*Por ello, el análisis de la urbanización turística se relaciona con esta transformación cualitativa del estado y la generación de nuevos espacios estatales tras el desmantelamiento progresivo, iterativo y contextualmente imbricados de los estados de bienestar y los procesos de reescalamiento y reterritorialización vinculados.*

El turismo definido por la circulación de personas requiere una base física que permita y potencie ese movimiento. La infraestructura supone un elemento decisivo asociado a viabilizar estos desplazamientos al definir los gradientes de accesibilidad desde los territorios de origen de los turistas, estabilizando los vínculos y posibilitando su crecimiento e integración de otros ámbitos espaciales (Allen, 1999). La definición y realización de esta infraestructura es competencia del Estado, dando cuenta de una selectividad espacial que valora el impacto de estas inversiones, las ventajas comparativas y posicionamientos relativos de territorios subnacionales a nivel internacional dentro de procesos de integración económica. Estas dinámicas explicitan la erosión de arreglos espaciales que priorizaban la escala nacional.

Mosedale & Albercht (2011) analizando la regulación turística y la geografía relacional encuentran en el turismo una carencia de jerarquías espaciales en las definiciones institucionales y regulatorias, vinculadas a la integración económica global, el empresarismo urbano, la competitividad territorial y la retracción de la escala nacional generando afectaciones a la gobernanza. Los autores, al citar a Amin respecto a que “Los destinos turísticos se interpretan así como sitios dentro de redes de composición geográfica variable [y como] espacios de movimiento y circulación (de bienes, tecnologías, conocimientos, personas, finanzas, información)” (Mosedale & Albrecht; 2011; 247) vinculan la reestructuración del turismo con la relativización de las escalas: las instituciones profundizan sus relaciones sociales en tiempo y espacio y por otro lado se incrustan específicamente en redes locales.

Además de comprender las dinámicas de las políticas turísticas dentro de la nueva gobernanza urbana y su papel en la espacialización de relaciones sociales mediante las figuras de territorio, lugar, escala, redes (Jessop, Brenner & Jones, 2008), Mosedale & Albrecht refieren a la importancia de un turismo como política analizado desde la cuestión de la escala como relacional y dinámica, y en efecto, integrándolo a las políticas que, erosionando la escala nacional y expresándose en simultaneidad de escalas ni jerárquicas ni yuxtapuestas, refieren a la conformación de Nuevos Espacios Estatales (Brenner, 2004).

Erkuş-Öztürk & Terhorst (2011) toman el marco del *espacio estatal* integrándolo con el de variedades del capitalismo, para caracterizar y analizar lo que denominan “micromodelos del capitalismo turístico” en el caso de Turquía. Su análisis no remite a las transformaciones del territorio pero la mixtura conceptual y metodológica da cuenta de la especificidad y la valoración de contextos y trayectorias. Allí, aparecen las relaciones entre las corporaciones empresariales turísticas privadas (en competencia y colaboración) y un estado con aspectos desarrollistas y *empresarialistas*, desarrollando dos modelos en los ámbitos locales, un “capitalismo turístico de enclave” y un “capitalismo turístico desorganizado”, estructurados por variedades de coaliciones público-privadas mediadas por la reestructura cualitativa del estado y la noción de *reescalamiento*.

En resumen, el abordaje de Brenner sobre el espacio estatal permite ampliar y densificar las implicancias del turismo como política y sus efectos en la transformación del territorio, al llevarlo al terreno de los cambios en la conformación de la espacialidad estatal. De ésta forma, la urbanización turística, puede ser apreciada dentro de los procesos de *reescalamiento* y *reterritorialización* vividos también en el río de la plata, en la década de 1970. Así como comprender, en ésta reconfiguración espacial estatal no isomórfica y dependiente de la trayectoria, los arreglos escalares e regulatorios previos; que apuntan a develar las características del espacio estatal dependiente específico del río de la plata (fordismo periférico rioplatense) para Uruguay (urbanización *batllista*) en la etapa del Estado benefactor de mediados del siglo XX.

## **2.9 Balnearios urbanos como espacios de las elites.**

Tras la llegada del turismo de masas, con la universalización del ocio moderno, en tanto práctica social y espacial, las elites buscaron mantener sus ámbitos de exclusividad bajo diferentes formas de producción espacial (Sica, 1981). La polarización y fragmentación a nivel social y espacial, como señalan Brenner & Schmid (2015), en la actualidad sucede en variadas escalas. Particularmente, más allá de barrios o sectores de las urbanizaciones turísticas enfocadas a ciertas espacialidades o servicios (*resorts, all inclusive*, albergues, hotelería urbana tradicional, con variantes de vocación de apertura hacia la ciudad o el territorio adyacente); existe una profundización de la segmentación por destinos a partir del costo de vida hacia otra espacialidad, más explícita, de las comunidades cerradas o los enclaves alejados y de dificultosa conectividad física. Estos espacios pueden ser incluso semi-desterritorializados, como los cruceros, urbanizaciones con amenidades; dentro de un turismo “neo exclusivo” que intenta privatizar entornos ambientalmente valorados y ecosistemas característicos (Hernández, 2010; Gadino, Sciandro & Taveira, 2022).

En lo referente a la discusión sobre la trayectoria de los espacios del turismo de sol y playa, ésta aparece atravesada por las variantes de prácticas referidas a temporalidades de las estadías, actividades desarrolladas por los veraneantes, tipo y gestión de los alojamientos, características urbanísticas del balneario (localización, trazado, espacios públicos y equipamientos). Todo ello se vincula con las características socio-económicas de los principales turistas, sus lugares de origen, más allá del destino, en tanto el *territorio turístico* involucra ambos (Bertoncello, 2002). En efecto, hablamos de agentes sociales buscando satisfacer su ocio, las condiciones materiales que lo viabilizan y las prácticas y experiencias desplegadas. Esto vincula a la “sociedad turística” con la noción de *habitus* de Bourdieu (Hernandez, 2010) y a los imaginarios turísticos referidos a conquista de la felicidad, deseo de evasión, descubrimiento del otro y regreso a la naturaleza (Hiernuax, 2002).

Desde los aportes de Vilfredo Pareto y Gaetano Mosca a inicios del siglo XX, las elites, aparecen definidas por sus vínculos entre el poder político y económico y su conceptualización en términos de características personales y socioculturales, siendo grupos con diferentes mecanismos de acceso y modos de circulación. Wright Mills

(1956) con la “Elite del poder” plasmó una conceptualización heterogénea de éstas conformadas, en el caso estadounidense por un entramado de hombres de negocios, políticos de alto rango y militares. Posteriormente Dahl (1971) añadió un tono de especificidad local en éstas redes. Dentro de ésta teoría convencional de las elites, se ha profundizado en la conformación, trayectoria y vínculos empresariales y personales de éstos sectores (Joignant, 2011; Garrido Vergara, 2013). Otras vertientes han procurado rediscutir el término desde el acceso a los recursos, la creación de redes y la construcción discursiva, incluyendo la base geográfica (Woods, 1998).

Sin embargo, los territorios de esparcimiento y ocio de las elites no han jugado un rol significativo en la agenda de los estudios urbanos latinoamericanos.

Desde la especificidad latinoamericana, el ensayista uruguayo Carlos Real de Azúa (1968) ha destacado que las elites de cada sector social no son de signo homogéneo y que el modelo tradicional de oligarquía latinoamericana se encontraba, promediando la década de 1960 en transición hacia novedosas modalidades. El *patriciado*, había configurado históricamente un grupo cohesionado y reducido, una estructura de poder político, económico y social, delineado a través de autoridad social, control de bienes económicos, roles de decisión estatal y prestigio cultural. En su discusión sobre la conformación de un “sector dirigente” Real de Azúa consideraba como “fuerzas unificadoras” a la educación, el estilo de vida e ideología:

“La clase alta sufre siempre un proceso de socialización interna a través de su convivencia física en centros y lugares escogidos, de su participación en pautas de conducta, maneras, preferencias y valores y un tipo de vida y consumo comunes” (Real de Azúa, 1968; 48).

El Río de la Plata, una sociedad “marginal semidependiente” diría Real de Azúa, mostraba pautas de comportamiento dadas por los sectores que tenían el conocimiento de las normas de vida y consumo ostentoso que llegaban desde las sociedades opulentas. A estos se sumaban las colonias de extranjeros prestigiosos. Este desarrollo, que en buena medida recuerda a la posterior noción de “distinción” de Bourdieu (1991) consideraba a los lugares de veraneo entre los hábitos de vida y consumo, además de localizaciones en la ciudad, clubes y centros sociales, deportes, medios de comunicación, comportamientos y preferencias:

“Grande ha sido siempre la función de las playas en la conformación del sector elevado, sobre todo en el caso de Pocitos entre 1900 y 1920, de Carrasco entre 1920 y 1940 y de Punta del Este tras esa fecha (...) (en Punta del Este) se ha producido en la última algo así como una “estratificación dentro de la estratificación” que prima determinadas zonas (...) aunque no sea notorio todavía, salvo desde las calles más comerciales del centro, el abandono de las antiguas residencias” (Real de Azúa, 1968; 48-49).

Desde el caso argentino Juan José Sebrelli en “El Ocio represivo” (1970) vinculaba un enfoque estructuralista con psicología social para referirse al rol del turismo en tanto mercantilización del ocio, así como a las prácticas de las elites en Mar del Plata, su lujo y ostentación que contrasta con un país con grandes carencias y desigualdades socioespaciales. Con esta plataforma conceptual, recorría el proceso de Mar del Plata, desde el veraneo exclusivo primero, pasando el arribo de la clase media (1930) y luego de los sectores populares (peronismo, desde 1946).

En el recorrido del turismo en la sociedad moderna<sup>42</sup> Hernández (2010) menciona la existencia de tres grandes ciclos: el primero elitista, el segundo el turismo fordista de masas, y el tercero, el turismo *post-fordista*, amplificado en productos y perfiles y alcance planetario.

Los conceptos de turismo “de masas” y turismo “exclusivo” han sido manejados como modelos y productos contrapuestos. Sin embargo, el dinamismo de los procesos territoriales, evidente por ejemplo en el análisis del CVAT de Butler (1980) permite ver como en variadas temporalidades ciertos espacios pueden pasar de la condición de insularidad y exclusividad a procesos de masividad, cambio de público, decaimiento y reconversión.

La tensión entre masividad y exclusividad siempre estuvo presente en el desarrollo turístico ante la vocación de insularidad, y deseo de evasión que caracterizó a los primeros turistas modernos de la costa. Pastoriza y Torre (2019; 49) mencionan que hacia fines del siglo XVIII las termas de Bath:

“conocieron un fenómeno que habría de manifestarse una y otra vez en la evolución de los recintos exclusivos del ocio estival: atraído por su reputación, un número creciente de nuevos ricos comenzó a llegar (...) confrontados ante la alternativa de tener que convivir con los gustos vulgares de ésta clientela menos distinguida, la nobleza y la alta burguesía -han escrito- Lencek y Bosker- hicieron lo que hacen los esnobs en la actualidad: se fueron a otra parte”.

Brighton tuvo un proceso similar con la llegada del ferrocarril en 1844 y los aristócratas tomaron diferentes estrategias en su huida a la exclusividad: “algunos se replegaron sobre parajes más lejanos en Inglaterra, muchos cruzaron el Canal de la Mancha en busca de las playas del continente (...) eso se tradujo en la expansión de las villas balnearias existentes y promoción de otras nuevas” (Pastoriza y Torre; 2019; 59).

---

<sup>42</sup> En su ensayo sobre La Ciudad Occidental, José Luis Romero, plantea una mirada singular del ocio en la sociedad moderna, donde la burguesía trae la noción de que el ocio se conquista:

“Pero al burgués, el ocio no le fue dado. Por el contrario, le fue dado el trabajo, que reivindicó y fundamentó en una ética original. Sin embargo, el trabajo se transformó en un instrumento para la conquista del ocio. Y una vez conquistado, el ocio no fue un tiempo superfluo sino colmado de posibilidades, en las cuales el burgués comenzó a ver el más alto destino del hombre. El ocio fue la posibilidad del goce”. (Romero, 2009; 99).

En nuestra región, la propia trayectoria de Mar del Plata es emblemática en el desplazamiento de un mismo territorio desde un veraneo de elite a un turismo masificado y popular (Pastoriza & Torre, 2019; Bruno, 2006). Y, en efecto, traza la territorialidad del veraneo de las elites del Gran Buenos Aires, proceso en el cual la costa uruguaya y Punta del Este, jugaron un rol preponderante.

Los espacios turísticos de elite aparecen de forma fragmentada en el relato de la historia cultural de los balnearios como Mar del Plata o Punta del Este. Allí se evocan, especialmente en la etapa anterior a 1930, los equipamientos del ocio (casinos, teatros, canchas deportivas, actividades culturales), tendencias residenciales (el palacete de inspiración francesa, el chalet californiano o el “Gran Hotel”), o del espacio público (ramblas, paseos y pasarelas) y otras dinámicas del comportamiento, o la indumentaria tanto en la playa como en la vida urbana del balneario; así como los ciclos temporales de las estadias (Trochón, 2017; Zorzi & Campodónico, 2019; Bruno, 2006; Pastoriza & Torre, 2019).

Con la llegada del turismo de masas, varios de éstos patrones se mantuvieron en los sectores de altos ingresos, con ribetes de frivolidad (figura 2.19). La espacialidad de la exclusividad se reconfiguró, generándose balnearios y emprendimientos concebidos para la sociedad salarial y sectores medios, que mantenían la cercanía a la costa y la baja densidad urbana, pero con déficit de infraestructuras y servicios.

La espacialidad urbana de las elites latinoamericanas y rioplatenses en particular, han sido más estudiadas desde las residencias permanentes, la segmentación socio-espacial y generación de unidades territoriales cada vez más homogéneas y con menores ámbitos de interacción física con el resto de la ciudad. Es el caso de los barrios privados y su relación con la urbanización fragmentada de fin del siglo XX (Svampa, 2001; Vidal Koppmann, 2008, Janoschka, 2002; Pérez Sanchez, 2016).

La separación física y simbólica de las clases sociales y grupos altamente homogéneos en los socio-cultural en la ciudad tema clásico de la sociología urbana desde la Escuela de Chicago, que tiene en el caso de Latinoamérica una trayectoria de segmentación desde el origen, desde la ciudad colonial, en tanto “orden social jerárquico traspuesto a un orden geométrico distributivo” según la certera apreciación de Rama (1997; 19).<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> José Luis Romero menciona el siguiente antecedente de la ciudad barroca respecto a la separación espacial de sectores socioeconómicos en la ciudad occidental: “...la sociedad barroca era una sociedad escindida. Una de las cosas que la caracterizan es la coexistencia de dos sociedades y también de dos ciudades. Para esta época (siglo XVII) comenzaron a construirse, al lado de las viejas ciudades medievales, los primeros barrios señoriales que correspondían a las clases altas (...) parecería que en la nueva disposición del urbanismo se refleja esta peculiar situación de la sociedad enfrentados en dos grupos totalmente distintos que tenían dos culturas...” (Romero, 2009; 73).

Figura 2.19 Algunas actividades para realizar en Punta del Este (1976).



Fuente: DNT (1976)

Para los sectores de altos ingresos y para las clases medias en ascenso, la búsqueda por entornos lejanos a la congestión metropolitana de naturaleza suburbana, pero bien localizados con relación a grandes infraestructuras de conectividad, ambiente, paisaje, pero especialmente de seguridad, han sido parte central de este modo de hacer ciudad desde fines del siglo XX.

Para el caso de Buenos Aires, Svampa (2001) señala la existencia de cierta continuidad entre la suburbanización en *countries* por parte de la clase acomodada argentina en la periferia urbana, con sus residencias de fin de semana desde 1930. Allí, los dispositivos urbanos y arquitectónicos de la *ciudad jardín* se articularon con equipamientos deportivos de grandes superficies como golf o polo evidenciando “un proceso de diferenciación dentro de las elites” (Gorelik, 2015; 47).

Varela (2017) al indagar las urbanizaciones cerradas en la costa uruguaya para el caso del departamento de Maldonado, referenció conceptualmente a las *lifestyle communities*, *prestige communities* y *security zones communities*, y trasladó parte de esas tipologías, en base a perfil socioeconómico, formas de ocupación y localización, hacia los formatos propios dados en el caso uruguayo. Una de las variantes de este tipo de urbanizaciones privadas o cerradas características en el ámbito del río de la Plata es el denominado “Club de campo”, vinculado al “country” del Gran Buenos Aires.

En la actualidad algunos de los productos turísticos de sol y playa, asociados a las elites y al turismo de exclusividad son enclaves autoexcluidos que apuntan a graduar las interacciones socio-espaciales. En tanto, la captura de paisajes para contemplación o consumo particularizado ha retroalimentado nuevas búsquedas de localizaciones luego de la colmatación de líneas de costas en las regiones turísticas. Pontes *et al*, (2020) repasan los desarrollos surgidos con éste perfil desde el caso español y desplazados a casos como Portugal y Brasil. Estos emprendimientos deliberadamente concebidos para grupos de altos ingresos y mediados por importantes inversiones inmobiliarias planteaban, desde la década de 1980 una vocación de separarse crecientemente de los cascos urbanos tradicionales. Primero hacia el *hinterland* de las ciudades costeras y luego hacia terrenos más alejados donde se disputan espacios productivos para emprendimientos en grandes dimensiones y luego en enclaves “resorts turístico residencial” auténticas ciudades privadas dotadas de infraestructuras, viviendas y de vocación centrípeta, que desliza el concepto de *all inclusive* desde enclave hotelero a la urbanización.

En las dinámicas más recientes, los balnearios que se han ido conformando como los más exclusivos del ámbito rioplatense, caso de José Ignacio o Cariló (mencionados con esas características en publicaciones de prensa referidas a la temporada estival, tanto en lo sociocultural como especialmente en el mercado inmobiliario<sup>44</sup>) no han sido objeto de estudio académico desde lo urbano, pero marcan un comportamiento de interés en las renovadas dinámicas de la región que funciona como gran cuenca turística del Gran Buenos Aires.

---

<sup>44</sup>“José Ignacio, el pueblo de pescadores devenido en foco neurálgico de argentinos y viajeros internacionales, es el lugar donde se concentran las propiedades más caras del mercado inmobiliario uruguayo. Con solo un puñado de departamentos disponibles cerca del faro, la oferta de inmuebles para dos personas es escasa y empiezan en unos 3000 dólares para la primera quincena (...)

(Cariló) tiene la particularidad que suele incluir, como también empieza a verse en las propiedades más caras de Pinamar, la noche de fin de año. Por eso no acostumbran a diferenciar valores entre primera y segunda mitad de enero. En casas de tres ambientes, quizás con dependencia y comodidades para cuatro a cinco personas, el promedio es de 4000 dólares la quincena. Con tres o cuatro dormitorios esa cifra se eleva desde 5500 a 8000 en zonas clásicas. Y entre lo más exclusivo y mejor ubicado, en especial sobre la línea de playa, los valores son siempre de cinco cifras e importantes. No hay departamentos clásicos en Cariló como para parejas o grupos de no más de tres personas. Para esa demanda la alternativa en este destino está en los complejos de cabañas y apartamentos. Para enero la estadía de una semana está en casi 250.000 pesos (870 dólares) y puede llegar a casi 450.000 (1560 dólares) si ese monoambiente se contrata con cochera y vista al mar”

<https://lavoizinmobiliaria.com.ar/nota/2040/los-precios-de-las-casas-y-departamentos-de-punta-del-este--carilo-y-otros-destinos-top/>

En ambos casos, se repiten algunas tendencias espaciales:

- *Posicionamiento estratégico.* Estar bajo el influjo de otro gran balneario asociado al turismo de los sectores de altos ingresos (José Ignacio a 30 km de Punta del Este. Cariló a 120 km de Mar del Plata y solo 9 km de Pinamar), lo cual garantiza una buena accesibilidad y conectividad pero manteniendo aislamiento e insularidad.
- *Pequeña escala e introversión.* Son enclaves aún pequeños (José Ignacio 300 habitantes permanentes, Cariló 1500) pero que han distorsionado crecientemente su estructura urbana de pequeños poblados abiertos de amanzanados regulares (José Ignacio) o trazado pintoresquista, hacia una periferia donde abundan enclaves cerrados de tipo resort o urbanizaciones campestres cerradas o semi cerradas que estrangulan el desarrollo del balneario abierto.
- *Sugieren un paisaje agreste, rustico, y distinguido* pero con equipamientos residenciales, gastronómicos y culturales y artísticos de exclusividad, donde predomina un público global de empresarios y *celebrities*.
- *Representan la imagen de una costa “virgen” y “natural”*, aunque diversos hoteles y emprendimientos se instalan en puntos relevantes de sus playas. De todas formas, no existe una rambla o paseo costero estructurado como tal.

*Figura 2.20 Vista de José Ignacio desde el Faro.*



*Fuente: fotografía del autor (2011).*

A modo de síntesis, si bien los espacios de las elites en la ciudad han sido objeto de análisis en el campo de los estudios urbanos, su articulación con el turismo es aún débil, y encuentra su referente principal en la dicotomía turismo de masas vs turismo exclusivo, un par que no funciona como procesos excluyentes en el tiempo y espacio, siguiendo a Butler (1980). A su vez, en el turismo posterior a la década de 1980 se ha dado también una “explosión de espacios”, de difícil calificación en contextos territoriales cada vez más heterogéneos.

La búsqueda de ambientes alejados de la congestión urbana, de pequeña escala, vinculados a paisajes poco antropizados pero articulados con las amenidades de la vida urbana, y donde reconocerse en torno a ciertas prácticas socioculturales vinculadas a la distinción (Bourdieu, 1991) se ha mantenido, resignificada de acuerdo a los parámetros de referencia de cada etapa y contexto histórico y geográfico.

En el caso del río de la plata, los ámbitos principales del turismo de elite, han girado desde fines del siglo XIX en torno a Mar del Plata y Punta del Este y sus áreas próximas. El litoral oceánico en ambos casos, en su particular la fusión de arenales, bosques y playas de aguas azuladas y bravías, ha conformado un escenario natural de referencia. En la resolución material de estas urbanizaciones aparecían dos claras etapas: la *refuncionalización* de la vieja cuadrícula indiana con el modelo de *chalets* como vivienda exenta y la lejana referencia de los clubes de campo del conurbano bonaerense.

Ante los procesos de masificación o popularización turística acelerados desde la década de 1960, las elites procuraron producir otros espacios para su ocio, que incluían el imaginario de aquel paisaje primigenio, en esa tensión entre naturaleza y artificio del enclave turístico.

Si bien Punta del Este desarrolló su masividad dentro de un público de ingresos medios-altos y altos, sobre todo por el desarrollo de la construcción en altura (aunque fuera en torres de alta gama con amenidades, amplios apartamentos y diseños de arquitectos renombrados) nuevos enclaves de sosiego y exclusividad en residencias particulares en amplios predios, se desarrollaron en su entorno, en particular hacia el este. “En la búsqueda de nuevos territorios de la exclusividad, (se redescubrió) José Ignacio, una península alejada 30 km al este, rodeada de desérticas playas, que retrotraía a la imagen del Punta del Este de inicios del siglo XX ” (Altmann Macchio, 2020; 79). (Figura 2.20).

## **2.10 Hacia una conceptualización de la urbanización turística desde los momentos y dimensiones.**

Hemos apreciado como hasta década de 1970, el debate de los estudios urbanos noratlánticos se había centrado en la conformación física y demográfica de las grandes metrópolis industrializadas. Seguidamente, los emergentes patrones territoriales de grandes continuidades de las manchas urbanas (Gottmann, 1961), pasó a integrar conformaciones territoriales más complejas de tipo difuso, reticular o discontinuo que disputaban y tensionaban la conceptualización de lo urbano en tanto aglomeración de personas, infraestructura y capital (Indovina, 1990; Dematteis, 1990; Ascher, 1995).

Esta complejidad fue enriquecida por el avance de los análisis territoriales en que las estáticas miradas locacionales y centro-área fueron enriquecidas por nociones sistémicas y funcionales (Berry, 1964). A éste giro espacial, siguió otro “escalar” donde se integraron lecturas horizontales y verticales del territorio (Jessop, Brenner & Jones, 2008) al tiempo que se comenzaban a perfilar nuevas geografías de la teoría urbana (Roy, 2013).

Brenner & Schmid (2015) sintetizaron ese proceso de medio siglo de los estudios urbanos, interpelando ontológica y epistemológicamente sus bases, planteando la necesidad de construir una nueva epistemología de lo urbano dentro de una “urbanización planetaria”.

También y considerando al turismo *planetarizado*, como manifestación de la *neoliberalización* (Blazquez, et al, 2011), las transformaciones territoriales a él vinculado, requieren giros espaciales y escalares y la conformación de nuevos vocabularios. Las nociones de proyectos turísticos, *clusters* turísticos, corredores turísticos, territorios turísticos, participan del diálogo entre territorio, lugar, escala, y redes, cada uno de ellos con su estructuración propia y patrones de relación a su interna, en procesos operacionalización y conceptualización (Jessop, Brenner & Jones, 2008). Los marcos regulatorios del suelo han sido permeables en permitir y favorecer la inversión turística, visto el robusto entramado de actividades económicas involucrado y las posibilidades de empleo. En efecto, nos hablan de estrategias de atracción de capitales. Siguiendo a De Mattos (2007; 92) “Los destinos inmobiliarios más ofrecidos incluyen escenografías urbanas que buscan mejorar el marketing internacional de la ciudad”. Considerando un escenario más amplio que la ciudad y la construcción escenográfica y paisajística desde los atributos naturales y cualidades ambientales, ese comentario revela en buena medida las tensiones a las que están sometidos muchos de los territorios balnearios actualmente donde la competitividad territorial se expresa en mantenerse en la vitrina de una red mundial de ciudades.

Al remitir a dimensiones regulatorias, sociales, y de expresión física de la ciudad y que refieren a la aglomeración, a la vinculación de estos entornos turísticos con sus poblaciones de origen y con el interés de los espacios turísticos de mantenerse “a la moda” permite, a través del recorrido realizado por su discusión, integrar estas facetas constitutivas de la “urbanización turística” a las “dimensiones” y “momentos” de la urbanización.

Esta interpretación de la “urbanización turística” desde los “momentos” y “dimensiones” permite trabajar con la identificación de fenómenos y sus características desde lo empírico y concatenar un análisis que contempla aspectos cualitativos y cuantitativos, y más allá de las fuentes a utilizar planteadas en el apartado metodológico, perfilar una metodología de análisis según el tipo de fuente, escala, dimensión o momento.

Por otra parte, la urbanización turística, funciona como variante de la urbanización sin industrialización. Es parte de éste fenómeno socioespacial en permanente transformación, manifestado en múltiples y simultáneas escalas no siempre jerárquicas, pero no está estructurada sobre la base de la producción de bienes manufacturados. Es

una urbanización para el consumo de paisajes, ocio y esparcimiento; aunque integra un sistema territorial referido a la sociedad capitalista en la cual el ocio y el esparcimiento son parte de la dinámica de recreación que alterna las tareas laborales y que, en si misma funciona como un producto de consumo.

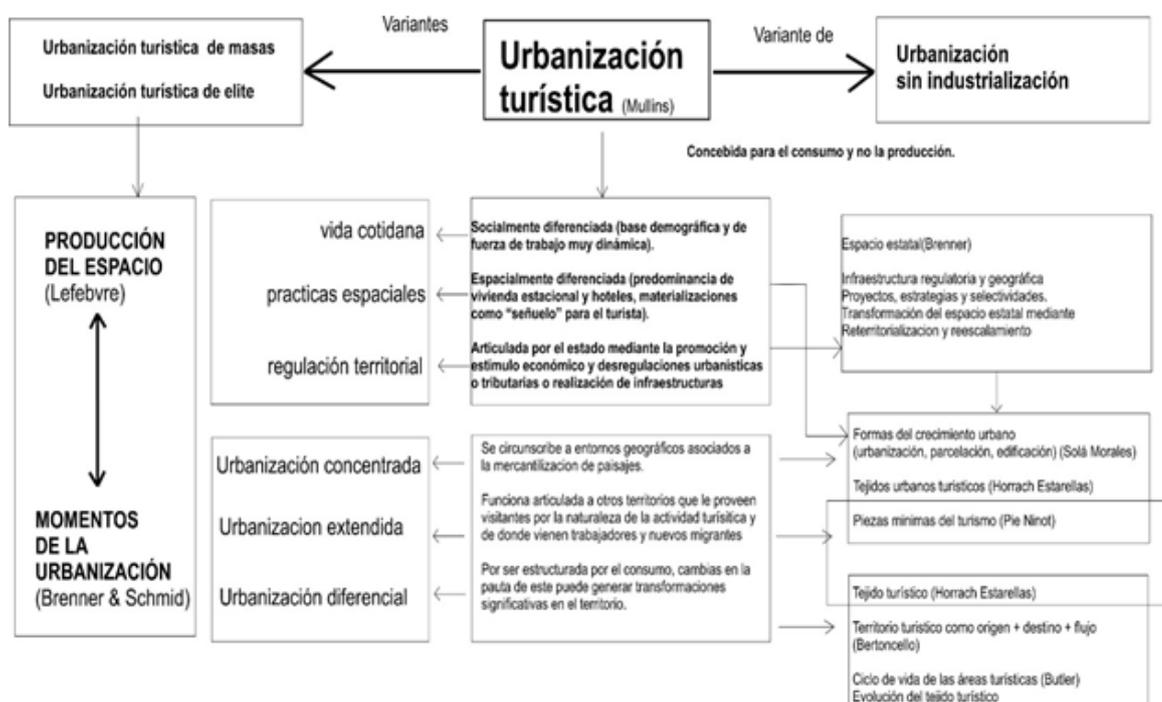
Esta “urbanización turística”, siguiendo a Mullins (1991) se puede vincular a las tres dimensiones de la urbanización planteadas por Brenner & Schmid (2015): lo físico (espacialmente diferenciada, con “señuelos” para el turista, infraestructuras), lo regulatorio (*empresarialismo urbano*) y social (mercado de trabajo dinámico, alta migración, especificidad de las coaliciones desarrolladoras)

Por otra parte, también puede ser abordada desde los “momentos”. La urbanización concentrada puede ser el ámbito geográfico en que se desenvuelve principalmente la urbanización turística, lo cual la hace propicia para ser abordada desde las “formas del crecimiento urbano”, identificando sus dinámicas de urbanización, parcelación y edificación, y el papel de las “piezas mínimas” y la conformación de tejidos urbanos turísticos y sus variantes.

El papel dado por Mullins a las infraestructuras para viabilizar desplazamientos, que puede ser relacionado al concepto de territorio turístico de Bertonecello (2002) donde el mismo queda integrado por origen, destino y flujo, hace referencia a la urbanización extendida y al rol del turismo como *paisaje operativo*.

Finalmente la destrucción creativa podría vincularse a esa voracidad de ser una urbanización planteada para el consumo y que las transformaciones en gustos e inclinaciones sociales sobre el ocio, devienen en transformaciones del entorno turístico, tanto a nivel de la urbanización concentrada, como generando nuevos enclaves o activando territorios como paisajes operativos y que se puede vincular al CVAT de Butler (1980) que vincula al ciclo de vida de los productos con la urbanización turística. En la medida el turismo se volvió en un sector estratégico de las economías nacionales y locales desde la segunda mitad del siglo XX, su desarrollo se articuló con la transformación del espacio estatal. Desde la participación del turismo en los procesos de planificación territorial del nivel nacional de la etapa *fordista keynesiana* como en las estrategias de enclave realizadas a partir de la década de 1970 en un contexto de competitividad territorial y *empresarialismo urbano*. Tanto a nivel escalar como territorial, desde la institucionalidad y de los mecanismos de direccionar recursos en el territorio, el turismo ha sido parte de la selectividad espacial, dentro de las dinámicas de direccionar inversiones en rubros como alojamiento temporal o permanente, equipamientos, y otros, mediante diferentes tipos de estímulos regulatorios, tributarios, definidos desde los niveles locales, pero concatenados con el nivel nacional y que, en definitiva, hacían a una política urbana. Y daban a los territorios turísticos un tratamiento no como meras subdivisiones jerárquicas del ámbito nacional, sino como parte de procesos regionales o globales, donde las cuencas turísticas, superaban límites político-administrativos o se salteaban escalas geográficas en su conformación. El turismo claramente está vinculado a los procesos de *reterritorialización* y *reescalamiento estatal*.

Figura 2.21 Urbanización turística y momentos y dimensiones:



Fuente: Elaboración propia

En la valoración del aporte del turismo a la transformación del espacio estatal en la década de 1970, aparece la importancia de valorar la especificidad, y, dentro de nuestro caso de estudio, la trayectoria del espacio estatal dependiente específico del río de la plata.

Finalmente, la urbanización turística aparece tensionada por dispositivos urbanos estructurados por la masividad o la exclusividad. Estos no funcionan como contrapuestos ni se comportan solo a partir de una base gravitacional (puede haber “masividad” con ribetes de exclusividad) sino a partir de los espacios de esparcimiento, recreación y turismo de las elites, donde las prácticas, intereses y sociabilidades, generan un entramado que da un “tono social” de distinción (Bourdieu, 1991) cuya cristalización suele redundar en enclaves semi *desterritorializados* donde se valora la poca antropización y el consumo privatizado de paisajes. Estas relaciones se sintetizan en el esquema de la figura 2.21.

La indagación en cada uno de los nueve cuadrantes de los “momentos y dimensiones” de Brenner & Schmid adquiere diferentes abordajes, por tratarse de estudios de diversa naturaleza. El estudio de cada cuadrante puede combinar análisis cualitativos o cuantitativos o de distribución espacial o referirse a alguno de ellos en particular. La elección de los indicadores (análisis cuantitativo) o “descriptores” (análisis cualitativo y/o espacial) surge de un acercamiento iterativo dado a través de los componentes conceptuales y la disponibilidad de fuentes para el abordaje.

Como salvedad, se deja constancia de la dificultad impuesta por la falta de disponibilidad de fuentes para “escalar” análisis a procesos *supracionales* o internacionales limita este tipo de estudios al llevarlos a una base empírica.

El esquema metodológico – operativo para los nueve cuadrantes, queda definido de la siguiente manera, ordenado por los “momentos” de la urbanización, con las dimensiones como sub-ítems.

Para el momento de la *urbanización concentrada*.

La *regulación territorial* se indagará a través de un análisis de la normativa departamental referida a la ocupación del suelo urbano y regulación edilicia y urbanística, destacando la disponibilidad de suelo urbanizable, los factores de ocupación de las parcelas y alturas que determinan variantes de tipos edificatorios y trazados urbanos. Como fuente se utilizarán decretos departamentales de Maldonado y resoluciones del intendente municipal.

Las *prácticas espaciales* se analizarán tomando como referencia las formas del crecimiento urbano. Para la urbanización, se caracterizarán tipos de trazado urbano según estructuración de vialidad y espacios públicos e infraestructura urbana. Para la parcelación, un estudio de distribución espacial y temporal de áreas fraccionadas. Y en lo referente a edificación, se indagará la cantidad y distribución espacial de viviendas estacionales, complementado con un estudio de las torres y bloques en PH del “boom” (1974-1982) desde su localización, cantidad de apartamentos, superficie edificada. La fuente serán censos de población y vivienda y recursos del Registro Nacional de Planos de Mensura.

La dimensión *vida cotidiana*, plantea dos facetas. Por un lado, las transformaciones de la sociedad local tomando como referencia indicadores sociodemográficos utilizados por Mullins al referirse a la urbanización turística (demografía, mercado de trabajo). Por otro, caracterizar a uno de los actores principales del desarrollo del “boom”, un desarrollador emblemático (SAFEMA: Sociedad Anónima para el Fomento Edificio de Maldonado) desde su conformación, escala, territorialidad y actuación. Las fuentes son censos de población y vivienda, revisión bibliográfica y entrevistas en profundidad a informantes calificados.

Para el momento de la *urbanización extendida*.

Respecto a la *regulación territorial*, se estudiará el rol del turismo, infraestructura e integración regional en los Planes Nacionales de Desarrollo y leyes del sector turístico dando cuenta de la incidencia del turismo en la transformación del espacio estatal. Las fuentes utilizadas serán los Planes Nacionales de Desarrollo de Uruguay (1965, 1963, 1977) y otras normativas nacionales del sector turístico.

Complementariamente, se analizarán las infraestructuras económicas que potenciaron el intercambio y la movilidad de turistas, a través de medidas de política económica que promovieron la apertura y viabilizaron la inversión en desarrollos inmobiliarios

turísticos con capital extranjero en Uruguay. Fuente: Registro Nacional de Leyes y Decretos.

Las *prácticas espaciales*, en este “momento” considerarán las transformaciones de la vialidad e infraestructura de movilidad hacia Punta del Este, que viabilicen el desplazamiento regional de personas (carreteras, puentes internacionales, terminales de buses, aeropuertos) Fuentes: Memorias del MTOP e intendencia departamental. Prensa Nacional y Local.

La *vida cotidiana* en la urbanización “extendida” se analizará dando cuenta de la singularidad social de Maldonado-Punta del Este en el ámbito nacional y regional. Para ello, se tendrán en cuenta los indicadores presentados en la urbanización “concentrada”, puestos en perspectiva nacional. Complementariamente se describirá la base demográfica del turismo receptivo uruguayo.

Como fuentes se utilizarán censos de población y vivienda y estadísticas de turismo de Ministerio de Turismo e INE.

Para el momento de la *urbanización diferencial*, constituido dialécticamente con el momento de urbanización concentrada y extendida y que redundará en la continua destrucción creativa de configuraciones socio-espaciales heredadas, bajo la metáfora de la “implosión- explosión” el análisis pretende dar cuenta del modelo heredado y modelo emergente en cada una de las dimensiones. Por lo tanto, surgen del análisis de las anteriores.

En lo *regulatorio*, la caracterización del espacio estatal específico rioplatense antes y después de 1974, su relación con otras transformaciones del espacio estatal a nivel internacional y el rol del turismo en éste proceso.

En el abordaje de las *prácticas espaciales*, estos procesos de destrucción creativa, refieren a concretar una transformación de su materialidad en múltiples escalas y la permeabilidad de tipos edificatorios y trazados urbanos del turismo internacional y regional, para definir el modelo emergente y el heredado desde lo físico-espacial.

Finalmente, la urbanización diferencial referida a la vida cotidiana, sintetizaría las transformaciones de la sociedad local y de los actores vinculados al desarrollo inmobiliario en la transición del balneario de elite rioplatense hacia una ciudad turística que se posiciona como habitable con alto nivel de vida y turistizada todo el año, y de persistente rentabilidad para el negocio inmobiliario.

### **3 EL CASO Y SU CONTEXTO. MALDONADO-PUNTA DEL ESTE EN EL BOOM DE LA CONSTRUCCIÓN (1974- 1982).**

El caso de Maldonado-Punta del Este en el *boom* de la construcción (1974-1982) se plantea desde una lógica de articulación escalar y territorial .

De esta manera, se desarrollarán ocho facetas. La primera se posiciona en las relaciones entre turismo y territorio en el Río de la Plata con referencias explícitas al espacio estatal y la conformación de la costa platense y atlántica uruguaya como piezas territoriales temáticas del turismo de sol y playa. La segunda, derivada de la primera, repasa la génesis de los territorios turísticos de las elites del Gran Buenos Aires a nivel del Río de la Plata y litoral atlántico. La tercera estabiliza la escala en el ámbito uruguayo y la relación entre turismo y urbanización. De la mano de ésta, la cuarta se centra en la conformación de la pieza Montevideo- Chuy como territorio tematizado por el turismo de segundas residencias a partir de los fraccionamientos y el desarrollo de la ruta interbalnearia. La quinta se centra en antecedentes de conformación morfológica y funcional de los balnearios, con referencias a las periferias turísticas (Gormsen, 1981). La sexta y séptima tratan sobre la historia urbana de Maldonado-Punta del Este. En ésta trayectoria destaca el desplazamiento desde pequeña ciudad balnearia a conformar el segundo espacio urbano del Uruguay. Primero desde la escala nacional y luego en lo local. La octava repasa el desarrollo posterior a 1982. Finalmente se resume, a partir del apartado 3.5 las características de difusión turística, forma de crecimiento urbano y espacio estatal a lo largo de la historia de Punta del Este.

#### **3.1 Turismo y territorio en el Río de la Plata: del arribo a las playas a la urbanización costera deliberada.**

Desde fines del siglo XIX, el turismo de sol y playa, que estructura el sector a nivel uruguayo, estuvo vinculado al mercado regional de Buenos Aires (Jacob, 1988). El 85% del turismo receptivo uruguayo tenía origen argentino hasta la década de 1970 (CIDE, 1966). Considerando el creciente valor del turismo como factor de desarrollo, tanto para conservar el mercado de escala rioplatense como para diversificarlo, entendiendo que esta dependencia era una debilidad, Uruguay afrontó una institucionalización y fortalecimiento de políticas turísticas (Quintana, 2016; Campodónico, 2020) articuladas con infraestructura y servicios. El posterior incremento del turismo en la economía uruguaya y la concentración de población y recursos en las zonas costeras y en Maldonado-Punta del Este en particular, hablan de esta selectividad espacial estatal cuya problematización debería ser parte principal de un análisis de las transformaciones urbanas.

El estilo de turismo costero de las estaciones balnearias originalmente de elite como Deauville, Biarritz, Trouville, Oestende, San Sebastián, Brighton, o Niza, desarrollado en Europa fue trasladado a Sudamérica sobre fines del siglo XIX. El alto comercio y las clases dirigentes vernáculas tenían un estrecho vínculo comercial y cultural con el mundo europeo, replicando sus prácticas, inclinaciones estéticas y hasta soluciones espaciales, incluyendo los territorios del ocio. Desde Mar del Plata y Punta del Este, las

comisiones locales de fomento y apoyo, integradas por propietarios de terrenos, hoteles y grandes residencias, en conjunto o muchas veces formando parte de los elencos gobernantes locales o nacionales, viajaban a los centros balnearios europeos de referencia, con el fin explícito de traer experiencias, espacialidades y prácticas. De ésta manera, los centros balnearios del Río de la Plata estarían en consonancia con las principales tendencias del veraneo internacional (Bruno, 2006; Trochón, 2017).

Por otra parte, las economías *platenses*, sujetas al modelo agroexportador estaban en niveles de riqueza comparables a los países europeos (Oddone, 2010). Todo ello, permitió volcar recursos para materializar esa primera camada de “estaciones de veraneo” para las clases altas, con sus balnearios agrestes y chalets, con su “tono social” de distinción. Las villas costeras europeas decimonónicas remitían a funciones de alojamiento, baño y entretenimiento (Cava Mesa, 2009). El turismo litoral rioplatense replicó el modelo urbano de Rambla, Casino y Hotel, amplificado con la disponibilidad de infraestructura deportiva de elite (golf, tenis, hípica).

En su “Historia de Balnearios” (2006) Perla Bruno manejó, además de factores culturales, dos procesos estructurantes de la conformación física de los balnearios del litoral atlántico bonaerense que pueden vincularse al caso de la costa sur uruguaya.

Primero, el cambio de rol de las playas en el sistema urbano – territorial vinculado a prácticas socio-culturales: la noción de “arribo” más de que “invención” de la playa. Es decir, las prácticas turísticas en los balnearios urbanos ya existían en la sociedad platense. Las playas eran territorio deshabitado y desconocido, de transición entre las praderas ganaderas que solventaban el modelo agroexportador de la región en el siglo XIX y las costas, cuyo protagonismo productivo radicaba en las experiencias puntuales vinculadas a salinas o pesca de lobos marinos. Estos espacios insulares quedaban articulados vía marítima y con escasa vinculación material terrestre por la *intransitabilidad* de dunas y arenales. Medina (2013) y Gadino et al (2022) rastreando en la historia catastral observan que la faja costera era el “fondo” de los latifundios. El relegado rol de estos espacios en el modelo agroexportador los dejó generalmente por fuera de la primera modernización urbana en torno al trazado ferroviario (Klaczko & Rial, 1981).

Su *refuncionalización* productiva con el turismo producto de este “arribo” tuvo diversas condicionantes: “naturales, sociales, oportunidad de inversiones y accesibilidad, factores que ciñeron las lógicas de ocupación y construcción del terreno costero” (Bruno, 2006; 32).

El segundo proceso es la transformación espacial de los balnearios en las primeras décadas del siglo XX, signado por los cambios del urbanismo (trazados, investigación, regulación). Esto se aprecia en dos movimientos: adaptación de la estructura urbana existente y búsqueda de un nuevo tipo urbano. Es la trayectoria de la cuadrícula española al barrio jardín de trazado pintoresquista (con la noción de “embellecimiento” como aglutinador) y el renovado papel de la resolución de diseño de espacios públicos como avenidas, ramblas, playas. También de las normativas de ocupación costera (uso público y actividades). Y, especialmente, con la ampliación de las superficies

fraccionadas con fines residenciales, constituye una historia de especulación. Allí, se despliega un rico entramado de actores que involucra el proceso del pasaje de suelo rural a urbanizable (compradores, vendedores, promotores, agrimensores, arquitectos, autoridades locales) la relación del fraccionamiento con las condicionantes físicas y ambientales del suelo (topografía, visuales). Además de la naturaleza de los vínculos con la infraestructura y conectividad que habilita la llegada de turistas (carretera, ferrocarril, navegación). Y la forma de venta de solares: ámbitos de publicidad, ofrecimiento del balneario y forma de pago (planes extendidos en cuotas bajas, rol de los bancos financiando o directamente siendo partícipes de estas operaciones).

Este proceso referencial de las articulaciones “urbanización concentrada- urbanización extendida”, era una manifestación más de los dinámicos escenarios de transformación urbana vividos en *el Plata* alrededor de 1900. Estaba el desafío de construir Buenos Aires en tanto una metrópolis en la pampa (Gorelik, 1998) como el de Montevideo como capital y ciudad balnearia, a imagen y semejanza de las grandes ciudades europeas (Da Cunha, 2010), como expresión material de Uruguay como “pequeño país modelo” (de acuerdo a la conceptualización de Batlle y Ordóñez en 1908) estructurado por el *batllismo*,<sup>45</sup> modernizado a nivel político y de vanguardia por su legislación social y nivel socio-cultural, con un precoz estado benefactor (Caetano, 2010). Posteriormente, el movimiento de arquitectura moderna y su vinculación con el urbanismo y los patrones de zonificación funcional y el rol de la circulación y del automóvil, también influyó y retroalimentó estos procesos (Articardi, 2013; Nissivoccia, 2013).

### **3.2 Etapas y territorios turísticos de sol y playa del Gran Buenos Aires.**

A partir de la consolidación de los repertorios del ocio moderno, la utilización de las playas con fines recreativos fue traccionada en el Río de la Plata y particularmente en el caso de Buenos Aires, por los sectores aristocráticos mediante la conformación de espacios residenciales extraurbanos. Allí, las prácticas modernas de uso del tiempo libre se daban a través de la combinación de deporte, contemplación de paisajes naturales agrestes y la ampliación del repertorio del baño de mar al uso de la playa.<sup>46</sup> Las primeras manifestaciones rioplatenses estuvieron en la costa norte de San Fernando y Tigre y rápidamente saltaron hacia la ribera uruguaya, donde las aguas y arenas eran más claras y la costa se configuraba en torno a playas de paisaje similar a las europeas.

El primero de los balnearios urbanos de Montevideo fue la Playa Ramírez. En Pocitos se desarrolló por primera vez la estructuración espacial balnearia con el establecimiento

---

<sup>45</sup> Las particularidades espaciales y políticas del batllismo y la espacialidad del estado de bienestar uruguayo, serán desarrolladas en el apartado 3.6

<sup>46</sup> Pastoriza y Torre (2019; 55) destacan el carácter transversal desde la estructural social que tuvo el vínculo con la costa como parte del esparcimiento colectivo. Al repasar el proceso europeo, deslizan esa reflexión que también puede expandirse a la experiencia rioplatense:

“La trayectoria de las relaciones con el mar (...) desde un primer momento de rechazo a otro en el que se hicieron las paces por recomendación médica, tuvo por protagonista principal y único a los círculos de la alta sociedad (... pero hubo otros sectores sociales) que nunca lo habían abandonado (al mar). Nos referimos a las gentes de pueblo que, ajenas a prejuicios y temores, solían congregarse en las playas desde hacia siglos a disfrutar de los baños de mar..”

de baños, la rambla costanera y un gran hotel (el primero de estas características fue el Gran Hotel Balneario de los Argentinos) con una gran explanada de madera que se internaba en el río y el posterior Hotel de los Pocitos. La llegada de turistas argentinos se daba por el viaje en barco cruzando el río de la plata desde Buenos Aires a Montevideo, que demoraba una noche. Ramírez y Pocitos estaban alejados del área urbana de Montevideo, llegando mediante un tranvía, cuyos propietarios también intervenían en estos desarrollos turísticos (Altezor & Barrachini, 1971; Pastoriza & Torre, 2019).

*Figura 3.1 Etapas y territorios del turismo de sol y playa de los pobladores del Gran Buenos Aires. Una interpretación posible.*



**Referencias.**

1. Corredor Norte Buenos Aires. San Fernando- Tigre (1870)
2. Costa uruguaya.
  - 2.1 Balnearios urbanos de Montevideo (Ramírez 1871, Pocitos 1881, Carrasco, 1912).
  - 2.2. Punta del Este (1889-1907)
3. Mar del Plata (1874) y litoral atlántico argentino (1880-1930).
4. Emprendimientos de tipo villa balnearia, en costa uruguaya enfocados en público argentino pero que no lograron un desarrollo significativo:
  - 4.1 Real de San Carlos (próximo a Colonia del Sacramento, 1908).
  - 4.2 Piriápolis (1893).

*Fuente: Elaboración propia.*

Los balnearios de la costa uruguaya constituyeron una segunda etapa del veraneo bonaerense (figura 3.1) con el papel pionero de Pocitos y Ramírez (figura 3.2), donde

talló la cuestión de la accesibilidad para el desarrollo de la costa montevideana como ámbito de ocio de pobladores del Gran Buenos Aires.

*Figura 3.2 Baño de señoras en la playa Pocitos a fines del siglo XIX*



Fuente: Centro de Fotografía de Montevideo.

Vallejo (2002; 107) menciona, condensando este nuevo ciclo de prácticas recreativas y sus territorios en clave rioplatense que:

“Después de los distintos recorridos seguidos, los porteños llegaban a la playa uruguaya para iniciar, con sus periódicos retornos, una nueva etapa en la historia de los intercambios rioplatenses, en la que comenzaba a prevalecer el hábito de dirigirse a las localidades balnearias por sobre el de trasladarse a quintas suburbanas proporcionadoras de “aire puro” (...) En el imaginario de elites argentinas y uruguayas (se instalaba) la idea de que el verano más que un período para “tomar aire”, como lo había sido, representaba la temporada de baños”

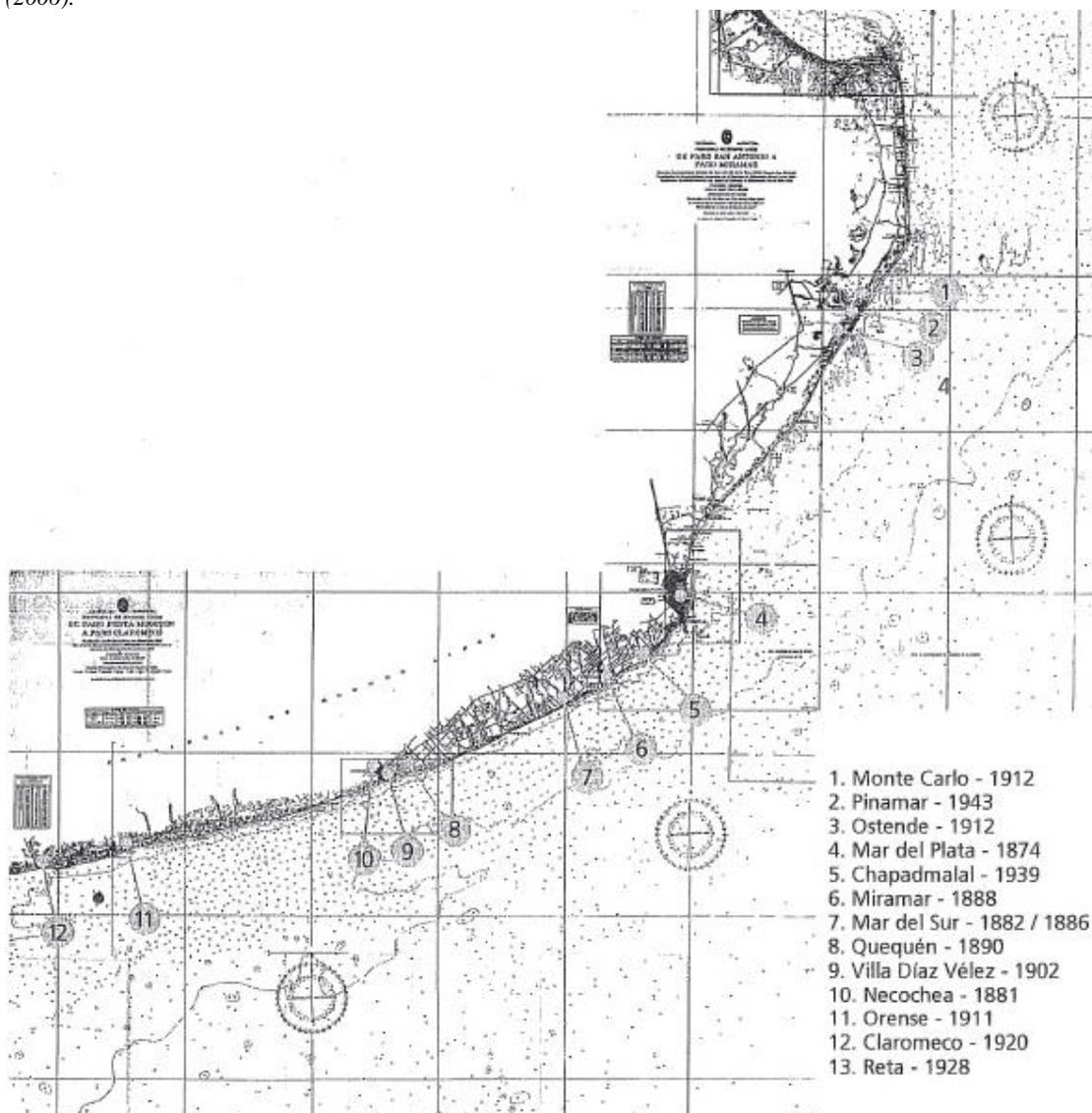
Mar del Plata fundada en 1874, situada a 400 kilómetros al sureste de Buenos Aires, a partir de 1889 contó con ferrocarril desde la capital (tardaba doce horas) comenzando un período de desarrollo del litoral atlántico argentino, al que se añadieron numerosos fraccionamientos costeros próximos. Se aglutinaron notables inversiones en alojamiento, equipamiento urbano, difusión y propaganda, donde los patrones culturales de la *Belle Époque* se intersecaron con la cuestión civilizatoria. La amplia playa y los acantilados remitían a la espacialidad de algunos de los sofisticados enclaves europeos<sup>47</sup> y la conectividad ferroviaria completaba los acentos modernistas, aportando a la conformación de este “suburbio descentrado” de Buenos Aires (Bruno, 2006).

---

<sup>47</sup> A pesar de esta similitud escenográfica, Pastoriza & Torre (2019; 75) refieren a la persistencia de un clima fresco, ventoso, “propenso a días nublados y fuertes oscilaciones en temperatura”. Según estos autores, en 1888, las crónicas de prensa mencionaban que el veraneo porteño distinguido, se repartía entre Montevideo (playas Pocitos y Ramírez) y Mar del Plata, donde la cuestión de las bajas temperaturas del agua “hacían tiritar a los bañistas” lo cual era un “problema” para el “mundo elegante”.

Como se aprecia en la figura 3.3 la fundación de balnearios en el litoral atlántico con epicentro en Mar del Plata implicó una de las principales transformaciones de éste territorio. La dominación del paisaje de dunas móviles y mediante la forestación exótica, fijando el suelo que habilitara la subdivisión urbana, la edificación y la llegada de infraestructuras también ocurrieron en la costa uruguaya.

**Figura 3.3** Ubicación de las fundaciones balnearias en el litoral atlántico argentino (1874-1943) según Bruno (2006).



Fuente: Extraído de Bruno (2006;8)

Mar del Plata vivió entre 1890 y 1930 un incesante crecimiento dentro de un contexto de crecimiento económico, prosperidad y modernización política en la Argentina de la época del centenario (1910) y sus años posteriores.

El balneario fue sede del distinguido veraneo porteño y sus realizaciones materiales constituían parte del orgullo nacional. El Hotel Bristol fue desarrollado en casi tres

hectáreas con más de 400 habitaciones. El Hotel Royal tenía 200 habitaciones.<sup>48</sup> La Rambla Bristol (1913) era un edificio de cuatrocientos metros de largo y casi cincuenta de ancho, de tres niveles. El primero daba a la playa y el segundo conformaba un paseo marítimo, emulando instalaciones de balnearios de la costa francesa. El diseño urbano de ajardinados costeros (Paseo General Paz) estuvo a cargo del renombrado paisajista francés Carlos Thays <sup>49</sup> (Figuras 3.4 y 3.5). Todo ello en el marco de una intensa construcción de *chalets* y palacetes.

*Figura 3.4 Rambla Bristol y el Paseo General Paz (hacia 1925)*



Fuente: Extraído de Pastoriza & Torre (2019;: 175).

Pastoriza & Torre (2019; 82) señalan que en ese tiempo, una prestigiosa publicación de viajeros franceses, proclamaba a Mar del Plata “la reina de las estaciones balnearias de Argentina y América del Sur y le encontraba un parecido con Newport, en la costa este de Estados Unidos, la selecta y suntuosa playa de verano de la clase alta de Nueva York”.

---

<sup>48</sup> Posteriormente adquirido por el gremio metalúrgico y transformado en hotel sindical.

<sup>49</sup> Carlos Thays (1849-1934). Paisajista francés que desarrolló su obra fundamentalmente en Argentina y Uruguay. Fue director de Paseos de la ciudad de Buenos Aires (1891 -1920). Responsable del diseño del Parque 3 de Febrero, Plazas del Congreso, y Plaza de Mayo. Entre 1905 y 1912, el gobierno uruguayo, le encargó proyectos de espacios públicos en Montevideo (plazas Independencia y Cagancha y la propuesta del Parque Central, hoy parque José Batlle y Ordóñez).

No es menor, considerando el antecedente de Thays en el diseño paisajístico de Mar del Plata, que le fuera encargado el diseño del Balneario Carrasco (1912) por parte de sus desarrolladores; quienes en buena medida apostaban al público argentino de elite.

Figura 3.5 La Rambla Bristol de Mar del Plata (1922)



Fuente: extraído de <http://fotosviejasdemardelplata.blogspot.com/>

El balneario se constituyó según Pastoriza y Torre (2019) en “un sueño de los argentinos”: un espacio de convergencia entre distintos sectores sociales ante la ampliación de la posibilidad de experiencia de vacaciones junto al mar. Allí, aparecen su pasaje de villa balnearia del ocio distinguido hacia dos rondas de *turistización*, protagonizadas por una erosión del componente aristocrático<sup>50</sup>, primero con la llegada de sectores medios (1930) y luego sede del turismo social a partir del peronismo (1946) incluyendo el posterior el despliegue de la propiedad horizontal, que expandió el acceso a una localización en pequeños apartamentos (1950-60) en detrimento de los *chalets*. Con ello, se dio la “deserción” de los sectores aristocráticos, proceso que coincide con el crecimiento de Punta del Este, desde fines de 1940.

El posterior desarrollo de Pinamar, Villa Gessel y más recientemente Cariló, muestran la permanencia del litoral atlántico como principal escenario del veraneo bonaerense. Además de éstos aspectos referidos a la expansión del territorio vinculado a las prácticas del turismo, y sus principales ámbitos y escenarios<sup>51</sup> es significativo recuperar los aspectos de la conformación urbana que trasciende al diseño o implantación de la localidad.

En el trabajo compilado por Fernando Caccopardo “¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, ciudad y territorio siglos XIX y XX” (2001) hay un antecedente clave para comprender la regulación de su desarrollo y actividades asociadas, un tópico central en la discusión entre espacio estatal y urbanización turística. La cuestión de la adaptación del modelo de la cuadrícula indiana a la villa balnearia, los dilemas en la definición de

<sup>50</sup> Además de los aspectos sociales del veraneo y el nivel socioeconómico, hubo un reemplazo de la espacialidad academicista francesa, vinculada a la aristocracia, hacia una moderna y de las masas, con la demolición de la rambla Bristol y el paseo General Paz y su reemplazo por el Hotel Provincial y el Casino Central (Arq. Bustillo).

<sup>51</sup> No es objetivo de este trabajo profundizar en las prácticas socio-culturales del turismo del y playa, aunque algunas se mencionan lateral o explícitamente dentro del desarrollo de ésta tesis.

las estrategias de extensión y ampliación de la ciudad, en que subyacen las polémicas por la llegada de la arquitectura y urbanismo moderno al cono sur y el posterior aterrizaje local desde el rol *disciplinador* del urbanismo moderno sobre el balneario aristocrático. Esta lectura fue retomada por Pegoraro (2022) al analizar la normativa urbana de la ciudad entre 1930 y 1979, donde emergen otros acuerdos y coaliciones público-privadas detrás de las disposiciones sobre el uso del suelo y la normativa edilicia en una ciudad balnearia. Allí, el fenómeno de la “urbanización del ocio” se da en el marco de una “imposibilidad de construcción de una planificación urbana de bases sólidas en la ciudad de Mar del Plata en el siglo XX” (Pegoraro, 2022; 15) donde el estado local, más allá de contar con ordenanzas y regulaciones sobre la construcción en el área, no explicita un proyecto urbano coherente, dejando a merced de la especulación privada el crecimiento de la ciudad.<sup>52</sup>

El acople regulatorio a las oleadas de inversión y la falta concreción de una planificación que estabilizara vectores de transformación del suelo rural en urbano, o rigidizara áreas para desarrollos en altura, constituyeron implícitamente una política urbana. Este proceso es análogo al de otras áreas de desarrollo turístico respecto a la flexibilidad y adaptabilidad normativa a los proyectos privados. La limitada intervención estatal, en tanto estilo *impulsor* de la actividad privada, es uno de los aspectos distintivo de la “urbanización turística” (Mullins, 1991). Éstas experiencias estructuradas por iniciativas privadas y regulación especial llevó a que las mismas se circunscribieran a algún formato de figuras planificadoras, caso de las denominadas “zonas de ordenamiento concertado” aplicadas al caso turístico (Díaz y Queros, 1992) y que en buena medida pautó parte de la noción de Grandes Proyectos Urbanos a partir de la década de 1980 (Kozac & Jajamovich, 2020).

La conformación de éste litoral atlántico turístico no significó la desactivación del movimiento hacia la ribera oriental, sino que coexistieron en la disputa por el veraneo de la elite bonaerense. Tras Pocitos (1881) y de Carrasco (1912) a 15 km al este, el ocio argentino de las elites llegó a Punta del Este<sup>53</sup> 120 km al este de Montevideo y donde el Río de la Plata llega al Océano Atlántico.

Otros emprendimientos uruguayos netamente enfocados desde su surgimiento para el público argentino no tuvieron el desarrollo o el impacto planteado en el origen, pero aportaron a comprender la escala rioplatense del turismo de la costa uruguaya y ciertos experimentos de transformación territorial referidos al turismo. Las experiencias del balneario Real de San Carlos (1908), a 5 kilómetros de Colonia del Sacramento, y

---

<sup>52</sup> Es importante mencionar entre los antecedentes planificadores sobre Mar del Plata, el asesoramiento del Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (ITU) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República (Montevideo, Uruguay) a la municipalidad de General Pueyrredón en 1962 para la implementación del plan aprobado en 1957. La propuesta del ITU, coordinada por el Arq. Carlos Gómez Gavazzo, uno de los principales referentes de la planificación urbana de la región en aquel momento, tenía entre uno de sus puntos centrales el desarrollo del viejo ejido urbano a través de su subdivisión en unidades vecinales. Como mencionan Mazza (2003) y Zagorodny (2018) esta noción de “unidad vecinal” surgida del urbanismo anglosajón y de su vocabulario liberal asociado al urbanismo moderno como factor modernizador técnico, social y político y que integra a la participación ciudadana (“las comunidades” citado a Gómez Gavazzo) en la planificación y gestión, funciona como contraposición a la figura del Barrio Parque, de iniciativa privada, estático y pintoresquista, generándose dos modalidades de actuación del tipo de ciudad jardín.

<sup>53</sup> La trayectoria de Punta del Este se abordará en los próximos apartados.

Piriápolis (1893), intentaron sacar partido de su corta distancia a Buenos Aires propiciando el desarrollo de infraestructura turística de manera novedosa.

En el Real de San Carlos, el hijo del principal empresario naviero del Río de la Plata en aquel momento, Nicolas Mihanovich (h) <sup>54</sup> desplegó un complejo turístico que, tras lograr la autorización estatal a cuenta de crear una usina eléctrica y un embarcadero para la ciudad de Colonia del Sacramento, implicó la construcción de un hotel con casino, el frontón de pelota vasca más grande de Sudamérica y una plaza de toros con capacidad para 8.000 espectadores. La plaza de toros se vinculaba al río de la plata por una amplia avenida con cantero central, flanqueada por árboles, emulando los bulevares parisinos, y por la que también circulaba un pequeño ferrocarril que la conectaba al muelle. Su desarrollo fue diezmado por la prohibición de las corridas de toros en Uruguay en 1913 y la normativa que estableció una significativa multa a los barcos que salieran de Buenos Aires y recalaran en localidades donde a menos de 80 kilómetros hubiera casinos y juegos de azar (1923), además de la imposición del modelo turístico de sol y playa. El complejo, con su infraestructura deteriorada, pasó a manos de la intendencia de Colonia a inicios de la década de 1940.

*Figura 3.6 Plaza de Toros del Real de San Carlos (1940).*



*Fuente: Colecciones Digitales. Biblioteca Nacional de Uruguay.*

Esta experiencia mostró el interés de actores argentinos por dotar a la costa uruguaya de emprendimientos alineados con la vanguardia turística europea de ese momento y planteados expresamente para el público bonaerense mediante un “efecto túnel” que involucraba el traslado fluvial y el rápido acceso a las atracciones (salida del puerto de Buenos Aires, de allí a muelle Real de San Carlos y de ahí por tren al hotel situado frente a la plaza de toros) (Figura 3.6).

---

<sup>54</sup> Nicolás Mihanovich (1848-1929) nacido en Croacia y llegado al Río de la Plata *circa* 1860, dominaba la navegación del río Uruguay y el litoral argentino con su flota de barcos a vapor y astilleros. Tras la “conquista del desierto” también se expandió al atlántico sur. Fue un actor decisivo en el comercio de tránsito regional acaparando procesos de trasbordo y reembarque. En 1887 instaló la primera línea de transporte de pasajeros entre Buenos Aires y Colonia y Carmelo (Uruguay). Posteriormente, extendió sus destinos a Punta del Este, participó como desarrollador en los primeros remates de solares. Fue el principal accionista de la empresa de su hijo Nicolás Mihanovich (h) (1876-1920) que desarrolló el Real de San Carlos.

Francisco Piria, principal “loteador” de la expansión de Montevideo desde 1870, influenciado por su visita a Niza y otras ciudades turísticas del mediterráneo, generó a lo largo de cinco décadas la mayor urbanización por iniciativa e inversión privada del país: Piriápolis. La primera ciudad balnearia uruguaya surgió de las 3.000 hectáreas que en 1891 Piria adquirió entre el cerro Pan de Azúcar y el río de la Plata. (Figuras 3.7 y 3.8). Además del balneario integró actividades extractivas (canteras de mármol y granito) y agroindustriales.

En 1904 inauguró el Gran Hotel Piriápolis, equipado con el mayor lujo de la época. En 1912 realizó el primer loteo de la ciudad, siguiendo el diseño pintoresquista con grandes diagonales, emulando el trazado de la ciudad de La Plata. El remate de solares se realizó también en Buenos Aires y Piria aplicó al mundo de la ciudad balnearia su estrategia de venta de terrenos con bajas cuotas, facilidades y largo plazo con la que revolucionó la expansión urbana montevideana.

*Figura 3.7 Rambla de Piriápolis. (Década de 1920).*



*Fuente: Colecciones Digitales. Biblioteca Nacional de Uruguay.*

Durante la guerra europea (1914-1918) las aristocracias rioplatenses suspendieron sus vacaciones en el viejo continente. Esto aceleró el desarrollo de los emergentes balnearios sudamericanos que se construían a imagen y semejanza de los europeos (Trochón, 2017; Pastoriza & Torre, 2019).

**Figura 3.8** Rambla de los Argentinos. Piriápolis. En la parte superior de la imagen se observa el Argentino Hotel en construcción (década de 1920).



Fuente: Colecciones Digitales. Biblioteca Nacional de Uruguay.

En 1920 se puso la piedra fundamental del Argentino Hotel. El monumental edificio, era capaz de alojar 1200 personas. Al inaugurarse en 1930 era el hotel más lujoso de Sudamérica.

La construcción de la rambla (denominada “rambla de los argentinos” y claramente influenciada en su diseño por las de la costa francesa), del puerto (con la idea de tener una vinculación directa con Buenos Aires), la realización de un ramal ferroviario desde Pan de Azúcar a Piriápolis (también para facilitar los desplazamientos desde y hacia el balneario), el establecimiento de esculturas, enjardinado y otras estrategias de “embellecimiento” urbano, así como dotación de infraestructura urbana, estructuraron una ciudad concebida como señuelo atractor de la aristocracia de Buenos Aires y Montevideo. Piria falleció en 1933, deteniéndose el impulso a la localidad.

Según Vallejo (2002; 117) Piria en su posicionamiento del desarrollo turístico más que ofrecer una lectura de la escala rioplatense, refería al interés de la conformación “de un espacio económico trascendente al político”.

Estos dos ejemplos situados en la ribera oriental permiten perfilar cuatro aspectos estructurantes del rol de la costa uruguaya como otro suburbio *extra territorial* de Buenos Aires:

a) *Escala rioplatense de los actores*. Desarrolladores e impulsores se mueven indistintamente en ambas orillas del Plata. Es corriente que se genere riqueza y capital en una ribera y se lo invierta en la otra.

*b) Grandes infraestructuras fundacionales.* Siguiendo a Pie Ninot (2015) el Real de San Carlos se posiciona como “pieza mínima” con autonomía y alta rotación de sus visitantes y viabilizando el flujo de turistas mediante el transporte fluvial e infraestructura asociada, Piriápolis con su Gran Hotel de 1904 opera de forma similar. Pero el siguiente loteo de la “villa balnearia” añadió un “tejido turístico” que despliega su infraestructura en una amplia extensión de territorio con usos urbano-habitacionales y donde el negocio del suelo urbano juega un rol central.

*c) Efecto túnel con Buenos Aires.* Al estar alejados del principal puerto uruguayo (Montevideo) en épocas donde el transporte hegemónico entre ambas orillas era el fluvial, ambos destinos buscaron colocarse de la mejor manera posible en relación a distancia / tiempo a Buenos Aires. Real de San Carlos sacó partido del rol de los Mihanovich en la navegación del río de la plata, y lo articuló con la construcción de un ferrocarril desde el muelle hasta el complejo turístico. Piriápolis construyó un puerto y extendió a su cuenta el ferrocarril entre la estación del Ferrocarril de Pan de Azúcar y Piriápolis.

*d) Lo prohibido y la válvula de escape.* La ribera oriental funcionó como espacio en que se desarrollaran actividades cuya realización tenía prohibiciones o limitaciones en Buenos Aires o Argentina. Corridas de toros, casino y juegos de azar, son algunos ejemplos de cómo Uruguay funcionó desde la lectura argentina como proximidad y extraterritorialidad, procesos que también influyen en la movilidad de capitales.

### **3.3 La costa uruguaya urbanizada y turistizada** <sup>55</sup>

“Los balnearios, paraísos terrenales en construcción, eran presentados (en la década de 1930) en sus múltiples paisajes y caricias de viento formando parte de una ribera con abundante arena fina, rubia y limpia en la que se buscaba formar una cadena de estaciones de veraneo de prospero porvenir” (Da Cunha et al, 2012, 74)

El rol del turismo en la urbanización uruguaya ha sido analizado por estudios urbanos, socio-culturales, económicos, arquitectónicos y turísticos. Las estrategias metodológicas y abordajes disciplinares, escalares y temporales, han evidenciado que existió una transformación cualitativa del espacio nacional uruguayo a partir del fenómeno turístico, en particular el referido a sol y playa en la costa sur del país.

A pesar de que cuando el turismo surgió como factor de crecimiento económico hacia inicios del siglo XX, la red de ciudades uruguaya contaba con todas sus capitales departamentales fundadas y en proceso de crecimiento, con una estabilidad de la jerarquía urbana que atravesó el siglo XX (Altmann Macchio, 2021a), el turismo formó

---

<sup>55</sup> Este pasaje retoma parte de lo desarrollado en nuestra tesis [no publicada] de Maestría en Estudios Urbanos (UNGS): Altmann Macchio, L. (2020) *Transformaciones urbanas en la neoliberalización. Un aglomerado turístico rioplatense. Maldonado-Punta del Este (1985-2018)*, apartado 2.3 “El turismo en la urbanización de la costa este uruguaya”.

parte de los nuevos patrones de crecimiento urbano en el Uruguay, ligado a la modernización de inicios del siglo XX (Articardi, 2016; Nisivoccia, *et al*, 2014).

Jacob (1988) y Barrán (1989) mencionan que el Uruguay del siglo XIX, el turismo estaba reservado para quienes tenían una posición económica desahogada, en tanto para vastos sectores de la población la jornada laboral era de sol a sol, y los feriados tenían un carácter religioso, salvo el del carnaval.

Los primeros antecedentes turísticos articulados a nivel regional, se remontan a la segunda mitad del siglo XIX. Una primera etapa, refiere a enclaves a modo de “pieza mínima” (Pie Ninot, 2015) traccionados por un Hotel y algún dispositivo urbano de vinculación con la costa (edificio de baños o paseo costero), luego complementado con un casino, generalmente instalado en el hotel. Jacob (1988) menciona que este proceso inicial dado por el veraneo en las lujosas casas -quinta de la periferia de las grandes ciudades, que fue desplazándose hacia los entornos litorales, a partir de renovadas dinámicas culturales del consumo y del ocio a partir de la experiencia europea. En la década de 1860, se situó un primer esbozo de movimiento turístico en la ciudad de Mercedes<sup>56</sup>, con la afluencia de viajeros originarios de Buenos Aires a tomar baños en las aguas consideradas medicinales del río Negro.

Villa Colón (unos 20 kilómetros al norte de Montevideo) fue promocionado como balneario estival con quintas de recreo para las familias patricias de la capital, a partir de 1870 y en consonancia con otros impulsos modernizadores en lo socio-cultural y económico. Simultáneamente se instalaron los baños en Playa Ramírez, vinculados a la extensión del tranvía a esa zona. A año siguiente, en Santa Lucía (sobre el río de ese nombre, unos 50 kilómetros al norte de Montevideo) se inauguró el que se considera el primer hotel turístico del país (Hotel Biltmore) dentro del proceso de construcción del ferrocarril desde Montevideo y en pleno apogeo de las casas – quinta en torno a esa localidad. Simultáneamente en el departamento de Colonia, apareció el Hotel Suizo, en un entorno rural.

Una regulación fundacional para la actividad turística se integró en el Código Rural de 1875 (art. 354) que autorizó a expropiar las “aguas minero medicinales y sus terrenos adyacentes” para formar establecimientos “balnearios”.

Ese mismo año se instalaron los baños en Playa Pocitos, también asociados a la extensión de una línea de tranvías y Francisco Piria loteó, sobre la costa, el contiguo “Trouville” (con el mismo nombre del balneario francés).

A partir de la última década del siglo XIX las posibilidades del turismo fueron “descubiertas por el capital privado (...) empresarios audaces e informados de las últimas modas y costumbres europeas” (Jacob, 1988; 170).

---

<sup>56</sup> Hacia mediados del siglo XIX, Mercedes, situada estratégicamente en la desembocadura del Río Negro (en ese momento navegable) que atraviesa el Uruguay en sentido este-oeste, dividiéndolo entre norte y sur. En el apogeo del transporte fluvial, era una de las principales ciudades del país luego de Montevideo.

Además del proyecto mencionado de Piriápolis (1891), Montevideo también recibió un impulso a la infraestructura turística a través de privados. Emilio Reus<sup>57</sup> desarrolló dos hoteles y un establecimiento de baños sobre el río de la plata, en suntuosas y grandes edificaciones ocupando casi dos hectáreas en el vértice noroeste de la península fundacional del Montevideo. Allí ocurrían baños de mar por parte de la población (el denominado “Baño de los padres” según testimonio de Isidoro de María<sup>58</sup>) (figura 3.9).

*Figura 3.9 Establecimiento balneario promovido por Emilio Reus en la Ciudad Vieja (Montevideo).*



Fuente: extraído de <https://www.elpais.com.uy/negocios/noticias/el-lujoso-palacio-de-los-banos-de-reus-en-el-puerto-hace-130-anos>

Los primeros balnearios urbanos de Montevideo, fueron absorbidos por la ciudad en su crecimiento, en las primeras décadas del siglo XX. El emplazamiento de los balnearios fue en busca de territorios agrestes, vinculados a la costa este y oceánica. Primero dentro del límite de Montevideo (Carrasco) y luego en Canelones (Atlántida, La Floresta). En Maldonado, destacó el papel pionero de Piriápolis (1893) y luego Punta del Este (1888- 1907). En Rocha, el desarrollo fue tardío. Al apreciar el giro uruguayo hacia el turismo de masas, a partir de la tercera década del siglo XX, se observó un uso recreativo de la costa crecientemente popularizando (Da Cunha et al, 2012).

---

<sup>57</sup> Emilio Reus (1858-1891). Abogado y empresario español. Tras una serie de contrastes en operaciones bursátiles en Madrid se estableció en Buenos Aires en 1885. Llegó “fascinado por el febril movimiento de capitales que se registra a comienzos de la administración de Juárez Celman (emprendiendo) audaces especulaciones pronto resueltas en pérdidas desalentadoras” (Oddone, 1967; 225). En Montevideo (1886-91) tras rehacerse económicamente, junto a un grupo de inversores argentinos propuso al gobierno uruguayo la creación del Banco Nacional (con capital público-privado) el cual se concretó y dirigió (1887). Desarrolló dos barrios residenciales para trabajadores (Reus Norte y Sur) con unas 500 viviendas (un proyecto de gran escala para una ciudad de 200.000 habitantes) con una arquitectura de aire parisino, concebidos para ser pagos en largo plazo y bajas cuotas, como crédito hipotecario. Reus fue pionero en traer al país un capitalismo de especulación financiera (en detrimento del mercantilismo en decaimiento) dentro de una red de variadas actividades que incluía el desarrollo urbano y turístico. Sus empresas quebraron en la crisis económica del Río de la Plata de 1890.

<sup>58</sup> En “Montevideo antiguo: tradiciones y recuerdos”, De María dedica uno de sus textos al “Baño de los padres”: “la costa de mar que se llamaba baño de los padres, sin que por eso fuese exclusivo para los reverendos del cercano convento de San Francisco” (De María 1887/2006, 39)

En el primer *batllismo* (1903-1929) Montevideo fue impulsada como “ciudad balnearia” y el turismo apreciado en su potencial de desarrollo y de modernidad (Jacob, 1988), desde nivel nacional y departamental, a través de cambios en la fisonomía de la ciudad para convertirse en un centro turístico en las primeras décadas del siglo XX. Da Cunha (2010) aborda desde los actores sociales e institucionales y sus comportamientos, acciones municipales, y dinámicas en la generación de una ciudad moderna, pujante y en expansión, con sus espacios para el ocio y el trabajo. Así, complementa otros estudios que desde la historia urbana focalizaron en el rol del urbanismo moderno y sus vínculos con el batllismo (Altezor & Barrachini, 1971; Alvarez Lenzi, Arana & Bocchiardo, 1986; Carmona & Gomez, 1999)

Caetano, Pérez & Tomeo (2010; 25) destacan que el “país modelo” impulsado por José Batlle y Ordóñez requería una “capital modelo” basada en la “*modernidad, belleza y grandiosidad republicana, nunca imperial*”. La prevalencia de lo público sobre lo privado y del Estado sobre el mercado, se proyectaba urbanamente en los “templos laicos” y espacios públicos *disciplinadores*. La Rambla Sur (1925-1938) fue posiblemente su realización más elocuente. Con cuatro kilómetros de balcón al mar como avenida costanera, generó una nueva fachada urbana en cuya formalización la ciudad perdió “El Bajo” (barrio prostibulario) y ganó un amplio jardín costero y un espacio público que suplantó la entrecortada costa de discontinuas playas y ensenadas, por una sinuosa avenida de veredas de granito rosado, que conectaba el puerto de Montevideo con la playa Ramírez.<sup>59</sup>

También, el primer batllismo, integró en la conformación urbana tanto la ciudad jardín, los grandes parques y avenidas, las viviendas económicas, las plazas de deportes, los grandes edificios públicos y “la ciudad balneario, construida para atraer turistas extranjeros y para afirmar el orgullo y el solaz de los pobladores” (Caetano, et al, 2010; 26).

**Figura 3.10** Conformación urbana del tramo de la costa sur uruguaya Montevideo – Punta del Este

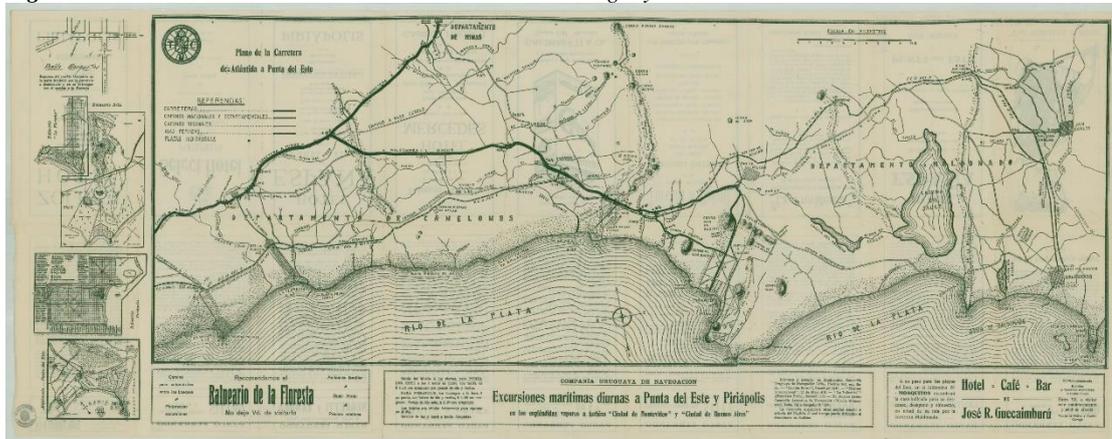


Fuente: Elaboración propia.

<sup>59</sup> La avenida costanera configuró parte de los proyectos urbanos de Montevideo desde el Plan de Edouard Andre, encargado por la junta Económico- Administrativa de la capital en 1891.

El desarrollo de los balnearios no correspondió a un despliegue homogéneo hacia el este, aunque la fundación de Piriápolis y luego Punta del Este generó un vector para la posterior ocupación del territorio entre ellos y Montevideo a partir de balnearios como Atlántida (1912) y La Floresta (1909) (Figura 3.10). Éstos siguieron el impulso de localizarse a menos de 60 kilómetros de Montevideo, generando buena accesibilidad tanto por el Ferrocarril Uruguayo del Este como por la emergente carretera, más próxima a la costa.

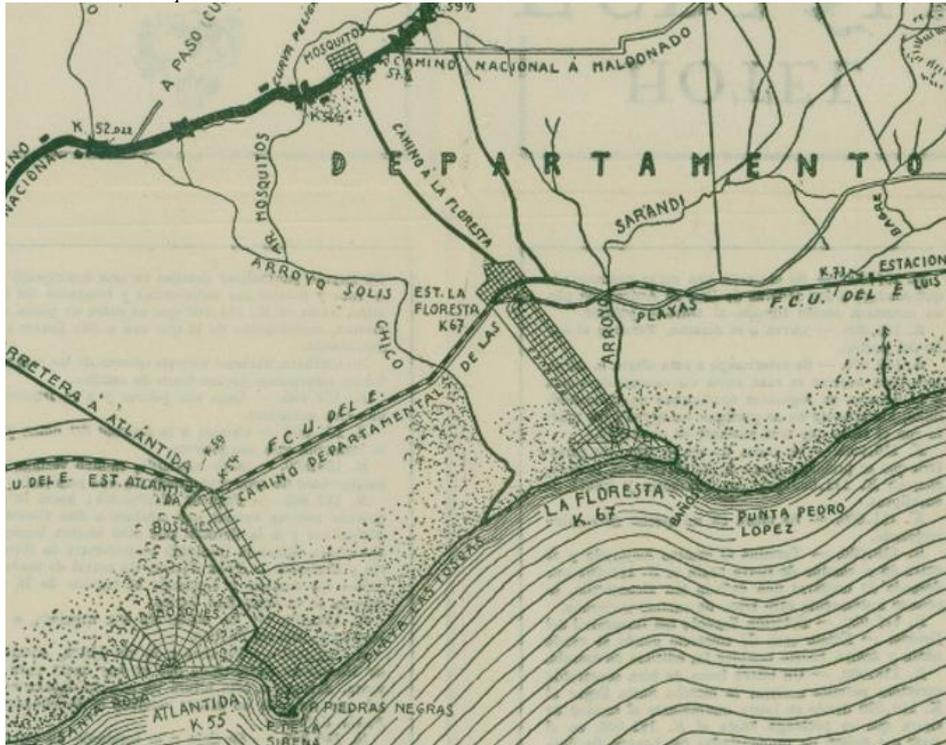
**Figura 3.11** Tramo Atlántida- Maldonado en la costa sur uruguaya hacia 1920.



Fuente: Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay.

**Figura 3.12** Detalle del anterior, con destaque del tramo Atlántida- La floresta.

Se aprecia el rol estructurador de la vía del ferrocarril y del Camino a Maldonado (posteriores rutas 8-9) y la conectividad “en peine” desde éstos hacia la costa en los balnearios



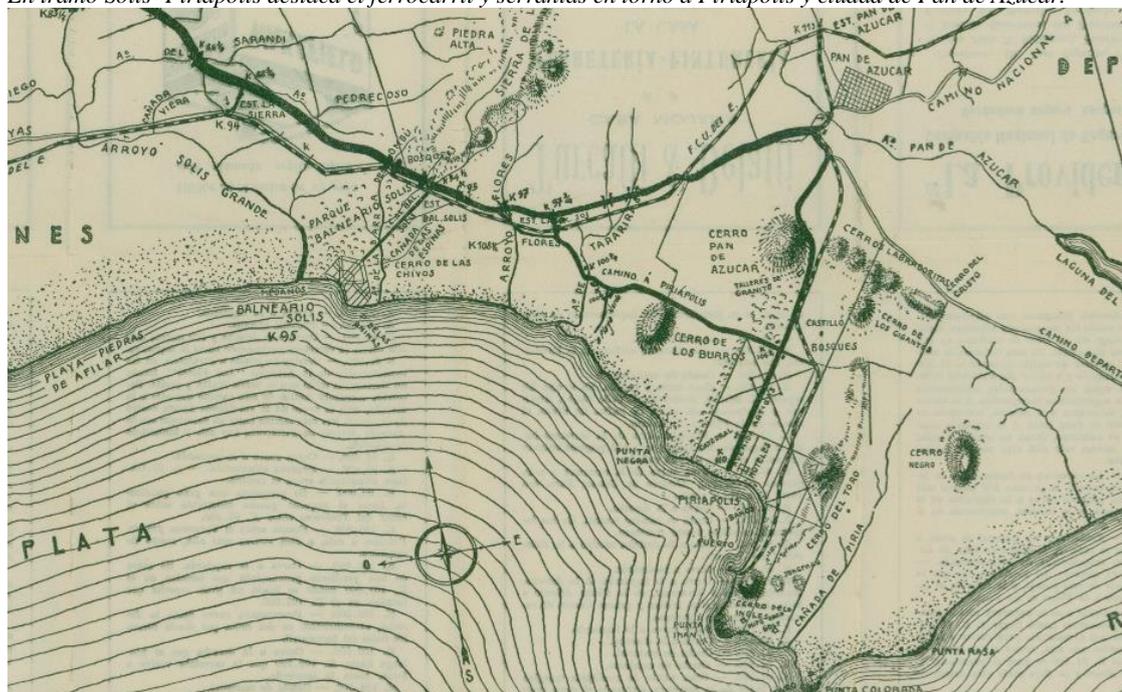
Fuente: Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay.

Un mapa de alrededor de 1920 traza una cartografía de los balnearios de la costa uruguaya en torno a Atlántida, La Floresta, Piriápolis y Punta del Este (figuras 3.11 a

3.14). Los primeros tres incluyen costas con barrancos o desniveles, y los cerros llegando a la costa en el segundo. En los tres primeros, un gran hotel precedió al fraccionamiento como “pieza mínima”. El desarrollo urbano tuvo acentos de modernidad, pintoresquismo y ciudad-jardín: amplias ramblas y avenidas enjardinadas, calles sinuosas o dameros atravesados por diagonales. La subdivisión de los predios mostró la inequívoca apuesta a vender en metros cuadrados aquellos terrenos arenales de ningún provecho para el modelo ganadero extensivo.

**Figura 3.13** Detalle de figura 3.11.

En tramo Solís- Piriápolis destaca el ferrocarril y serranías en torno a Piriápolis y ciudad de Pan de Azúcar.



Fuente: Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay.

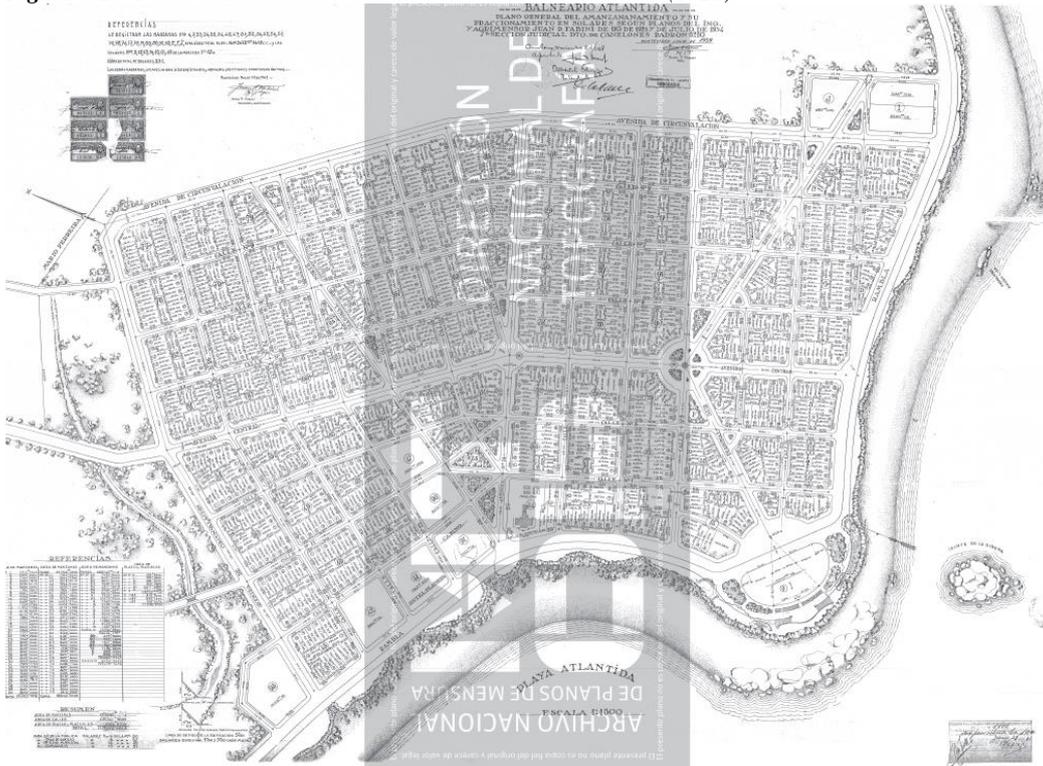
El análisis de los planos de mensura del fraccionamiento original de Atlántida (1925) (figuras 3.15 y 3.16) muestra la presencia generalizada de lotes de superficie promedio entre 400 y 600 metros cuadrados con reserva de las parcelas amplias en ubicaciones significativas para la instalación de hoteles. En La Floresta (1926) y Piriápolis (1912) la superficie promedio de las parcelas es similar.

**Figura 3.14** Detalle de figura 3.11. Maldonado-Punta del Este. Se aprecia el ferrocarril alejado de la costa y el comienzo del sistema de lagunas costeras que caracteriza este tramo de la costa uruguaya. Aún Punta del Este permanecía sin acceso directo por tierra desde Maldonado.



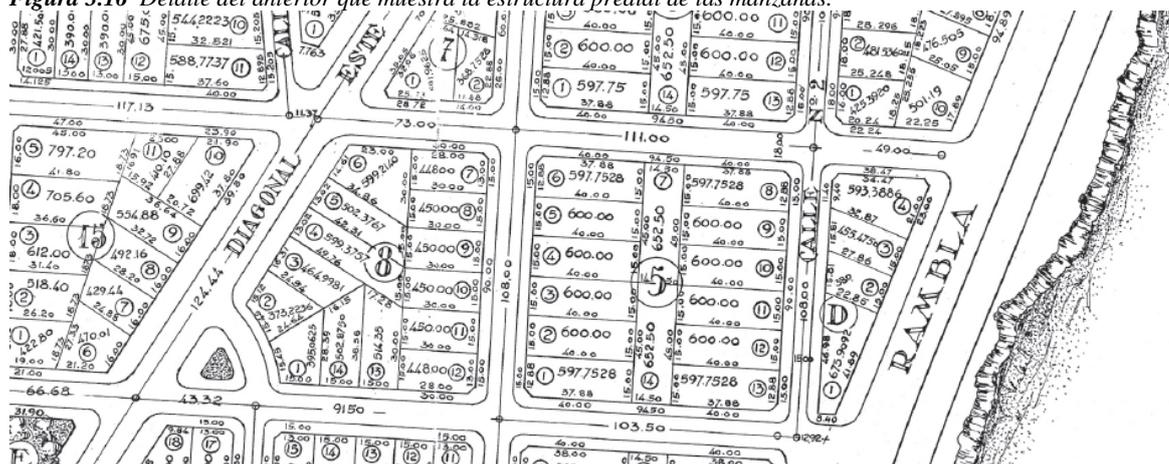
Fuente: Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay.

**Figura 3.15** Plano de mensura del deslinde en solares de Atlántida (1925)



Fuente: Archivo Nacional de Planos de Mensura

**Figura 3.16** Detalle del anterior que muestra la estructura predial de las manzanas.



Fuente: Archivo Nacional de Planos de Mensura

Jacob (2001) desteje el entramado de actores detrás de estos balnearios pioneros. En La Floresta, su impulsor, Miguel Perea fue motivado por Piria y Antonio Lussich (que ya había adquirido y forestado Punta Ballena) para desarrollar el balneario en unos campos de su propiedad. Al formar la sociedad anónima, su vicepresidente fue Alfredo Arocena, el principal impulsor del balneario Carrasco, que se generaba simultáneamente. En Atlántida aparecían otros actores vinculados al batllismo (el autor del trazado es Juan P. Fabini, luego intendente de Montevideo por el Partido Colorado). El desarrollo pionero de los balnearios mostraba un intrincado vínculo entre sectores empresariales, comerciales, financieros y políticos. Simultáneamente la acción bancaria se extendió a los balnearios del este en que se vendían terrenos en cuotas a diez o treinta años<sup>60</sup>, en tanto la tierra rural mostraba una alta rotación en la tenencia y la tierra urbana se volvía crecientemente más rentable en un contexto de incremento poblacional, mejora del bienestar y en una política expansiva de endeudamiento interno para propiciar el desarrollo urbano a través de infraestructuras (agua, saneamiento, pavimentación, energía eléctrica; luego telefonía) tanto a nivel de empresas públicas como privadas. Jacob (1988) sintetizó este proceso en términos similares a los que luego refiere Harvey (2013) sobre la colocación del excedente en la especulación inmobiliaria: “Los grandes industriales sustraían capitales a su desarrollo productivo para emplearlo en operaciones especulativas rurales, urbanas y en la fundación de balnearios” (Jacob, 1988; 121). En buena medida esto se relaciona al planteo de Martínez Lamas (1929/1996) respecto a que Montevideo, en su opulencia urbana se hacía del excedente agrario y del bienestar del interior del país.

Fabreau (2019) al analizar el caso del balneario Solís (100 km al este de Montevideo) fundado en 1931, observa que funcionó como articulación hacia un período con mayor protagonismo de sectores medios en el acceso al turismo. A pesar de configurar un plan urbano de ciudad jardín (y promocionado como Balneario Parque Solís) e integrar esa singular coalición de actores locales (los dueños de las estancias a subdividir) y desarrolladores vinculados al comercio, la industria y nuevos sectores profesionales en

<sup>60</sup> En 1931 se fijaron por la ley 8733, las condiciones de enajenación de inmuebles a plazos.

crecimiento (en este caso, particularmente los médicos), se evidenciaba un traslado desde el público aristocrático hacia los ascendentes sectores medios montevideanos en el contexto del batllismo.

Posteriormente, la consigna de “Uruguay país de turismo”, contempló la escala nacional, diversidad geográfica y paisajística del territorio uruguayo, vinculándolo a identidad y patrimonio, integrando dinámicas que desafiaban la estacionalidad del turismo estival (Da Cunha et al, 2012). Ésta nueva geografía turística, se relacionó con la creación de la Comisión Nacional de Turismo (CNT, Ley 9133 del 28/11/1933).<sup>61</sup>

Al masificarse, el espacio turístico dio un giro en su base territorial, al desplazar del protagonismo al hotel como alojamiento temporal de rápida rotación, hacia los solares y viviendas en propiedad. Así, la costa uruguaya fue urbanizada a partir de su utilización turística. El loteo de solares en los desérticos parajes costeros precedió a todo tipo de infraestructura urbana y vial. Las dificultades derivadas de que se vendieran solares en balnearios sin accesibilidad por rutas o caminos, infraestructura o servicios, daba lugar a una espiral de demandas al Estado para hacerse cargo de los mismos.

“Cuando en el fraccionamiento no se ha contemplado las bellezas del lugar... el daño hecho es intolerable e incorregible (...) Hay que defender nuestras costas, defendiendo los intereses del país. No se debe permitir el parcelamiento de tierras costeras sino conforme a un meditado estudio a practicarse en cada caso (...) Los centros balnearios que surjan han de ser proyectados por expertos en materia edilicia y urbanística, conforme a un plan racional ajustado a las conveniencias de presente y futuro” (Terra Arocena, 1944; 27).

La degradación ambiental y la inversión pública a costo del beneficio de los fraccionadores, también fue alertada por la comisión de expertos creada por el Ministerio de Obras Públicas para redactar una “Ley de Ordenación y planificación del litoral del Río de la Plata, Océano Atlántico y Lagunas del Estado” (Cravotto, 1941).

Para Sica (1981) el urbanismo de las ciudades turísticas también estuvo atravesado por las utopías, vanguardias y estrategias de control estatal sobre el desarrollo territorial. En la década de 1930, en Uruguay, éstas dinámicas se vincularon a la *terra incógnita* de la costa, propiciando un espacio para la experimentación del urbanismo moderno, ampliando los debates y formulaciones que se habían dado en torno al crecimiento de Montevideo (Articardi, 2016).

---

<sup>61</sup> Varios países europeos ya habían creado agencias nacionales de promoción y fomento del turismo. Francia, de forma pionera en 1910 con *l'Office National du Tourisme*, también Italia (1921) con el *Ente Nazionale Industrie Turistiche* y España (1928) *Patronato Nacional del Turismo*.

En síntesis, el largo proceso de loteo de la costa sur uruguaya dio lugar a variadas formas de ocupación litoral a partir de la conformación física, gestión del desarrollo urbano y modalidad turística predominante. Roche (2015) da cuenta de las siguientes:

- alojamientos subsidiarios de aglomeraciones urbanas preexistentes
- poblados de pescadores convertidos en lugares atractivos por su rusticidad.
- balnearios o trazados fraccionados según modelos intencionados
- parques con campings, establecimientos eco-turísticos
- figuras nuevas de chacras marítimas, clubes de campo en fraccionamientos grandes
- combinación de éstas u otras modalidades.

### 3.4 La costanera Montevideo- Chuy.

“Es preciso considerar toda esta serie de balnearios no más como grupos aislados entre sí, sino como un conjunto único e indivisible. Una carretera que los conectara a todos (...) constituiría un medio eficaz de estimular el turismo hacia nuestras costas que por ese medio vigorizaría una de las fuentes más promisorias de recursos directos o indirectos el beneficio de la economía nacional. Hace ya algunos años hemos planteado este tema como derivado de otro que exige la reivindicación de nuestras playas para el uso público (...)

Así fue afirmándose la idea de realizar de inmediato los estudios previos para la ejecución de una carretera costanera entre Montevideo y Punta del Este a la que debimos agregar ahora el tramo Punta del Este- La Paloma. En esta forma, es muy probable que, en pocos años, podamos unir toda la costa a Montevideo con la Barra del Chuy...”

Ing. P.S. Torrado. Jefe de Departamento de Estudios. Dirección de vialidad. Ministerio de Obras Públicas. *Camino del turismo en el Uruguay. Costanera Montevideo- Chuy*. Boletín del MOP (1951, 199).

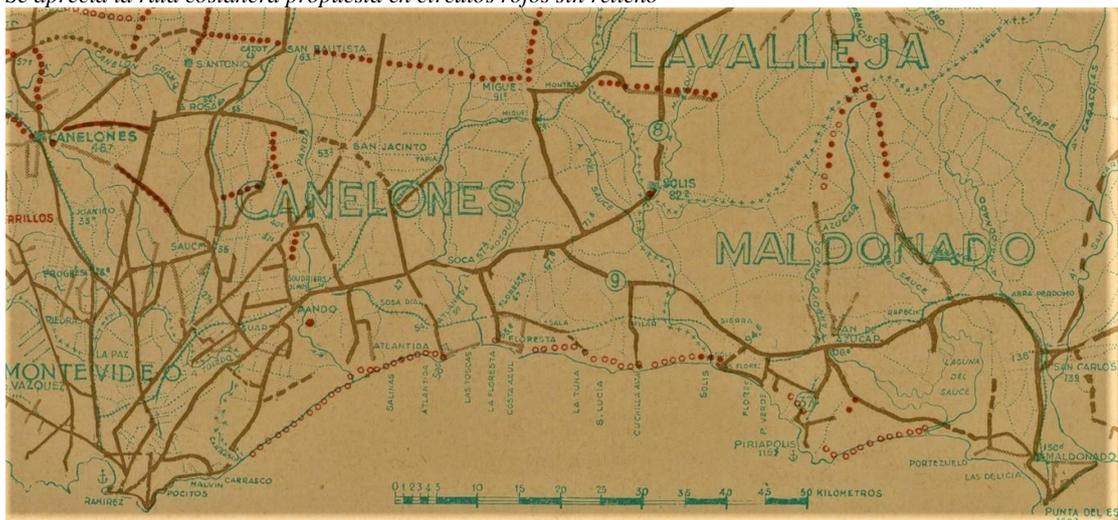
Otra etapa del desarrollo turístico uruguayo, solapada con los loteos balnearios fue la de considerar, en un particular juego de escalas, al frente platense - atlántico desde Montevideo al Chuy (frontera con Brasil) como un gran corredor turístico, materializado en la iniciativa de la *carretera costanera*: la ruta 10. Leitch (2012) menciona a la ruta 10, de intermitente construcción durante el siglo XX, como parte de un *ambicioso proyecto territorial* con correlato en la propuesta de la década de 1930 del Arq. Mauricio Cravotto de un “parkway” atlántico, o ruta forestada costera que entrelazaba balnearios (Baldoira, 2017; Oteiza di Matteo, 2020; Nisivoccia, et al, 2014).

Hasta 1940, la vialidad de la costa este uruguaya se basaba en el ferrocarril del Este que seguía el viejo Camino a Maldonado (actuales rutas 8, 9 y 39) y que bajaba a la costa “en peine”. Las primeras estaciones balnearias de Canelones, como Atlántida y La Floresta, generaron núcleos urbanos secundarios en torno a las paradas de tren (Estaciones Atlántida y La Floresta) a unos 10 km de la costa y conectados a los balnearios mediante vías pavimentadas, como se observó en la figura 3.11.

Desde 1944, con la construcción conjunta del Aeropuerto Nacional de Carrasco y la reforma de la Base Naval de Laguna del Sauce en Aeródromo, ambas infraestructuras fueron unidas por una ruta, en base a caminos preexistentes, propiciando un eje estratégico militar (conexión entre dos bases de la Fuerza Aérea Uruguaya) y turístico, tal cual se explicitaba en el film de difusión de la construcción del aeropuerto.<sup>62</sup> A su vez, la ley 10.589 (23/12/1944) estableció uno de los mayores planes de obras públicas, de la historia uruguaya, que incluía los accesos al Aeropuerto de Laguna del Sauce. Además del texto legal es significativa la interpretación gráfica de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (figura 3.17) considerando como “ruta prevista” una costanera entre Montevideo y Punta del Este.

**Figura 3.17** Interpretación gráfica del Plan de Obras Públicas de la Ley 10.589 para el tramo Montevideo-Maldonado.

Se aprecia la ruta costanera propuesta en círculos rojos sin relleno



Fuente: Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay

En 1947 el Poder Ejecutivo Nacional convocó a una Comisión Especial para definir el trazado de la carretera Montevideo- Punta del Este. Dentro de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay (SAU) trabajó un grupo especializado<sup>63</sup>. Sus aportes reflejaban el clima disciplinar que había impregnado la Facultad de Arquitectura al focalizar en la costa este uruguaya como laboratorio territorial<sup>64</sup>. También traslucían la impronta de Cravotto sobre el “Parkway atlántico” mediante el destaque de la necesidad de incluir en una ruta turística un abordaje del diseño que incluyera paisaje y topografía, evitando largos tramos lineales monótonos, particularmente “por la importancia económica de la corriente turística del país” (Cravotto, et al; 1947; 38).

En 1949, en la Revista de la Asociación de Ingenieros del Uruguay, el Ing. Ponciano S. Torrado<sup>65</sup> analizó de forma crítica el desarrollo de la urbanización balnearia por sus

<sup>62</sup> Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=ljElrf1fFuM>

<sup>63</sup> Integrado por los Arquitectos: Mauricio Cravotto, Carlos Gómez; Gavazzo, Roberto O. Rivero, Carlos Hareau, Ramón J. Menchacq, Arturo Bergamino Giuria, Jorge Lombardi

<sup>64</sup> La urbanización de la costa sur uruguaya fue tema central de cursos de “Trazado de ciudades y arquitectura paisajística (Urbanismo)” de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, reiteradas veces entre las décadas de 1940, como se aprecia tanto en Arquitectura como en la revista del Instituto de Urbanismo.

<sup>65</sup> Jefe del Departamento de Estudios de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

trazados anodinos y depredación paisajística y ambiental de la costa, planteando en la ruta costanera Carrasco-Punta del Este- Chuy (Ruta 10) una solución a la dispersión balnearia:

“Es preciso considerar la serie de balnearios en funcionamiento y los nuevos en vías de gestación como un conjunto único e indivisible (...) la carretera que una a todos estos centros de población se debe utilizar como instrumento eficaz para regularizar la zona de costas o playas, reivindicando para el uso público en todo lo que fuere posible el dominio de las mismas, ya que ellas constituyen, por su origen, un bien de la comunidad” (Torrado, 1949: 99-101).

Torrado planteaba la interrogante sobre si la ruta costanera debía ser rambla o autopista.

La continuidad de la carretera balnearia más allá de Punta del Este apareció señalada en la ley N° 11.176 del 8/12/1948, que destinó recursos para vialidad, hidrografía y arquitectura en Punta del Este, e incluyó realizar un estudio sobre la viabilidad de la costanera de Punta del Este a La Paloma (Rocha), casi 80 kilómetros al este.

Posteriormente, el gobierno nacional, a través del Ministerio de Obras públicas encargó, entre 1952 y 1956, una serie de estudios técnicos en torno a la planificación costera entre Montevideo y Chuy. Los arquitectos Guillermo Jones Odriozola, Francisco Villegas Berro y Carlos Hareau (destacados por su actuación profesional y pública en Maldonado) coordinaron éste trabajo que derivó en una propuesta de plan director para Maldonado y Punta del Este (1956) concebido como primera etapa de la planificación costera. Decía Jones:

“El Estado ha querido planificar el Este así como en las próximas etapas hacer lo mismo en toda la república, para que el crecimiento no sea anárquico y reciba el verdadero y preciso estímulo (...) La iniciativa privada que debe aplaudirse siempre, ha construido en el este en forma tal que puede dar albergue a ocho millones de turistas, lo que significa un exceso enorme. La falta de planificación de las actividades ha llevado a este absurdo. Y el Estado no puede cooperar con todas las iniciativas sabiendo que en esa forma arbitraria van muchas al fracaso, sino sugerir distintas formas de explotación para que en la variedad se justifiquen y complementen y tengan sentido económico y social”<sup>66</sup>

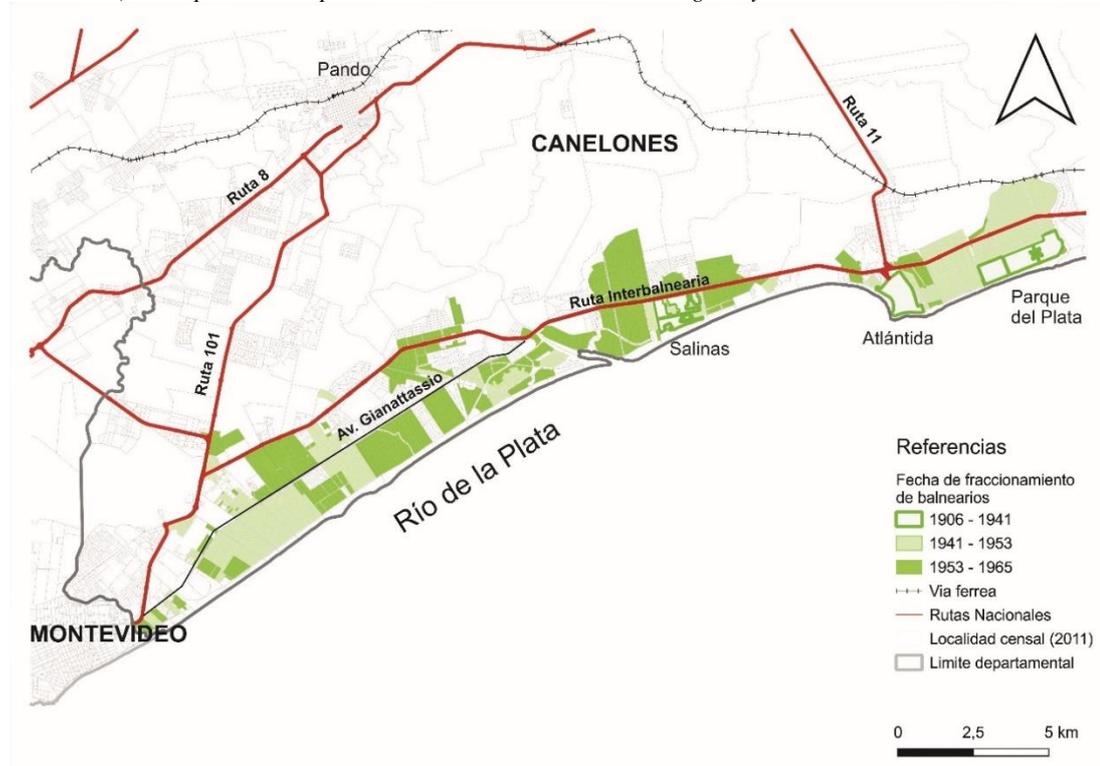
La ley N° 11.889 (11/12/1952) asignó fondos para la construcción, en doble vía, del primer tramo de ruta interbalnearia entre el Aeropuerto Nacional de Carrasco (km 18) y arroyo Pando (km 33) y la ruta N° 10 entre dicho puente y el arroyo Solís Chico (km 55) “siguiendo el trazado estudiado por la Dirección de Vialidad que pasa por el Norte de los Balnearios de dicha zona”. (Figura 3.18)

---

<sup>66</sup> “Hoy se inaugura en Punta del Este la muestra de la planificación costera” (El País, 27 de abril de 1956).

Unos años después la ley N° 12.272 (12/01/1956) destinó recursos de obras viales para “terminar la obra de la costanera interbalnearia entre el arroyo Solís Chico y el arroyo del Chuy”. Esta fue la única norma de carácter nacional en que se menciona explícitamente el proyecto de la gran cinta costera llegando hasta la frontera con Brasil, a 330 kilómetros.

**Figura 3.18** Balnearios fraccionados hasta 1965 en Costa Este de Canelones (Tramo Puente Carrasco- Arroyo Solís Chico) correspondiente al primer trazado de la Interbalnearia según ley 11.889



Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

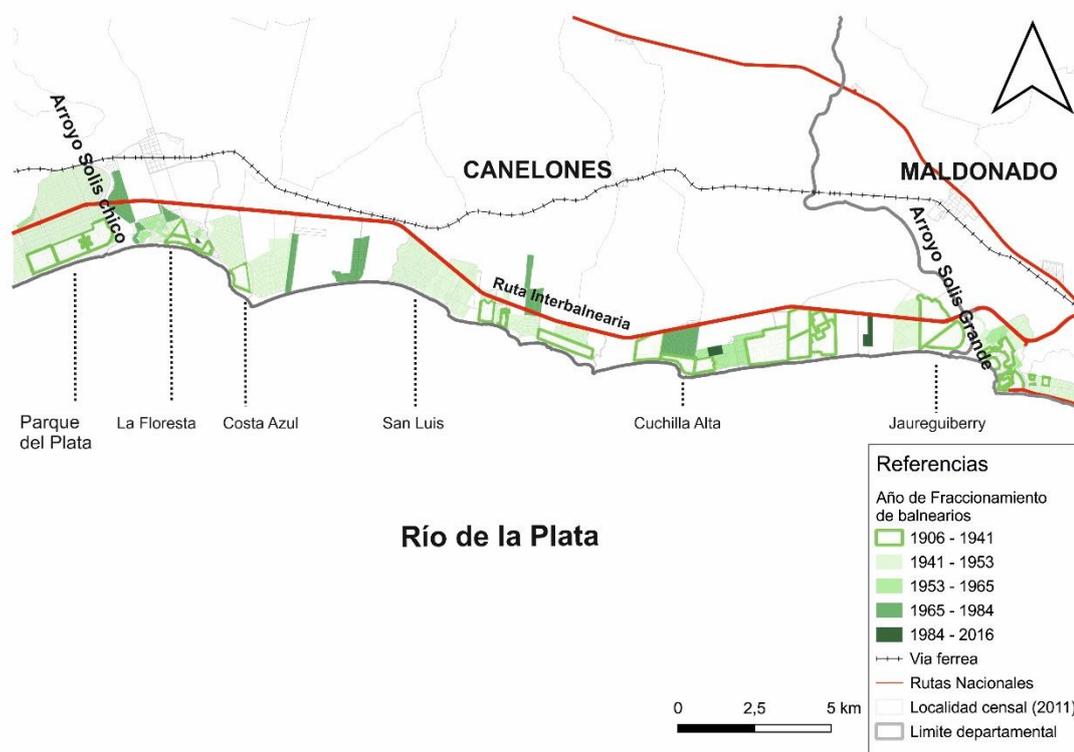
La materialización de la interbalnearia tuvo un primer período entre 1945-1955. El fenómeno de la carretera costanera se retroalimentó del loteo de balnearios de Canelones próximos a Montevideo (Shangrilá, Lagomar, Solymar, El Pinar y otros) agotando prácticamente el suelo urbanizable en las proximidades de la playa, en los primeros quince kilómetros de costa del departamento de Canelones (figura 3.18). Estos terrenos originalmente eran propiedad de los sucesores de la familia García-Lagos quienes habían donado en 1917 al estado uruguayo los bañados de Carrasco y el actual Parque Roosevelt (Parque Nacional de Carrasco). Secco Terra (2012) reconstruyó la trayectoria catastral y de subdivisión del territorio de los terrenos de los García-Lagos, y su rápida transformación en barrios jardín desde la 1940, reflejo de la periferia residencial montevideana que se estaba generando en el barrio de Carrasco.

La ruta fue establecida por ley como límite norte de los balnearios, generando un corredor de urbanización turística definido por ésta y la costa, a partir del arroyo Pando (a 33 kilómetros de Montevideo). Hacia Montevideo también el borde norte los balnearios fue una autovía: la avenida Giannattasio (continuación de la Avenida Italia de Montevideo en Canelones), cuya traza se visualizó desde la década de 1940 y en

1964 fue jerarquizada al considerarse como “variante” de la interbalnearia, destinándose recursos para su ensanche (Ley N° 13.233; de 16/01/1964).

A inicios de la década de 1970 casi el 90% de los fraccionamientos actuales en el entorno de la Interbalnearia en su extensión en Canelones estaban aprobados administrativamente y en proceso de ocupación, aunque fuera gradual (figura 3.19).

**Figura 3.19** Balnearios fraccionados, tramo Arroyo Solís Chico- Arroyo Solís Grande ( límite con Maldonado).

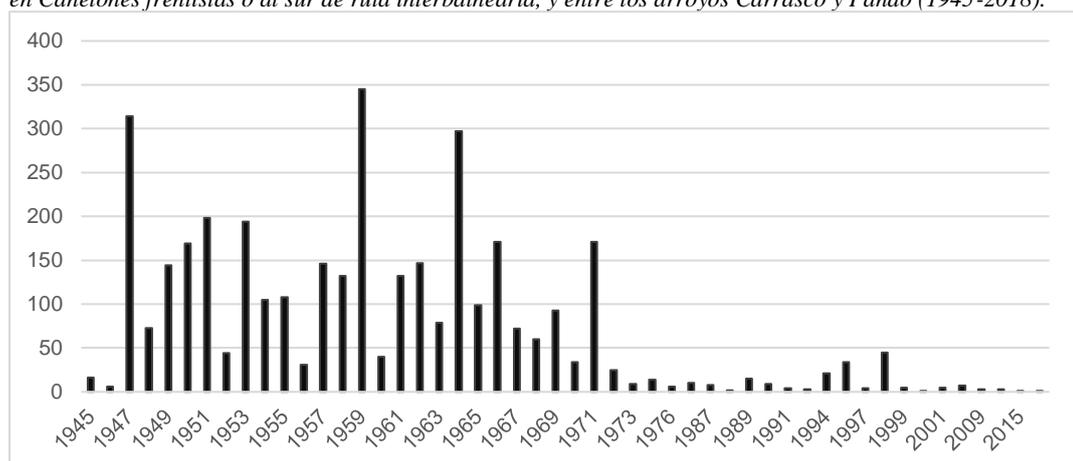


Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

Los fraccionamientos con fines de segundas residencias, situados en los departamentos de Canelones, Maldonado y Rocha, frentistas o al sur de la ruta interbalnearia en Canelones y Maldonado y Ruta 9 en Rocha, totalizaron más de 38.000 hectáreas. Pero un 95% de las mismas ya contaban con su plano de fraccionamiento registrado antes de 1973, con un notable dinamismo en el período 1940-1960. (Figura 3.20).

El tramo Montevideo-Arroyo Pando (actual Ciudad de la Costa) tuvo un corto ciclo fraccionador, agotando rápidamente el suelo urbanizable (1945-1973). Ha sido desde entonces en más dinámico corredor metropolitano de Montevideo a nivel poblacional (Martínez, 2015).

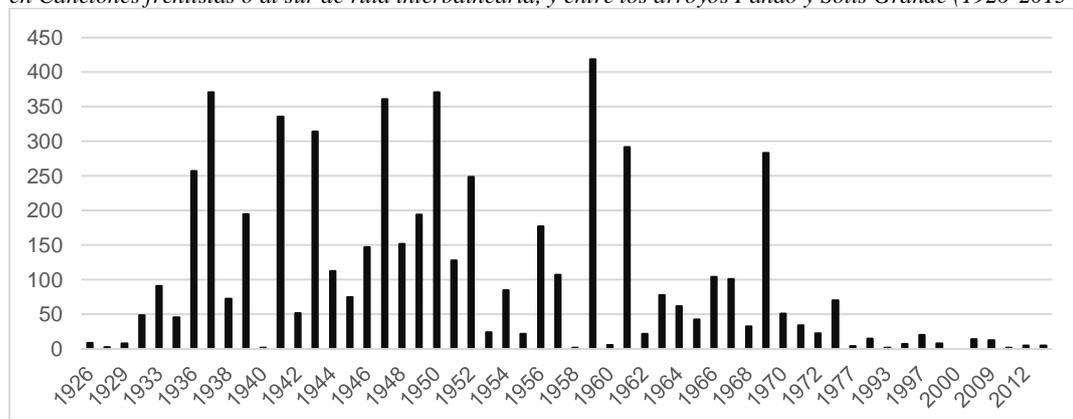
**Figura 3.20** Hectáreas en fraccionamientos aprobados e inscriptos a nivel nacional por año, de nuevos balnearios en Canelones frentistas o al sur de ruta interbalnearia, y entre los arroyos Carrasco y Pando (1945-2018).



Fuente: Elaboración propia con datos de Registro Nacional de Planos de Mensura (MTOPI).

En el sector entre Arroyo Pando y Arroyo Solís Grande, más alejado de Montevideo y con mayores existían áreas fraccionadas desde la década de 1920, con un largo ciclo fraccionador entre 1935 y 1970 (figura 3.21).

**Figura 3.21** Hectáreas en fraccionamientos aprobados e inscriptos a nivel nacional, por año, de nuevos balnearios en Canelones frentistas o al sur de ruta interbalnearia, y entre los arroyos Pando y Solís Grande (1926-2015)

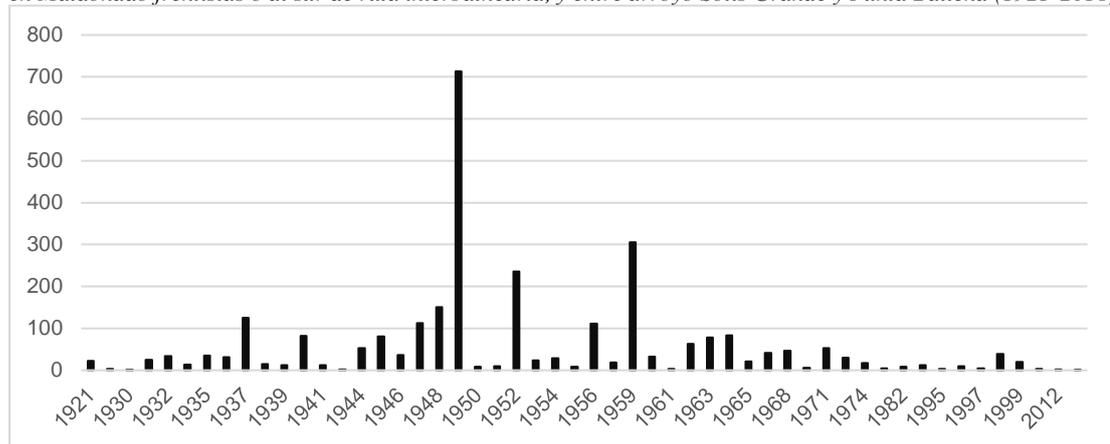


Fuente: Elaboración propia con datos de Registro Nacional de Planos de Mensura (MTOPI).

En el departamento de Maldonado, entre el Arroyo Solís Grande y Punta Ballena, la dinámica fraccionadora se extiende hasta entrada la década de 1970. Los emprendimientos aprobados en 1949 (el año con más hectáreas aprobadas, casi triplicando al siguiente) incluyen dos fraccionamientos contiguos, de gran superficie (unas 700 hectáreas) solo uno de los cuales logró una pequeña consolidación y bajísima ocupación, pero luego fue efectivamente subdividido legalmente en padrones (“Barra de Portezuelo”), El otro, de más de 500 hectáreas actualmente aún conforma suelo de categoría rural (Figura 3.22).<sup>67</sup>

<sup>67</sup> El plano registrado en catastro en 1949 refiere a “división de un campo, propiedad del Sr...” a pesar de arrojar como subdivisión del mismo, predios que, en su tamaño, asociación y trazado de vialidad, refiere a un espacio urbano. <http://imagen.planos.mtop.gub.uy/Chicas/IChas/carpeta/130451.pdf>

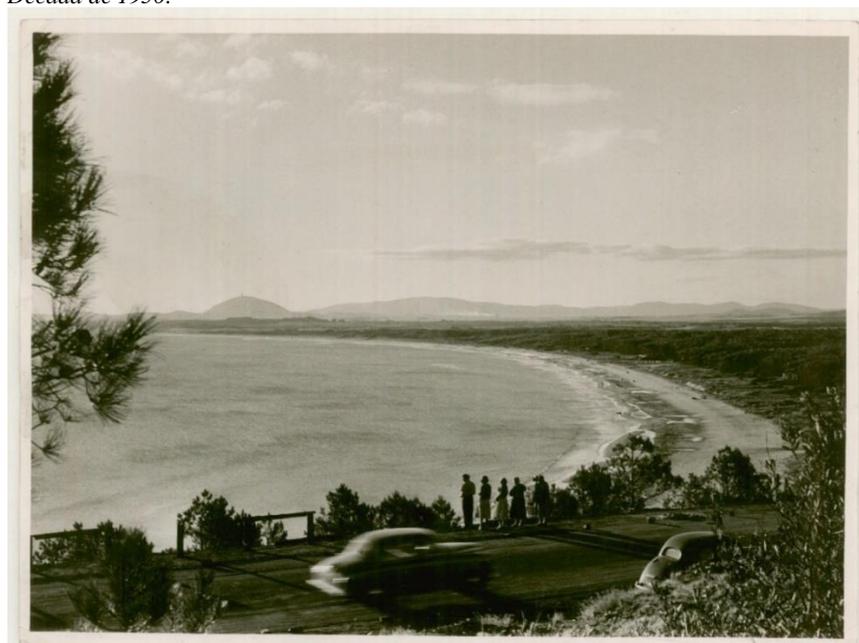
**Figura 3.22** Hectáreas en fraccionamientos aprobados e inscriptos a nivel nacional, por año, de nuevos balnearios en Maldonado frentistas o al sur de ruta interbalnearia, y entre arroyo Solís Grande y Punta Ballena (1921-2018).



Fuente: Elaboración propia con datos de Registro Nacional de Planos de Mensura (MTOPI).

A inicios de la década de 1960 se construyó el puente de la interbalnearia sobre el arroyo Solís Grande (límite entre Canelones y Maldonado). En su camino al Este, la ruta dio continuidad a un circuito de vías preexistentes (fragmentos de la ruta 9; la carretera de Pan de Azúcar a Laguna del Sauce, Carretera de Laguna del Sauce a Portezuelo, Carretera Portezuelo a Las Delicias) para finalmente llegar desde Montevideo a la Rambla de Punta del Este, en una entrada triunfal hacia la península, que incluía la panorámica vista de la sierra de la Ballena hacia la Playa de Portezuelo, con el Cerro Pan de Azúcar y la Sierra de las Ánimas por detrás, conformando una de las imágenes icónicas de la costa uruguaya (Figura 3.23).

**Figura 3.23** Vista desde la sierra de la Ballena hacia la ensenada de Portezuelo, proximidades de Punta del Este. Década de 1950.

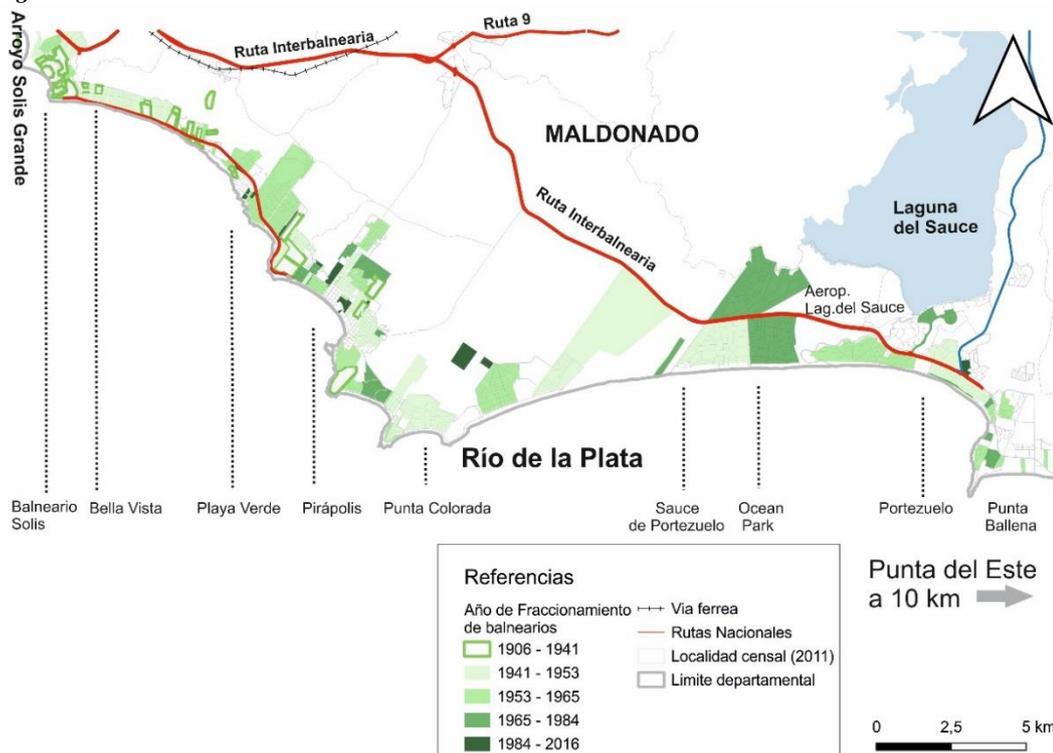


Fuente: Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay. Archivo Barrios Pintos.

Al consolidar el tramo Solís - Punta del Este, el trayecto Montevideo- Punta del Este vía interbalnearia quedó definido hacia mediados de la década de 1960 (Figura 3.24).

Desde entonces las principales transformaciones de la ruta fueron la construcción de la doble vía Solís Chico- Punta del Este (1995-1999) acompañando la reforma de la pista y construcción del nuevo edificio del Aeropuerto de Laguna del Sauce y la doble vía El Pinar- Aeropuerto de Carrasco (2006-2009).

Figura 3.24 Ruta interbalnearia – tramo Solís- Portezuelo



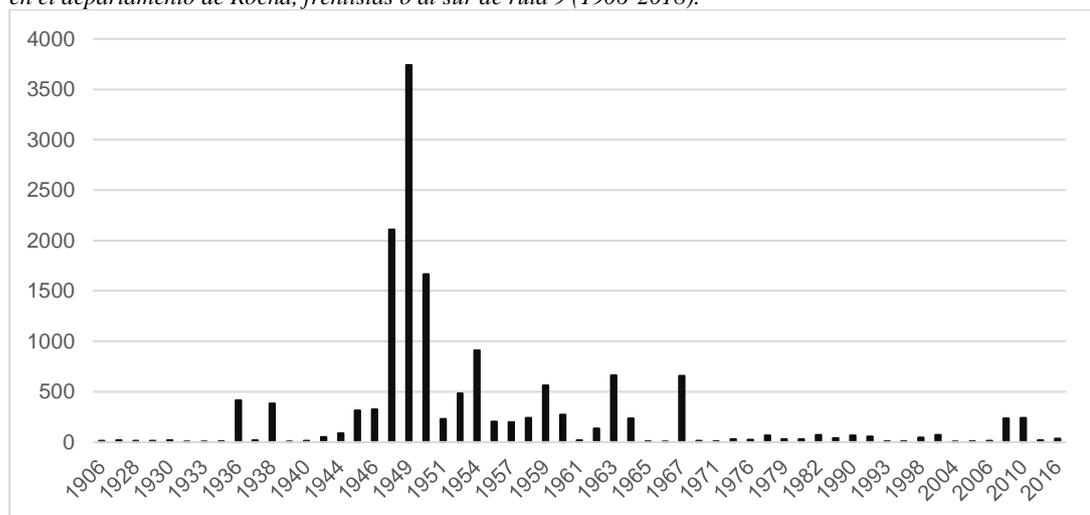
Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

En el departamento de Rocha, totalmente vinculado Océano Atlántico, los primeros enclaves turísticos costeros fueron La Coronilla (1927) y La Pedrera (1898-1927). Posteriormente La Paloma, enclave pesquero preexistente (1906) y salida al mar de la mediterránea ciudad de Rocha (capital departamental) fue reconvertido a balneario por dos ensanches. El primero, proyectado por el Arq. Gómez Gavazzo (1936, desarrollado durante la década de 1940) fue una de las realizaciones ejemplares del urbanismo moderno vinculado al turismo en Uruguay. El segundo, desde 1950, estuvo a cargo del Arq. Juan Scasso, otro destacado urbanista de la primera mitad del siglo XX (Articardi, 2016).

En la extensa costa rochense decenas de fraccionamientos no consolidados fueron aprobados catastralmente durante las décadas de 1940 y 1950, poniendo en juego casi 15.000 hectáreas (figura 3.25). Éste ciclo expansivo culminó a inicios de la década de 1960, bastante antes que en Maldonado y Canelones. Estas operaciones especulativas llevaron a un conflicto en cuanto a disputas legales por la propiedad de los solares de estos “balnearios fantasma” -como comenzó a llamárselos- y las acciones a desarrollar por el Estado en la provisión de servicios. En la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (Ley N° 18.308, 18/06/2008) se planteó una fórmula legal para

evitar que, al menos la faja de defensa de costas (150 metros de la línea de ribera) fuera ocupada indiscriminadamente según los planos catastrales aprobados.<sup>68</sup>

**Figura 3.25** Hectáreas en fraccionamientos aprobados e inscriptos a nivel nacional, por año, de nuevos balnearios en el departamento de Rocha, frentistas o al sur de ruta 9 (1906-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

La secuencia de fraccionamientos del litoral rochense muestra la consolidación de La Paloma como único centro urbano costero con *status* legal de ciudad y el principal núcleo poblado, incluyendo una incipiente conurbación dentro del corredor La Paloma-La Pedrera, como pieza territorial que en el censo 2011 arrojaba unos 5000 pobladores permanentes.<sup>69</sup> (Figura 3.26). Los otros poblados relevantes: Cabo Polonio, Barra de Valizas, Aguas Dulces y Punta del Diablo, como menciona Roche (2015; 3)

“fueron hasta hace pocas décadas, parajes costeros con alguna caminería de acceso, asentamientos de pescadores o pesquerías loberas. Producidos en forma irregular, trazados y edificados por la iniciativa de vecinos a los que se sumaron visitantes nacionales en incursiones juveniles y algunos asiduos argentinos”

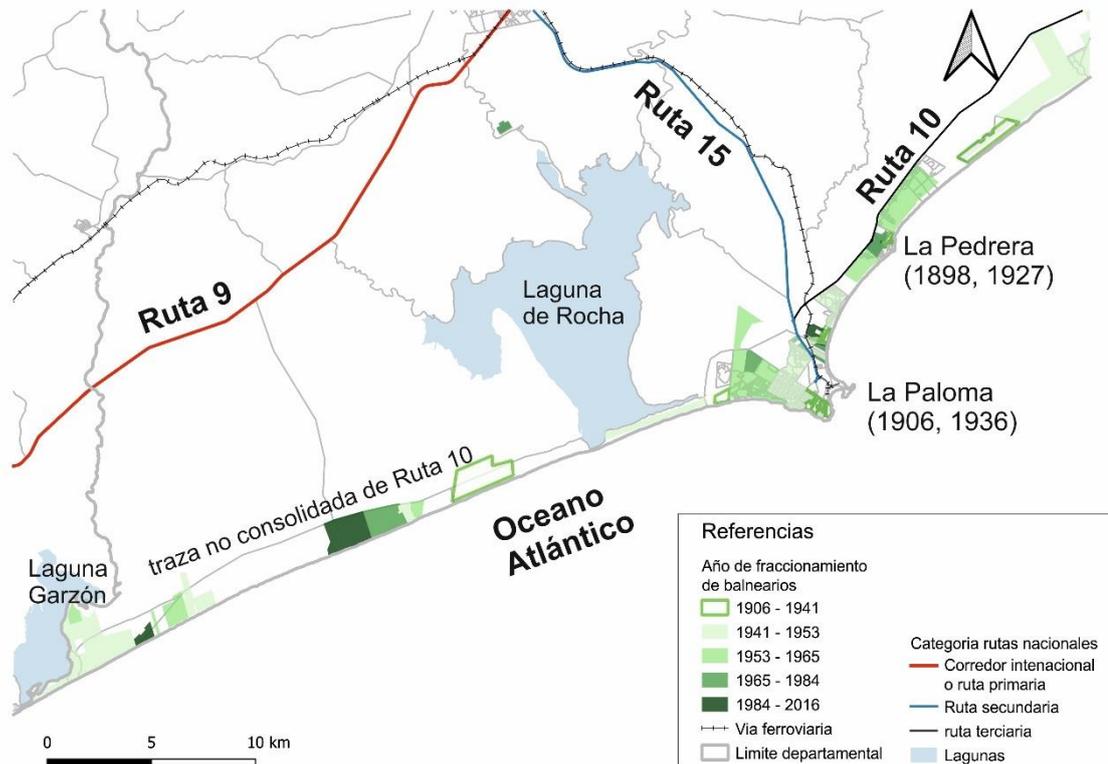
En Rocha, la Ruta 9 se alejó de la costa y la ruta 10 se materializó únicamente en el tramo La Paloma- Aguas Dulces (realizado en la década de 1960). En 2018 fue construido el puente de la ruta 10 sobre la Laguna Garzón, que separa Rocha de Maldonado por la costa.<sup>70</sup> Sin embargo, la ruta 10 hasta la laguna de Rocha es una traza no consolidada en torno a fraccionamientos no concretados o con mínima ocupación. (Figuras 3.27 a 3.32).

<sup>68</sup> “En los fraccionamientos ya aprobados y no consolidados a la vigencia de la presente ley en la faja de defensa de costas, que no cuenten con infraestructuras y en la mayoría de cuyos solares no se haya construido, únicamente podrá autorizarse la edificación presentando un Plan Especial que proceda al reordenamiento, reagrupamiento y reparcelación del ámbito, sin perjuicio de lo dispuesto por la Ley N° 16.466, de 19 de enero de 1994 y su reglamentación”

<sup>69</sup> Las localidades censales: La Paloma, La Aguada y Costa Azul, Arachania, La Pedrera y Santa Isabel -Punta Rubia totalizaban 5281 habitantes.

<sup>70</sup> Desde inicios de la década de 1990 funcionaba un servicio de balsas públicas para que los vehículos pudieran cruzar la laguna y continuar por la ruta.

**Figura 3.26** Circuito rutas 9 y 10 y fraccionamientos en la costa de Rocha. Tramo Laguna Garzón- La Pedrera. En el caso de los balnearios con dos fechas de surgimiento, refieren al inicio de la ocupación a partir de un agrupamiento inicial de viviendas y la segunda

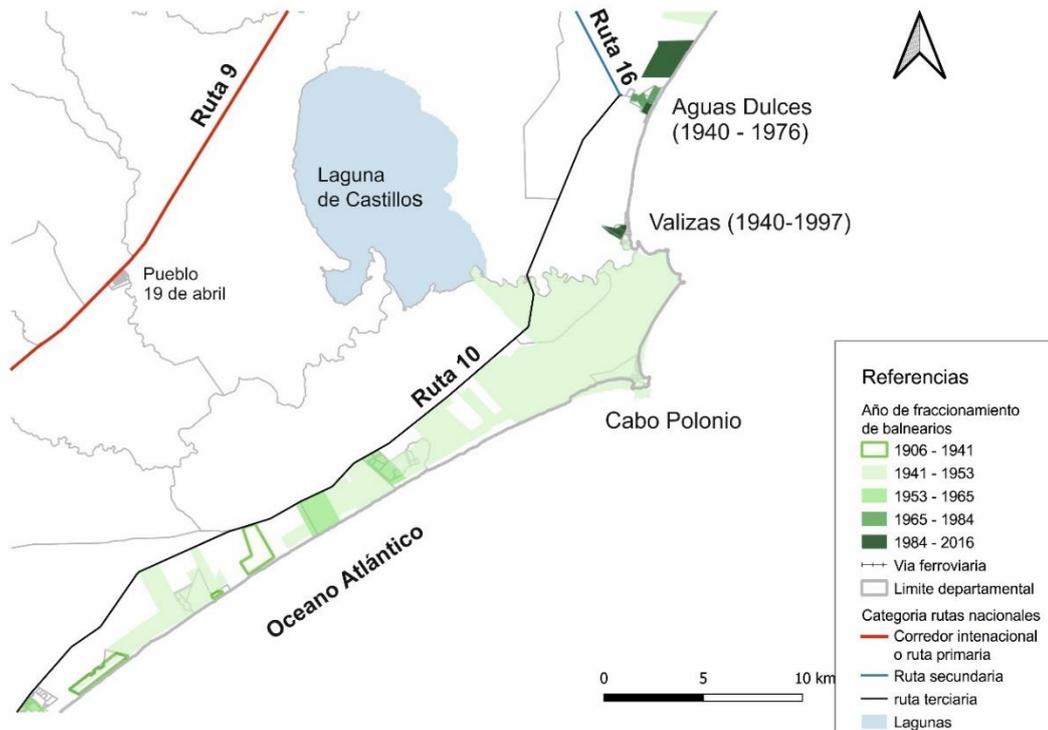


Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

La figura 3.30 resume los parámetros más relevantes de ocupación de la costa uruguaya en el tramo Montevideo-Chuy, desde inicios del siglo XX, observándose cuatro facetas relevantes.

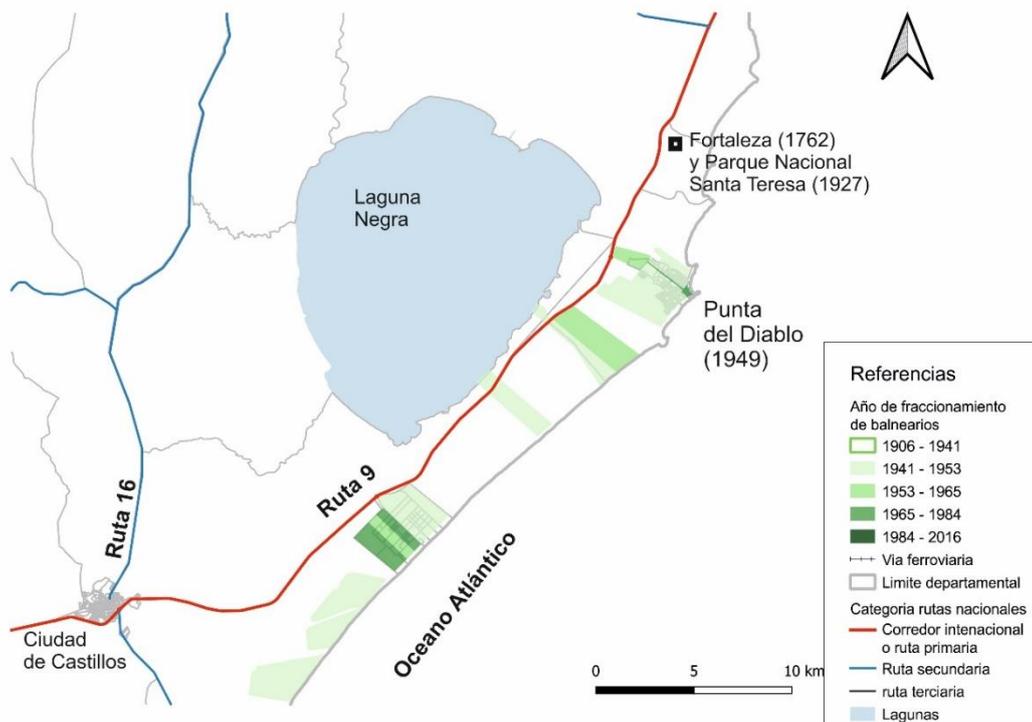
- Los cambios en la matriz de gestión del suelo derivada de los fraccionamientos balnearios.
- Los cambios efectivos en la ocupación social del territorio, dada por viviendas y población en la costa sur uruguaya.
- La transformación infraestructural de conectividad regional a través de la ruta 9.
- La institucionalización del turismo como factor de desarrollo a nivel de las políticas nacionales.

**Figura 3.27** Circuito rutas 9 y 10 y fraccionamientos en la costa de Rocha. Tramo La Pedrera- Aguas Dulces. Los balnearios con dos fechas refieren al inicio de la ocupación a partir de un agrupamiento inicial de viviendas y al primer plano de amanzanado registrado.



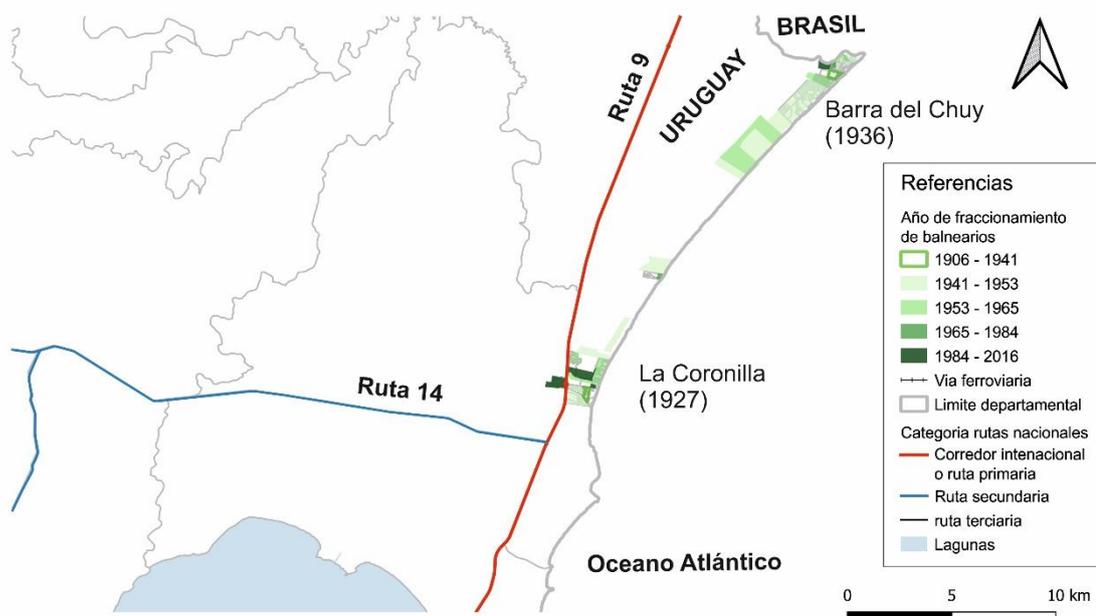
Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

**Figura 3.28** Circuito rutas 9 y 10 y fraccionamientos en la costa de Rocha. Aguas Dulces- Santa Teresa.



Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

**Figura 3.29** Circuito rutas 9 y 10 y fraccionamientos en la costa de Rocha. Último tramo: Santa Teresa- Barra del Chuy.



Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

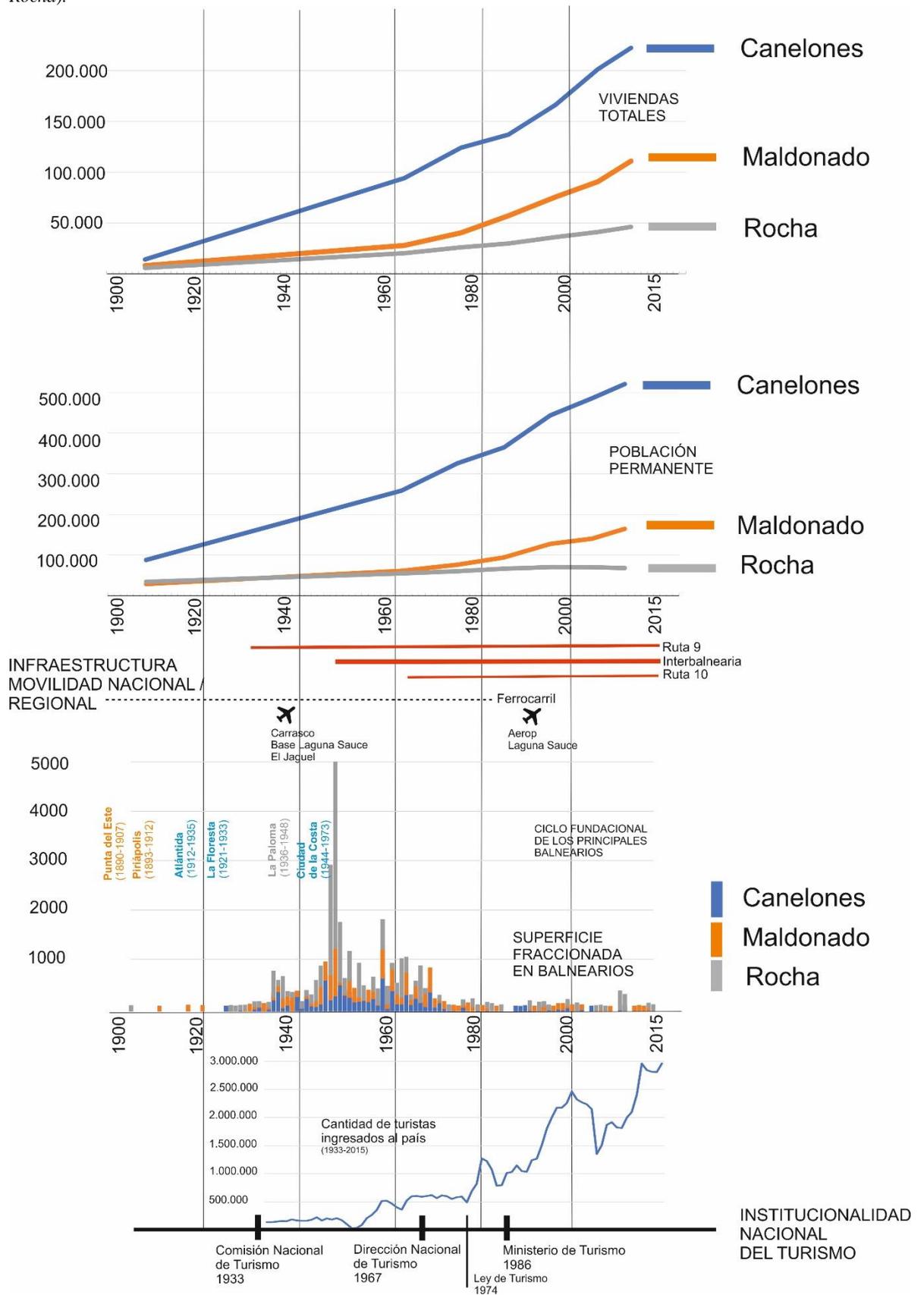
A partir de ésta figura se pueden definir las siguientes etapas del desarrollo de la pieza Montevideo- Chuy:

- *Ciclos fraccionadores.* En el gran ciclo fraccionador (1930-1970) se subdividieron administrativamente grandes extensiones de suelo rural, transformándose en pequeños lotes urbanos, más allá de dotarlos o no de infraestructura o servicios, sin valorar la demanda sobre esta desmesurada oferta. El suelo fraccionable el tramo Montevideo-Solis fue prácticamente agotado al sur de la interbalnearia. Tras la consolidación de las rutas interbalnearia, 10 y mejora de la 9 (1960-70) se dio un nuevo impulso al fraccionamiento en el tramo Montevideo-Punta del Este.

Canelones ocupó sus loteos balnearios rápidamente, dentro de un acelerado proceso de reconversión desde segundas residencias a ciudad satélite y corredor metropolitano desde los 70. Rocha no logró consolidar los fraccionamientos (miles de hectáreas hasta el día de hoy constituyen “balnearios fantasma”) ni tampoco incrementar su población y viviendas de forma significativa en comparación con Maldonado y Canelones.

- *Ciclos infraestructurales.* La materialización de infraestructura vial, en particular de las carreteras y el papel del automóvil en el rediseño de la circulación nacional y regional retroalimentó la conformación de rutas panorámicas y turísticas y estabilizó vínculos interurbanos.

**Figura 3.30** Parámetros de ocupación urbana en la costa sur durante el siglo XX (Tramo: Canelones, Maldonado, Rocha).



Fuente: Elaboración propia.

- *Ciclos del crecimiento urbano*. La materialización de balnearios en tanto *forma de crecimiento urbano* signada por trazado, infraestructura, morfología y edificación, vio una trayectoria desde los trazados regulares tributarios de la ciudad india al trazado orgánico de la ciudad jardín, viéndose una tensión entre nuevos modelos de diseño y gestión urbana, entre el pintoresquismo, la ciudad jardín y el urbanismo moderno; entre la *refuncionalización* de viejos enclaves y trazados *ex nihilo*. El rol de la definición de la infraestructura, diseño de espacios públicos y acceso al suelo como mercancía, que pautaban parte de las agendas de arquitectos y urbanistas en las grandes ciudades, se hizo eco en éstas dinámicas y novedosas urbanizaciones. De esta manera dialogaron trazados regulares y orgánicos y pintoresquistas, los cuales coincidían con la jerarquización de ramblas y paseos costeros.

**Figura 3.31** Síntesis de las escalas convergentes en el veraneo rioplatense estructurado por Mar del Plata y Punta del Este.



Referencias.

- 1- Punta del Este – Piriápolis – José Ignacio: frente balneario del departamento de Maldonado.
- 2- Doble región metropolitana ampliada (Área Metropolitana de Montevideo + Maldonado-Punta del Este).
- 3- Buenos Aires y su gravitación de veraneo sobre la región costera sur uruguaya.
- 4- La anterior sumando a Mar del Plata y litoral atlántico argentino.

Fuente: Elaboración propia.

- *Ciclos institucionales*. El correlato de la institucionalización de la actividad turística, primero desde la experiencia de la Comisión Nacional de Turismo (1933) con su talante multisectorial y corporativista, hacia una consolidación de institucionalidad propia de una política sectorial, desde la década de 1960, pasando por la Ley de Turismo (Decreto Ley 14.335 del 23/12/1974) y luego la creación del Ministerio de Turismo en 1986. Todo ello en tanto el país aumentaba notablemente el número de visitantes, llegando al millón de turistas en 1979 y a los dos millones en 1997.

La incidencia del turismo como factor de urbanización de la costa sur del país, principal escenario de ésta política, tuvo un rol significativo, como veremos, en la distribución de la población, recursos e infraestructura en el territorio nacional en las décadas siguientes (Martínez & Altmann, 2016).

La actividad turística observó desde la década de 1960 un notable incremento de visitantes por parte del país, aunque aún con una dependencia marcada, hasta mediados de la década de 1960, del mercado del Gran Buenos Aires. Con un 88% del turismo receptivo con origen argentino (CIDE, 1966) la costa sur uruguaya y en particular el tramo Montevideo- Punta del Este, integraba uno de los destinos predilectos de los bonaerenses (figura 3.31).

En resumen, la parcelación masiva configuró una primera etapa, seguida de las grandes infraestructuras viales, luego la construcción de viviendas, el poblamiento y en amplios sectores, la provisión de infraestructura urbana *ex post* ocupación urbana.

### **3.5 Difusión turística, tejido turístico, urbanización turística y espacio estatal.**

Como parte de la comprensión de los ámbitos turísticos litorales de sol y playa desde los “momentos y dimensiones” de la urbanización las dimensiones relevantes de la urbanización turística según Mullins (1991), del tejido turístico (Horrach Estarellas, 2009; Pie Ninot, 2015) y la conceptualización del espacio estatal según Brenner (2004), pueden articularse, a través del concepto de “periferia turística” Gormsen (1981, 1997),. Éstas se conforman con una lectura funcional y evolutiva del territorio turístico a partir del origen geográfico de los turistas y actores, el tipo de alojamiento principal y la composición sociocultural del turista.

Éste se puede desagregar en *difusión turística, tejido turístico y espacio estatal* con la *urbanización turística* como concepto transversal. Para Gormsen (1997) se conformaron históricamente cuatro periferias turísticas del mundo occidental: Canal de Mancha (siglo XIX), Mediterráneo *belle époque*, turismo industrial en el mediterráneo, mediados del siglo XX. La cuarta periferia se desencadenó luego de 1970, en el Caribe y sudeste asiático.

La primera periferia aportó la estructuración espacial de Rambla, Casino y Hotel, su condensación como centralidad del balneario con el paseo costero y una serie de servicios conexos de tipo cultural y gastronómico, dentro de enclaves articulados como válvula de escape a las grandes metrópolis industriales, y la presencia de reyes o

emperadores como grandes dinamizadores de la vida social y traccionando la presencia aristocrática. También incluyó las “villas” como grandes residencias dispersas en las proximidades de la costa, en variados lenguajes arquitectónicos.

La segunda periferia amplió el público a la burguesía y articuló infraestructuralmente, primero con el ferrocarril, luego el automóvil y desarrolló la edificación de viviendas en lote individual, y el trazado pintoresquista de la ciudad jardín al servicio de la sociabilidad de la *belle époque*.

Sobre el cierre de éste ciclo, antes de iniciarse la primera guerra mundial, al constatarse el volumen de inversión en urbanización, construcción, hotelería y otros servicios turísticos, los estados nacionales comenzaron a organizar comisiones de tipo corporativas de fomento turístico integrando actores públicos y privados con énfasis en la difusión, conformando un primer proyecto estatal (como espacio estatal) turístico.

Éstos enclaves de la primera periferia, aunque mantuvieran el interés de un público selecto o distinguido, pasaron a tener un rol relegado en el mapa turístico. Sus grandes hoteles en muchos casos fueron reconfigurados a edificios de apartamentos en propiedad horizontal y tuvieron que encontrar nuevos productos y experiencias turísticas para sobrevivir (caso de Biarritz).

A partir de la década de 1950 y con el turismo masificado y policlasista, nuevos sectores sociales, principalmente asalariados y sectores medios urbanos, buscaron sus espacios para el veraneo. Los estados respondieron con diferentes modalidades de fomento del turismo como pujante sector económico y como derecho social. En el caso europeo, existieron dos casos emblemáticos, antagónicos en sus modalidades de intervención estatal. En España, el turismo se articuló a políticas de liberalización económica (devaluación, incentivo a la inversión extranjera) con la explícita intención de transformarse en un sector destacado de la economía. Normativas especiales urbanísticas y fiscales para zonas de desarrollo turístico, se vincularon a los nuevos marcos normativos de zonificación y gestión urbana, propiciando el desarrollo de ámbitos que funcionaron como laboratorios de ésta nueva ronda de *turistización*. Benidorm, fue el emblema de la ciudad del ocio, con sus torres de renta turística colmatando el litoral. Las Islas Baleares, sumaron a esto una trama de actores de la hotelería que dio lugar a una maduración que *reescaló* a ciertas cadenas y las llevó a transformarse en actores globales desde la década de 1980. La crisis de 1973 también implicó un golpe a este proceso de expansión.

El caso francés, colocó al turismo dentro de sus lógicas de planificación territorial nacional, de equilibrios territoriales, concatenando escalas de lo nacional a lo local y abarcando en su resolución planificadora de lo territorial a la parcela. El propio desarrollo francés pretendía frenar la fuga de veraneantes hacia los destinos españoles en vías de maduración.

En ambos casos, mediante el turismo se procuró activar territorios costeros con baja productividad agrícola o sin recursos minerales para el propiciar el desarrollo industrial y valorados por sus entornos paisajísticos.

Hasta ese momento, en el Río de la Plata, desde la gran metrópolis regional de Buenos Aires, ciertas transformaciones territoriales pueden asociarse a las modalidades de desarrollo urbano, edilicio y funcional. En el proceso de la costa uruguaya con las

playas periféricas de Montevideo (Ramírez, Pocitos) hay una fuerte impronta de la pieza mínima como conjunción del dispositivo rambla- casino- hotel. En Piriápolis este modelo se lleva al extremo, explicitando la influencia del modelo Biarritz y Niza, tras los viajes a Europa que su promotor y desarrollador, Francisco Piria, claramente en la secuencia de urbanización: gran hotel y rambla, accesibilidad ferroviaria; luego loteo urbano y consolidación de servicios como villa balnearia. En Mar del Plata, también hubo una imitación del modelo Biarritz y Niza de ocio distinguido. Ambos balnearios platenses inicialmente proyectados y utilizados por las aristocracias y burguesías del río de la plata, pasaron por etapas de integración de sectores medios hacia mediados del siglo XX, expandiendo sus tramas urbanas. Piriápolis con suburbio residencial en baja densidad y Mar del Plata con la densificación en apartamentos en propiedad horizontal y hoteles sindicales.

Cuando apareció la cuarta periferia con el interés hacia el Caribe, propiciado por Estados Unidos y luego internacionalizado, la experiencia mexicana, a través de Cancún puso a prueba metodologías para el desarrollo territorial y turístico donde se aprecia la amalgama de actores públicos y privados y su papel en la viabilización de los flujos (infraestructuras), activación y condiciones administrativas y materiales para el desarrollo de complejos hoteleros (planificación urbana) y regímenes económico que favorecen la llegada de capitales e inversiones de diferentes ámbitos geográficos.

Una posible interpretación de síntesis de los vínculos entre la noción funcional y evolutiva de las periferias turísticas, con la conformación del espacio estatal y la urbanización turística, se presenta en la tabla 3.1

**Tabla 3.1** Una interpretación posible de los vínculos entre aspectos estructurales de las “periferias turísticas” de Gormsen (1981) con el espacio estatal según Brenner (2004) y urbanización turística según Mullins (1991)

<b>Dimensión</b>	<b>VARIABLES</b>	<b>Síntesis de la trayectoria</b>
<b>Difusión turística</b>	Alojamiento	Tensión entre hotelería y segundas residencias masivas. Del hotel como pieza mínima a la dispersión de hotelería y alojamiento, generalmente masivo, dentro de diferentes tejidos urbanos turísticos.
	Actores	De la iniciativa privada al Estado como planificador del territorio y favorecedor y articulador de la inversión privada.
	Visitantes principales	De lo local -regional, de tipo gravitacional, al “salto de escala” y la lógica “hubs and spokes”
<b>Tejido urbano</b>	Trazados urbanos del crecimiento de la ciudad.	De la pieza mínima, al tejido residencial u hotelero con amenidades urbanas. Diversas materializaciones de la centralidad longitudinal de los bordes: ramblas, paseos, boulevares marítimos, etc. La reterritorialización del enclave exclusivo autocontenido.
	Tipos edificatorios predominantes.	Del hotel y la villa, al balneario urbano de chalets, al bloque y la torre masiva.
<b>Espacio estatal</b>	Turismo como espacio estatal	De las comisiones corporativistas de fomento a la planificación del desarrollo turístico con impronta pluriescalar.
	Planificación urbana	Planificación urbana turística acoplada a las discusiones general del urbanismo (ciudad jardín, ciudad moderna, crítica al movimiento moderno, posmodernismo).

Fuente: Elaboración propia.

### 3.6 La urbanización uruguaya y sus ciclos.

La conformación del sistema de asentamientos y aglomerados urbanos uruguayos, mostró aspectos singulares en el contexto continental (Musso, 2004; Martínez & Altmann, 2016) que pueden resumirse en los siguientes puntos:

- *Origen con poblamiento tardío en una periferia de la periferia.*

El actual territorio uruguayo tuvo un posicionamiento inicialmente marginal dentro del sistema colonial español por no contar con yacimientos de oro y plata. Mientras que el ciclo fundacional de las capitales sudamericanas se dio entre 1530 y 1570, Montevideo fue fundada en 1726. Al inicio del ciclo revolucionario (1811-1830) los centros urbanos creados por los españoles en el actual territorio uruguayo tenían alrededor de medio siglo (Musso, 2004).

Respecto a otros territorios latinoamericanos, la presencia de población originaria fue mucho menor y éstos grupos aún mantenían un modo de vida principalmente nómada. A través del posicionamiento geopolítico estratégico de Montevideo como *ciudad-puerto* y *plaza fuerte*, a la entrada del Río de la Plata y de América del Sur a través de los ríos Uruguay, Paraná y Paraguay, de la consolidación de la riqueza ganadera dada por la amplia reproducción del ganado cimarrón en las amplias pasturas, y como ámbito de disputa entre los dominios de España y Portugal, la Banda Oriental fue conformando una condición estructurante de pradera- frontera- puerto (Reyes Abadie et al, 1966) complementaria de éste poblamiento tardío y temprana primacía urbana.

- *Evolución del sistema urbano en el largo plazo. Macrocefalia pronunciada y demografía enlentecida.*

La macrocefalia urbana implica la presencia de una gran ciudad aglutinando población, y recursos de un territorio, centralizando su vida administrativa y estructura del poder estatal. En el caso de las ciudades latinoamericanas, se ha correspondido con la ciudad-puerto colonial o con el principal ámbito de interacción del territorio con la metrópolis (Chase Dunn, 1984), generando un rasgo distintivo a la urbanización latinoamericana, y dando lugar a redes urbanas nacionales desarticuladas y desbalanceadas (Hauser, 1962). Las posibles repercusiones negativas en el desarrollo y bienestar de las poblaciones a partir de éste fenómeno han sido teorizadas desde la *urbanización dependiente* (Castells, 1973). Jaramillo (1979) y Singer (1975) desde perspectivas estructuralistas consideraron una forma de traslado conceptual irreflexivo la comparación de las redes urbanas de Latinoamérica con otros sistemas urbanos menos polarizados como los de Europa occidental, entendidos como un óptimo de distribución poblacional que posibilitaba el desarrollo. También consideraban que comparar las grandes ciudades latinoamericanas con las metrópolis noratlánticas, refería a asimetrías que le corresponderían dentro del sistema capitalista. De todas formas, la cuestión del *macrocefalismo* urbano en América Latina, ha mantenido el interés por parte de investigadores desde aquellas polémicas de inicios de los 70 (Bretagnolle, Pumain, & Rozenblat, 1998; Cuervo González, 2004; Montoya, 2021).

El caso uruguayo ha sido señalado como “megalocéfalia” (Klaczko y Rial, 1981). Al inicio del siglo XX (1908) el 40% de población era urbana y casi un 25% del total vivía

en Montevideo. En 1963, la capital aglutinaba el 46% de la población del país y multiplicando por veinte veces a Salto, la ciudad que le seguía en tamaño y que durante un siglo (1908-2011) fue la principal localidad del país fuera del un Montevideo metropolitano que aún aglutina un 52% de la población. Ésta incidencia se ha mantenido estable en las últimas cinco décadas, multiplicando por dieciséis al aglomerado urbano que le sigue en tamaño (Maldonado-Punta del Este) (Altmann Macchio, 2021b). En el resto de Sudamérica, las principales aglomeraciones suelen no concentrar más de la tercera parte de la población nacional (Montoya, 2021) (Tabla 3.2)

**Tabla 3.2** *Primacía urbana en Sudamérica (2021)*

País	Población total en millones	% de la ciudad más poblada del país sobre el total.	Relación entre la primera y segunda ciudad más poblada.
<b>Argentina</b>	46,0	Gran Bs. As 36%	8,9
<b>Bolivia</b>	12,1	Área Metropolitana de Santa Cruz de la Sierra 20%	0,82
<b>Brasil</b>	214,3	Área Metropolitana de San Pablo. 9 %	1,83
<b>Chile</b>	19,5	Gran Santiago. 36%	6,9
<b>Colombia</b>	51,5	Área Metropolitana de Bogotá. 25%	3,5
<b>Ecuador</b>	17,9	Gran Guayaquil 20%	1,28
<b>Paraguay</b>	6,7	Área Metropolitana de Asunción. 40%	5,4
<b>Perú</b>	33,7	Área Metropolitana de Lima. 32%	10,8
<b>Uruguay</b>	<b>3,5</b>	<b>Área Metropolitana de Montevideo 52%</b>	<b>16,1</b>
<b>Venezuela</b>	28,2	Área Metropolitana de Caracas. 31%	2,5

Fuente: Elaboración propia en base a datos de <https://datos.bancomundial.org/> y Montoya & Maturana (eds) (2021).

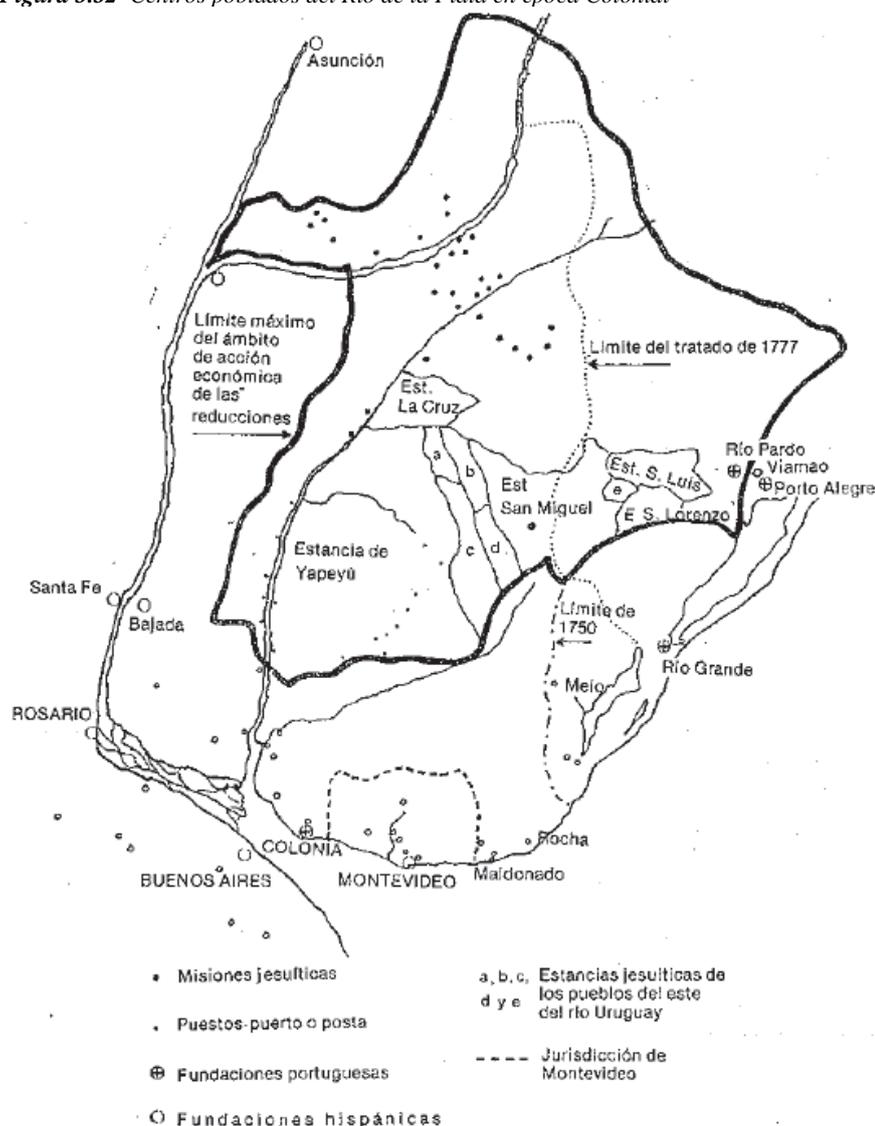
A lo largo del siglo XX en Uruguay se consolidó rápidamente el descenso de fecundidad y mortalidad, caída de la inmigración, y aumento de la esperanza de vida (Paredes, 2008). Estas precoces transiciones demográficas acotaron la base poblacional del país, con derivaciones en el agotamiento del modelo de desarrollo interno por sustitución de importaciones y fomento del mercado interno; al tiempo que abonaron la estabilidad del sistema urbano nacional. En 1960, Uruguay estaba al margen de los tres principales procesos demográficos observados en América Latina: crecimiento alto y progresivo, estructuras por edad con predominio de menores y adultos jóvenes, y fuerte emigración rural- urbana (CELADE, 1968). Montevideo, hasta inicios de la década de 1950, era la quinta ciudad más poblada de América Latina, con 1,2 millones de habitantes, solo superada por Buenos Aires, Ciudad de México, San Pablo y Santiago. En 1980 estaba en el lugar 18, desapareciendo de las principales veinticinco luego de 1990 (Montoya, 2021). Entre 1960 y 2020, Uruguay creció su población un 34% en tanto a nivel regional, continental y mundial se daban incrementos no menores al 200% (Tabla 3.3)

**Tabla 3.3** Variación de la población de Uruguay comparado la región, continente y mundo (1960-2020)

	Población en millones circa 1960	Población en millones circa 2020	Variación porcentual de población entre 1960 y 2020
Uruguay	2,6	3,5	34%
Argentina	20	46	230%
Brasil	72	214,3	297%
Paraguay	1,9	6,7	352%
Latinoamérica	209	660	315%
Mundo	3000	7900	263%

Fuente: Elaboración propia con datos CELADE (1981) y de <https://datos.bancomundial.org>

**Figura 3.32** Centros poblados del Río de la Plata en época Colonial



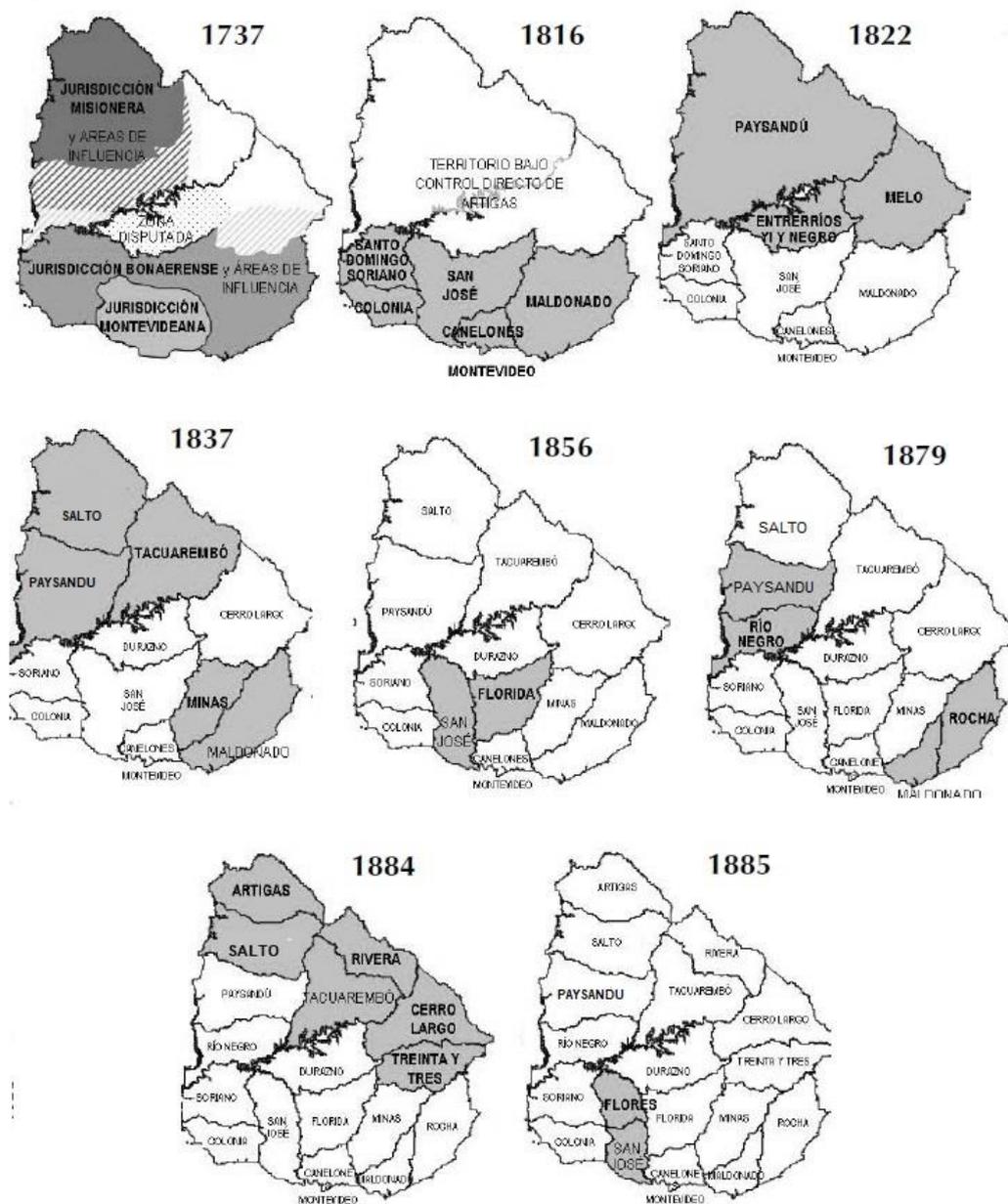
Extraído de Klaczko & Rial (1981; 23).

- Los ciclos del sistema urbano. Entre la macrocefalia y el policentrismo.

Diversos estudios que abordaron las etapas de la conformación urbano-territorial del país (Martorelli, 1968 y 1978, Klaczko & Rial, 1981, Ligrone, 1995; Capandeguy, 2002; Musso, 2004; Yague & Diaz Puente, 2008; Martínez & Altmann, 2016).

coinciden en que, más allá de la fundación de Colonia del Sacramento en 1680 por parte de Portugal como una avanzada hacia al Río de la Plata, el ciclo fundacional español fue breve. A su vez los centros ubicados al sur del río Negro tuvieron generalmente un acto fundacional y se desarrollaron desde la conformación urbano-territorial de acuerdo con las Leyes de Indias, con sus “solares del pueblo”, ejidos o tierras de pastoreo común y zona de estancias de los pobladores (Musso, 2004) (Figura 3.32)

*Figura 3.33 Evolución de la división político-administrativa del territorio uruguayo*



*Fuente: Extraído de Yagué y Díaz (con adaptaciones) a partir de Zubillaga (1977)*

Bajo el territorio de la gobernación de Montevideo quedaron comprendidos los centros poblados del centro-sur (actuales departamentos de San José, Canelones, Montevideo, y parte de los de Florida, Lavalleja y Maldonado). Al norte del río Negro, ocurrió la consolidación de asentamientos espontáneos de tipo misional, comercial o militar. Por

otra parte, el territorio de la Banda Oriental era gobernado por diferentes actores: Montevideo, Buenos Aires, y Misiones Orientales. La unidad política y territorial de la Banda Oriental se dio a partir de 1813 cuando el congreso de Tres Cruces la denomina Provincia Oriental y le fijó sus límites.

En 1816 ocurrió la primera división en departamentos bajo el gobierno de José Artigas, aunque el norte del río Negro quedó como un gran espacio bajo su mando. La secuencia de subdivisión territorial político-administrativa continuó hasta 1885 (figura 3.33). La Ley 18.567 de Descentralización política y participación ciudadana (del 13/9/2009) creó el tercer nivel de gobierno y los departamentos desplegaron diferentes estrategias geográficas para generar y delimitar los ámbitos *subdepartamentales* (Schelotto & De Barbieri, 2015), superándose actualmente el centenar de municipios en Uruguay.

Montevideo (1724) y Maldonado (1757), fueron los únicos poblados fundados por los españoles que tenían status legal de ciudad al momento del comienzo de la vida independiente, pero la capital de la república era la única ciudad propiamente dicha. Klaczko & Rial (1981) señalan que del primer ciclo fundacional emergía un jerárquico modelo de distribución de centros poblados, en base a tamaño, localización y funciones. Esta etapa incluyó la fundación de otra serie de localidades, principalmente fronterizas y que completaron las diecinueve capitales departamentales (San Eugenio (Artigas) 1853; Treinta y Tres (1856) y Villa Ceballos (Rivera) 1862:

“Si bien las fundaciones coloniales de núcleos urbanos no requirieron un sistema de comunicaciones que las estructurara formando una red, esta voluntad de poblar, consiguió delimitar un esquema urbano básico que devino en permanente:

- 1) una ciudad-puerto principal: Montevideo
- 2) Una serie de pequeñas villas o pueblos que cumplían papeles subalternos y eran centros donde con dificultades trataba de afirmarse la autoridad estatal.
- 3) los puntos de ocasional concentración rural en torno a una pulpería, una capilla o un vado importante, centros de sociabilidad misérrimos para las vastas praderas circundantes..” (Klaczko & Rial, 1981; 22)

Alrededor de 1870 la privatización del proceso de urbanización y el inicio del tendido de la red ferroviaria (entre 1870 y 1920, se trazó casi el 90% de la red histórica del país) redundó en un cambio estructural del sistema urbano uruguayo (Klaczko y Rial, 1981). Las estaciones y paradas del ferrocarril, a modo de nodos logísticos de la época, requerían personal y servicios que dieran sustento a un ferrocarril de cargas que solventaba al modelo agroexportador. El oportunismo de la especulación fraccionadora se hizo eco de ello, creándose decenas de poblados. Varios de estos fraccionamientos fueron excesivamente optimistas en su conformación original; quedando los dameros fundacionales ocupados en una bajísima intensidad por décadas.

En el siglo XX, el sistema urbano uruguayo atravesó dos grandes ciclos: uno vinculado al Estado de Bienestar y al modelo de sustitución de importaciones (1904- 1973) y otro,

iniciado por la apertura y desregulación económica a partir del quiebre institucional (1973- 2015) (Martínez & Altmann, 2016). La conceptualización de ciclo territorial se ve influida por la de ciclos históricos de Braudel (1969), definidos como lapsos en que los patrones de acumulación de capital, la institucionalidad político-administrativa, el marco normativo y las dinámicas sociodemográficas, guardan coherencia desde una lectura sistémica.

En el primer ciclo, una primera fase se asocia al Uruguay agroexportador y la creación del precoz estado de bienestar uruguayo batllista (desde el fin de la última guerra civil en 1904 a la crisis de 1929 y la muerte de José Batlle y Ordóñez.).

La segunda fase refiere a la implantación, auge y decaimiento del modelo basado en la industria de sustitución de importaciones, culminando con el golpe de estado de 1973 y la crisis mundial del petróleo. Este ciclo corresponde a un territorio fuertemente centralizado en lo administrativo, con un predominio de la ganadería extensiva como principal y casi hegemónico recurso productivo, y la mayor incidencia demográfica de Montevideo sobre el total del país. Es la urbanización derivada del modelo batllista y neobatllista.

Uruguay no constituyó, sino hasta finales del siglo XX un ejemplo de generalización de periferias metropolitanas signadas por la precariedad urbano-habitacional y los mercados informales de suelo; fenómeno vinculado a las metrópolis latinoamericanas de mediados del siglo XX (Abramo, 2012). Pero desde mediados de la década de 1950, se dieron la caída de los ingresos de las familias en sectores medios y populares, el aumento del desempleo y otras manifestaciones de pérdida del bienestar. La política del Instituto Nacional de Viviendas Económicas (INVE) surgido en 1937, propició grandes conjuntos de viviendas de bajo costo, en terrenos periféricos poco articulados a la trama de la ciudad consolidada, bajo el influjo de la arquitectura y urbanismo moderno (Magri, 2012; Cajade, 2023). Parte de éstas intervenciones eran respuestas a la generación de asentamientos precarios en las periferias de Montevideo y algunas de las principales ciudades del interior desde alrededor de 1950, denominados “cantegriles” (Bolaña, 2018). La problematización de la pobreza urbana y sus respuesta política articularon parte del diagnóstico y propuestas de la CIDE sobre vivienda y acondicionamiento territorial y la sanción de la ley “Plan Nacional de Viviendas” (Ley 13.728 del 17/12/1968) que dio marco institucional al movimiento cooperativo de vivienda, un mecanismo de acceso a la vivienda para trabajadores conformó una faceta particular de la urbanización uruguaya desde la década de 1960.<sup>71</sup>

El siguiente ciclo, de apertura comercial en clave neoliberal tiene un desdoble: gobierno dictatorial (1973- 1985) y gobiernos democráticos de los partidos tradicionales (Partido Colorado y Partido Nacional) entre 1985 y 2005. Desde el 2005, con la llegada al gobierno de la coalición de centro-izquierda Frente Amplio, si bien la inserción internacional del país, se mantuvo en un contexto de globalización, el gobierno “progresista” desarrolló una serie de políticas sociales y de consolidación estatal

---

<sup>71</sup> Desarrollar las particularidades de la vivienda social uruguaya y el surgimiento de la ley de vivienda, exceden los objetivos de éste apartado. Ver Terra, J. P (1968) *La vivienda*. Nuestra Tierra y Méndez, M. (2022). *El llamado del campo: Catolicismo, ruralidad y vivienda social en el Uruguay de los 60*. Registros, 18(1), 63–86.

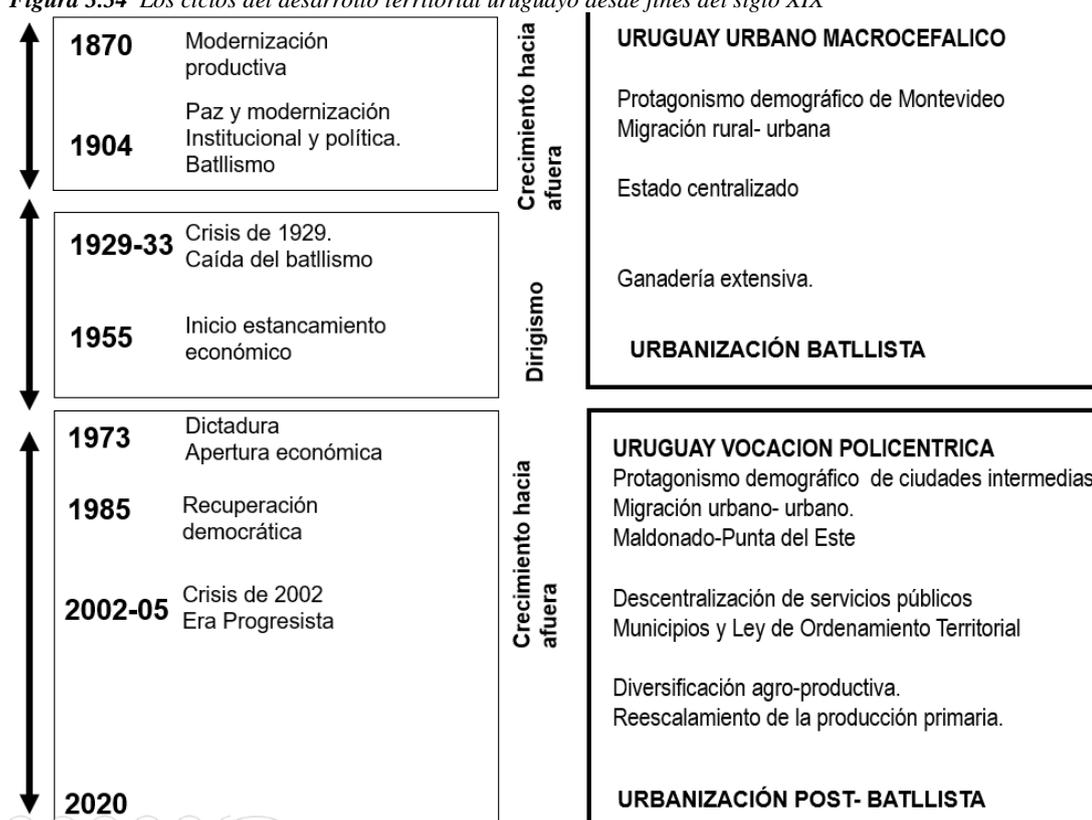
significativamente diferentes a las de los gobiernos anteriores y que hasta podrían considerarse “neodesarrollistas”.

En este ciclo, corresponde una notable diversificación productiva a nivel rural, la consolidación de grandes complejos agroindustriales posicionados para la exportación (arroz, lechería, forestación, y posteriormente agrícola extensivo -sojero) y procesos de descentralización estatal y mayor incidencia demográfica de las ciudades intermedias. El litoral sur del país comenzó a aglutinar cada vez más población, recursos e infraestructura, a punto de ser teorizado como una gran región urbana (Bervejillo, 2008) o como un espacio urbano discontinuo bajo el dominio *metropolitano* de Buenos Aires (Aguiar, Capandeguy, Sprechmann, 2006).

Es la urbanización de lo que podemos denominar *post-batlismo*.

Estos procesos se sintetizan en la figura 3.34:

**Figura 3.34** Los ciclos del desarrollo territorial uruguayo desde fines del siglo XIX



Fuente: Elaboración propia en base a Martínez & Altmann (2016)

- Sociedad “hiperintegrada”, democratización del bienestar precoz y estabilidad democrática.

Argentina y Chile, al inicio del siglo XX impulsaron tempranamente la protección social y la modernización política vinculadas a la rápida urbanización y el desarrollo industrial, pero Uruguay destacó durante el siglo XX por un Estado de Bienestar precoz y estabilidad democrática de largo aliento. El batllismo<sup>72</sup> impulsó en las primeras tres

<sup>72</sup> Corriente política reformista liberal creada dentro del Partido Colorado por José Batlle y Ordóñez (1856-1929). Presidente de la República (1903-1907 y 1911- 1915).

décadas del siglo XX una amplia y vanguardista legislación social y laboral, complementada con un despliegue del dominio industrial y comercial del Estado a través de servicios públicos monopólicos en áreas estratégicas.<sup>73</sup> Esta política fue acompañada:

“por una de contención y hasta de represión (sobre las empresas extranjeras) las compañías tranviarias y los frigoríficos, entre otros, conocieron lo que era desusado en Sudamérica: un Estado difícil de corromper y atropellar, dispuesto a vigilar sus ganancias desmesuradas, su fraude fiscal, sus prepotentes tratos laborales” (Real de Azúa, 1964; 23).

Caetano (2010;163) definió esta sociedad uruguaya “hiperintegrada” de las primeras décadas del siglo XX a partir de un imaginario donde se entrecruzaban:

“... cierta estatización de la idea de “lo público” y el establecimiento de una relación de primacía de “lo público” sobre “lo privado”; una matriz democrático-pluralista de base estatista y *partidocéntrica*; una reivindicación del camino reformista, que se sobreponía simbólicamente a la antinomia conservación-revolución; la primacía del “mundo urbano”, con todas sus múltiples implicaciones; el cosmopolitismo de perfil eurocéntrico; el culto a la “excepcionalidad uruguaya” en el concierto internacional y fundamentalmente dentro de América Latina; la exaltación del legalismo (...) el tono optimista de la convivencia; el destaque de los valores de la seguridad y de la integración social, cimentados en una fuerte propensión a la idea de fusión de culturas y sentimientos”.

La modernización política incluyó la separación de la Iglesia del Estado, el sufragio universal masculino, voto secreto, representación proporcional y autonomía de los gobiernos departamentales (Constitución de 1918).

En el contexto regional, la democracia uruguaya gozó de una enorme estabilidad, lo que ha hecho preguntarse a algunos investigadores no solo por qué cayó en 1973 sino por qué duró tanto tiempo (Panizza, 1990).

---

<sup>73</sup> Entre las normas sancionadas entre 1903-1929, se destacan: ley de ocho horas de trabajo y descanso semanal, ley indemnización por despido, ley de silla (para locales donde trabajaran mujeres o enfermos), ley salario mínimo para trabajadores rurales, ley de pensiones a la vejez e invalidez, ley de divorcio por sola voluntad de la mujer, separación de la iglesia del Estado (constitución de 1918), creación de las empresas estatales de: suministro de energía eléctrica, ferrocarriles del Estado, seguros estatales (con monopolio), nacionalización del banco hipotecario. En materia educativa también se crearon los liceos departamentales.

La etapa 1930-1973 asociada al modelo de desarrollo basado en sustitución de importaciones incluyó: la creación de la Administración Nacional de Combustibles Alcohol y Portland (ANCAP) con monopolio de refinamiento de combustible (1931) y los consejos de salarios (1943) ámbitos donde laudaron conflictos laborales intermediado por el Estado.

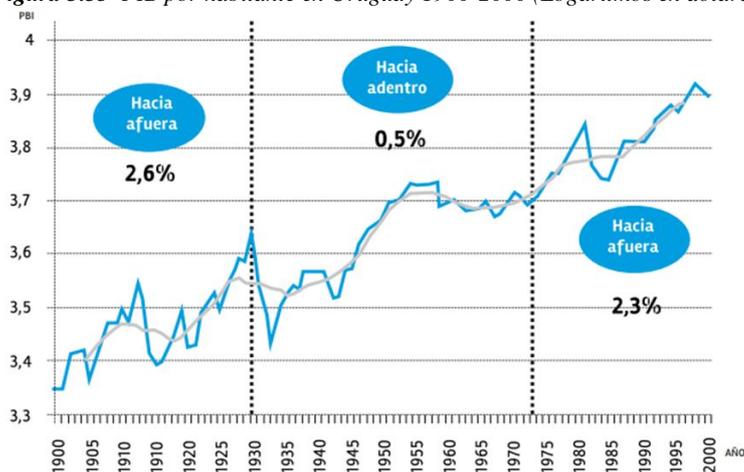
La estabilidad democrática y crecimiento económico, dieron lugar a que hacia mediados del siglo XX se acuñara la noción de que “cómo el Uruguay no hay” o “La Suiza de América” (Finch, 2005, Faraone, 1968) en el marco del llamado *Neobatllismo*, liderado Luis Batlle Berres (sobrino de José Batlle y Ordóñez) presidente de la República entre 1946-51 y 1955-59.

Para ampliar sobre el batllismo y el estado de bienestar uruguayo, ver Jacob, R. (1986) *Modelo batllista, ¿variación sobre un viejo tema?*. Proyección. Real de Azúa, C. (1964) *El Impulso y su freno. Tres décadas de batllismo (1903-1929)* Banda Oriental. Caetano, C. y Rilla, J. (1994) *Historia contemporánea del Uruguay*. Fin de Siglo.

Tras éstos singulares procesos sociales e institucionales y de la prosperidad de éstas primeras décadas del siglo XX, la economía tuvo un crecimiento de largo plazo pobre, fluctuaciones cíclicas profundas y un crecimiento basado más en el uso intensivo de los factores productivos que en su mayor eficiencia. Por ello, “visto en conjunto el declive del río de la plata probablemente constituya un ejemplo único de fracaso económico de larga data en la historia universal reciente” (Oddone, 2010; 23). Y la segunda mitad del siglo XX implicó un rezago relativo significativo para un país que en indicadores de ingresos y desarrollo, compraba sus ingresos y riquezas con los de los países ricos de Europa, con valores sensiblemente superiores a nivel latinoamericano.

Uruguay mantuvo estancado su PBI per cápita entre 1955-1974, mientras occidente vivía los *treinta gloriosos* (1945-1975) de la posguerra, con altos niveles de crecimiento (figura 3.35). En 1950-1973 América Latina tuvo un pujante crecimiento económico, pero Uruguay no se acompañó este proceso. El país procuró mantener mediante endeudamiento su estructura de bienestar y prestaciones sociales que le habían permitido establecerse como un caso singular en la región como sociedad *hiperintegrada*.

**Figura 3.35** PIB por habitante en Uruguay 1900-2000 (Logaritmos en dólares de 1990) y ciclos de crecimiento.



Fuente: Extraído de Oddone (2014; 10).

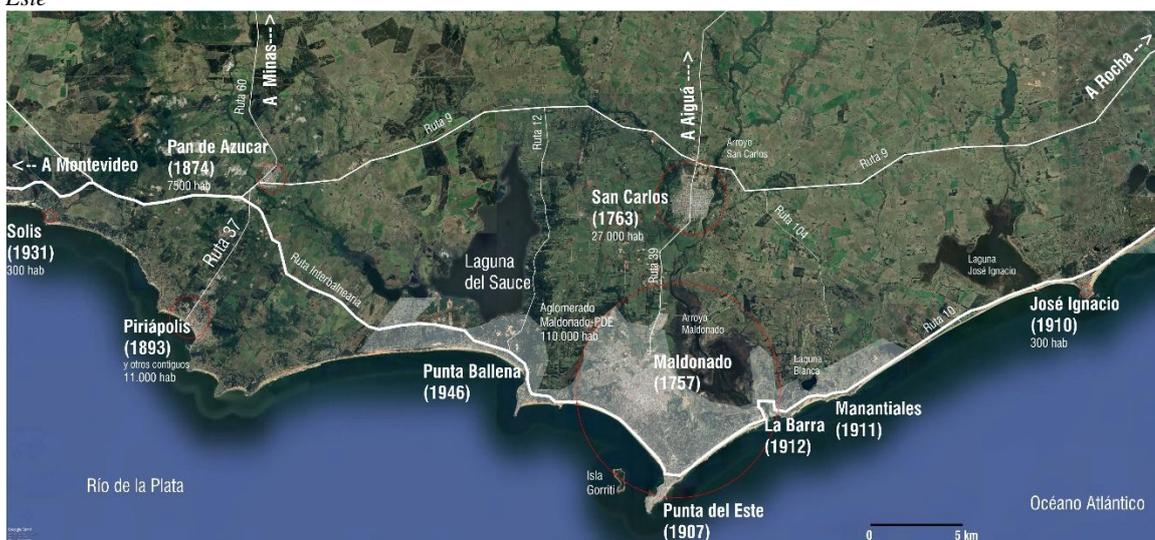
En síntesis, la trayectoria de la urbanización uruguaya durante el siglo XX, planteó un creciente desplazamiento hacia el protagonismo de los espacios no metropolitanos como escenario de transformaciones socio-espaciales manifestadas en diferentes escalas, particularmente por la integración económica regional y global. En ese supuesto *policentrismo emergente* (Martínez & Altmann, 2016) coexistente con la histórica y estructural macrocefalia. A Maldonado-Punta del Este le corresponde un rol central: ser actualmente el principal aglomerado no metropolitano, el más dinámico demográficamente en el último medio siglo (duplicando su población cada poco más de dos décadas desde 1960) y estructurarse económicamente a partir del turismo, uno de los sectores con mayor incidencia en la economía nacional en las últimas décadas, en particular desde la apertura iniciada en la década de 1970.

### 3.7 Maldonado-Punta del Este: de los orígenes hasta la década de 1970.<sup>74</sup>

Maldonado y Punta del Este conforman, junto a la cercana ciudad de San Carlos, desde mediados del siglo XVIII un sistema urbano – territorial en torno a la bahía y puerto de Maldonado, en una situación estratégica a la entrada del Río de la Plata. El aglomerado urbano (Altmann Macchio, 2020) se extiende por casi 50 kilómetros de costas del Río de la Plata y Océano Atlántico, con casi 110.000 habitantes, a los que se agregarían otros casi 28.000 de San Carlos. Además de Maldonado y Punta del Este, la región se estructura por las rutas interbalnearia y 9, que corren paralelas a la costa, y las rutas 37, 12, 39, y 104 que conectan desde la 9 a la costa en forma de “peine”. Toda la urbanización de éste sector establecida sobre la costa aconteció en el siglo XX (figura 3.36).

**Figura 3.36** Principales centros urbanos de la costa del departamento de Maldonado, fecha de fundación y población en el censo más reciente (2011).

En blanco con transparencia la mancha urbana de las localidades censales del Aglomerado Maldonado - Punta del Este



Fuente: Elaboración propia sobre imagen satelital de Google Earth

San Carlos, fue fundada en 1763 y hasta mediados del siglo XX disputaba el protagonismo departamental a Maldonado por cantidad de población, equipamientos y servicios público. Piriápolis, la primera ciudad balnearia *ex nihilo* del departamento tuvo su origen en 1893; aunque se comienza a “lotear” en la década de 1910, Pan de Azúcar (1874), con origen alrededor de una estación ferroviaria y que fue centralidad agropecuaria y de extracción de diversos pétreos y áridos, y los pequeños balnearios oceánicos de José Ignacio, La Barra y Manantiales (todos surgidos en torno a 1910). Los tres conforman enclaves *chic* de turismo y residencias permanentes de alta gama (Altmann Macchio, 2021b; Musso, 2004).

Al sur de la ruta 9, en las últimas décadas, los tradicionales entornos *agroproducidos* fueron crecientemente reemplazados por chacras turísticas o ruralidades residenciales a partir de una la normativa de ordenamiento territorial que favoreció su transformación desde rural a usos urbanos o suburbanos (Varela, 2017; Altmann Macchio, 2021b).

<sup>74</sup> Este apartado retoma lo desarrollado en Altmann Macchio, L. (2020 y 2021b)

A pesar del singular protagonismo que Maldonado-Punta del Este adquirió en la escala nacional uruguaya en el siglo XXI, no existe aún una historia urbana que unifique las narraciones parciales de Punta del Este (Trochón, 2017, Gattas & Giuria, 1988), la ciudad de Maldonado y el departamento (Mazzoni, 1947; Seijo, 1945; Díaz de Guerra, 1988). Muchos de éstos estudios ahondan en la biografía de personajes notables locales, y detalles de la vida cotidiana de la ciudad de Maldonado desde su fundación hasta inicios del siglo XX. Ello generó un gran vacío en el análisis de de la transformación de la ciudad en la última centuria, a partir de que el turismo moldeara su economía. No obstante, la región entró fuertemente en las agendas académicas en los últimos años, desde el turismo, ambiente y temas sociales, aportando nuevas lecturas sobre su desarrollo (Lembo, 2021; Cajarville, 2022; D'Ambrosio, 2017; Zorzi & Campodónico, 2019).

La ciudad de Maldonado se fundó en 1757. La sugerencia de contar con un enclave fortificado y asentamiento de población civil y militar en la bahía de Maldonado fue parte del pedido del rey Felipe V al gobernador de Buenos Aires, Bruno Mauricio de Zabala, desde 1717. Ante el avance portugués hacia la costa del río de la plata, Zabala fundó Montevideo (1724) dejando de lado la idea de poblar y fortificar Maldonado.<sup>75</sup> (Seijo, 1945/ 1999). En 1755 el gobernador de Montevideo, José Joaquín de Viana funda Maldonado, tras solicitar autorización al Rey y a pesar de no recibir respuesta.<sup>76</sup> Varios historiadores locales (Capurro, 1947; Mazzoni, 1947; Díaz de Guerra, 1988) coinciden en que el pequeño afincamiento propiciado por De Viana en 1755 estuvo próximo a la Laguna del Diario, distante de la ubicación definitiva de la ciudad desde 1757, cuyo trazado original consistió en ocho manzanas de 100 varas de lado, alrededor de una plaza (hoy Plaza de San Fernando).

En 1763 y dentro de las campañas de consolidación del control de España sobre la Banda Oriental, Pedro de Cevallos, gobernador de Buenos Aires, fundó San Carlos, unos 15 kilómetros al norte de Maldonado. Ambas localidades mantendrán a lo largo de la historia una relación de competencia y complementariedad sociocultural, económica y política.

Con vistas a propiciar el desarrollo de Maldonado, el 6 de julio de 1784, el Virrey del Río de la Plata, Marqués de Loreto, creó el Cabildo de San Fernando de Maldonado, elevando la población a la categoría de ciudad.

---

<sup>75</sup> Según Seijo (1945/ 1999; 7) Zabala consideró que “en cuanto a fortificar, y poblar a Maldonado no era materia imposible, en la postura presente, por estar a distancia de treinta leguas de Montevideo, aunque el terreno es árido y fragoso para población, y que habiendo de atender a los dos sitios, daría el principal que es Montevideo.”

<sup>76</sup> El puerto y bahía de Maldonado estaba bajo la jurisdicción de Buenos Aires y no de Montevideo, la cual, como vimos, llegaba hasta alrededores de la Sierra de la Ballena.

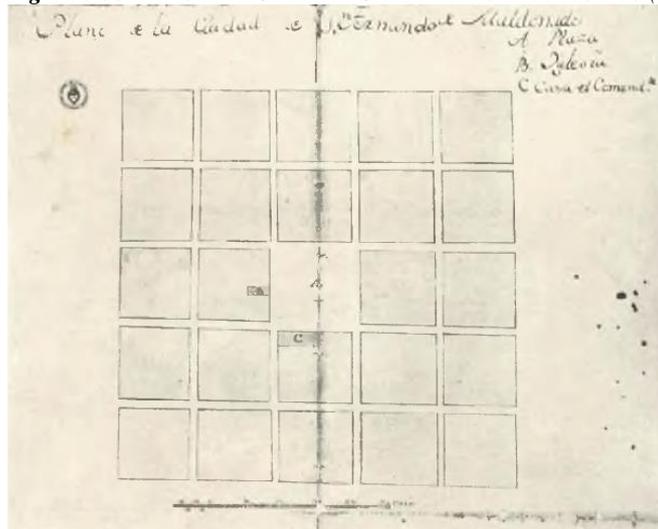
**Figura 3.37** La Torre del Vigía.



Fuente: Archivo Barrios Pintos. Colecciones digitales de la BNU

En los siguientes años la ciudad construyó sus obras más importantes de la época colonial: la Torre del Vigía (atalaya que permitía amplias vistas de la costa) (figura 3.37) el Cuartel del Regimiento de Dragones y una serie de fortificaciones costeras. Un plano de 1789 (figura 3.38) mostraba una cuadrícula fundacional de cinco por cinco manzanas, señalándose la plaza central, y los solares frentistas a la misma correspondientes a la Iglesia (ubicación actual) y Casa del Comandante Militar (actual jefatura de policía del departamento de Maldonado) <sup>77</sup>

**Figura 3.38** Plano de la Ciudad de San Fernando de Maldonado (1793)



Fuente: Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección gobierno, Interior, legajo N.º 17, exp. 2. En Callet-Bois (1942; 361).

Durante las invasiones inglesas (1806) la ciudad fue asaltada y la población se replegó hacia San Carlos. Durante el siglo XIX, la localización insular, la presencia de las dunas móviles que la separaban de la costa y reiteradamente sumergían al poblado bajo

<sup>77</sup> La construcción constituyó inicialmente el antiguo edificio del Ministerio Real de Hacienda (1790) luego sede del Cabildo. Hacia 1880 se acondicionó como sede de la Junta Económica Administrativa del departamento. Actualmente funciona la Jefatura de Policía de Maldonado.

la arena (Capurro, 1947) así como el saqueo al que fue sometida en la Guerra Grande (1839-1851), detuvieron su progreso material y demográfico. Según Musso (2004) a partir de 1850 la captura de ballenas y lobos marinos generó cierto dinamismo económico, volviendo su puerto a ser habilitado comercialmente, en 1875. En 1885 se construyó la aduana y el muelle del puerto de Punta del Este. Pero San Carlos y Rocha congregaban mayor población hasta inicios del siglo XX. A pesar de ello, el territorio sufría transformaciones significativas:

“En la segunda mitad del siglo XIX, al influjo de nuevos inmigrantes, se vuelcan a la agricultura zonas tradicionalmente ganaderas. Las chacras vuelven a cubrirse de trigo y maíz, construyen nuevos molinos, algunos familiares y otros ya con objetivo comercial. También se introducen vides y olivos, transformando el paisaje de la zona” (Lischiensky, 2018; 10).

Maldonado y su entorno quedaron por fuera de dos procesos territoriales que renovaron el sistema urbano uruguayo en el siglo XIX: no fue puerto de cabotaje relevante y fue de las últimas capitales en incorporarse a la red de ferrocarriles (1910).

Tampoco tuvo un rol destacado en el desarrollo industrial en la etapa de sustitución de importaciones aunque en el interior del departamento se estableció en 1902 el gran emprendimiento Remolacheras y Azucareras del Uruguay Sociedad Anónima (RAUSA) una pujante agroindustria basada en la producción de azúcar nacional, que abarcaba casi 3000 hectáreas en producción, daba trabajo a más de 500 familias y funcionó hasta 1984 (Lischiensky, 2018).

La evolución de la planta urbana de la ciudad tuvo un lento desarrollo en torno al damero fundacional centrado en la plaza principal, y sus expansiones regulares, fijado desde mediados del siglo XIX. Hasta la década de 1920 mostraba bajos niveles de ocupación, concentrándose la mayor densidad en el eje norte- sur (figura 3.39). La vía del tren, en un principio exenta a la ciudad, constituyó una barrera a la expansión urbana hasta la década de 1950 en que comenzaron a desarrollarse lentamente fraccionamientos al este.

La ciudad no logró el despliegue de grandes equipamientos educativos, culturales y de espacios públicos como otras capitales departamentales en la primera mitad del siglo XX: grandes teatros, parques y bulevares de inspiración pintoresquista, clubes sociales, señoriales residencias de sus familias notables. Algunas de estas materializaciones si ocurrieron en San Carlos, localidad que fruto a su mayor articulación con el interior ganadero del departamento comenzó a aglutinar espacios referenciales de vida departamental (predio de la sociedad rural departamental, ser sede de la Asociación industrial y comercial del departamento). Incluso Maldonado recién completó la construcción de su iglesia frente a la plaza San Fernando en 1895, tras un largo proceso de casi un siglo.

**Figura 3.39** Evolución de la planta urbana de Maldonado hasta 1966

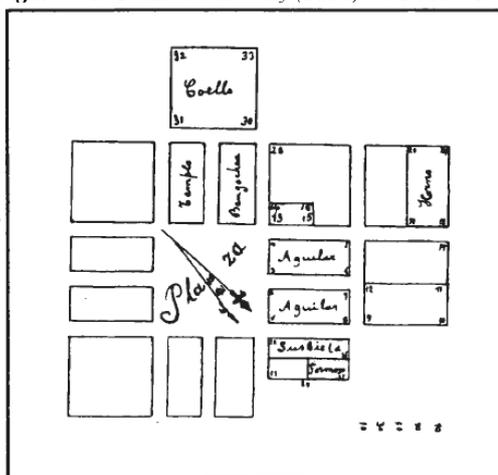


Fuente: Elaboración propia.

Alrededor de 1870 las familias fernandinas<sup>78</sup> de la época ya disfrutaban sus baños de playa, a las que se trasladaban en carros tirados por bueyes, que atravesaban los médanos (Miranda, 1912/ 1968)

Punta del Este tuvo sus primeros intentos de urbanización en 1829, con la fracasada propuesta de fundar una localidad con el nombre de Ituzaingó a impulso de Francisco Aguilar, quien instaló en la zona una colonia agrícola. Un primitivo mapa de 1834 muestra el posible núcleo fundacional situado en el extremo sur de la península, en la “punta de la salina” (Figura 3.40)

**Figura 3.40** Plano de Grossey (1834) del Pueblo Ituzaingó en la península de Punta del Este.



Fuente: Extraído de Seijo (1945/ 1999; 237).

En 1843 el Estado vendió la península a los hermanos Samuel y Alejandro Lafone permitiéndoles la instalación de un saladero y una grasería a cuenta de la fundación de un pueblo. En 1860 se construyó el faro. En 1874 se realizaron estudios para vincular mediante ferrocarril al puerto de Punta del Este con San Carlos, Rocha y Minas. Tras que los Lafone no concretaran la fundación del poblado, el Estado resolvió urbanizar la península. En 1888, su trazado fue delineado por el Ing. F. Surroca, con dos grupos de manzanas en damero, condicionado por la geografía de la península y su estrecho sector medio. Los Lafone fueron obligados a restituir a la Junta Económico Administrativa<sup>79</sup> de Maldonado la propiedad de dos terceras partes de los solares de cada manzana conservando el tercio restante por el acuerdo de 1843. Éstos, a su vez, dejaron una parte de la futuras ventas de éstos terrenos para las escuelas públicas del departamento (Figuras 3.41 y 3.42)

<sup>78</sup> Gentilicio referido a los oriundos de la ciudad de San Fernando de Maldonado.

<sup>79</sup> Órgano asesor de Jefe Político del Departamento, precursor de la Junta Departamental.

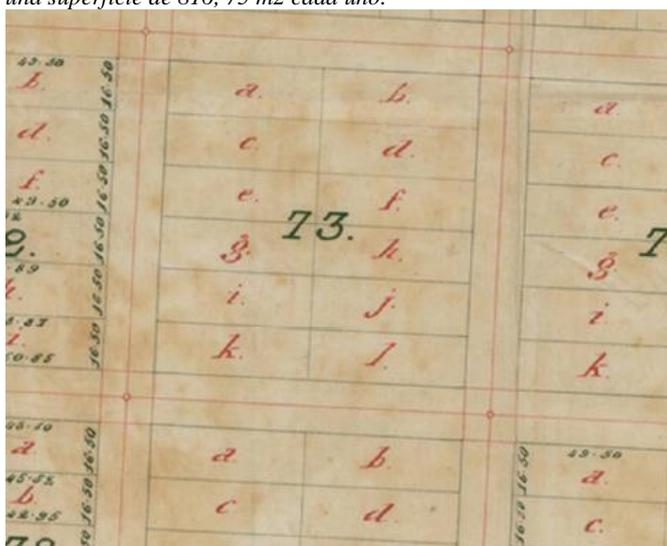
Figura 3.41 Plano del trazado urbano de Punta del Este por el Ing. F. Surroca (1890)



Fuente: Registro Nacional de Planos de Mensura

Más allá de que el ámbito costero promovía y facilitaba las actividades productivas vinculadas al mar, la vocación turística apareció rápidamente. En, 1895, tras la quiebra de una empresa pesquera de corta actuación, Pedro Risso, uno sus capataces, recibió como compensación unos galpones y construcciones en la península. De manera visionaria, los acondicionó como rústico alojamiento para turistas. Así fue creado el primer hotel de Punta del Este (Trochón, 2017). Seguidamente, fueron delineadas las primeras calles y se instalaron las residencias pioneras, fundamentalmente coquetos chalé que imitaban a los ubicados en la costa francesa. El puerto permitía la llegada de excursiones semanales en los barcos de la compañía Mihanovich con turistas de Montevideo y Buenos Aires.

**Figura 3.42** Detalle del anterior donde se aprecian las manzanas divididas en doce predios de 16,50 por 49,50 con una superficie de 816, 75 m<sup>2</sup> cada uno.



Fuente: Registro Nacional de Planos de Mensura

En el entorno de 1900 y tras varias iniciativas frustradas respecto a implantar vegetación para fijar las dunas entre Maldonado y la costa para propiciar la urbanización, Enrique Burnett (cónsul británico en la región) y Antonio Lussich (dueño de una próspera empresa de rescates navales) comenzaron a forestar con *pinos marítimos* de origen francés. Éstos lograron desarrollarse efectivamente y cambiaron la matriz de ocupación del territorio. A Lussich, la región también le debe el *Arboretum*, un enorme jardín a gran escala en que cultivó vegetación de diferentes lugares del mundo y que hoy es un parque público. Así como el interés en el desarrollo de Punta Ballena, cuyos terrenos (unas 2000 hectáreas) compró en 1898 (Mazzoni, 1945).

En 1909, el Estado realizó la salida del dominio público de los terrenos linderos a la península que incluyen toda la costa de la actual playa brava hasta el arroyo Maldonado, y en la actual playa mansa, hasta la Av. Chiossi. En ese fraccionamiento aparecen, separando los predios formados, algunos de los principales conectores viales del sistema Maldonado- Punta del Este: las actuales avenidas Roosevelt y Córdoba. (Figuras 3.43 y 3.44).

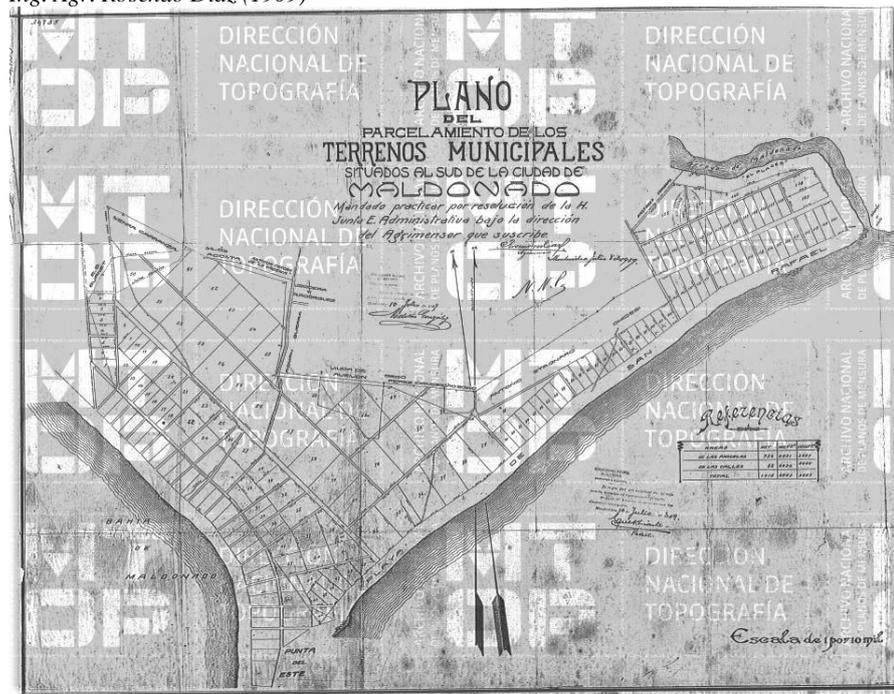
Posteriormente, en 1912, se subdividió los predios costeros sobre Playa Mansa entre la península y la calle “Rocha” (actual Av. Chiossi). (Figura 3.45), en un plano firmado por el Agrimensor Victor Grille.

**Figura 3.43** Ejido de la ciudad Maldonado (Ing. F. Surroca, 1888).



Fuente: Registro Nacional de Planos de Mensura

**Figura 3.44** Plano de parcelamiento de los terrenos públicos del ejido de Maldonado situados al sur de la ciudad. Ing. Agr. Rosendo Díaz (1909)



Fuente: Registro Nacional de Planos de mensura.

**Figura 3.45** “Trazado Grille” (1912) que subdividió la costa de la bahía de Maldonado y definió la propiedad privada de los predios resultantes.



Fuente: Registro Nacional de Planos de Mensura.

Este fraccionamiento definió la propiedad privada de aquellos arenales incipientemente forestados y dejó como estructurante el límite norte de estas fracciones, paralelo unos 300 metros al norte de la costa (actual Av. Francia). El estado se reservó dos grandes predios, por los que pasaba una cañada en la zona de La Pastora, numerados como 24 y 25, a dominio de la Junta Económico-Administrativa de Maldonado y posteriormente a la intendencia departamental. Durante casi un siglo este terreno estuvo vacante, con diversos usos transitorios como espacio público, especulándose varias veces su destino. Desde 1970, insistentemente fue fruto de varios proyectos como posible sede de un hotel y/o centro de convenciones de alta gama. En 1993 el terreno fue llamado a oferentes a proyectos de cadenas hoteleras de primer nivel para instalar el primer hotel cinco estrellas de la península. La cadena Hilton construyó allí el Hotel Conrad, inaugurado en 1997.

El progreso material de la península a inicios del siglo XX, en base a valiosas residencias, y el incipiente mercado inmobiliario protagonizado por las aristocracias de ambas orillas del río de la plata, llevó a que se oficiara la declaración de “Pueblo” para Punta del Este en 1907 (Ley 3186 del 5/7/1907) lo cual permitía la instalación un juzgado local y enseñanza pública.

En 1908 se inauguró el lujoso Hotel Biarritz, de más de cien habitaciones, con casino y amplio comedor (figura 3.46) diseñado por el arquitecto Carlos Medhurst Thomas, de amplia actuación en Buenos Aires. Los desarrolladores del hotel, el primero de Punta del Este diseñado para el público regional de elite, incluían integrantes de “Bola de nieve” la sociedad que ofrecía solares de Punta del Este en Buenos Aires y Montevideo, impulsada por Juan B. Gorlero (gerente del Banco República en Maldonado y luego

primer intendente del departamento en 1911), Luis J. Sueprvielle y Camilo Guani, (Trochón, 2017).

El balneario ofrecía en una reducida superficie una diversidad de paisajes y ambientes para el veraneo. Su crecimiento se dio al influjo de un público principalmente argentino que llegaba en la temporada de verano con el transporte fluvial como determinante en esa primera etapa.

Las obras de infraestructura llegaron rápidamente: carretera de Maldonado a Las Delicias, en 1912, usina de energía eléctrica en 1916 (antes que en Maldonado y San Carlos), pavimentación de las calles en 1921, llegada del ferrocarril a Maldonado en 1911 y Punta del Este en 1930. Paralela y paulatinamente, la ciudad de Maldonado se transformaba en sede de servicios al turismo, destacándose tempranamente el traslado de pasajeros entre la Estación del Ferrocarril de Maldonado (en ese momento alejada del casco urbano de la ciudad) y Punta del Este.

*Figura 3.46 Hotel Biarritz en la década de 1920.*



Fuente: Extraído de Banco de Historias Locales [https://bhl.org.uy/index.php/Hotel Biarritz](https://bhl.org.uy/index.php/Hotel_Biarritz).

La primera oficina nacional de planificación urbana, la “Sección Embellecimiento de Ciudades” del Ministerio de Obras Públicas, creada en 1911, realizó durante la siguiente década, propuestas de planos reguladores de carácter moderno y pintoresquista, para casi casi la mitad de las capitales departamentales. Maldonado no integró ese conjunto de ciudades jerarquizadas, pero Punta del Este si se consideró que requería atención:

“... el Pueblo de Punta del Este es ya conocido y aprovechando sus condiciones naturales y playas que lo circundan como estación balnearia y de verdadero centro de atracciones para el verano. Es necesario ampliar sus propias condiciones con el estudio del embellecimiento, ensanche, saneamiento, rambla y hasta lo relativo a facilidades de comunicación entre la

capital y hasta con los países vecinos, con un plan general que debe aplicarse a medida que las necesidades lo exijan; agregando todos los atractivos que puedan ser motivos para atraer el mayor número de excursionistas” (MOP; 1920; 22).

La ley N° 9.398 (14/5/1934) declaró de interés nacional el desarrollo de Punta del Este como territorio turístico, propiciando una serie de estímulos tributarios para construcción de hoteles, le creó una Junta Local Honoraria de tipo corporativo <sup>80</sup> con amplias competencias y recursos provenientes de la explotación del Casino del balneario. También delimitó su jurisdicción, abarcando la escueta península de 90 hectáreas de superficie y el territorio hasta la ciudad de Maldonado. Punta del Este quedó definida desde la Laguna del Diario hasta el arroyo Maldonado y al sur de la Plata urbana de Maldonado (actual calle 3 de febrero).

Seguidamente, se desplegaron numerosos barrios jardín entre los bosques de pinos, diseñados por principales urbanistas del país (Lerena Acevedo, Veltroni, Scasso). Entre sus sinuosos trazados comenzaron a desarrollarse dispersas residencias que configuraron la imagen de “bosque urbanizado” que Punta del Este detentó durante décadas como paisaje constitutivo.

El primer barrio jardín loteado fue “Pine Beach” (1934) desarrollado por Pascual Gattas quien era el representante de los automóviles Ford en Maldonado y había formado una empresa constructora de casas décadas atrás. Eran 20 hectáreas situadas entre la costa y la vía del ferrocarril, próximo a la península. Su trazado combinaba calles diagonales y curvas, con predios de entre 500 y 700 m<sup>2</sup> de superficie, reservando grandes parcelas de alrededor de 4000 m<sup>2</sup> en la primera línea al mar, para eventuales hoteles. En la folletería promocional se destacaba la presencia de la costa, infraestructura y equipamientos para deportes, y la combinación de factibilidad de inversión y disfrute. Así como la posibilidad de la compra del terreno a largo plazo. (Figura 3.47)

La hotelería de Punta del Este había tenido un notable despliegue. A los históricos Hotel España (1911), Bristh House (1910), Hotel Palace (ex Risso), situados en la entonces centralidad del balneario, donde estaban la oficina de telégrafos y correos, y el histórico comercio “Casa Sader”, se agregaron La Cigale y Miguez, en el extremo norte de la península y cercanos a la estación del ferrocarril. En 1938 se inauguró el Hotel Casino Nogaró (figura 3.48) la primera construcción en altura de la península. El hotel no tenía ninguna construcción entre éste y la playa.

---

<sup>80</sup>La junta local tendría cinco miembros, “de los cuales dos serán designados por el Poder Ejecutivo pudiendo uno de ellos ser de nacionalidad extranjera, en representación del turismo internacional; ambos deberán ser propietarios dentro de la zona prefijada; el Intendente Municipal del Departamento de Maldonado o un representante suyo; un representantes designado por la Comisión Nacional de Turismo y el Capitán del puerto de Punta del Este” (Ley N° 9398, art. 2).

Figura 3.47 Folleto promocional de Pine Beach (1934).



Fuente: Extraído de Banco de historias locales. [https://bhl.org.uy/index.php/Gatt%C3%A1s\\_Pascual](https://bhl.org.uy/index.php/Gatt%C3%A1s_Pascual)

Figura 3.48 Postal de la Playa brava en la década de 1950. Se observa a la izquierda el Hotel Nogaró y a la derecha el Miguez.



Fuente: colecciones digitales Biblioteca Nacional de Uruguay.

En tanto continuaban los loteos en las inmediaciones de Pine Beach el gran despliegue urbanizador se dio desde 1943, a través de un actor central para comprender el posterior desarrollo de Punta del Este: Mauricio Litman. Este joven empresario argentino del rubro automotor, había participado de una cena en Punta del Este donde le fueron ofrecido unos casi inaccesibles terrenos forestados sin urbanizar, situados entre Punta del Este y Maldonado, lejanos a la playa. En ellos creó el barrio “Cantegril”,

fraccionando en etapas los bosques y arenales. Durante las siguientes décadas se edificaron en ellas cientos de chalet de tipo californiano, la mayoría asociados al propio emprendimiento, al tiempo que manejaba inmobiliarias y empresas constructoras (Cerámicas y Ladrillos Sociedad Anónima, CYLSA<sup>81</sup>) promovió festivales internacionales de cine <sup>82</sup>y torneos deportivos de golf, tenis y polo, y dio vida al *Cantegril Country Club*, al cual dotó de una señorial sede proyectada por el Arq. Rafael Lorente (figura 3.49) y a cuya inauguración asistió el presidente de la República, Luis Batlle Berres (1948). También acaparó los primeros impulsos de edificación en altura en Punta del Este tras la aprobación de la ley de propiedad horizontal (Ley 10.751 del 25/6/1946).

*Figura 3.49 Cantegril Country Club en la época de su inauguración.*



Fuente: Colección Barrio Pintos- Biblioteca Nacional de Uruguay

En 1937 se loteó el Balneario San Rafael, sobre Playa Brava y que incluyó al Hotel San Marcos (1941) como pionero en esa zona. En una enorme parcela frente a la costanera, que en el plano inicial del fraccionamiento aparece como “Plaza de la city” se elevó en 1948 el icónico Hotel Casino San Rafael, de los arquitectos De Los Campos, Puente y Tournier. Este se transformó por su tamaño (250 habitaciones) y lujo en un emblema del balneario durante casi siete décadas (Figura 3.50) Tras un proceso de decaimiento y deterioro fue demolido en 2019. <sup>83</sup>

---

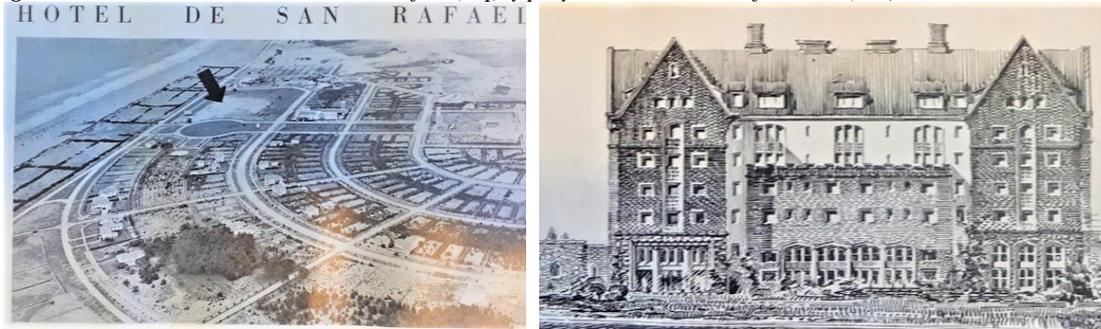
<sup>81</sup> Desarrolló su actividad entre 1945 y 1990. En 1973 fue intervenida por la intendencia de Maldonado y en 1979 por el Poder Ejecutivo a causa de decenas de embargos.

<sup>82</sup> En 1951, 1953 y 1958.

<sup>83</sup> Por parte de los grupos empresariales que han adquirido el terreno, se estableció el compromiso de la reconstrucción del hotel, dentro del desarrollo de grandes rascacielos. A enero de 2024 no ha comenzado a construirse el nuevo hotel ni reconstruirse el demolido.

Vecino a San Rafael, se estableció uno de los sectores más exclusivos del barrio jardín: Parque del Golf (1948). Contiguo a la cancha de golf de Cantegril, el loteo se dividía en amplios predios de no menos de 1000 m<sup>2</sup>, propicios para el desarrollo de grandes mansiones. Fue impulsado por una sociedad integrada por Pedro Berro (ligado a la casi monopólica empresa de autobuses interurbanos ONDA -Organización Nacional de Autobuses-; fundada en 1935 y de alto impacto en el desarrollo del turismo nacional como señala Campodónico & Da Cunha, 2010), Oscar Cademartori y Pascual Gattas.

**Figura 3.50** Localización del Hotel San Rafael (izq) y proyecto de una de sus fachadas (der)



Fuente: *Turismo en Uruguay* N° 47 (1947).

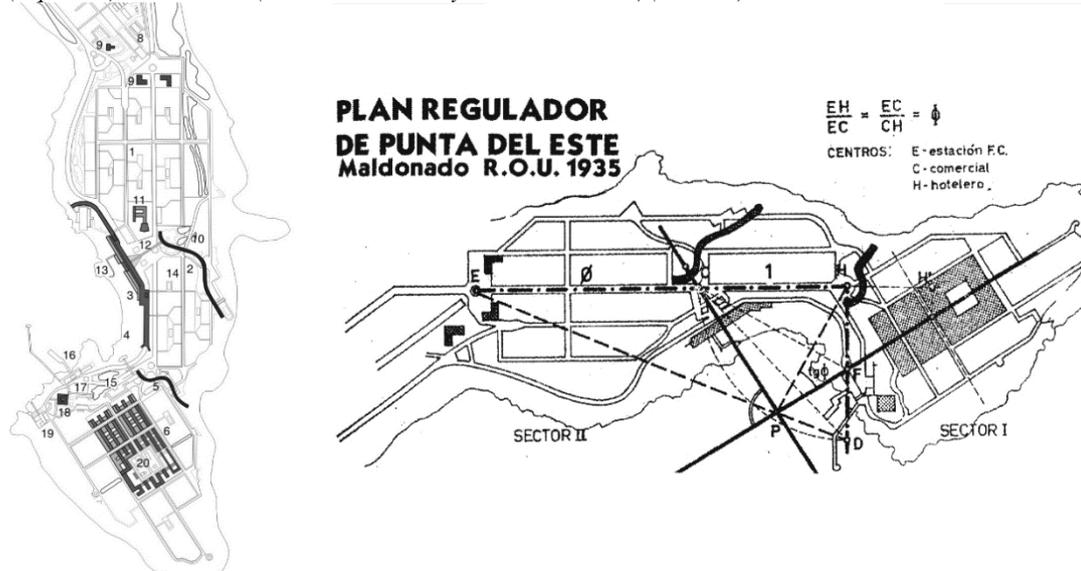
Julio Vilamajó (1894-1948) una de las figuras principales de la arquitectura uruguaya del siglo XX, en 1943, prefiguró ideas sobre el desarrollo de Punta del Este, a través de una figura planificadora que mantuviera los atributos paisajísticos y ambientales y diera un desarrollo armónico a las intervenciones urbanas, ante la expectativa de un crecimiento desmesurado en el futuro. Dos planes urbanos no aprobados (1935, Carlos Gómez Gavazzo y 1956, Guillermo Jones Odriozola- Villegas Berro) también plantearon regular lo que se vislumbraba como frenético desarrollo.<sup>84</sup>

Gómez centró su propuesta en la relación entre una ciudad permanente y de servicios y una ciudad de veraneo. En su propuesta, además de prefiguraciones arquitectónica implacablemente modernas, como bloques con circulaciones y pasajes elevados, reconfigura el trazado urbano preexistente por una nueva estructura que propicia la circulación en automóvil. También “sustituye la imagen del balneario pintoresco y tradicional, con la imposición de un balneario racional y moderno, donde las actividades y funciones aparecen claramente zonificadas y las vías de circulación diferenciadas permiten un tránsito eficiente y ordenado” (Articardi, 2013; 24). (Figuras 3.51 y 3.52)

<sup>84</sup> Los artículos de Vilamajó en el Diario El Día de 1943, tienen su origen en la polémica de la época referida a la ubicación de la estación de trenes de Punta del Este y tuvieron sus derivaciones en una discusión sobre el desarrollo futuro del balneario.

Sobre el Plan de Gómez Gavazzo surgió por su propia iniciativa y fue presentado a la Comisión Nacional de Turismo en 1935. Véase Articardi (2015) y Nisivoccia et al (2014). Respecto al plan de 1956, se vincula al mencionado proyecto del Ministerio de Obras públicas realizado entre 1952 y 1956, de una serie de estudios en torno a la planificación costera entre Montevideo y Chuy, llevado adelante por los arquitectos Guillermo Jones Odriozola, Francisco Villegas Berro y Carlos Hareau. Una primera etapa de éste proceso planificador fue la realización de una propuesta de Plan director para Maldonado y Punta del Este, presentado públicamente en la Liga de Fomento de Punta del Este en abril de 1956 y a la Junta Departamental de Maldonado en junio de 1956. Ni en los archivos de IH FADU, Archivo General de la Nación (Fondo del Ministerio de Obras Públicas) o de la Intendencia de Maldonado ha sido posible localizar gráficos correspondientes al plan. (Altmann Macchio, 2020 y 2023).

**Figura 3.51** Dos imágenes de la propuesta de Gómez Gavazzo para Punta del Este: edificios emblemáticos (izquierda) sectorización (ciudad de invierno y ciudad de verano) (derecha)



Referencias del plano de la izquierda:

1) Ciudad de Vera-no, 80 hab./ha; 2) hoteles económicos: 8000 personas; 3) habitación de lujo: 700 personas; 4) playa mansa; 5) hoteles 5000 personas; 6) ciudad de invierno 335 hab./ha; 7) FF. CC.; 8) estación FF. CC.; 9) Hoteles del grupo de la Estación; 10) casino; 11) sala de espectáculos; 12) pasaje de exposicio-nes; 13) pista de baile, bares; 14) habitación privada; 15) aduana; 16) Instituto Náutico; 17) estación autocars; 19) Instituto de Pesca; 20) faro

Referencias del plano de la derecha: Sector I ciudad de invierno. Sector II ciudad de verano.

Fuente: Elaboración a partir de imágenes extraídas de Articardi (2013)

**Figura 3.52** Fotomontaje de la propuesta de Gómez Gavazzo para Punta del Este

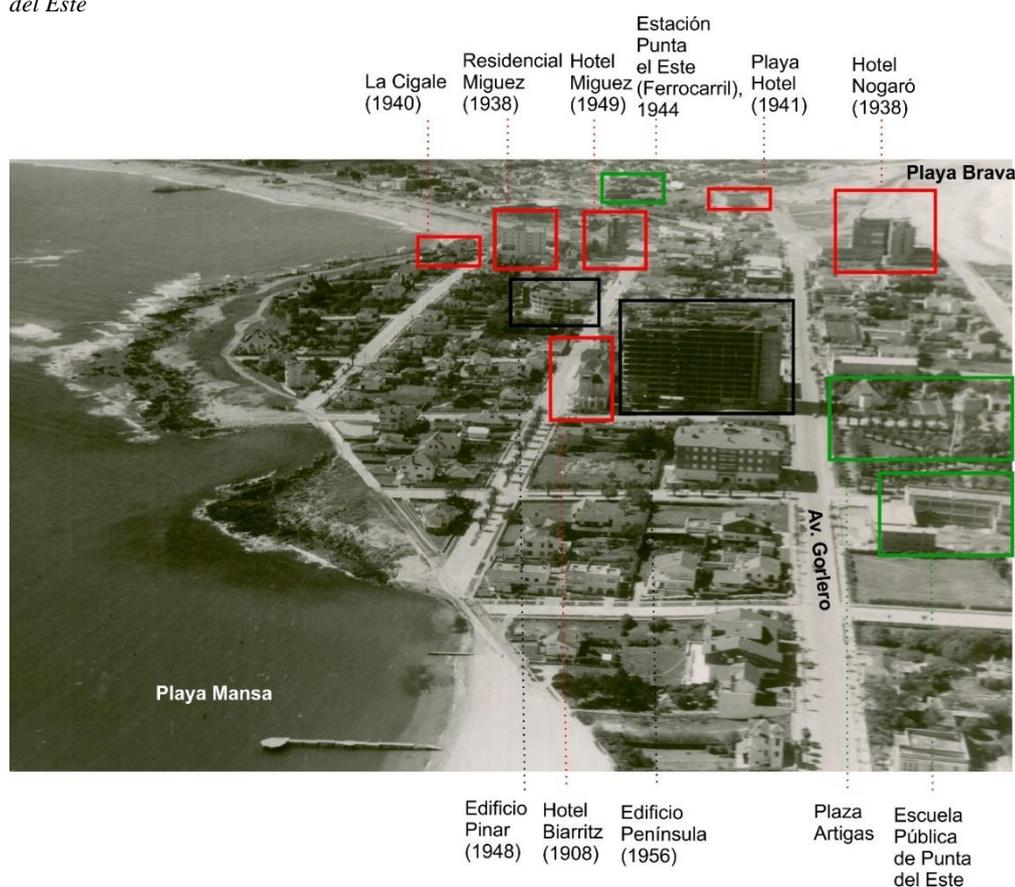


Fuente: Extraído de Archivo IETU FADU. Fondo Gómez Gavazzo. Plan Regulador Punta del Este, 1935, Uruguay

El plan de Jones, propiciado por el Ministerio de Obras Públicas, se afirmaba en la zonificación funcional moderna (habitar, circular, trabajar, ocio) y promovía algunas importantes reformas viales y de equipamientos, dentro de una ciudad imaginada para 80.000 habitantes permanentes y que llegaría a más de 200.000 en el verano. La

principal acción de vialidad propuesta era evitar la circulación masiva por la rambla costanera, planteando dos entradas por autopistas al este y oeste de la península. También se planteaba retirar la llegada del ferrocarril a la península, desplazando la terminal unos kilómetros hacia Maldonado, darle un uso civil al aeropuerto militar de Laguna del Sauce (como finalmente ocurrió décadas después) y crear una ciudad universitaria en el predio contiguo al Liceo Departamental y Campus deportivo de la ciudad (este predio fue destinado a la ampliación del Campus). Se planteaba recuperar el humedal del arroyo Maldonado para fines productivos con huertas colectivas. La edificación en la península jerarquizaría la vivienda colectiva en determinadas áreas bajo grandes bloques de tipo “pantalla” en la Avenida Gorlero.

**Figura 3.53** Principales edificios de residencias y hotelaría en torno a Avenida Gorlero en 1956. En rojo los principales hoteles. En verde edificios públicos y en negro los primeros edificios en propiedad horizontal de Punta del Este



Fuente: Elaboración propia sobre foto de Colección Barrios Pintos- Colecciones Digitales BNU.

La década de 1950 implicó una gran transformación para el balneario. La coyuntura política regional, que incluyó el cierre de fronteras entre Uruguay y Argentina desde 1952, fruto del exilio en Uruguay de numerosos dirigentes y actores políticos opositores al peronismo, hizo languidecer el emergente mercado turístico pasando de casi 200.000 turistas en las temporadas anteriores a unos 30.000. En ese contexto, se procuró la internacionalización de Punta del Este, particularmente con festivales de cine bajo el modelo de Venecia y Cannes.

El retorno de los turistas argentinos tras la caída del gobierno de Perón (1956) encontró al balneario en una nueva época. El San Rafael cerró la etapa de los grandes hoteles y

lo posterior implicó el fomento de la urbanización de segundas residencias y los edificios en altura (figura 3.53).

En 1959 se aprobó una nueva normativa urbanística, derivada del plan de 1956. Se permitió edificar en altura en algunos sectores de la Av. Gorlero, principal calle del balneario, con edificios tipo pantalla, de inspiración modernista, perpendiculares a la misma (“Península” de Jones Odriozola, 1956 o “Santos Doumont” de Walter Pintos Riso, 1960). Éstos sirvieron de modelo para otros situados en costanera de playa mansa o el bosque, cuya construcción implicó inaugurar un régimen de excepción autorizado por la junta departamental, ya que estos volúmenes excedían ampliamente los parámetros de alturas u ocupación del suelo en una normativa que solo admitía construcciones bajas. Esta dinámica dada por la presión por el desarrollo inmobiliario en el balneario como sinónimo de oportunidades laborales y progreso, decantó en una nueva ordenanza general de construcciones del departamento de Maldonado (1974). Ésta normativa permitía la construcción de torres en la península para grandes superficies (un cuarto de manzana) y enmarcó el “boom de la construcción” (1974-1982). También se dieron importantes obras de infraestructura, vialidad y espacios públicos que implicaron cambios significativos en la región; así como la consolidación del eje cívico de la ciudad de Maldonado con el campus municipal y la nueva sede de la intendencia departamental, desplazando la centralidad tradicional hacia el sur de la ciudad.

Maldonado añadía nuevos barrios por fraccionamientos al norte y este y funcionaba como contracara del crecimiento explosivo, exclusivo e internacional de Punta del Este, que desde 1949 también tenía el aeródromo El Jaguel, muy cercano a la península y donde en temporada llegaban vuelos de Buenos Aires todos los días.

Maldonado tuvo una reacción de reafirmar su identidad urbana e histórica. Este proceso, dentro un panorama nacional de rescate histórico- arquitectónico con lógicas de actuación de “restauración interpretativa” (Ponte & Cesio, 2008) tuvo un actor relevante en el historiador local Francisco Mazzoni. En el concurso de arquitectura para edificio sede de la intendencia departamental (1949) la intendencia planteó en las bases que “siendo Maldonado una ciudad que posee características coloniales se sugiere, sin carácter imperativo, la posibilidad de usar este estilo” (Mazzini & Méndez, 2009;105). Mazzoni definió la “tensión” subyacente entre el desarrollo a dos velocidades del desarrollo urbano y edilicio entre “el pobrecito” Maldonado y la “multimillonaria” Punta del Este:

“La capital balnearia de Uruguay fue invadida por un cuerpo de arquitectos e ingenieros, cuya existencia no se da a excepción de las grandes ciudades (...) aquí vienen seleccionados y se les da la última prueba de fuego: amplios espacios de libertad de creación y abundante dinero. Así han surgido mansiones de todos los tipos imaginables...” (Mazzoni en Suplemento El Día, 16/6/1949, citado por Mazzini y Méndez, 2009; 127).

En 1950, el Instituto Nacional de Viviendas Económicas, que solo había realizado un pequeño barrio en las proximidades de la Carretera a Las Delicias, contiguo al viejo cementerio de Maldonado, adquirió un gran predio en la periferia noroeste de la ciudad. Allí comenzó a desarrollar una serie de conjuntos que conformaron un gran laboratorio de la vivienda social en Maldonado (figuras 3.54 y 3.55)

**Figura 3.54** Barrio B2 (1952) del Instituto Nacional de Viviendas Económicas en Maldonado



Fuente: Extraído de *Arquitectura* N° 233 (s/n).

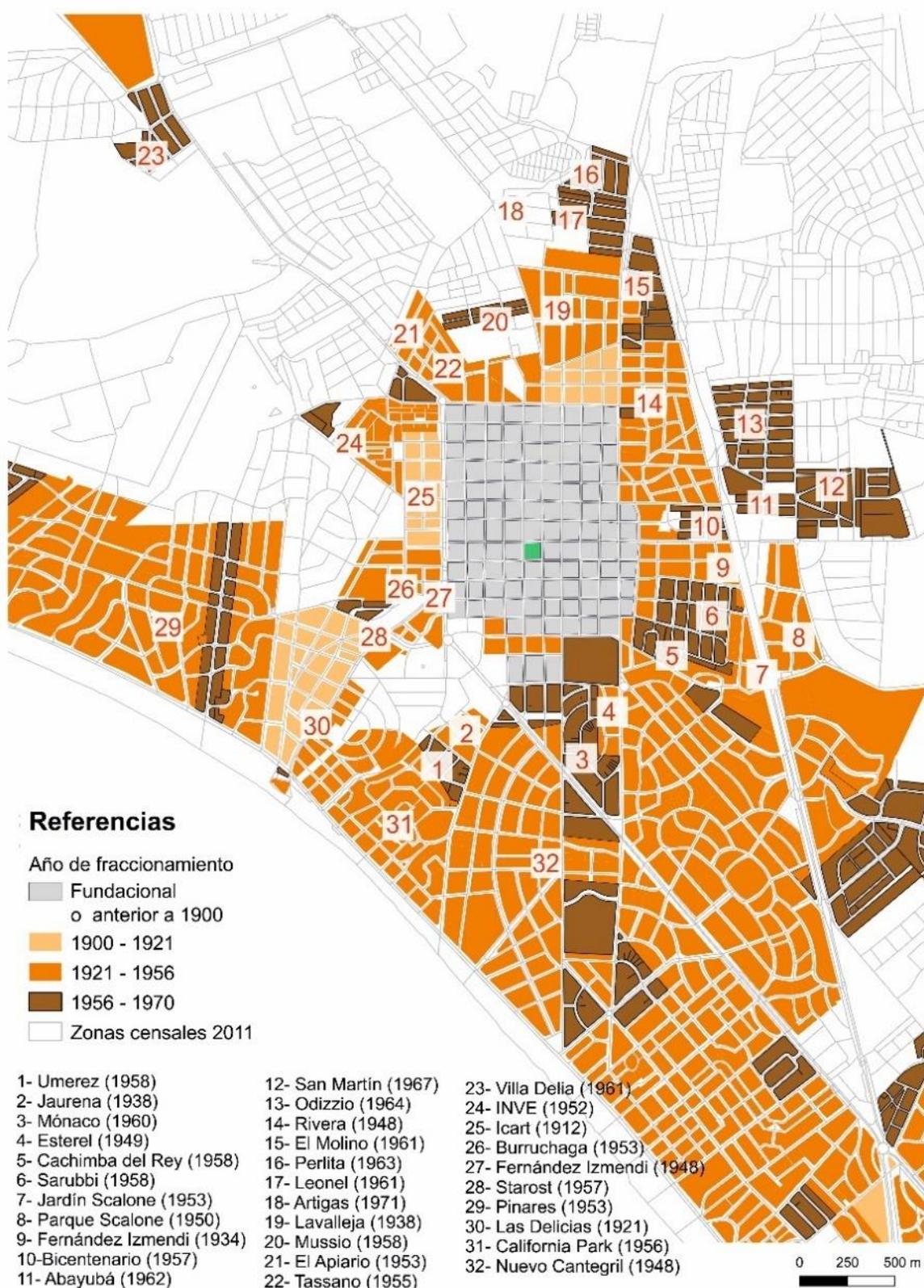
Una gran transformación previa al *boom* fue la apertura del barrio Maldonado Nuevo en 1971, un inédito frente de urbanización al este de la vía del tren, con más de 1400 solares en 70 hectáreas, implicando un crecimiento de 30% del área urbana de la ciudad. La urbanización tuvo dificultades en su materialización y gestión. El fraccionador no realizó parte de las obras de infraestructura que posibilitaban la aprobación del fraccionamiento y la venta formal de los solares. El proceso de expansión de la ciudad hasta inicios de la década de 1970 se ve en la figura 3.56.

**Figura 3.55** Bloque del conjunto B2 del INVE (actual edificio Cebollati) (hacia 1957).



Fuente: Colección *Barrios Pintos*. BNU.

Figura 3.56 Barrios de la ciudad de Maldonado hacia 1970



Fuente: Elaboración propia a partir de mapa disponible en el archivo del IETU en las carpetas con cartografías asociadas a la normativa 1974 de la intendencia de Maldonado, realizado por intendencia de Maldonado, sin fecha.

### 3.8 Del “Boom” al “crack” y después.

Luego de la crisis de 1982 y la recuperación democrática (1985), el turismo adquirió una creciente incidencia en la economía nacional. Punta del Este aceleró su internacionalización como destino de veraneo dentro de la incipiente integración regional y globalización (Quintana, 2016). Intendencia y gobierno nacional procuraron dotar al balneario de equipamientos y servicios que complementaran de forma contracíclica la intensidad de la actividad turística del verano (Trochón, 2017). Se destacaron: el nuevo aeropuerto internacional de Laguna del Sauce (1997), el *shopping center* de Punta del Este (1997) la finalización de la autovía Montevideo- Punta del Este (1999), la inauguración del Hotel Conrad (1997). La vía del tren que unía Maldonado y Punta del Este fue levantada en 1983 dando paso a una moderna avenida (Bulevar Artigas). Comenzando el siglo XXI, y como respuesta a la crisis de 2002 (donde la economía uruguaya fue arrastrada por una crisis regional iniciada por la devaluación brasileña en 1999 y los sucesos de 2001 en Argentina) la política para captar inversiones inmobiliarias tuvo un nuevo giro, al combinar excepciones a la normativa edilicia con estímulos tributarios (Sciandro & Zeballos, 2019). Los emprendimientos resultantes, tuvieron un importante componente de torres de hasta 70 metros de altura en la costanera de playa mansa, donde la normativa establecía 12 metros máximo.

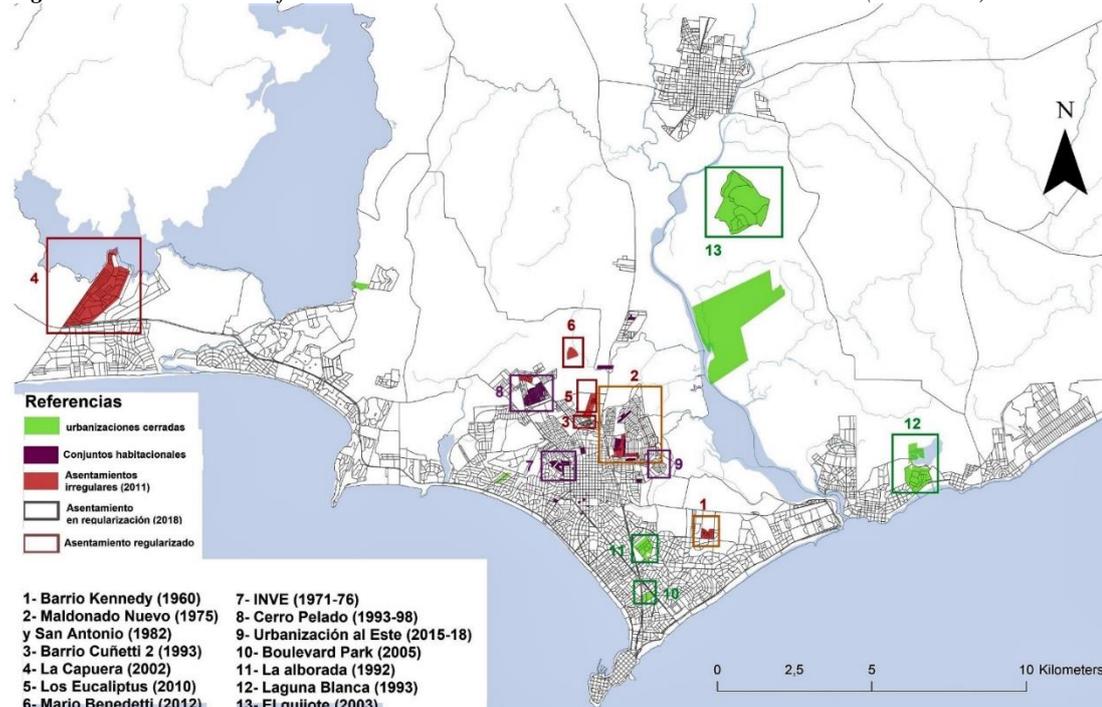
Otros hitos entre 1982 y 2000 fueron el decreto departamental 3602 de protección del bosque urbanizado (1988) y la propuesta de Plan Director de Maldonado – Punta del Este (1991) impulsado por la intendencia y llevado adelante por equipo coordinado por Arq. Isabel Viana. También fue significativa la privatización del servicio de agua y saneamiento en Maldonado y Punta del Este (1991-2005) y la creación del primer club de campo cerrado en la región (1993): Laguna Blanca, en las cercanías del balneario Manantiales y el primer barrio privado urbano: La Arbolada (1992). En 1997 se desarrolló “Cerro Pelado”, con casi 100 hectáreas de suelo anteriormente rural, cercano a la ciudad de Maldonado. El gobierno departamental proveyó la infraestructura y destinó sus lotes de pequeñas dimensiones a diferentes programas de vivienda social. Desde inicios del siglo XXI se dio el crecimiento de las chacras marítimas, clubes de campo y barrios privados en entornos semi-rurales (dinamizados por la sanción de la ley 17.292 (del 25/1/2001) que reglamentó la urbanización en propiedad horizontal en 2001). Dos grandes asentamientos vinculados a la crisis de 2002: La Capuera (extremo oeste del aglomerado, sobre Laguna del Sauce) y Los Eucaliptus (al norte de la ciudad de Maldonado) renovaron el mapa de las desigualdades socioespaciales en la región (figura 3.57).

Maldonado – Punta del Este consolidó sus servicios y equipamientos en clave local y como creciente polo regional. En 1997 se instaló un centro regional de formación docente (formación terciaria para docentes de secundaria) y desde 2007 tiene la sede con mayor cantidad de alumnos y docentes del Centro Universitario Región Este de la Universidad de la República.

En 1980 el estado construyó Hospital de Maldonado, principal centro de atención de salud pública departamental, tras varias décadas en que el hospital departamental fuera el de San Carlos. La construcción de nuevas escuelas y liceos públicos y la extendida

oferta de educación privada en todos los niveles (incluyendo de manera destacada el universitario) han sido también una transformación relevante en el siglo XXI

Figura 3.57 Variantes de tejido urbano en el crecimiento de Maldonado-Punta del Este (1985-2015)



Extraído de Altmann Macchio (2020, 101)

La ley 18.308 (18/06/2008) de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (LOTDS) implicó un freno al impulso de las políticas territoriales de las décadas anteriores articuladas por la expansión urbana con carencias de infraestructura y el desarrollo de urbanizaciones cerradas. El proceso planificador del departamento, iniciado en 2006, incluyó una serie de instrumentos departamentales y locales que plantearon la regulación de usos del suelo y su transformación futura, a través de categorización de suelo y coordinación de políticas públicas con un horizonte 2025 (decretos departamentales 3866/2010 y 3867/2010). Así como dos planes locales de impacto en Punta del Este y zonas aledañas: Plan Local Eje Aparicio Saravia (decreto departamental 3911/2012) y Plan Local Entre Lagunas Garzón y José Ignacio (decreto departamental 3927/2014). El primero habilitó edificaciones en altura en un sector que hasta el momento no las había tenido (Rincón del Indio próximo al arroyo Maldonado). El segundo dio el marco para el fomento de urbanizaciones cerradas al sur de la ruta 9 en el sector Este del departamento.

### 3.9 Resumen de la trayectoria: Maldonado-Punta del Este: balneario de elite y periferia turística rioplatense.

Hemos descripto nuestro caso a través de varios caminos convergentes para el abordaje desde los “momentos” y “dimensiones” de la urbanización. Primero, se realizó la recorrida de los vínculos entre turismo, territorio y estado en América Latina y el Río de la Plata. Esto se vinculó al desarrollo de la urbanización costera uruguaya a partir de

éste gran mercado regional, con destaque en la pieza territorial Montevideo- Chuy, tematizada por el turismo.

Tras un acercamiento a la trayectoria de las transformaciones socioespaciales de Maldonado-Punta del Este, podemos plantear como síntesis del caso las siguientes variantes de tejido urbano, difusión turística y espacio estatal para Punta del Este, Maldonado, costa sur uruguaya, costa atlántica de la provincia de Buenos Aires y a nivel internacional en las periferias turísticas. La periodización toma los siguientes hitos locales de Punta del Este y Maldonado:

- 1757. Fundación de la ciudad de Maldonado.
- 1895. Primer hotel en Punta del Este (hotel de Risso). Primera ronda de turistización, acompañada por el fraccionamiento urbano de la península, desarrollo de lujosos chalets, hoteles, infraestructura. Punta del Este fue declarada “Pueblo” en 1907.
- 1933. Estado uruguayo consolidó su política de favorecer el desarrollo turístico, creando la comisión nacional de turismo (1933) y leyes de estímulo a la construcción de hoteles (1931). La ley N° 9.398 (1934) declaró Punta del Este lugar de interés nacional para el desarrollo del turismo.
- 1974. Se inició el primer gran boom edilicio de la construcción en altura y propiedad horizontal, dentro de la apertura económica promovida por el gobierno de facto.
- 1997. Comenzó a funcionar el hotel Conrad de la cadena Hilton, el primer “cinco estrellas” de una cadena global de hotelería en la península. Ese año también se inauguró el nuevo aeropuerto de Punta del Este, proyecto por el renombrado arquitecto Rafael Viñoly y el Shopping Center de Punta del Este. Al año siguiente se culminó la autopista Montevideo-Punta del Este. Estos tres hechos colocaron definitivamente al balneario en la era global.

La tabla 3.4 resume la etapa previa al inicio de la explotación turística en Punta del Este.

**Tabla 3.4** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal de la etapa previa al balneario: la ciudad y la península (1757-1895)

Dimensión	Variables	Punta del Este - Maldonado	Costa uruguaya Montevideo-Chuy	Costa oceánica bonaerense	Periferias turísticas internacionales.
Difusión turística	Alojamiento	Etapa previa a la turistización aunque se vislumbra en la desolada península, potencial turístico por parte de elites bonaerenses y montevidéanas.	Hoteles de baños en ciudad vieja. Hotelería de playa en Ramírez y Pocitos.	Hotel Bristol en Mar del Plata (1888).	Hotelería y villas de descanso en Brighton, Biarritz.
	Actores		Desarrolladores locales.	Tenedores de suelo rural y aristócratas de Buenos Aires.	Aristócratas europeos, generalmente del mismo ámbito nacional que el balneario.

	Visitantes principales		Elites argentinas de Buenos Aires.	Elites de Buenos Aires. Incidencia clave de la llegada del ferrocarril Bs As-Mar del Plata (1888)	Aristócratas europeos, generalmente del mismo ámbito nacional que el balneario. Incidencia clave de la llegada del ferrocarril.
<b>Tejido urbano turístico</b>	Trazados urbanos del crecimiento de la ciudad.	Cuadrícula regular hispánica en Maldonado. El trazado fundacional de Punta del Este (Ing. F. Surroca, 1890) incluye dos dameros regulares rotados sin jerarquizar borde costero con uso turístico ni señalar emplazamiento de hotelería.	Inicio de la urbanización en Piriápolis. Residencia de Piria y construcción Hotel Piriápolis (1893-95)	Mar del Plata se densifica a partir de villas de descanso. Se fundan otros pequeños balnearios atlánticos: Necochea (1881), Mar del Sur (1882), Miramar (1888)	Rambla, Casino, hotel y balneario. Se expande la urbanización longitudinal en la costa balnearia.
	Tipos edificatorios predominantes.	Primeros chalets de inspiración francesa y normanda.	Hotelería.	Villas y hotelería	Villas y hotelería
<b>Espacio estatal</b>	Turismo como espacio estatal	Desde 1875 el código rural nacional permitía expropiar las “aguas minero medicinales y sus terrenos adyacentes” para formar establecimientos balnearios.	No	No.	No.
	Planificación urbana	Trazado fundacional de Punta del Este (1890)		Cuadrícula indiana y ejido regular.	Trazados pintoresquistas.

Fuente: Elaboración propia

La Tabla 3.5 describe la primera ronda de turistización como balneario de elite de Punta del Este.

**Tabla 3.5** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal en la primera etapa de turistización como balneario de elite y balneario de viviendas (1895-1933)

<b>Dimensión</b>	<b>VARIABLES</b>	<b>Punta del Este - Maldonado</b>	<b>Costa uruguaya Montevideo-Chuy</b>	<b>Costa oceánica bonaerense</b>	<b>Periferias turísticas internacionales.</b>
<b>Difusión turística</b>	Alojamiento	Hoteles Biarritz, Risso, Miguez, España, Las Delicias y residencias particulares.	Hotelería y residencias particulares en Piriápolis, Carrasco, La floresta y Atlántida.	Hoteles en Mar del Plata y balnearios aledaños. Desarrollo de urbanizaciones con residencias	Hotelería y villas y barrios jardín de residencias particulares de temporada. La Guerra europea (1914) frena el

				particulares de temporada.	desarrollo turístico.
	Actores	Se promueve la compra de solares e inversión por parte de argentinos en Punta del Este.	Cada balneario es impulsado por un desarrollador o conglomerado de base generalmente montevideana y local donde se entrecruzan industriales, propietarios rurales, bancarios y profesionales.	Tenedores de suelo rural y aristócratas de Buenos Aires.	Aristócratas europeos, generalmente del mismo ámbito nacional que el balneario.  La Guerra europea (1914) frena el desarrollo turístico.
	Visitantes principales	Altos sectores de Buenos Aires que encuentran en Punta del Este exclusividad pero menos rigor de etiqueta social que Mar del Plata.	Elites de Buenos Aires y Montevideo.	Elites de Buenos Aires y primera masificación con burguesía y sectores medios en ascenso.	Ampliación social hacia sectores burgueses, y profesionales, además de las aristocracias. Se mantiene generalmente el flujo principal dentro de los ámbitos nacionales.
<b>Tejido urbano turístico</b>	Trazados urbanos del crecimiento de la ciudad.	Se completa el trazado de la península. Se consolida la costanera desde Punta del Este a Maldonado. La ciudad de Maldonado comienza a expandir barrios por fuera de su damero regular.	Se lotea Piriápolis (1912) y Carrasco (1912) con el modelo Rambla, Casino. Hotel y villa balnearia. Atlántida (1921) y La floresta (1926) procuran modelo similar sin llegar a consolidarlo.	Grandes obras de espacios públicos: rambla Bristol, paseo General Paz de inspiración pintoresquista y urbanismo moderno.	Se expande el modelo de la ciudad jardín y la expansión de equipamientos culturales y deportivos.  La Guerra europea (1914) frena el desarrollo turístico.
	Tipos edificatorios predominantes.	Chalets de estilo ecléctico y ecléctico historicista y primeras residencias de arquitectura moderna.		Creciente incidencia de la arquitectura moderna.	Las villas dejan lugar a residencias particulares y aumenta incidencia de la arquitectura moderna.
<b>Espacio estatal</b>	Turismo como espacio estatal	Creación de la Comisión Nacional de turismo (1933). Ley de fomento de construcción de hoteles (1931).		No.	l'Office National du Tourisme en Francia (1911)
	Planificación urbana	Ley que declara a Punta del Este de interés nacional para el desarrollo turístico y le define un amplio	Trazados urbanos fundacionales de	Los grandes espacios públicos son	Colmatación de los frentes costeros. Inicio

		territorio que excede la península e incluye todo el territorio al sur de la ciudad de Maldonado.	balnearios diseñados por los primeros urbanistas uruguayos.	realizados por Carlos Thays, por el mismo paisajista de los grandes parques de Buenos Aires y Montevideo. El urbanista Carlos Della Paollera da una conferencia en Mar del Plata en 1932 donde promueve el desarrollo de una “ciudad balnearia jardín”.	de la urbanización hacia el hinterland.
--	--	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

La tabla 3.6 muestra la segunda ronda de *turistización*: se despliega el bosque urbanizado (1934-1974)

**Tabla 3.6** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal en la segunda ronda de turistización de Punta del Este (1933-1974) durante el ciclo del estado benefactor uruguayo.

Dimensión	Variables	Punta del Este - Maldonado	Costa uruguaya Montevideo-Chuy	Costa oceánica bonaerense	Periferias turísticas internacionales.
<b>Difusión turística</b>	Alojamiento	Balneario de segundas residencias y algunos hoteles (el último de gran escala y lujo de esta etapa es San Rafael en 1948)	Segundas residencias en loteos masivos sobre la costa. Paradores turísticos y algunos hoteles.	Segundas residencias en loteos masivos sobre la costa. Hoteles sindicales. Boom de la edificación en propiedad horizontal.	Apartamentos en propiedad horizontal y grandes hoteles urbanos. Turismo industrial de posguerra. Clubes mediterráneos desde 1950, unían en un mismo enclave residencias temporales e instalaciones
	Actores	Desarrolladores argentinos y empresarios uruguayos.	Desarrolladores mayormente uruguayos. Los loteos pasan a ser promovidos por sociedades anónimas y no personas jurídicas.	Desarrolladores locales y de Buenos Aires	El turismo industrial de posguerra reescala actores al promover la internacionalización de la inversión turística y el estímulo (casos emblemáticos: España y Mexico). En otros casos el Estado direcciona

					desarrollo turístico articulando con políticas territoriales nacionales (Francia).
	Visitantes principales	Se profundiza la incidencia de sectores medios y altos de Buenos Aires que encuentran en Punta del Este exclusividad ante la masificación de Mar de Plata.	Clases medias y asalariados de Montevideo y principales localidades del país.	Turismo como derecho. Ampliación social del público turístico a sectores asalariados. Llegada de sectores populares a Mar del Plata arroja fuga de elites bonaerenses hacia Punta del Este.	Ampliación social hacia sectores burgueses, y profesionales, además de las aristocracias. Se mantiene generalmente el flujo principal dentro de los ámbitos nacionales.
<b>Tejido urbano turístico</b>	Trazados urbanos del crecimiento de la ciudad.	Se despliega la urbanización del bosque a través de fraccionamientos. Maldonado integra polos de vivienda social y barrios periféricos con poca infraestructura y comienza a aglutinar población permanente a influjo del dinamismo de la construcción y necesidad de servicios turísticos. Primer asentamiento irregular: Barrio Kennedy (1961)	Loteos balnearios en trazados regulares y carentes de infraestructura. Los más cercanos a Montevideo rápidamente se convierten a corredor metropolitano.	Crecimiento de la ciudad de Mar del Plata hacia el <i>hinterland</i> . Fiebre fraccionadora. Reconversión de la rambla hacia una materialización moderna y despojada de ornamentos. Despliegue de nuevos balnearios del tipo “bosque y playa” y residencias en baja densidad para los sectores que huyen de la masividad de Mar del Plata.	El urbanismo moderno se traslada a la urbanización turística y los balnearios ex nihilo, así como operaciones de extensión o transformación de núcleos preexistentes, funcionan como laboratorio de la zonificación funcional y el desarrollo de infraestructuras. La grilla moderna, la zonificación funcional y el desarrollo de infraestructuras cobran protagonismo.
	Tipos edificatorios predominantes	Arquitectura moderna. Racionalismo en viviendas particulares y primeros bloques y edificios en altura (pantallas y primeras torres).			Viviendas particulares, edificios de apartamentos

					turísticos y hoteles. Arquitectura moderna.
<b>Espacio estatal</b>	Turismo como espacio estatal	Turismo de público regional, aun con énfasis en el Gran Buenos Aires como mercado emisor, como dinamizador de la economía, captador de recursos y ensamblando construcción, infraestructura y servicios. La costa Montevideo-Chuy como pieza territorial turística.		Mar del Plata como suburbio descentrado de Buenos Aires. Institucionalidad turística en la Provincia de Buenos Aires (1935). Base nacional de del desarrollo turístico, aunque creciente	l'Office National du Tourisme en Francia (1911) como ente pionero de promoción del turismo como política nacional.
		Dirección Nacional de Turismo (1967), consolidación de la institucionalidad.		problematización del impacto en captación de divisas.	
	Planificación urbana	Propuestas del urbanismo moderno: Planes de Gómez de Gavazzo (1935, Jones Odriozola, para punta del Este. Urbanización de Punta Ballena (Antonio Bonnet) concatena urbanismo y arquitectura moderna con sensibilidad paisajística para desarrollo turístico.	Urbanismo moderno en algunos balnearios y fraccionamientos. El Parkway atlántico de Cravotto como imaginario tras la infraestructura de la carretera costanera.	Débil planificación urbana, basada en códigos de zonificación y edificación. Cuando se aprueba plan en 1962 la ciudad ya se había desarrollado según interés fraccionador del suelo rural e indiscriminadamente en altura. Discusión sobre la urbanización del ejido desde las estrategias modernas: unidades vecinales, barrio parque, zonificación funcional. Y de la articulación entre sectores turísticos y de residencia permanente.	Variadas estrategias de potenciar los lugares turísticos considerando infraestructuras y localización (aeropuertos, autopistas, estaciones multimodales) y estrategias planificadoras a nivel urbano y territorial. Los planes urbanos y territoriales se articulan con el desarrollo turístico y edilicio.

Fuente: *Elaboración propia*

La tabla 3.7 sintetiza el desarrollo del último medio siglo desde los procesos de apertura de la economía en la década de 1970 hasta la llegada del primer hotel cinco estrellas de una cadena global en 1997. El balneario de edificios.

**Tabla 3.7** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal desde la apertura económica y el primer gran boom de la construcción hasta la integración plena a la globalización (1974-1997).

Dimensión	Variables	Punta del Este - Maldonado	Costa uruguaya Montevideo-Chuy	Costa oceánica bonaerense	Periferias turísticas internacionales.
<b>Difusión turística</b>	Alojamiento	Incremento notable de los apartamentos en propiedad horizontal y de residencias particulares. Primeras urbanizaciones cerradas	Expansión de las viviendas unifamiliares de temporada en urbanizaciones fraccionadas y en baja ocupación. Reconversión total a corredor metropolitano de los balnearios hasta 35 km de Montevideo.	Crisis de la propiedad horizontal pero mantenimiento del apartamento turístico y de la hotelería de sectores medios en Mar del Plata. Consolidación de las urbanizaciones en baja densidad en formato bosque y playa como enclaves exclusivos.	Hotelería de alta gama en entornos urbanos y en enclaves suburbanos.
	Actores	Desarrolladores argentinos y de la región (Brasil, Paraguay) y algunos internacionales.	Desarrolladores mayormente uruguayos y argentinos en menor medida pero con incidencia creciente.	Desarrolladores locales y de Buenos Aires.	Grandes cadenas hoteleras globales.
	Visitantes principales	Se procura desplazar la hegemonía del visitante bonaerense. Ampliación del público regional, en particular brasileños	Clases medias y asalariados de Montevideo y principales localidades del país.	Se mantiene la lógica del Turismo como derecho. Ampliación social del público turístico a sectores asalariados.	Dispersión del origen de turistas desde Europa y Estados Unidos hacia diferentes periferias turísticas como Caribe y sudeste asiático.
<b>Tejido urbano turístico</b>	Trazados urbanos del crecimiento de la ciudad.	Las nuevas urbanizaciones turísticas son chacras o barrios cerrados o semi cerrados. En la ciudad “permanente” se despliega la vivienda social masiva y tejidos periféricos con fraccionamientos poco articulados entre si.		Continúa subdivisión del ejido de Mar del Plata. Se expanden las nuevas urbanizaciones como pequeños enclaves exclusivos de trazados orgánicos.	En sectores costeros, se generan grandes predios a modo de supermanzanas turísticas donde los hoteles o resorts las ocupan sin contiguidad en la imagen urbana. Hacia el interior aparecen urbanizaciones en

					torno a campos de golf o ruralidades residenciales turísticas.
	Tipos edificatorios predominantes.	Edificios en propiedad horizontal de apartamentos.	Viviendas unifamiliares.	Desarrollo simultáneo de edificios en altura y viviendas unifamiliares.	Hoteles, resorts y grandes complejos de apartamentos turísticos (con destaque de tiempos compartidos).
<b>Espacio estatal</b>	Turismo como espacio estatal	Creación del Ministerio de Turismo (1986). Mantenimiento del fomento del turismo con público regional como sector estratégico de la economía		Desde 1990, el modelo neoliberal propone reescalar destinos turísticos a nivel internacional.	Promoción de los diferentes territorios de sus ventajas comparativas de estímulos y facilidades de inversión a favor de los grandes emprendimientos.
	Planificación urbana	Ordenanza General de Construcciones (1974) robusta normativa que se propone articular zonas de mayor potencial edificatorio y altura con mantenimiento del bosque urbanizado y sin colmar la costa con alturas en ramblas. Sufrió importantes modificaciones.	Los entornos turísticos no lograron concretar proyectos robustos de normativa urbanística o planificadora.	Ley 8912 de Ordenamiento Territorial provincial habilita clubes de campo y urbanizaciones cerradas. Código de Ordenamiento Urbano del Partido de Gral. Pueyrredón (1979) procura transparentar normas de edificación en altura.	Planes urbanos favorecen la transformación de suelo rural en urbano y potencian la segmentación socio espacial entre ámbitos para el desarrollo material de la infraestructura turística y las ciudades que dan soporte a la actividad.

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, la tabla 3.8 refiere a las dimensiones estudiadas para el período desde 1997, en pleno auge globalizador y dinámicas del siglo XXI entre burbujas inmobiliarias y los acentos progresistas o *neodesarrollistas* de los gobiernos de la región. Es la transición hacia una ciudad turística de alta calidad de vida y rentabilidad inmobiliaria.

**Tabla 3.8** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal en el siglo XXI.

Dimensión	VARIABLES	Punta del Este - Maldonado	Costa uruguaya Montevideo-Chuy	Costa oceánica bonaerense	Periferias turísticas internacionales.
<b>Difusión turística</b>	Alojamiento	Hotelería de alta gama de cadenas globales.	Continúa la expansión de las viviendas	Despliegue residencial y hotelería en	Se incrementa la hotelería y complejos

		Grandes complejos de apartamentos de alto valor, en edificios en altura en sectores emblemáticos de la costa urbana del balneario construidos mediante articulación de excepciones a normativas edificatorias y estímulos tributarios. Expansión de las urbanizaciones cerradas y hotelería en entornos rurales de gran extensión y bien articulados con la faja costera. Despegue de José Ignacio como nuevo pequeño enclave de exclusividad.	unifamiliares de temporada en urbanizaciones fraccionadas y en baja ocupación. Nuevos enclaves exclusivos en el entorno de Maldonado y presión de emprendimientos para privatizar playas.	formato resort en pequeños enclaves <i>chic</i> .	residenciales de alta gama autocontenidos en enclaves suburbanos, asociados a grandes extensiones de suelo.
	Actores	Persisten desarrolladores argentinos y de la región (Brasil, Paraguay) articulados crecientemente a fondos internacionales.	Desarrolladores mayormente uruguayos y argentinos en menor medida pero con incidencia creciente.	Desarrolladores locales y de Buenos Aires.	Grandes cadenas hoteleras globales.
	Visitantes principales	Se consolida la dispersión e internacionalización de los flujos, manteniendo a los argentinos como principales visitantes.	Clases medias y asalariados de Montevideo y localidades del país.	A la lógica del Turismo como derecho social se integra el interés por captar público regional e internacional.	Dispersión del origen de turistas desde Europa y Estados Unidos hacia diferentes periferias turísticas como Caribe y sudeste asiático.
<b>Tejido urbano turístico</b>	Trazados urbanos del crecimiento de la ciudad.	Las nuevas urbanizaciones turísticas son chacras o barrios cerrados o semi cerrados. En la ciudad “permanente” se despliega la vivienda social masiva y tejidos periféricos con fraccionamientos poco articulados entre si. Se consolida con una avenida perimetral el borde del humedal del arroyo Maldonado para frenar la expansión urbana sobre ese entorno frágil ambientalmente y como solución de vialidad a modo de <i>bypass</i>		Continúa el proceso de subdivisión del ejido de Mar del Plata. Se expanden las nuevas urbanizaciones como pequeños enclaves exclusivos de	Se mantiene la tendencia de grandes predios a modo de supermanzanas turísticas donde los hoteles o resorts las ocupan sin contiguidad en la imagen urbana

		para quienes se movilizan a los balnearios al este de Punta del Este		trazados orgánicos. Consolidación de una extensa conurbación turística residencial en el litoral atlántico de la Provincia de Buenos Aires.	Hacia el interior aparecen urbanizaciones en torno a campos de golf o ruralidades residenciales turísticas.
	Tipos edificatorios predominantes .	Residencias particulares en barrios privados y Edificios en propiedad horizontal de apartamentos.	Viviendas unifamiliares y complejos residenciales. Primeras urbanizaciones tipo club de campo en Rocha	Desarrollo simultáneo de edificios en altura y viviendas unifamiliares.	Hoteles, resorts y grandes complejos de apartamentos turísticos (con destaque de tiempos compartidos).
<b>Espacio estatal</b>	Turismo como espacio estatal	Mantenimiento del fomento del turismo con público regional como sector estratégico de la economía. Inversiones en infraestructura (aeropuerto, carreteras) para mejorar la conectividad internacional.		Se profundiza el reescalamiento de los destinos turísticos a nivel internacional como política.	Promoción de los diferentes territorios de sus ventajas comparativas de estímulos y facilidades de inversión a favor de los grandes emprendimientos .
		Gobierno de Maldonado promueve política activa de excepciones urbanísticas combinadas con estímulos tributarios para incentivar desarrollos inmobiliarias.			
	Planificación urbana	LOTDS (2008) disparó explicitación de figuras planificadoras con garantías ambientales y participación ciudadana. Se aprueban instrumentos de OT departamentales para los territorios costeros. Se aprobó la Ley Directriz de OT del espacio costero (Ley N° 19772, del 17/7/2017) que no se reglamentó.		Planificación contemporánea intenta poner en valor el desarrollo de la ciudad no turística y sus expansiones periféricas.	Planes urbanos favorecen la transformación de suelo rural en urbano y potencian la segmentación socio espacial entre ámbitos para el desarrollo material de la infraestructura turística y las ciudades que dan soporte a la actividad.
		Gobierno de Maldonado no concretó un plan local de OT para Punta del Este, pero normativa general varió en importantes sectores aumentando levemente alturas y			

		ocupación del suelo. El suelo rural al sur de la ruta 9 quedó liberado a su potencial transformación en urbano entre Punta del Este y José Ignacio, explicitando modelo de desarrollo territorial en base urbanizaciones campestres.			
--	--	---	--	--	--

*Fuente: Elaboración propia.*

Como síntesis de este proceso, apreciamos en Punta del Este, el desplazamiento, apropiación y relectura de las dinámicas sociales, espaciales y regulatorias de los territorios litorales volcados al turismo de sol y playa, a nivel internacional. La península y su entorno fueron travesados por la materialización y ambientación sociocultural de las variadas etapas del desarrollo turístico: balneario exclusivo, ampliación de sectores sociales en su público, la ciudad jardín asociada al ocio, la masividad del movimiento moderno, el turismo industrial, la globalización, los enclaves autocontenidos, las variadas espacialidades de la exclusividad.

En su etapa fundacional, Punta del Este no cultivó el modelo Rambla, Casino, Hotel y Villa Balnearia de Brighton o Biarritz, que en el caso uruguayo promovió inicialmente Piriápolis y luego Carrasco y que Mar del Plata emulaba con suceso. El plano original del fraccionamiento de Punta del Este de 1890 no era el de una localidad turística. El trazado se resolvió en dos conjuntos de dameros regulares sin ningún tipo de propuesta particular sobre el borde costero, ni reserva de predios para grandes hoteles ni paseos públicos. Los predios solían tener 816 m<sup>2</sup> de superficie (cada manzana incluía doce de éstos), significativamente superiores a un terreno urbano de área consolidada (300 m<sup>2</sup>) y hasta de varios balnearios basados en segundas residencias unifamiliares en baja densidad (entre 500 y 700 m<sup>2</sup>). La resolución en trazado regular en manzanas de 100 metros de lado impedía el desarrollo de grandes villas al estilo de Biarritz o Niza. El Hotel Biarritz (1908), lujoso alojamiento y casino, que en aquella época daba prácticamente a la costa, estaba alejado casi 200 metros de la misma. Punta del Este no tuvo una rambla de paseo en su primera época y circunvalación de la península como paseo público se materializó a principios de la década de 1980. La costanera entre Punta del Este y Las Delicias (1920) que consolidaba el viejo acceso a la península via la costa desde Maldonado, era un acceso vial, sin un diseño urbano o paisajístico asociado, una cinta de bitumen acorralada por el bosque aun deshabitado y la playa.

La exclusividad y el talante aristocrático, sobre todo proveniente de Buenos Aires fue parte del público y actores del desarrollo desde el inicio del balneario y atravesó su historia hasta la actualidad. Como destaca Trochón (2017) es cuestionable pensar que

los argentinos son “extranjeros” en Punta del Este. Además, el desarrollo del turismo, considerando el gran mercado regional de Buenos Aires, ha sido un explícito proyecto económico y territorial uruguayo desde fines del siglo XIX, potenciado por el *batllismo* desde inicios del siglo XX en rol de Uruguay como país de servicios para la región platense. Mar del Plata funcionó como rival y complementario. Punta del Este cultivó un perfil con menos rigores de etiqueta social.

Las economías rioplatenses eran las más prósperas de Latinoamérica a inicios del siglo XX a influjo del modelo agroexportador. Aquel excedente se materializó en parte en suntuosas residencias balnearias y disponibilidad para gastos en esparcimiento y juegos de azar. El cierre del turismo hacia Europa por los conflictos mundiales concentró el gasto en ocio de éstos sectores en sus ámbitos locales.

Alrededor de 1930 Punta del Este era mayor centro turístico del país y el sector movilizaba notables inversiones en residencias y hotelería. La ley que lo declaró zona de interés nacional para el turismo (1934) constituyó un hito de promoción y apuesta al turismo como forma de crecimiento económico. La propuesta urbano-territorial modernista de Gómez Gavazzo (1935) que incluía una gestión nacionalizada del balneario, también mostró las emergentes tensiones entre el nivel nacional y local por las definiciones en torno a su desarrollo.

La ampliación social del público turístico tuvo en Uruguay un mayor despliegue territorial a través del loteo de la extensa costa platense y atlántica. Punta del Este tuvo acentos de masividad sin popularizarse. Los barrios jardín como parte de la espacialidad turística llegaron en la década de 1930, tras la experiencia europea y de Mar del Plata. La figura de los *country* como barrios de residencias suburbanas de fin de semana para sectores altos que incluían instalaciones deportivas y de esparcimiento, que se comenzaban a prefigurar dentro del proceso de metropolización del Gran Buenos Aires (urbanización Cantegril, 1946) y posteriormente los Clubes mediterráneos (Club del Lago 1968, Club de la ballena 1962, Las grutas, 1969), similares pero claramente volcados al turismo, y la sensible y moderna propuesta de Antonio Bonet para la urbanización Punta Ballena, confluyeron en la noción de Punta del Este como “bosque urbanizado”.

A partir de década de 1950 con el turismo industrial fordista, fundamentalmente con el caso español como referencia, en Punta del Este también sufrió la tensión planteada en Benidorm entre las torres colmatando la costa coexistiendo con una urbanización jardín “por detrás”.

La problemática del transformación del suelo rural para desarrollo urbanos de tipo turístico o de la ciudad de ocupación permanente dinamizada poblacionalmente por las oportunidades laborales de la construcción y los servicios, o de las localizaciones para elevar grandes conjuntos residenciales u hoteleros que distorsionaron la imagen urbana de Mar del Plata en las décadas de 1950 y 60 ante la falta de un sólido marco de planificación y desarrollo urbano que orientara el crecimiento de la ciudad, también tuvo sus reflejos en Punta del Este.

La valoración de los bordes y paseos costeros referidos puertos deportivos bajo el influjo de las realizaciones de las estaciones balnearias de Candilis en Ranguedoc-

Rousillon, se reconstruye en acciones como la ampliación del puerto deportivo y la construcción de la rambla de la península (1979-81).

En las últimas décadas, el marco normativo uruguayo sobre el acceso público a las playas, caso del código de aguas (decreto-ley 14.859 del 15/12/1978) ley de centros poblados, LOTDS) impidió la generación de emprendimientos que privatizaran la playa como ocurrió en Cancún o Baleares. De todas formas se promovieron urbanizaciones cerradas o semicerradas de uso turístico en entornos suburbanos (la propia ley de ordenamiento territorial de 2008 contempla esta figura aunque limitando ciertas cuestiones de encierro a través de pautas generales de superficies involucradas y continuidad de la trama vial).

También Punta del Este ha promovido, entrecruzando incentivos de renuncia fiscal nacionales y locales y excepciones a los parámetros edificatorios y urbanísticos como ventaja comparativa para atraer inversiones para grandes desarrollos, poniendo en juego estratégicos terrenos urbanos costeros.

Punta de Este, a pesar de la internacionalización de los flujos turísticos ha mantenido durante más de un siglo, el encuadre rioplatense, siendo sensible a los ciclos económicos y políticos de la Argentina y en particular del Gran Buenos Aires. Mientras la población uruguaya ha crecido un tercio casi seis décadas, la de Argentina se duplicó y la de Brasil triplicó. El turismo regional ha ampliado enormemente su base demográfica. En menos de cuatro décadas, Uruguay cuadruplicó sus turistas anuales. Desde la aspiración de llegar al millón de turistas a fines de la década de 1970 a los casi 4 millones en los años *pre-pandemia*

Punta del Este se ha masificado sin popularizarse y ha ampliado el territorio bajo su grifa a prácticamente toda la costa del departamento de Maldonado al este de Piriápolis y al territorio al sur de la ruta nacional 9. A su vez, se ha transformado en el principal aglomerado intermedio del país. Estructura una urbanización que incluye el fortalecimiento del eje Montevideo-Punta del Este como pieza principal del sistema urbano uruguayo actual (Martínez, Delgado & Altmann, 2016).

En sus variantes espaciales, las diversas rondas de *reterritorialización* turística le han dado un talante de suma de épocas de dispositivos de ocio de las elites: clubes deportivos y sociales, equipamientos y residencias llevan la grifa de los principales arquitectos del río de la plata. Sin embargo, el alto valor del suelo y la rápida rotación del stock construido ha constituido un enorme desafío para mantener sus cualidades espaciales y urbanas y la integridad de sus construcciones más características.

## **4 ANALISIS: “MOMENTOS Y DIMENSIONES” DE LA URBANIZACIÓN EN MALDONADO-PUNTA DEL ESTE (1974- 1982).**

El presente capítulo plantea la presentación de la información y análisis del caso de acuerdo con el esquema metodológico – operativo (apartado 2.8) que sintetizó las dimensiones analíticas y abordajes específicos planteados para Punta del Este como ámbito litoral estructurado por el turismo de sol y playa para un público regional de elite.

Cada apartado se estructura a partir de los “momentos” de la urbanización, desglosado en los “dimensiones”. Dentro de cada uno se realiza una breve presentación y contextualización que propone sintetizar el modelo previo a 1974. Tras la presentación de la información se explicitan las variantes entre la situación heredada y la emergente.

### **4.1 Mancha urbana y aglomeración**

#### **4.1.1 Normativas territoriales, urbanísticas y edilicias locales.**

El análisis de la regulación de la urbanización concentrada se realizó a través de un estudio de la normativa departamental referida a la ocupación del suelo urbano y normativa edilicia y urbanística. Esto implicó la indagación en los cambios en zonificación en urbano- suburbano- rural, atributos edificatorios de las parcelas (factor de ocupación del suelo, alturas, retiros y otros) y características de los fraccionamientos (subdivisión de suelo generando áreas amanzanadas con padrones individuales urbanos y vías de tránsito pública). También se identificaron antecedentes y propuestas de planificación urbana (de las cuales, ninguna fue aprobada como tal para Maldonado-Punta del Este).

En Uruguay, la determinación de usos del suelo urbano, capacidad edificatoria, parámetros urbanísticos, condicionantes de infraestructuras, fraccionamientos, y las categorizaciones de suelo (urbano, suburbano, rural), que dan cuenta de la configuración espacial o paisajística de un ámbito territorial y la ocupación del suelo, son competencias del nivel departamental a partir de parámetros generales definidos a nivel nacional<sup>85</sup>. Estas disposiciones son el marco de gestión del suelo privado, a través de los derechos y las limitaciones del administrado a través de disposiciones legales nacionales y decretos departamentales (Gorgoroso, 2011).

---

<sup>85</sup> Sobre los procesos administrativos, en la normativa uruguaya la subdivisión predial con parcelas de tamaño y agrupamiento que permite usos urbano- habitacionales se da a través de fraccionamientos habilitados por las intendencias departamentales e inscriptos en la Dirección Nacional de Catastro, dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas. El tamaño de parcelas urbanas remite a disposiciones de la ley centros poblados, con una superficie mínima de 300 m<sup>2</sup> (con excepciones a programas de vivienda social, según las leyes 18.367 y 18.834, de 2008) y máxima de 5 hectáreas (en el caso de los departamentos de Montevideo y Canelones este valor es de 3 hectáreas). Para fraccionarse con estos parámetros, el suelo debe estar categorizado como urbano o suburbano, o rural con el atributo de potencialmente transformable (en este caso debe crearse un programa de actuación integrada; ley 18.308, artículo 34).

La ley de Centros Poblados (Ley N° 10.723 del 21/4/1946 modificada por la ley N° 10.866 de 11/11/1946) estableció la competencia exclusiva del nivel departamental en la subdivisión del suelo para ampliación de centros urbanos o creación de nuevos.

La anterior Ley Orgánica Municipal (Ley 9515, del 28/10/1935) fijó las atribuciones de las intendencias departamentales como la de dictar las normas para la edificación en centros urbanos.

*Antecedente 1: Ordenanza de fraccionamiento de tierras de Maldonado (1940).*

Respecto a normativas que reconocieran grandes unidades geográficas de la dinámica rural y urbana y la estructural importancia de la faja costera en el área, a partir de la “Ordenanza de fraccionamiento de tierras del departamento de Maldonado” del 11 de mayo de 1940, se diferenciaron los patrones de ocupación del ámbito costero según la distancia a la costa. Se reconoció, como ámbito de subdivisión de predios para urbanización, una zona litoral de 5000 metros hasta la máxima crecida del río de la plata y 1000 metros alrededor de las lagunas del Sauce, José Ignacio y Garzón. El resto del departamento funcionaba por exclusión como única zona. La zona “litoral” se dividía en “secciones” con “anchuras” paralelas a la costa: 500 metros, 1000 metros, 2500 metros. Para estas se definían superficies destinadas a vialidad, tamaños y frentes mínimos de los lotes, que aumentaban a medida que se alejaba de la costa. Se reconocía el límite fijado para Punta del Este de acuerdo con la ley N° 9398 (1934), es decir, al sur de la actual calle 3 de febrero, (considerado “ampliación de la planta urbana de Punta del Este”) habilitando allí predios de 400 metros<sup>2</sup>, independientemente de que superara a los 500 metros de distancia a la costa (Tabla 4.1).

**Tabla 4.1** Síntesis de los parámetros edificatorios para urbanizaciones en la zona litoral del departamento de Maldonado, según la Ordenanza del 11 de mayo de 1940.

Parámetros	Zona A (hasta 500 metros de la costa)	Zona B (de 500 a 1000 metros de la costa)	Zona C (de 1000 a 2500 metros de la costa)	Zona D (de 2500 a 5000 metros de la costa)	Zona E (hasta 1000 metros Lagunas)	Faja de 150 metros a la costa
Superficie mínima destinada a red vial sin considerar ramblas costaneras	25%	20%	18%	12%	Igual a zona A hasta 200 metros, igual a zona B entre 200 y 500 metros.	
Superficie mínima del lote urbano	400 m <sup>2</sup> (500 m <sup>2</sup> para los situados frente a ramblas costaneras)	800 m <sup>2</sup>	1500 m <sup>2</sup>	1 hectárea	Igual a zona C entre 500 y 1000 metros	800 metros
Ancho mínimo del lote	15 metros	20 metros	30 metros	50 metros		25% del ancho

<b>Otras especificaciones</b>	Retiros de 25 metros sobre carretera Las Delicias- Punta de Este. Para loteos mayores a 3 hectáreas en total, se reserva 5% deslindado a suelo público (para espacios públicos o equipamientos)	Solo usos colectivos (hoteles, espectáculos, sanatorios). Últimos 60 metros hacia el mar liberados totalmente. (solo fraccionable con informe favorable del Poder Ejecutivo Nacional tras informe de los ministerios de Obras públicas y Defensa Nacional)
-------------------------------	--	--

Fuente: Elaboración propia a partir de "Ordenanza de fraccionamiento de tierras del departamento de Maldonado" del 11 de mayo de 1940.

**Figura 4.1** Interpretación gráfica de la ordenanza de zonificación del 5 de diciembre de 1949



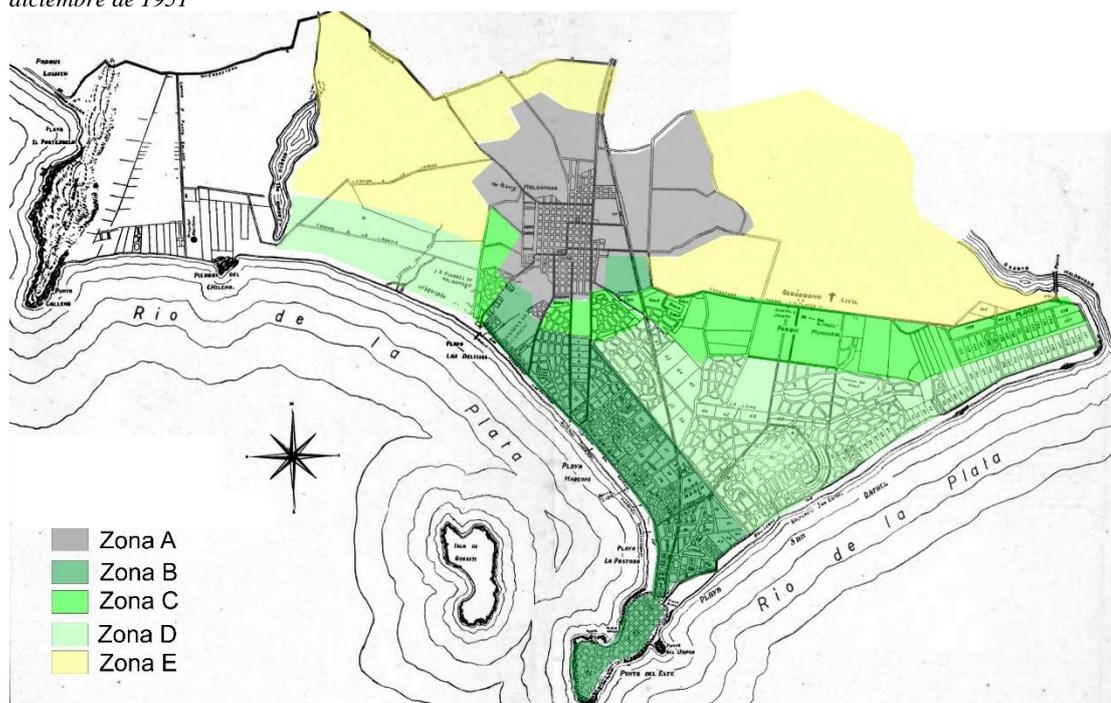
Fuente: Elaboración propia sobre mapa de Mazzoni (1947; 242)

*Antecedente 2. Ordenanza de subdivisión de la planta urbana y suburbana de Maldonado (1951).*

La delimitación de la zona urbana y suburbana de Maldonado (5/12/1949) y la "Ordenanza de subdivisión de la planta urbana y suburbana de Maldonado" del 17/12/1951 implementación a nivel departamental la ley de centros poblados (1946). La normativa de 1949 planteó generosas calificaciones suburbanas (vocación de urbanización) en torno a la ciudad de Maldonado, al este (entre la vía del tren y el arroyo Maldonado), y oeste hacia la sierra de la ballena (límite del viejo ejido de la ciudad) (figura 1). La ciudad de Maldonado, la península de Punta del Este y su barrio contiguo "La Pastora" quedaron indicados como urbanos.

La ordenanza de 1951 identificó cinco sectores según parámetros de superficie, ancho mínimo y retiros de lotes permitidos (figuras 4.1 y 4.2; y tabla 4.2).

**Figura 4.2** Interpretación gráfica de la ordenanza de subdivisión de la planta urbana de Maldonado, del 17 de diciembre de 1951



Fuente: Elaboración propia sobre mapa de Mazzoni (1947; 242)

**Tabla 4.2** Síntesis de los parámetros edificatorios en planta urbana de Maldonado, según la Ordenanza 17 de diciembre de 1951

Parámetros	Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Zona E
Superficie mínima del lote	300 m <sup>2</sup>	400 m <sup>2</sup>	600 m <sup>2</sup>	1000 m <sup>2</sup>	1 hectárea
Acho mínimo del lote	12 metros	15 metros	17 metros	20 metros	

Fuente: Elaboración propia a partir de "Ordenanza de división territorial de la planta urbana y suburbana de Maldonado" del 17 de diciembre de 1951

**Antecedente 3. Ordenanza General de Construcciones del departamento de Maldonado (decreto departamental 3055, del 11/9/1959) (OGC 1959).**

Esta normativa fue fruto del trabajo de una comisión integrada por técnicos municipales junto al ITU<sup>86</sup> y Comisión Nacional de Turismo, además del aporte de urbanistas como Guillermo Jones Odriozola y Francisco Villegas Berro, cuya propuesta de Plan Director de Punta del Este de 1956 se daba dentro de las actuaciones de planificación costera propiciadas por el Ministerio de Obras Públicas mencionadas en el capítulo 3.

La OGC 1959 regulaba en un único documento disposiciones dispersas hasta el momento. Establecía parámetros de higiene y salubridad de la vivienda, los procedimientos administrativos para tramitar la construcción de edificaciones y, sin innovar sobre la sectorización de la Ordenanza de subdivisión territorial de 1951, definía diferentes sectores con diferentes atributos edificatorios y de ocupación de la parcela.

<sup>86</sup> El ITU aportó principalmente en lo relativo a cambios en la regulación de la propiedad horizontal en Maldonado, que databa del 21/9/1948, enfatizando en la relación altura – espacio libre para los edificios en altura.

La zona balnearia quedaba definida por un *buffer* de 3000 metros normales a la costa en todo el departamento. Complementariamente se definían centros poblados balnearios y no balnearios, regulando la vivienda unifamiliar y los edificios. Para Punta del Este por primera vez aparecen regímenes constructivos diferenciados. Sobre Avenida Gorlero y en La Pastora se habilitaban edificios en altura bajo ciertas condicionantes de tamaño de predio, factor de ocupación del suelo y volumetría. Punta del Este perdía su imagen homogénea con edificaciones de hasta dos niveles de acuerdo a su ordenanza de edificaciones del 17/9/1947. De todas formas, ya se habían construido edificios altos a modo de excepciones, como el “Península” (Arq. Guillermo Jones Odriozola y Arq. Francisco Villegas Berro, en 1955), cuya resolución volumétrica como gran placa perpendicular a Av. Gorlero, respondía a la lógica de implantación y espacialidad planteada luego por la OGC 1959 para éste sector de la península. En la tabla 4.3 y figuras 4.3 y 4.4 se resumen las principales disposiciones de alturas y ocupación del suelo planteadas por la normativa.

**Tabla 4.3** Síntesis de los principales parámetros edificatorios de la OGC 1959 en el departamento de Maldonado.

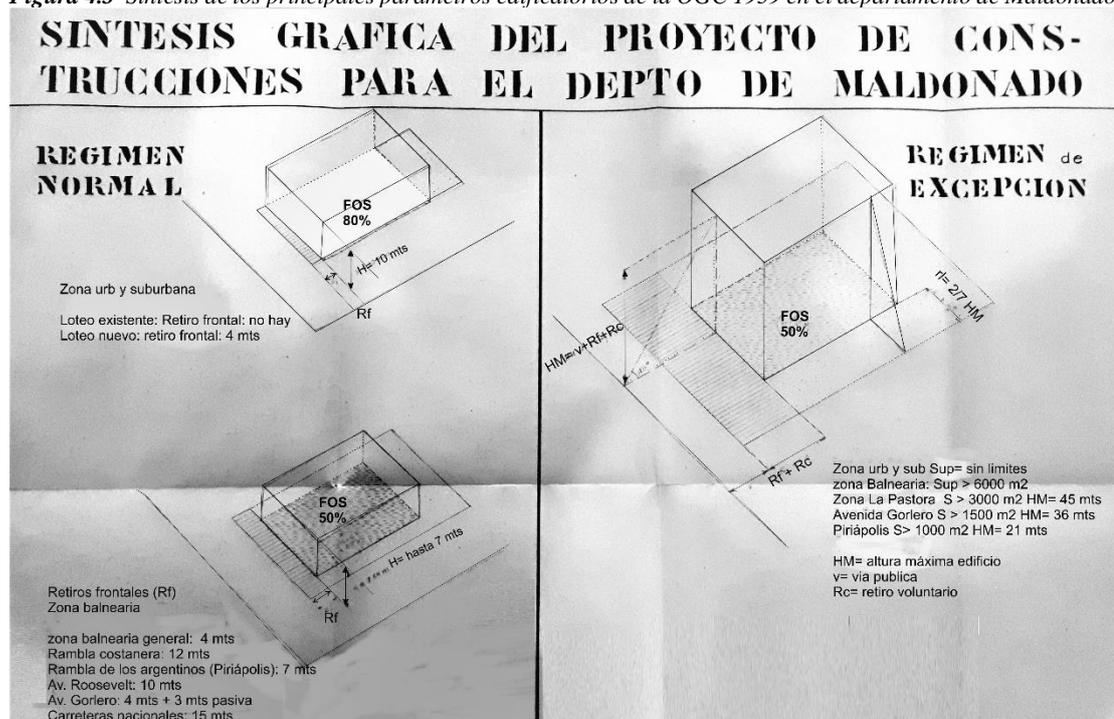
	Centros poblados balnearios	Centros poblados no balnearios	Régimen general Gorlero	Régimen altura Golero	Régimen altura La Pastora	Régimen altura zonas balnearias
<b>Altura máxima</b>	7 metros	10 metros	10 metros	36 metros	45 metros	Ancho vía + 2 retiros frontales
<b>Factor de Ocupación del suelo (FOS)</b>	50%	80%	50%	50%	50%	50%
<b>Otras normas</b>	Retiro frontal 4 metros, retiro lateral 2 metros	Edificios en altura hasta ancho calle + retiro frontal. FOS 50%	Pasiva de 3 metros	Predios en esquina mayores a 1500 m <sup>2</sup> , retiros de 8 metros.	Predios mayores a 3000 m <sup>2</sup>	Para predios mayores a 6000 m <sup>2</sup>

Fuente: Elaboración propia en base a OGC 1959

Para la OGC 1959 Punta del Este quedó dividida en cinco sectores: Avenida Gorlero (ya consolidada como la principal arteria de la península), La Pastora (zona de transición entre la península y el barrio jardín), resto de Punta del Este y predios frentistas a la costanera. Para dos de estos espacios se habilitaban desarrollos en altura para predios de grandes superficies. Se permitían torres exentas hasta de hasta 45 metros de altura (La pastora), o entre medianeras a modo de placas o “pantallas”, para predios en esquina (Gorlero). Un decreto posterior, habilitó el régimen de excepciones a parámetros urbanísticos y edificatorios vía autorización por mayorías especiales de la Junta y Ejecutivo Departamental.<sup>87</sup>

<sup>87</sup> La realización de grandes emprendimientos residenciales contraviniendo las normativas edificatorias vigentes, en el caso de Maldonado, implica, de por sí, toda una línea de indagaciones, vinculadas a la excepción como política urbana (Sciandro & Zeballos, 2019). La excepción implica la aprobación extraordinaria, por parte del gobierno

Figura 4.3 Síntesis de los principales parámetros edificatorios de la OGC 1959 en el departamento de Maldonado.



Fuente: Elaboración propia sobre plano adjunto a la copia de la OGC 1959 de Archivo IETU (Bibliorato N°077 "Maldonado". Folio s/sn).

En nuestro período de estudio (1974-1982) la actividad legislativa departamental estuvo bajo un régimen de excepción dentro de la dictadura que gobernó al país entre 1973 y 1985. El Intendente de Maldonado electo democráticamente en 1971 fue depuesto en su cargo unos meses después del golpe de estado, a fines de 1973, nombrándose por parte del Presidente de la República un intendente interventor. A su vez, la actividad legislativa no fue realizada por la Junta Departamental (integrada por treinta y un ediles, electos democráticamente cada cinco años según la constitución de 1967), sino por una "Junta de Vecinos" de siete miembros designados por el Intendente Interventor.

departamental (intendente con ratificación de la Junta Departamental) de un permiso de construcción que no cumple con la normativa urbanística y edificatoria. Sobre la situación de 1959 cuando se discutían los primeros edificios en altura, en la Junta Departamental se plantearon algunas visiones que han atravesado las siguientes décadas: mantener y ampliar el volumen construido era necesario, y estaban en juego fuentes de trabajo: "No es posible frenar el progreso de Punta del Este cuando se crean fuentes de trabajo que van a favorecer una gran masa de trabajadores" decía el Edil Dante Rosa en la discusión del 23 de diciembre de 1960 (DDSS JDM acta 528 página 324). En la misma sesión su colega Bolívar Cardoso, estampó su justificación a la aprobación de la excepción en términos que sintetizan este abordaje: "Edificios como el que se trata dan jerarquía a Punta del Este y repito, que estos edificios son el progreso y al progreso no lo detienen las ordenanzas" (DDSS JDM acta 528 pag 324).

Figura 4.4 Interpretación gráfica de los sectores habilitados para el régimen en altura según la OGC 1959



Fuente: Elaboración propia sobre foto aérea de FAU. Vuelo nacional 1966.

Las fuentes utilizadas para el análisis fueron las actas de la Junta de Vecinos del Departamento de Maldonado y la documentación que consta en el archivo de Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos (IETU) de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República sobre planificación urbano-territorial en Maldonado.<sup>88</sup>

<sup>88</sup> El IETU ha realizado a lo largo de su historia, diversos asesoramientos a la intendencia departamental de Maldonado. La propia normativa nacional de Centros Poblados, en su artículo 8, refería a que ante la ausencia de oficinas de planificación urbana departamentales, las intendencias se asesoraran con el ITU en lo referente a creación o ampliación de centros poblados.

El archivo del ITU cuenta con cuatro biblioratos que recopilan el trabajo del instituto con la intendencia de Maldonado. En el N° 077 se encuentran las actuaciones desde 1943 a 1959 con destaque del aporte del ITU a la redacción de la OGC 1959 sobre reglamentación del régimen de propiedad horizontal en Maldonado. En el N° 076

Respecto a la zonificación urbana o suburbana no hubo cambios al régimen establecido en la Ordenanza de subdivisión territorial de diciembre de 1951.

Las normas sancionadas entre 1974 y 1982, pueden agregarse en los siguientes grupos de acuerdo con su jerarquía y temas abordados (tabla 4.4) y pueden consultarse en el Anexo Normativo.

**Tabla 4.4** Afectación de la regulación del desarrollo urbano en Maldonado-Punta del Este según tipos de norma y temática abordada (1974- 1982).

Tipo de norma	Tema	Cantidad
Decreto departamental	- Parámetros edificatorios y urbanísticos (ocupación de las parcelas) en ámbitos urbanos o suburbanos según la zonificación.	6 decretos.
	- Regulación de tipos urbano- edilicios referidos al uso turístico residencial.	3 decretos
	- Espacialidad urbana.	3 decretos
	- Vivienda social.	2 decretos
Resolución de la Junta de Vecinos	- Aprobación de grandes proyectos con parámetros por fuera de la Ordenanza de Construcciones.	2 resoluciones
	- Resolución de conflictos urbanos.	1 resolución
	- Financiamiento y gestión del suelo.	1 resolución.

Fuente: Elaboración propia en base a *Diario de Sesiones de la Junta de Vecinos de Maldonado, Gorgoroso (2011), ITU (2008, 2014)*.

Respecto a la zonificación y parámetros urbanísticos y edificatorios, la Ordenanza General de Construcciones (decreto 3289, del 11/9/1974) (OGC 1974) tuvo un carácter estructurante, dando una conformación urbana variada pero coherente. Los grandes patrones de ocupación del territorio allí definidos continúan hasta hoy configurando el espacio urbano de Maldonado- Punta del Este. Al igual que la OGC 1959, es una compleja normativa que abarca reglamentación de la gestión de la construcción, parámetros de higiene y salubridad de la vivienda, además de zonificaciones y definición de parámetros urbanísticos y edificatorios.

Si bien se aprobó en dictadura, fue fruto de un trabajo técnico desde 1968, según consta en notas de archivo del IETU. La intendencia convocó a una comisión interinstitucional para revisar la normativa de edificación de Maldonado, visto el crecimiento que se estaba dando durante la década de 1960 y la aprobación de varios desarrollos en altura vía excepcional.

La OGC 1974 definió regiones dentro del departamento, a partir de seis tramos de costa (Solís, Piriápolis, Punta Colorada, Maldonado-Punta del Este, La Barra, José Ignacio), la ciudad de San Carlos y por exclusión el resto de los centros urbanos del departamento.

A diferencia de las anteriores normativas, los *buffers* paralelos a la costa para zonificar son de ancho variable. En las regiones Solís, La Barra y José Ignacio es de 2 kilómetros de distancia. En Punta Colorada y Piriápolis es de 4 kilómetros y en Maldonado-Punta del Este tiene el mayor ancho: 5 kilómetros (figura 4.5).

---

hay dos grupos de materiales. Por un lado, la recopilación de normativas urbanísticas, edilicias y de subdivisión territorial del período 1940-1977. Por otro, materiales en proceso vinculados a la preparación del Expediente Urbano (no culminado) de Maldonado-Punta del Este en 1977 y un asesoramiento sobre planificación en el área, entre 1975-1977. El bibliorato N°078 reúne una serie de datos económicos y sociales, procesados y presentados en cuidadas cartografías y gráficos, en el marco de los cursos Economía y Sociología II, del año lectivo 1977.

**Figura 4.5** Sectores de la región Maldonado-Punta del Este según la OGC 1974.



Fuente: Intendencia de Maldonado (1974)

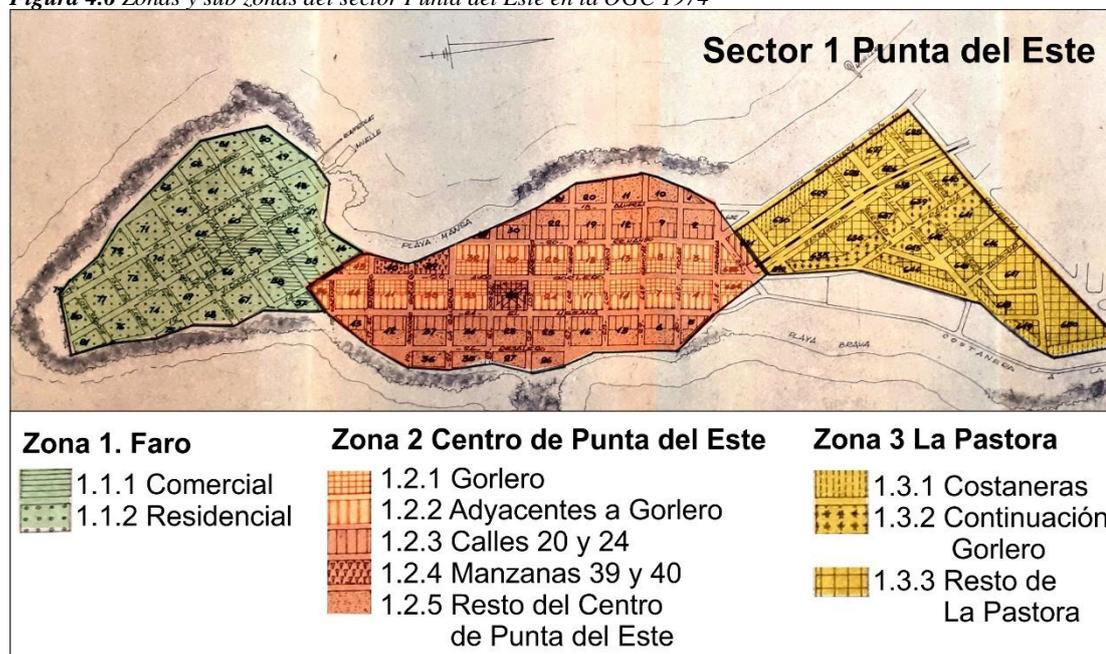
Las regiones se dividían jerárquicamente en sectores, zonas y subzonas, con parámetros urbanísticos y edificatorios específicos. En la lectura general, se plantea una urbanización de baja densidad y vivienda unifamiliar por padrón en los balnearios operados de forma casi genérica (altura 7 metros, FOS 40% como patrones generales de los “Barrios Jardín” en todo el departamento, que se corresponden a la urbanización litoral con fines turísticos), y enclaves de alturas mayores y otra complejidad morfológica en Punta del Este y Piriápolis. Para la edificación no balnearia se plantea mantener el FOS 80% y la altura máxima de 10 metros como régimen general de las viviendas.

En Punta del Este se reconocían tres grandes ámbitos espaciales. Primero, la península, trama fundacional del balneario, preservando el área residencial histórica del entorno del faro y destacando la primera centralidad comercial donde se permitía algo más de densidad y altura, pero dentro de bajos parámetros. Luego se propiciaba la construcción en altura mediante torres exentas en grandes predios de un cuarto de manzana (2400 m<sup>2</sup>) en el eje de la Avenida Gorlero (figuras 4.6 y 4.7). El despliegue de la zona de transición de La Pastora, muestra la construcción en altura habilitada para grandes superficies, pudiendo incluir conjuntos urbanos de varias torres en un mismo padrón. Luego, el “balneario”, tributario del barrio jardín de chalets de segundas residencias, dispuestos en amplios predios de baja densidad, dentro de trazados pintoresquistas referidos al emprendimiento Cantegril (que queda incluido dentro de ésta zonificación). Una escueta jerarquización vial, con pocas avenidas donde se permitía construir hasta

cuatro pisos, derivaba en una norma de alturas en la costanera, en la cual se permitían torres esbeltas y exentas en amplios predios (figura 4.8).

Para la ciudad de Maldonado, se definían baja altura y algunos acentos de densificación en torno a su plaza principal y un “resto” del casco urbano con baja altura (2 niveles) y baja densidad (figura 4.9).

*Figura 4.6 Zonas y sub zonas del sector Punta del Este en la OGC 1974*



*Fuente: Elaboración propia sobre cartografía Intendencia de Maldonado (1974).*

La Barra y Punta Ballena eran tratados como enclaves distantes de Punta del Este. Regía una normativa genérica de barrio jardín balneario de baja ocupación y 2 niveles de altura, salvo en las manzanas al sur de la ruta 10 (entre la costanera y la playa) en La Barra donde se habilitaba un solo nivel.

Los decretos posteriores, hasta 1983, plantearon una complejización de zonificaciones y atributos, manteniendo esta espacialidad estructural (península, barrio jardín de segundas residencias, ciudad de tejido residencial tradicional regular) reconociendo la necesidad regulatoria sobre diversos tipos edilicios, en particular los bloques bajos (menos de 4 niveles) y las idas y vueltas sobre la edificación en altura (sus ámbitos y parámetros) reconociendo dos ciclos. El primero (1975-1977) está centrado en la dinámica del *boom* y de la tensión entre ese desarrollo explosivo y mantener las cualidades espaciales de Punta del Este (el bosque urbanizado, preservar visuales en particular desde y hacia la península). Allí, la apertura en sub-zonas de la zona Barrio Jardín (donde el FOS se baja notablemente del 40% al 25% para viviendas aisladas) plateaba preservar el “bosque urbanizado” y dejar a salvo de los bloques al exclusivo y distinguido sector del Parque del Golf (sub-zona III) donde en grandes predios estaban las principales mansiones y viviendas suntuarias del balneario, en tanto graduaba su presencia en otras zonas del barrio jardín a través de restricciones de tamaños de predios para concretarlos (decreto 3314, del 5/9/1975) (figura 4.10).

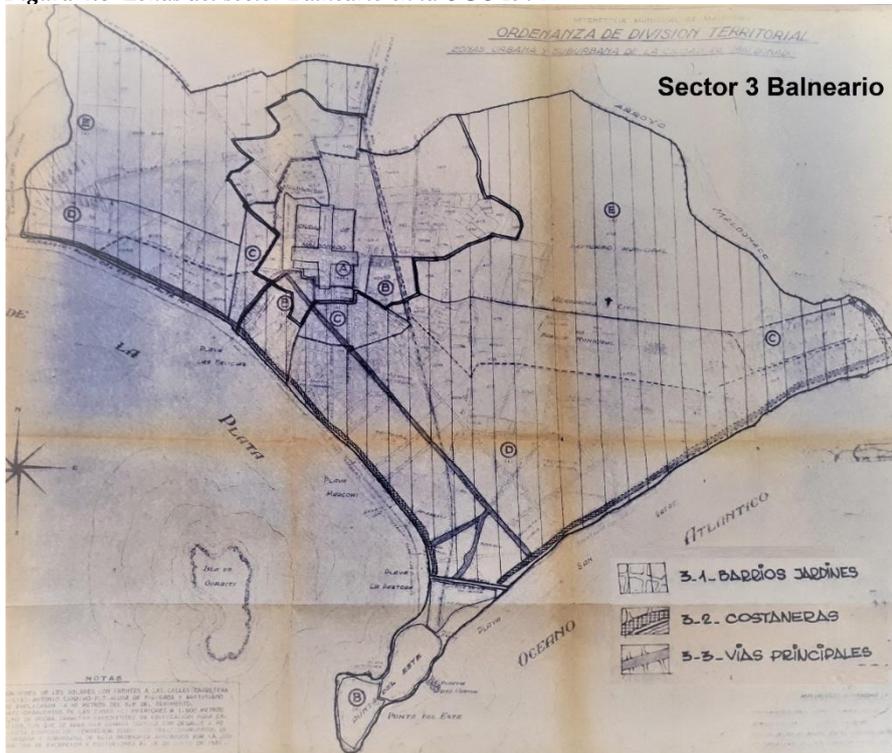
**Figura 4.7** Manzana “tipo” del fraccionamiento del Ing Surroca (1890) en doce predios de 16,5 x 49,5 (816 m<sup>2</sup>).



Nota: Un predio de 2400 m<sup>2</sup> (gris) surgía de la fusión de tres padrones originarios y permitía levantar una torre de 54 metros en Gorlero. Un predio de 1600 m<sup>2</sup>, (celest) a partir de dos padrones originarios, permitía levantar una torre de 36 metros de altura.

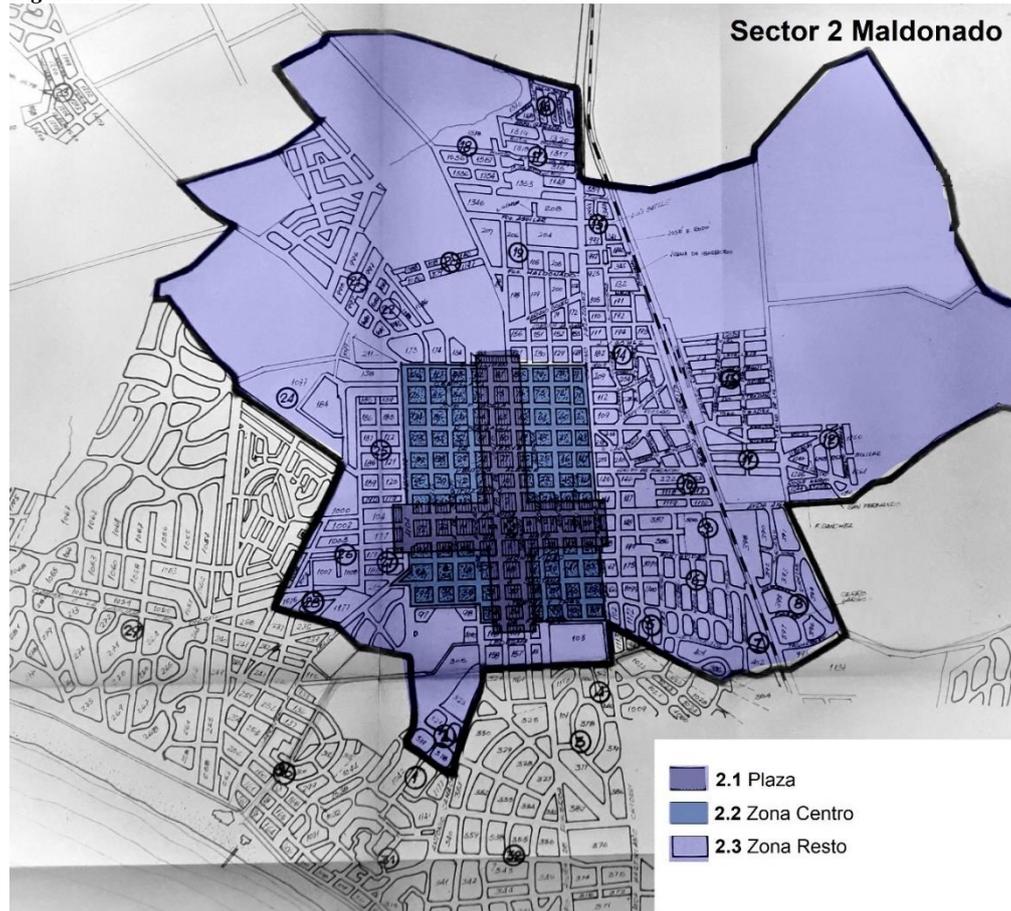
Fuente: Elaboración propia sobre fragmento de Plano de Fraccionamiento de Punta del Este, del Ing Surroca (1890).

**Figura 4.8** Zonas del sector Balneario en la OGC 1974



Fuente: Elaboración propia sobre cartografía Intendencia de Maldonado (1974).

Figura 4.9 Zonas del sector Maldonado en la OGC 1974

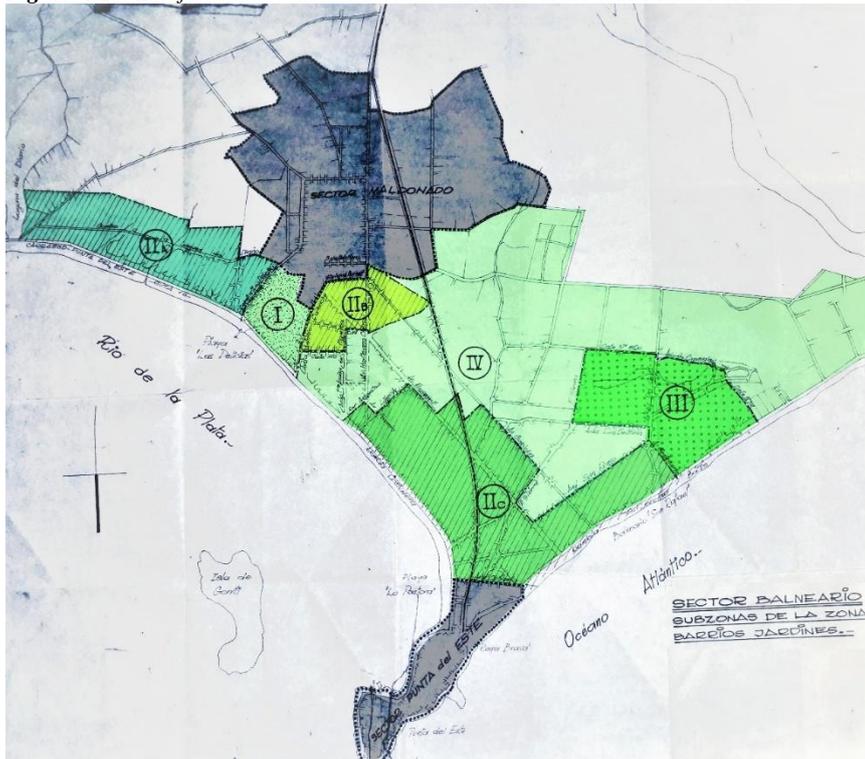


Fuente: Elaboración propia sobre cartografía Intendencia de Maldonado (1974).

Los Anexos I y II de la OGC 1974 trabajaron el tema de la construcción en altura. El Anexo I (Decreto 3347 del 22/7/1977) en pleno *boom*, dejó sin efecto el régimen de alturas en la península para los terrenos de un cuarto de manzana y Gorlero y calles adyacentes, dejando solo a La Pastora (con mayores restricciones: menor altura máxima permitida y mayor superficie del padrón para éste régimen) (figura 4.11). También dejó sin efecto el régimen de alturas en la costanera y reguló las alturas sobre la carretera panorámica de Punta Ballena, en otra intervención defensiva hacia paisajes característicos sujetos a grandes presiones urbanizadoras (máximo un metro sobre la calzada de la ruta).

Con el Anexo II (decreto 3351 del 16/12/1977) la altura quedó direccionada hacia la Avenida Roosevelt, un eje vial presente desde las primeras cartografías de división del ejido de Maldonado y que se venía conformando como el gran articulador vial de la relación entre Maldonado y la Península. Distante 1 km y paralela a la costanera de Playa Mansa, la altura sobre Av. Roosevelt, una amplia y recta avenida, implicó una operación audaz para movilizar la altura habilitando visuales al mar sin colmatar la costa, manteniendo una rambla de amplios retiros y edificaciones bajas sin afectar la playa por sombras y valorando las panorámicas amplias de mar y cielo. Se habilitaron alturas de hasta 54 metros para predios mayores a 2000 m<sup>2</sup>.

Figura 4.10 Zonificación del sector 3.1 de acuerdo al decreto 3314 del 5/9/1975.



Fuente: Elaboración propia sobre cartografía Intendencia de Maldonado (1974).

Figura 4.11 Interpretación gráfica de los cambios del Anexo I de la OGC 1974



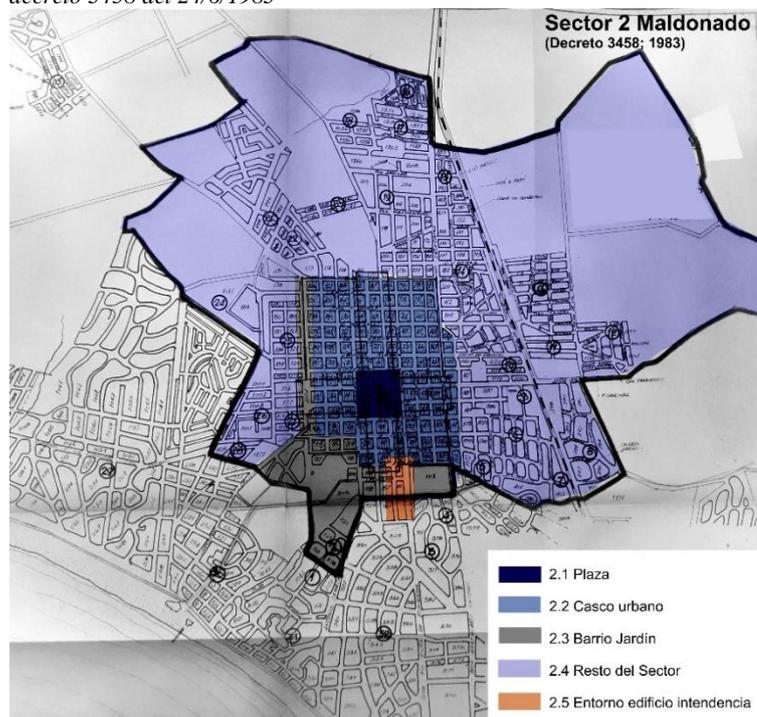
Fuente: El Día (22-9-1977)

La esmerada regulación sobre proporciones, alturas, retiros y FOS de la construcción en altura, muestra que la misma era concebida a partir de esbeltas torres con vocación uniforme (estar contenidas en cuadrado de 30 metros de lado, sin alturas intermedias: 36, 45 o 54 metros), distanciadas y que no saturaran la trama de la península ni las costaneras. Por otra parte, se intentaba sacar enseñanzas de la problemática experiencia

de las grandes “pantallas” que a inicios de la década de 1960 interponían grandes volumetrías o aquellos posteriores hacia 1970 generados como diversos módulos de edificios en altura contiguos por sus medianeras, peligrando las principales visuales y paisajes de la costa del balneario, al tiempo que arrojaban amplias sombras sobre la playa.

Un segundo ciclo (1979-1983), hacia el final del *boom*, tuvo como centro la ciudad de Maldonado y su articulación morfológica y urbanística con Punta del Este. Allí, empieza a cobrar dimensión regulatoria la estructural operación de eje cívico que desde fines de la década de 1960, aparecía al sur de la trama regular de la ciudad de Maldonado, en la transición hacia Punta del Este, conformado por los predios del Campus Municipal (un equipamiento deportivo de escala nacional y departamental para práctica profesional y lúdica de atletismo, natación y que incluye el principal estadio de futbol del departamento), el predio de la nueva intendencia departamental (construida entre 1981 y 1984) y posteriormente la Junta Departamental (sede del legislativo departamental, construido posteriormente, en la década de 1990) (figura 4.12). La creación de sectores en la normativa diferenciados, que reconocen la transición urbana entre el barrio jardín de segundas residencias y la ciudad tradicional permanente, a través de una nueva centralidad cívica, comercial y residencial, refuerza la complejidad de un incipiente aglomerado urbano, que más allá de sus diferencias y conflictos en usos del suelo residenciales y permanentes, debería ser tratado como un “todo orgánico” según los planificadores.

**Figura 4.12** Interpretación gráfica de las modificaciones en las zonas del sector Maldonado (nueva zona 2.5) por decreto 3458 del 24/6/1983



Fuente: Elaboración propia sobre cartografía Intendencia de Maldonado, 1974.

### *Regulación de tipos urbano- edilicios referidos al uso turístico:*

Estas normas regularon dos tipos edilicios y urbanísticos del turismo: la suburbanización de elite de los *countries* y el hotel urbano en formato torre, estimulando ambos desarrollos. La promoción de clubes de campo tenía antecedentes en la región (Club de la Ballena, 1962; Club del Lago, 1968). Se intentó hacerla parte de la conformación balnearia suburbana, manteniendo atributos paisajísticos en amplias praderas forestadas edificaciones en baja densidad, incluso habilitando la modalidad de club cerrado y urbanización en propiedad horizontal (al ingresarse como obra de arquitectura aunque en efecto fuera un fraccionamiento). A su vez, la reglamentación sobre bordes de curso de agua, reforzó el interés de preservar los cauces y sus entornos al uso público, reforzando la normativa nacional de centros poblados. Respecto a los hoteles, el estímulo de la liberación en altura (que tantas rispideces planteaba en el ámbito de la construcción de edificios de apartamentos) aparece como elemento central para captar la llegada de grandes inversiones de escala regional o internacional.<sup>89</sup>

### *Espacialidad urbana.*

La regulación del desarrollo urbano, también abarcó reglamentaciones sobre el tratamiento de la espacialidad urbana dentro y fuera de los predios: aceras, cercos, retiros frontales y taludes. Fueron tres decretos aprobados por la junta de Vecinos en 1978 que tenían alcance para las áreas balnearias a nivel departamental salvo el de aceras que regula específicamente el sector balneario de Punta del Este.<sup>90</sup>

Estas *micro-geografías* regulatorias en su despliegue en la ciudad hacían al carácter de los ámbitos urbanos, planteaban una continuidad de los enjardinados de los predios particulares hacia las vías de circulación. así como marcando la presencia de las fachadas de las viviendas en la espacialidad de las calles, evitando altos muros, sean cercos o setos, planteando máxima transparencia en rejas y procurando que los taludes y montañas artificiales oculten las viviendas.

La ordenanza de mamparas, intentaba mantener esas cualidades para las zonas comerciales, en particular con locales gastronómicos.

### *Otras Resoluciones de la Junta de Vecinos de Maldonado.*

Estas disposiciones, de menor jerarquía que los decretos departamentales, implicaron disposiciones puntuales pero de impacto sobre el desarrollo de la ciudad. Destacamos la referente al negocio de venta de terrenos públicos.

Por un lado, la venta de cuatro valiosas hectáreas de suelo público en San Rafael. En el plano de fraccionamiento del Ing. Rómulo Ibargoyen de 1937 (proyecto urbano de los arquitectos Veltroni y Lerena Acevedo) se establece una avenida Parque público (manzanas 826, 827 y 832) que se cede a la intendencia. De acuerdo con el expediente

---

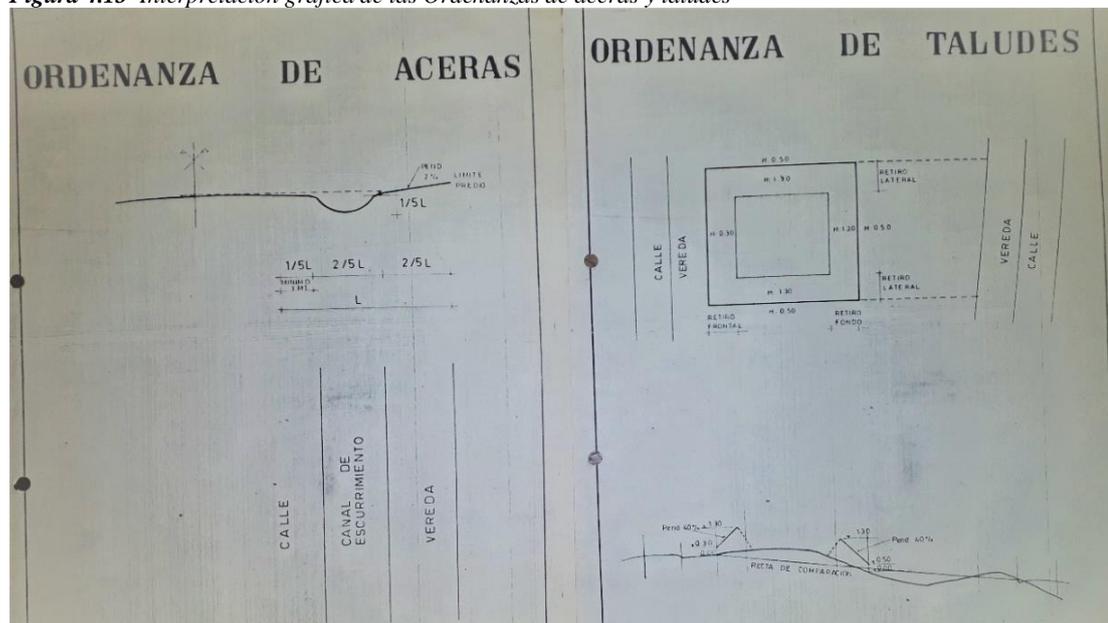
<sup>89</sup> De todas maneras, en ésta época, no existió ningún proyecto edilicio que utilizara la normativa de hoteles con altura libre.

<sup>90</sup> Decreto 3377 del 06/10/78 ordenanza cercos zonas balnearias. Decreto 3378 del 06/10/78 ordenanza aceras zona balnearia, y decreto 3379 del 06/10/78 taludes zona balnearia.

16247 y resolución de 2/6/1978 los recursos surgidos del remate público de los “solares municipales” de San Rafael (figura 4.14) fueron destinados a las siguientes obras:

- construcción de 144 viviendas para realojo del Barrio Kennedy.<sup>91</sup>
- realización de obras de infraestructura en Maldonado Nuevo.<sup>92</sup>
- Culminación del nuevo edificio de la intendencia departamental.<sup>93</sup>
- Construcción de una tribuna para la cancha de futbol del Estadio del Campus Deportivo Departamental.<sup>94</sup>
- Construcción de la rambla de circunvalación de Punta del Este.<sup>95</sup>

**Figura 4.13** Interpretación gráfica de las Ordenanzas de aceras y taludes



Fuente: Intendencia de Maldonado.

Podría añadirse la situación del complejo “Cantegril” dirigido por el empresario Mauricio Litman. La justicia intervino sus Sociedades Anónimas en 1975 por una defraudación tributaria que se estimó en 2,5 millones de dólares en detrimento del Banco República. Para saldarla pasaron a dominio público amplios sectores no comercializados de sus urbanizaciones. En particular, se destacaba un sector de casi 10 hectáreas a la altura de Parada 18 de playa mansa, sobre la costa, reservados para la construcción de un gran hotel según el plano de fraccionamiento de “Nuevo Cantegril”. Parte fueron adquiridos “por una suma no revelada” (“Construyendo el progreso: 1977 año decisivo” Punta del Este, 6/10/1976) por Pintos Risso para desarrollar con capitales brasileños, argentinos y uruguayos, cuatro torres de 16 pisos. Este complejo,

<sup>91</sup> Histórico barrio popular de Punta del Este, contiguo al campo de Golf de Cantegril. Surgido en 1960.

<sup>92</sup> Gran fraccionamiento (casi 80 hectáreas) aprobado en 1971 sin tener disponibles infraestructura y servicios en amplios sectores del barrio. La venta de solares en ese contexto generó precarización del hábitat. La infraestructura era demandada de manera cada vez más intensa por los pobladores del barrio, que tuvo un crecimiento explosivo en ésta década de 1970.

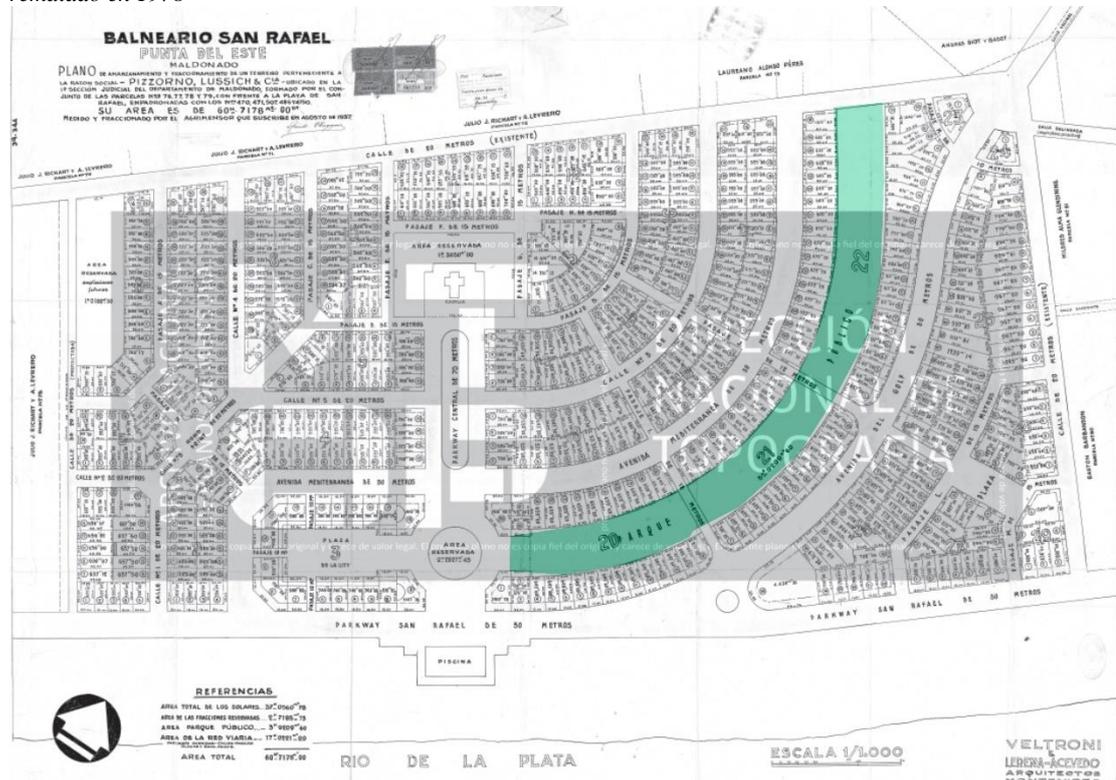
<sup>93</sup> Una de las principales obras cívicas concretadas en el período, que recalificó la centralidad histórica de Maldonado, acercándola a Punta del Este.

<sup>94</sup> Parte de la gran infraestructura deportiva de escala nacional que es el Campus Municipal de Maldonado. El estadio no tenía tribunas hasta ese momento.

<sup>95</sup> Ver párrafo siguiente de proyectos urbanos del período.

denominado “Lincoln Center” estuvo más de tres décadas en obra. En el padrón contiguo, se instaló otro conjunto de tres torres de 17 pisos de SAFEMA Ambos conformaron un vector de crecimiento en altura sobre la costanera lejos de la península.

**Figura 4.14** Plano de fraccionamiento de San Rafael (1937). En verde el parque desafectado del dominio público, rematado en 1978



Fuente: Elaboración propia sobre plano del Registro Nacional de Planos de Mensura.

Como se aprecia, la reserva de valor de ese suelo y su liberación al mercado en un dinámico momento, posibilitó viabilizar obras que implicaron una transformación de la espacialidad de Maldonado-Punta del Este.

#### Resumen normativas locales.

El conjunto de normas que se desprende a partir de la OGC 1974, y sus anexos, referidos a espacialidad urbana, tipos urbano-edilicios turísticos, viviendas económicas, y otras disposiciones sobre financiamiento urbano por venta de suelo público para infraestructura, *habla de estrategias espaciales estatales locales donde se procura direccionar inversiones moldeando nuevas espacialidades, diversificando las modalidades de ocupación urbano-habitacional del suelo.*

Respecto a su predecesora (OGC 1959) la urbanización concentrada promovida por la OGC 1974 y sus anexos I, II y III sofisticó las relaciones entre el ámbito balneario y la ciudad de “todo el año” como soporte de la actividad turística: Punta del Este se posicionó como una ciudad a construirse con variados esquemas morfológicos y tipológicos en que la regulación definió espacios en altura con una volumetría estricta. Las torres exentas de 54 metros por cada cuarto de cada manzana regular en la Avenida Gorlero y paralelas, cambiaron la lógica de los edificios “pantalla” de la OGC 1959. La

Pastora se mantuvo como zona de transición, con altura para grandes predios y el barrio jardín profundizó su sectorización entre la “brava” y la “mansa” pero dentro de un esquema general de “bosque urbanizado” de viviendas unifamiliares en baja densidad. Por otra parte, la jerarquización vial implicó un novedoso planteo al direccionar altura hacia la Av. Roosevelt, blindando el frente de la rambla con bloques bajos de cuatro pisos. Se evitaba cerrar visuales a la costa, en tanto se aumentaba gradualmente potenciales edificatorios en el área balnearia, ante la demanda de terrenos para edificación masiva. Pero detectando en los hoteles en formato torre un programa que sí podría ser objeto de alturas liberadas, con objeto de atraer grandes inversiones.

La renovada espacialidad del turismo residencial de sol y playa de tipo suburbano mediante barrios cerrados o semi cerrados, fue reconocida a través de generar una regulación específica para los *countries* y clubes de campo, que complementan la oferta de apartamentos y residencias particulares urbanas. Se propuso una regulación temprana que pretendía mantener los atributos paisajísticos de Punta del Este como un gran bosque y jardín urbanizado contiguo al mar.

Sobre el financiamiento por venta de tierra urbana, la intendencia de Maldonado en las cesiones de terrenos realizados por diversos desarrolladores y fraccionadores en variados emprendimientos en los balnearios, y en particular en Punta del Este y su entorno, fue acumulando durante el siglo XX una valiosa cartera de suelo público. Parte de ésta y en medio de éste ciclo expansivo, la hizo jugar de forma estratégica, colocando en el mercado hectáreas en zonas de altísimo valor con cuyos recursos financió infraestructura y servicios urbanos para la ciudad balnearia y la ciudad “permanente”. Los terrenos públicos en localizaciones estratégicas y de primer atractivo fueron un actor más del *boom*.

En la ciudad de Maldonado, nuevas zonificaciones promovieron densificar el centro, habilitar alturas y calificar la centralidad emergente en torno al eje cívico estructurado por el nuevo edificio de la Intendencia Departamental en un sector que funcionara como transición entre Punta del Este y Maldonado. A su vez, se procuró solucionar conflictos urbanos en el acceso informal al suelo y negociados con la tierra urbana para sectores populares. El énfasis en las normativas sobre la ciudad de Maldonado, tomó protagonismo al decaer el *boom* y reposicionarse una agenda urbana local de la ciudad “permanente” no vinculada directamente al desarrollo de urbanización turística.

En síntesis, la trayectoria de la normativa local implicó estrategias estatales espaciales y selectividades, con eje en cómo y dónde direccionar la ráfaga de inversión que implicaba el *boom* y en particular, las distorsiones al paisaje urbano y características constitutivas de Punta del Este que implicaba una masiva construcción en altura.

Así, y bajo la influencia de las polémicas de arquitectura de la época con la crisis del movimiento moderno (Luccas, 2020; Frontini, 2019; Mendez, 2013) se dejó atrás el

modelo las “pantallas” en Av. Gorlero por torres exentas<sup>96</sup>, ampliando los sectores de alturas sobre las calles paralelas a Gorlero, donde a impulsos de excepciones se venían conformando estas espacialidades<sup>97</sup>. El cambio de atributos urbanísticos y edificatorios apareció asociado a que ciertos ámbitos de la aglomeración adquirieran mayor capacidad edificatoria y alturas o se habiliten ciertas tipologías arquitectónicas. Esto se vinculó a los ciclos económicos, de la industria de la construcción y tendencias internacionales del desarrollo inmobiliario y edificio, demandando nuevos ámbitos para maximizar ganancias.

La evolución posterior de la normativa urbanística y edificatoria intentó ceñirse al planteo general de la OGC 1974 pero crecientemente se fueron aumentando potenciales edificatorios en el barrio jardín e incrementando áreas para desarrollo en altura, tanto por régimen general (extensión del área bajo normativa de La Pastora a sectores del Barrio Jardín<sup>98</sup>, Plan Local de Ordenamiento Territorial de Eje Aparicio Saravia, que habilitó torres en “Rincón del indio” hacia la barra de Maldonado<sup>99</sup>) desarrollos vía excepciones en casos particulares.

*Un plan (fallido) para Punta del Este (1975-1977) y la tecnocracia planificadora.*

En la trayectoria de la evolución de la normativa urbanística no existió aprobación oficial de ningún plan urbanístico.

En Altmann Macchio (2023) hemos reconstruido parte de la historia de una iniciativa de Plan Regulador para el área, discutido entre 1975 y 1977, mediante una cooperación entre el ITU y la intendencia de Maldonado. Se sucedieron más de una decena de reuniones interinstitucionales infructuosas y varias propuestas e informes técnicos del ITU. En tanto, el “boom” se desarrollaba: el mercado de suelo era muy dinámico y tramitación de permisos de construcción crecía exponencialmente. El silencio en la comunicación entre instituciones y las acciones unilaterales comenzaron a tomar protagonismo. Entre ellas, la decisión de la Intendencia de suspender la edificación en altura, la iniciativa de revisar la normativa de zonificación industrial de Maldonado y la creación de una unidad de proyectos especiales de la intendencia, independiente de la dirección de urbanismo y arquitectura.

Desde la intendencia, en los considerandos a la resolución de marzo de 1977 de detener las autorizaciones en altura se consideraba que:

---

<sup>96</sup> Un antecedente está en la propuesta “Unidad Playa Brava” de Estudio Cinco (1964-71) de torres de inscriptas en una base de 21 x 21 metros en predios de 2500 metros cuadrados, aspectos luego retomados en la OGC 1974. La crítica de arquitectura Marina Waissman, contrapone esta propuesta de ocupación de torres exentas en amplios predios, con otras estrategias de la urbanización turística: “En algunas ocasiones la presión de las fuerzas económicas va produciendo, como en tantas playas del mundo, un proceso de apropiación de las costas que bloquea el mar y destruye el paisaje.” (Revista SUMMA, N° 112, Mayo 1977. Pag 24)

<sup>97</sup> Pintos Risso desarrolló a fines de la década de 1960 en Punta del Este, proyectos de torres que en planta baja ocupaban toda la parcela con zócalos comerciales o “Paz Marina” de SAFEMA en 1972 (torre sin basamento).

<sup>98</sup> Por Decreto Departamental 3646 del 25/11/1991 se creó la zona 3.1 del Barrio Jardín que expandió la normativa de La Pastora al barrio Aidy Grill, hasta la Av. Pedragosa Sierra. Años después, el decreto departamental 3853 del 27/10/2009, integró definitivamente esta zona a la normativa La Pastora y elevó la altura máxima a 63 metros en amplios sectores para predios de más de 4000 m2 de superficie.

<sup>99</sup> Plan Local de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible del Eje Aparicio Saravia (decreto 3911 del 18/12/2012). El plan zonificó y creó zonas de vías principales (Rambla, Avenida Miguel Angel) con posibilidad de desarrollo en altura de 63 metros en predios de más de 6000 m2 con baja ocupación de superficie.

“La expansión edilicia en el Área turística de Punta del Este producirá una densificación urbana que de acuerdo a los índices previstos alcanzará cifras alarmantes, determinando con ello la creación de procesos irreversibles y de consecuencias negativas para la defensa de los valores de la naturaleza y el paisaje, el control preciso de una política global de ordenación del territorio, y de las carencias a que dará lugar la sobrecarga de los servicios de infraestructura” (Resolución del Intendente de Maldonado del 18/3/1977)

En junio de 1977, el Intendente interventor mencionaba que el “Plan Regulador” tenía como objetivos: “preservar todo aquello que dio prestigio al balneario e integra su encanto natural. El mantenimiento de espacios verdes arbolados, los sitios de belleza panorámica y su acceso visual a los mismos, la limitación a la construcción en altura” (“Plan regulador para Punta del Este”; *Punta del Este*, 8/6/1977). Los anexos de la OGC 1974, fueron coherentes con ese planteo. La colmatación inminente de la península requería descentralizar y potenciar nuevos territorios en la región para integrarlos al circuito inmobiliario. Así, La Barra (extremo este) y Punta Ballena (extremo oeste) fueron gradualmente consolidándose como “ciudades satélite” de Punta del Este. En tanto languidecía la cooperación con un ITU obsesionado en aplicar su metodología del expediente urbano y la zonificación moderna dentro de un extenso proceso planificador, la intendencia fortalecía un equipo técnico propio bajo el liderazgo del Arq. Mario Lombardi, que ofició de director de urbanismo entre 1977 y 1984.

El 19 de diciembre de 1977, el intendente departamental, Cnel. Curutchet resolvió crear la “Comisión Asesora del Plan Director de Maldonado-Punta del Este (COMAPLAD)” integrada por los Arquitectos Mario Paysee Reyes, Francisco Villegas Berro y Dr. José Fernández Caiazzo, bajo la secretaría técnica del Arq. Lombardi como director de urbanismo. Esta comisión apoyaría a la gestión departamental a la generación, en primera instancia de un *Plan de Ordenamiento Físico* como primera etapa de un plan de *desarrollo regional*. Se consideraba necesario *encauzar en forma ordenada* el desarrollo de Punta del Este en virtud de sus efectos regionales y nacionales, dentro de la rápida evolución del área. A través de este caso es posible observar la crisis de la planificación moderna solventada en el expediente urbano y la zonificación. Y la emergencia de posturas más articuladas con el abordaje fragmentario desde el proyecto urbano. Aunque subyacía una vocación declarativa y en parte contradictoria con la intención de concatenar estos procesos a otras escalas jerárquicas de la región y el país. Uno de los informes de la COMAPLAD menciona que la actuación y propuestas se realizaban con urgencia, según la solicitud de las autoridades. Los puntos neurálgicos incluían: circunvalación de la península, predio de parada 3 (de propiedad municipal y donde años después fue ubicado el Hotel Conrad), circulaciones generales y fraccionamientos.<sup>100</sup>

Finalmente, en Punta del Este se dieron realizaciones infraestructurales donde subyacen las iniciativas planteadas por la COMAPLAD y la gestión de Lombardi: la rambla de

---

<sup>100</sup> Informe 3 de la COMAPLAD (marzo 1978). Archivo del Instituto de Historia FADU UDELAR. Fondo Villegas Berro.

circunvalación de la península (1979-81), la ampliación del puerto deportivo (1978-80), la reforma de la Plaza Gral. Artigas de Punta del Este, y del parque de esculturas “Paseo de las Américas” (1982), y el levantamiento de la vía del tren entre Maldonado y Punta del Este y su reemplazo por una autovía rápida. Todo ello conformó un implícito Plan Urbano.

#### **4.1.2 Materialidad y entorno construido.**

“¿Hasta dónde puede creer Punta del Este?... la acelerada transformación de los últimos años, con construcción de torres por todos lados y un ritmo de vida movido y paseandero (y multitudinario) hace pensar a cierta gente la posibilidad que Punta del Este se convierta en otra Mar del Plata. Pero hay que desterrar la posibilidad de ése peligro. Hoy por hoy ya es Punta del Este el balneario más importante de América del Sur y los años venideros le auguran, con buenas razones, un futuro de crecimiento y expansión, que llena de chispitas gozosas los ojos de los uruguayos que trabajan en el negocio inmobiliario. Pero no existe la probabilidad de transformar el encanto natural de la península y sus alrededores en una ciudad aplastante donde la masiva presencia humana anule la singular e irrepetible combinación de mar-sol-bosque que tiene el fascinante lugar”

(“Punta del Este se va para arriba” El País, 23-2-1977)

El análisis de la producción de entornos construidos y configuraciones socioespaciales para encauzar fuerzas de aglomeración, desde la concentración de fuerza de trabajo, infraestructuras, capital, a partir de la especificidad de los territorios estructurados por el turismo, toma como referencia el desarrollo de tejidos turísticos urbanos como forma de crecimiento urbano y las variantes de urbanización, parcelación y edificación y su secuencia.

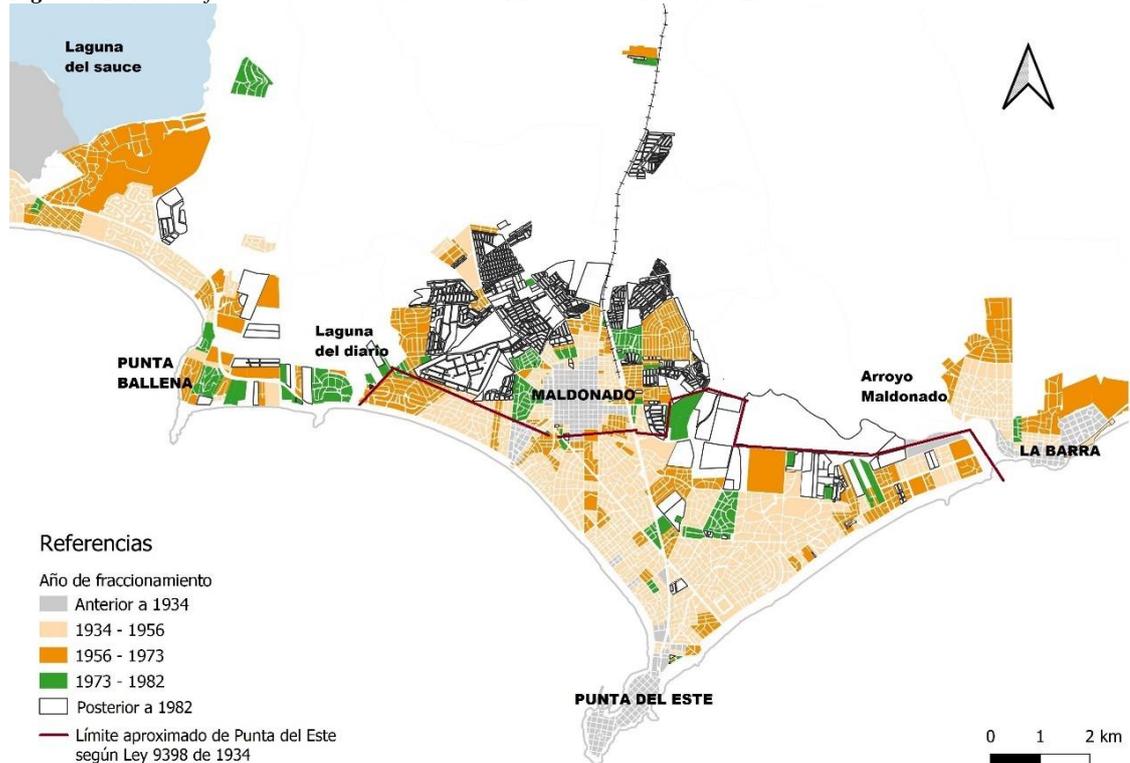
De acuerdo con lo establecido en el apartado 2.10, se abordarán los siguientes aspectos:

*Parcelación: subdivisión predial para usos urbano-habitacionales.*

Entre 1934 y 1956 Punta del Este fue al encuentro de Maldonado y se extendió sobre la costa en un acelerado proceso de loteo de prácticamente toda la zona delimitada por la Ley 9398. Luego de 1956 la costa entre Laguna del diario y el arroyo Maldonado se loteó casi en su totalidad. (figura 4.15)

En el lapso 1974-1982, el único loteo de barrio jardín fue Beverly Hills (1981) cercano al Parque El Jaguel, reconfigurado a Parque Zoológico con atracciones infantiles. También se encontraba próximo a la cancha de golf de Cantegril. Al oeste de la Laguna del Diario y al Este del arroyo Maldonado se dieron pequeños fraccionamientos a partir de las pocas grandes extensiones sobre la costa que aún quedaban vacantes (figura 4.15)

**Figura 4.15** Año de fraccionamiento de barrios en Maldonado – Punta del Este

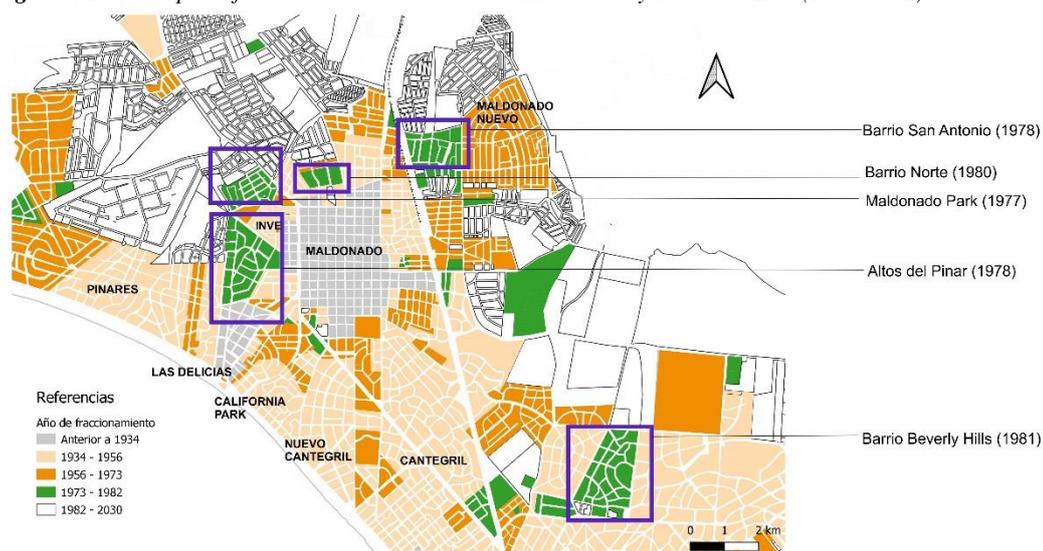


*Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.*

La periferia residencial de la ciudad de Maldonado se fraccionó hacia suelo de usos rurales (en particular quintas y chacras) aunque muchos de éstos sectores estuvieran zonificados como suburbanos. Entre 1950 y 70 la ciudad había salido de su casco central de amanzanado regular con pequeñas expansiones. En el vértice noroeste se conformó un polo de vivienda social a partir de terrenos propiedad del Instituto Nacional de Viviendas Económicas. En 1971 se fraccionó el primer gran barrio al este del ferrocarril: Maldonado Nuevo, también con impronta de urbanización popular (figura 4.16)

El modelo emergente fue el de una periferia residencial con variantes de vivienda social para sectores medios, urbanización en grandes lotes para viviendas unifamiliares o loteos de sectores medios en predio pequeños. En el barrio San Antonio se intentó articular el loteo con la venta de viviendas “llave en mano” para población trabajadora con poca capacidad de pago y culminó en un extenso proceso aún inconcluso de regularización dominial de suelo y viviendas.

**Figura 4.16** Principales fraccionamientos urbanos en Maldonado y Punta del Este (1974-1982)



Fuente: Elaboración propia en base a Registro Nacional de Planos de Mensura.

### Urbanización: infraestructuras.

En éste aspecto, consideramos tres dimensiones: expansión de la red de saneamiento, estructura vial y servicios y equipamientos colectivos.

En Uruguay la dotación de agua y saneamiento es responsabilidad del gobierno nacional a través de un Ente Autónomo (Obras Sanitarias del Estado -OSE), creado en 1952<sup>101</sup> <sup>102</sup>. Montevideo fue la primera ciudad de Latinoamérica en tener una red de saneamiento (1853) y desde 1915 el servicio quedó en la órbita de la intendencia departamental. Al crearse la OSE, Montevideo fue la única jurisdicción departamental que mantuvo la gestión del saneamiento.

A partir de la década de 1910, las capitales departamentales fueron dotadas de red de saneamiento en sus áreas centrales. En 1963 solo el 28% de la superficie urbanizada de las ciudades mayores a 10.000 habitantes contaba con red de saneamiento (Terra, 1968). La inversión, desde fines de la década de 1950, se había tornado dificultosa por su financiamiento por emisión de deuda en pesos uruguayos con un interés significativamente menor a una inflación en crecimiento acelerado.

La ley N° 6884 del 26/2/1919 autorizó al Poder Ejecutivo a ejecutar el saneamiento de las quince capitales departamentales del interior que aún no contaban con él, como Maldonado. Salto, Paysandú y Mercedes; las más pobladas, ya tenían en funcionamiento algún tipo de red. Se incluían también las ciudades balnearias de Punta del Este (Maldonado) y Real de San Carlos (Colonia). La red de la península se culminó en 1938 y la del casco central de Maldonado en 1942.

Esta infraestructura no tuvo una expansión significativa en las siguientes décadas, salvo bajo la rambla costanera de playa Mansa (Rambla Claudio Williman) alrededor de 1950

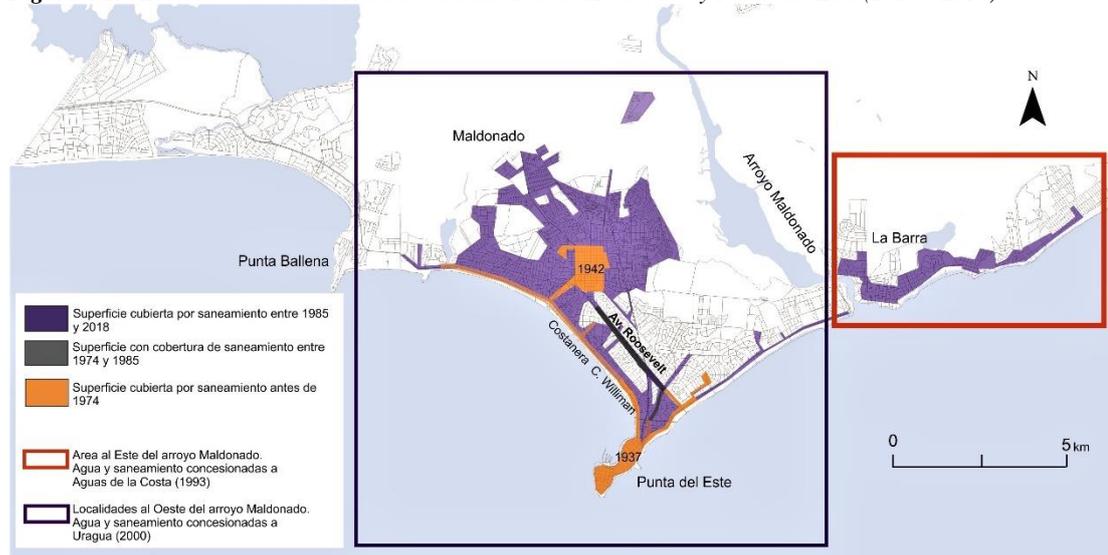
<sup>101</sup> Ley 11.907 del 19/12/1952. La empresa surgió a partir de la adquisición de las empresas privadas, principalmente de origen británico que brindaban el servicio bajo modalidad de concesión, desde inicios del siglo XX (Bertino et al, 2012)

<sup>102</sup> Desde 2004 la Constitución de la República establece en su artículo 47, en una adenda incluida en la carta magna por iniciativa popular, que “El servicio público de saneamiento y el servicio público de abastecimiento de agua para el consumo humano serán prestados exclusiva y directamente por personas jurídicas estatales”

hasta la laguna del diario, la extensión al barrio INVE B2 en el noroeste de Maldonado en 1952 y algunos de sus crecimientos con nuevos conjuntos a fines de los 60, y en la zona de La Pastora, y la extensión de la red hacia el Conjunto “Ciudad hotel Arcobaleno” situado en el barrio jardín.

La reglamentación local de la Ley de Propiedad horizontal especificaba que los conjuntos habitacionales mayores a 20 unidades debían contar con red de saneamiento o pagar su extensión para conectarse a la red vigente.

**Figura 4.17** Evolución de la cobertura de saneamiento en Maldonado y Punta del Este (1937 - 2018)



Fuente: Elaboración propia

En 1974-1982 la principal obra de saneamiento fue la extensión bajo la Avenida Roosevelt (1977-1980) tras que el Anexo I de la OGC 1974 (1977) la definiera como ámbito para la realización de edificios en altura. Para ello se realizó el saneamiento de la entonces Av. Salto Grande (hoy Avenida Italia) en el barrio Aidy Grill lo que la potenció como eje desarrollo inmobiliario.

A partir de 1985 el aglomerado comenzó a expandir su superficie saneada, aunque existen hoy áreas significativas sin cobertura. La realización de infraestructura *ex post* estuvo dada tanto en inversiones generadas por OSE como en el período 1991-2005 en que empresas privadas se hicieron cargo de la infraestructura y el servicio (figura 4.17).

Sobre la vialidad, en 1974-1982 se aprecian tres operaciones de gran impacto: rambla de circunvalación de la península (1979-1981), ampliación y ensanche de la avenida Roosevelt (1977-81) y levantamiento de la vía del tren Maldonado-Punta del Este para su transformación en avenida (1983).

En el trazado original del Ing. Surroca (1890) la península no tenía una calle que habilitara el recorrido continuo de la costa. Durante décadas, varias residencias culminaban sus terrenos hacia las rocas y la costa. La costanera de Maldonado - Punta del Este estaba materializada desde la década de 1920, primero hacia el oeste (Carretera a Las Delicias y Costanera Claudio Williman) y luego hacia el este. La rambla de la península generó un paseo público hasta entonces inexistente, y una apertura

democrática a la costa (aunque paradójicamente haya sido materializada en la dictadura) y contó con un sensible diseño de sus veredas (figura 4.18).

**Figura 4.18** Rambla de circunvalación de Punta del Este en construcción (1979)



Fuente: Fotogramas del informativo cinematográfico “Uruguay Hoy” (1979)

La traza de la Avenida Roosevelt, aparecía ya esbozada en el plano de subdivisión del ejido de Maldonado de Rosendo Díaz de 1910 y fue conformándose históricamente como la vinculación no costera entre Maldonado y Punta del Este, desde la playa Brava hasta el centro de Maldonado. Desde la década de 1940, y al actuar como límite de la urbanización “Cantegril” adquirió mayor protagonismo y ya aparecía deslindada para ser ensanchada a 50 metros. En la década de 1970 adquirió la fisonomía de amplia avenida con cantero central y calles colectoras, extendida hasta el sur de la ciudad de Maldonado en la nueva Terminal de ómnibus de Maldonado (también realizada en 1978-79).

Respecto a la transformación de la vía del tren Maldonado-Punta del Este en el Br. General Artigas, desde fines de la década de 1950, la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) pretendía levantar la vía entre Maldonado-Punta del Este y realizar una autopista entre ambas localidades. La ley N° 13892 del 19/10/1970 en su artículo 123 estableció “Suprímase la línea férrea Maldonado-Punta del Este”.

AFE tuvo una etapa de expansión entre 1977 y 1982 que incluyó colocar rápidos coches para el trayecto Montevideo-Punta del Este en verano. Los tiempos y condiciones del viaje eran competitivas respecto al transporte colectivo carretero. El cambio en la gestión del ente (1982) implicó un retroceso en aquella política. La vía fue levantada desde 1984 (Trochón, 2017). En el predio de la estación de ferrocarriles se levantó la nueva terminal de buses interdepartamentales de Punta del Este.<sup>103</sup>

Este conjunto de intervenciones se visualiza al comprar dos planos con pocos años de diferencia: 1977 (figura 4.19) y 1986 (figura 4.20). En el de 1977 se aprecia como la rambla desde playa mansa se discontinuaba al llega a la península y desde playa brava ingresaba a la península por Av. Gorlero. La Av. Roosevelt (al centro de la imagen) culminaba en Av. Chiossi.

<sup>103</sup> Inaugurada en 1991, fruto de un concurso de proyectos de arquitectura en 1987 ganado por los arquitectos Conrado Pintos, Luis Livni, Alberto Valenti, y Arturo Silva Montero.

Figura 4.19 Plano turístico de Punta del Este (1977)



Fuente: Extraído de mapoteca digital de la Biblioteca Nacional de Uruguay.

Menos de una década después la circunvalación de la península estaba culminada, la terminal de buses de Maldonado operativa y la de Punta del Este a punto de iniciar su concurso de proyectos de arquitectura. El Br. Artigas había reemplazado a la vía del tren y la Avenida Roosevelt llegaba a Av. Las Delicias conectado directamente con el centro de Maldonado donde se había culminado la nueva sede de la Intendencia Departamental.

De esta manera, La vialidad reconoció tres grandes estrategias espaciales:

- Apostar a la hegemonía del transporte de buses a nivel interurbano al desafectarse el tren entre Punta del Este y Montevideo, años antes de la suspensión del transporte ferroviario de pasajeros y desafectación para carga de la línea a Maldonado y Rocha (1988).
- Generación de una nueva estructura circulatoria turística y de paseo que potenció el circuito costero al darle continuidad a la rambla de la península.
- Ampliación de vías de transporte directas entre Maldonado y Punta del Este sin pasar por la costa (Roosevelt y Br. Artigas) descomprimiendo la rambla en su carácter de corredor vial y priorizando usos contemplativos y de esparcimiento.

**Figura 4.20** Principales obras viales en Maldonado-Punta del Este (1977-1986) sobre mapas de ruta de acceso.



Fuente: Elaboración propia sobre mapa extraído de mapoteca digital de la BNU

Respecto a los equipamientos, en Maldonado se construyeron: nuevo hospital departamental (1981), nueva terminal de ómnibus (1979), nuevo edificio de la Intendencia Departamental (1984), remodelación y ampliación del Campus deportivo departamental, remodelación de la Plaza San Fernando (1976).

Estas intervenciones consolidaron un nuevo centro cívico en la ciudad a partir del edificio comunal y su amplia explanada como gran espacio público, que desplazó la centralidad de la capital unas cuadras hacia el sur, hacia Punta del Este y permitió un ensamblaje de la trama urbana con los barrios jardín, culminando el largo proceso de aproximación entre ambas tramas. En el Campus departamental se construyó una tribuna para 8000 espectadores en la cancha de fútbol, y se realizó la piscina techada más grande del país, para promover a Maldonado como capital nacional del deporte. La terminal de buses de Maldonado, demandada por el crecimiento turístico, estratégicamente fue ubicada sobre la Av. Roosevelt (figura 4.21 y 4.22).

**Figura 4.21** Principales proyectos urbanos en el sector de transición Maldonado-Punta del Este (1975-1984)



*Elaboración propia sobre foto aérea SGM, 1966*

En Punta del Este hubo varias intervenciones. La Plaza Artigas fue rediseñada, reemplazándose su gran tanque de agua por una estatua del Gral. Artigas <sup>104</sup> y modificado su pavimento y caminería, integrándose de manera permanente la Feria de Artesanos de Punta del Este, que se instalaba anualmente desde fines de la década de 1960. <sup>105</sup> También se creó el “Paseo de las Américas”, un parque urbano de esculturas, en parada 1 de la playa brava. Tuvo su origen en la convocatoria de concurso internacional de esculturas, en el verano de 1982, con destino a exposición permanente y aporte al desarrollo urbano de la zona. En la comisión organizadora estaba el director de Museo Nacional de Artes Visuales y varios jefes de la intendencia. Como parte de este evento fue instalada la escultura “La mano del ahogado”, conocida como “Los Dedos”, del chileno Mario Irrazabal, transformada en una de las postales del balneario (figura 4.23).

También fue ampliado el puerto deportivo de Punta del Este (1981), triplicando sus amarras disponibles. Esta operación se consideraba estratégica vista la histórica actividad de navegación deportiva y el papel del Yatch Club en la sociedad local. Se construyeron nuevos muelles de amarre y un estacionamiento de yates que sepultó a la original “Playa mansa” de la península (figura 4.24).

<sup>104</sup> La estatua de bronce de Artigas fue donada por un agrupamiento de residentes permanentes de Punta del Este.

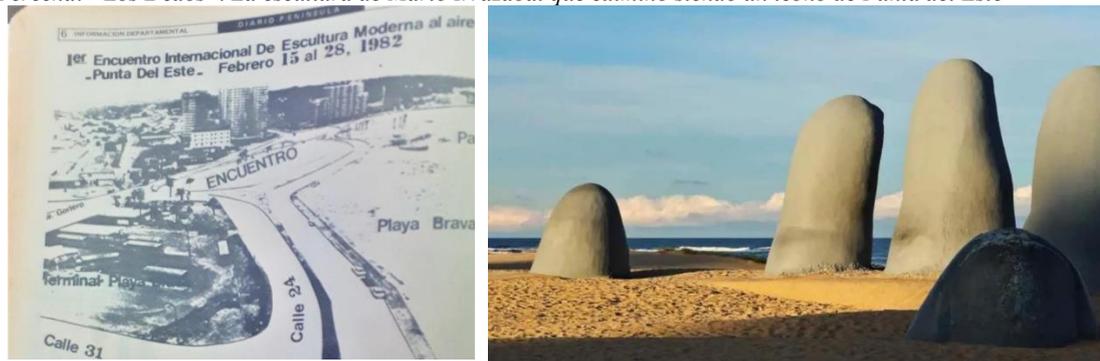
<sup>105</sup> A fines de 1976, la Unidad de Proyectos Especiales de la Intendencia generó una propuesta de reforma de la plaza Artigas para su transformación en centro de Convenciones, por parte de los Arquitectos Francisco Villegas Berro y Mario Harispe. También hubo una licitación pública de “remodelación, construcción y explotación de un complejo de servicios turísticos” en la plaza. Finalmente solo se transformó la plaza en su diseño y equipamiento. La información fue extraída del Archivo Villegas Berro, en custodia del Instituto de Historia de la FADU UDELAR.

**Figura 4.22** Cuatro obras significativas en Maldonado (1974-1983) De izquierda a derecha y de arriba hacia abajo: Intendencia Departamental (1983), reforma de la plaza San Fernando, Campus Municipal (1978-1982), Terminal de buses de Maldonado (1979)



Fuente: Elaboración propia en base a fotos propias, semanario Punta del Este e Intendencia de Maldonado (1979)

**Figura 4.23** Izquierda: Semanario Península anuncia el certamen de esculturas en el Paseo de las Américas (1982) Derecha: "Los Dedos". La escultura de Mario Irrazábal que culminó siendo un ícono de Punta del Este



Fuente: Península (9-2-1982); <https://www.voydeviaje.com.ar/mundo/datos-curiosos-sobre-mano-de-punta-del-este/>

Sobre la Rambla General Artigas (circunvalación de Punta del Este) hemos mencionado su rol en la vialidad, pero como paseo público, equipado y diseñado, contribuyó a colocar la vista despejada hacia el mar como un paseo de primera línea. Por la conformación de la costa de playa mansa y brava en su extensión sobre la bahía de Maldonado y hacia La Barra, y la cota altimétrica a la que fue definida la carretera costanera (con ese rol y no como balcón al mar) la vista al mar queda oculta para el peatón o automovilista tras una alta y continua duna con abundante vegetación de

matorral costero y psamófila. Por lo tanto, la rambla de la península implica el gran paseo marítimo y de contemplación del mar y amplios paisajes a nivel pedestre.

**Figura 4.24** Transformación del puerto y estacionamiento de yates de Punta del Este tras las obras de las décadas de 1970 y 80.



Fuente: composición a partir de foto aérea SGM (1966) (izquierda) e Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) (2017) (derecha)

#### *Tipos edificatorios residenciales y su despliegue territorial.*

A través de las ordenanzas de construcción y fraccionamiento Punta del Este adquirió una espacialidad de ciudad jardín complementada con ámbitos específicos de edificación en altura. Como tipos edificatorios residenciales principales en la región se encontraron: la vivienda entre medianeras (para la ciudad de Maldonado), y vivienda aislada. Posteriormente edificios en altura (placas y torres) y bloques bajos en propiedad horizontal en ámbitos regulados para ello (península), y vivienda aislada y/o pequeños bloques (según zonificación) para el barrio jardín balneario:

Considerando los datos censales disponibles<sup>106</sup> observamos las variantes de tipo de vivienda, incidencia de las viviendas de temporada y las densidades, por ámbito territorial. Como salvedad metodológica debe aclararse que el censo 1963 relevó las características de las viviendas (por ejemplo, si es casa o apartamento) para aquellas ocupadas con residentes presentes. Si bien pueden identificarse las viviendas desocupadas, que podemos inferir refieren ampliamente a viviendas de temporada, entre ellas no es posible discriminar entre casas y apartamentos. En los censos 1975 y 1985 el tipo de vivienda fue relevado más allá de la ocupación de la vivienda.<sup>107</sup>

El singular dinamismo de la producción habitacional de Punta del Este y Maldonado respecto a Montevideo y al país en su conjunto (tabla 4.5). La ciudad de Maldonado

<sup>106</sup> Utilizamos los censos INE 1963, 1975 y 1985.

<sup>107</sup> Salvedad metodológica: hemos usado el “segmento censal” como nivel de agregación de la información. Esta unidad geoestadística agrupa en promedio doce manzanas en áreas urbanas (INE, 2011). Las cartografías censales son, por definición, sensibles a las transformaciones de la ocupación del territorio, y la comparación a lo largo del tiempo requiere estabilizar unidades geoestadísticas de mayor jerarquía. De todas formas, la identificación de los cambios en la cartografía base del INE es dificultosa pues el instituto no dispone en su archivo de los mapas de las localidades en los censos 1963 y 1975 y los de 1985 solo parcialmente. La reconstrucción de los segmentos 1975 y 1963 fue posible a la información disponible en archivo del IETU (Bibliorato N°077 “Maldonado. Datos Censales”).

duplicó sus viviendas entre 1963 y 1985, Punta del Este lo hizo en un 67%. Montevideo apenas lo hizo un 11% y 22,6% el país en su conjunto.

**Tabla 4.5** Evolución de la cantidad total de viviendas (particulares y colectivas) en los censos 1963, 1975 y 1985

	1963	1975	1985	crecimiento porcentual 1985-1963
<b>Uruguay</b>	765.325	879.665	988.525	22,6%
<b>Montevideo (ciudad)</b>	347.463	386.169	390.662	11,1%
<b>Maldonado ciudad</b>	5.524	7.562	11.060	50,1%
<b>Punta del Este</b>	<b>5.401</b>	<b>10.986</b>	<b>16.443</b>	<b>67,2%</b>
<b>Pinares- Las Delicias</b>	(*)	876	4.499	
<b>San Rafael</b>	(*)	(*)	644	

(\*) Escasas viviendas al momento del censo, incluido en la localidad Punta del Este

Fuente: Elaboración propia en base a datos microdatos INE (censos 1963, 1975 y 1985)

Tomando las viviendas particulares (que no corresponden a hogares colectivos como internados, hoteles, cárceles)<sup>108</sup> los apartamentos<sup>109</sup> aumentaron entre 1975 y 1985 un 5% del total de viviendas particulares. En Montevideo eran casi la mitad en 1985 y en Punta del Este casi 3 de cada 4 viviendas, duplicando valores de 1975. La tabla 4.6 muestra todo el conjunto de las viviendas, tanto permanentes como estacionales.

**Tabla 4.6** Porcentaje de apartamentos sobre el total de viviendas particulares.

	Censo 1975	Censo 1985
<b>Uruguay</b>	18,5%	23,9%
<b>Montevideo</b>	38,7%	48,4%
<b>Maldonado ciudad</b>	<b>6,7%</b>	<b>14,1%</b>
<b>Punta del Este</b>	<b>51,4%</b>	<b>73,6%</b>
<b>Pinares- Las Delicias</b>	<b>2,4%</b>	<b>38,2%</b>
<b>San Rafael</b>	(*)	<b>19,4%</b>

(\*) Escasas viviendas al momento del censo, incluido en la localidad Punta del Este

Fuente: Elaboración propia en base a datos microdatos INE (censos 1975 y 1985)

**Tabla 4.7** Porcentaje de apartamentos sobre el total de viviendas particulares ocupadas

	Censo 1963	Censo 1975	Censo 1985
<b>Uruguay</b>	16,0%	18,1%	23,0%
<b>Montevideo</b>	31,9%	37,2%	46,8%
<b>Maldonado ciudad</b>	<b>3,5%</b>	<b>6,9%</b>	<b>12,9%</b>
<b>Punta del Este</b>	<b>12,8%</b>	<b>25,2%</b>	<b>43,8%</b>
<b>Pinares- Las Delicias</b>	(*)	<b>0,5%</b>	<b>16,5%</b>
<b>San Rafael</b>	(**)	(**)	<b>3,4%</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos microdatos INE (censos 1963, 1975 y 1985)

<sup>108</sup> Los hogares colectivos en promedio han reportado un 1% de las viviendas totales en los censos uruguayos.

<sup>109</sup> Para los manuales del censo de 1962 y 1975 (DGEC, 1962, 1975) los apartamentos refieren a nivel censal a varias viviendas con único acceso desde la vía pública y que suelen asociarse con los edificios o bloques en PH

Considerando las viviendas ocupadas (en el área balnearia corresponden a población permanente) podemos completar la serie desde 1963 (tabla 4.7). La incidencia de los apartamentos. En Punta del Este en el universo de apartamentos ocupados, en 1975 solo el 25% de las viviendas ocupadas eran apartamentos, en tanto éstos conformaban un 50% del total de viviendas. En 1985 los apartamentos ocupados habían incrementado a un 43% de las viviendas ocupadas, pero éstos ya eran un 74% del total.

Respecto a la cuantificación y territorialización de las viviendas de uso estacional, que caracterizan al turismo residencial de temporada, tomamos la referencia del análisis del equipo coordinado por la Arq. Isabel Viana en los lineamientos para el plan de Maldonado- Punta del Este (IMM, 1991) y el “índice de estacionalidad” desarrollado por el ITU (2008, 2013) como cociente entre viviendas de temporada y el total de viviendas particulares.

**Tabla 4.8** Porcentaje de viviendas de temporada por departamento sobre el total de viviendas particulares en los censos INE (1963, 1975 1985, 2011)

Departamento	1963	1975	1985	2011
Montevideo	6,0%	1,4%	0,9%	1,8%
Artigas	9,0%	2,2%	1,1%	5,7%
Canelones	24,7%	19,2%	17,8%	12,7%
Cerro largo	10,6%	3,1%	2,8%	10,9%
Colonia	9,7%	5,0%	5,5%	9,9%
Durazno	10,4%	3,4%	3,2%	8,6%
Flores	11,4%	2,8%	3,7%	8,3%
Florida	8,8%	3,3%	3,4%	9,4%
Lavalleja	9,9%	4,3%	5,3%	11,6%
<b>Maldonado</b>	<b>34,4%</b>	<b>35,4%</b>	<b>40,4%</b>	<b>37,8%</b>
Paysandú	8,2%	2,5%	2,3%	7,1%
Río negro	8,5%	2,6%	2,3%	8,8%
Rivera	6,7%	2,0%	1,8%	5,8%
Rocha	20,6%	18,6%	17,8%	31,2%
Salto	9,6%	2,7%	2,2%	6,4%
San José	12,0%	6,3%	4,7%	5,7%
Soriano	8,6%	3,6%	2,6%	7,0%
Tacuarembó	8,1%	2,6%	2,3%	8,8%
Treinta y tres	11,0%	4,2%	4,9%	10,4%
Total URUGUAY	12,0 %	7,0%	7,4%	10,7 %

(\*) Para 1963 no es posible desagregar las estacionales del total de desocupadas.

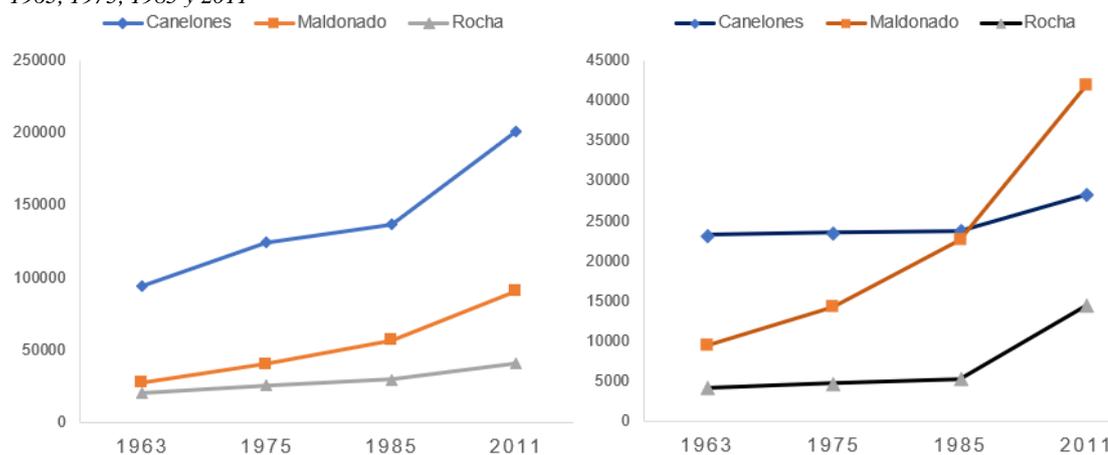
Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE 1963, 1975, 1985 y 2011.

El censo de 1963 no identificó las viviendas de temporada entre las desocupadas, por lo que no es conveniente utilizar este dato para la comparación con 1975 y 1985. De todas maneras, permite tener un acercamiento. Si se observa por departamento la incidencia de las viviendas de temporada (para 1975 y 1985 y las vacantes para 1963),

Maldonado llegó a tener el 40% de sus viviendas particulares “de temporada”, más que duplicando a Canelones y Rocha, departamentos también de fuerte impronta turística costera, que alcanzaban un 17% (Tabla 4.8).

Considerando la edificación en los departamentos de la costa este del país, Maldonado pasó a ser en números absolutos el de mayor cantidad de viviendas estacionales del país. En 1963-1985 la producción de viviendas estacionales estuvo centrada en el departamento de Maldonado (figura 4.25). Posteriormente, se observó un cambio de tendencia, en que las viviendas de Canelones crecieron significativamente en lo permanente al consolidarse como vector metropolitano (Martínez, 2015; Altmann & Fernández, 2021) y las de Maldonado aumentaron en ambos aspectos. Luego de 1985 se aprecia la expansión del parque habitacional en el departamento de Rocha.

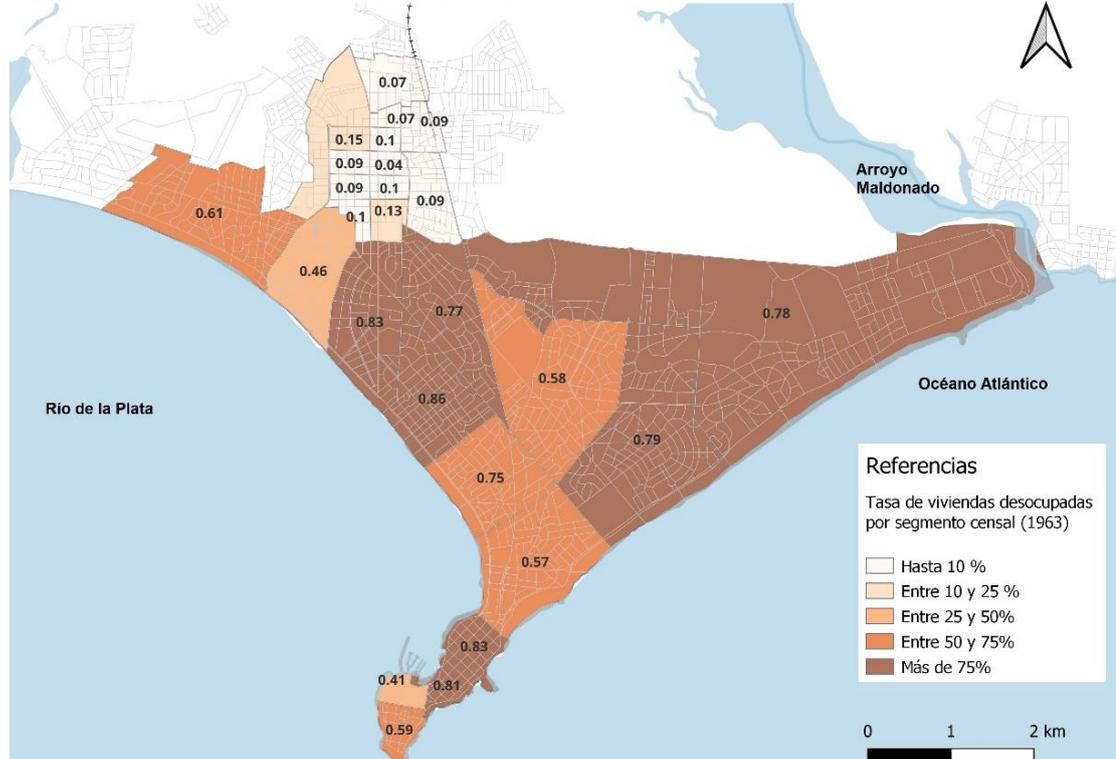
**Figura 4.25** Evolución del total de viviendas particulares (izquierda) y de uso estacional (derecha) para los censos 1963, 1975, 1985 y 2011



Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE 1963, 1975, 1985 y 2011.

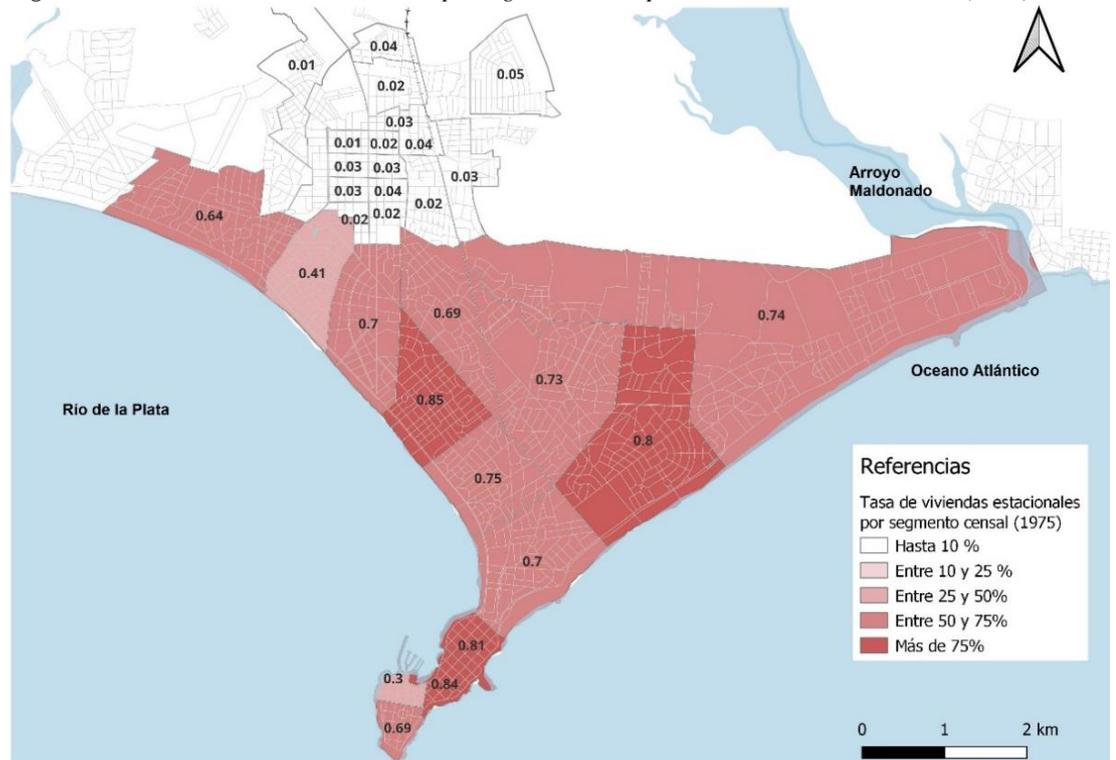
Respecto a la distribución espacial de la estacionalidad tomamos el ámbito de las localidades de Maldonado y Punta del Este para 1963, 1975 y 1985 y observamos el índice de estacionalidad por segmentos censales (Figuras 4.26, 4.27 y 4.28). Se aprecia el estructural comportamiento de predominancia estacional de las viviendas en Punta del Este, considerada con el límite derivado de la ley N° 9398 de 1934, sin gradación hacia la ciudad de Maldonado, salvo en Las Delicias (entre la ciudad de Maldonado y la Costanera) hasta 1975 (46% en 1963, 41% en 1975).

**Figura 4.26** Tasa de viviendas desocupadas por segmento censal para Maldonado-Punta del Este (1963)



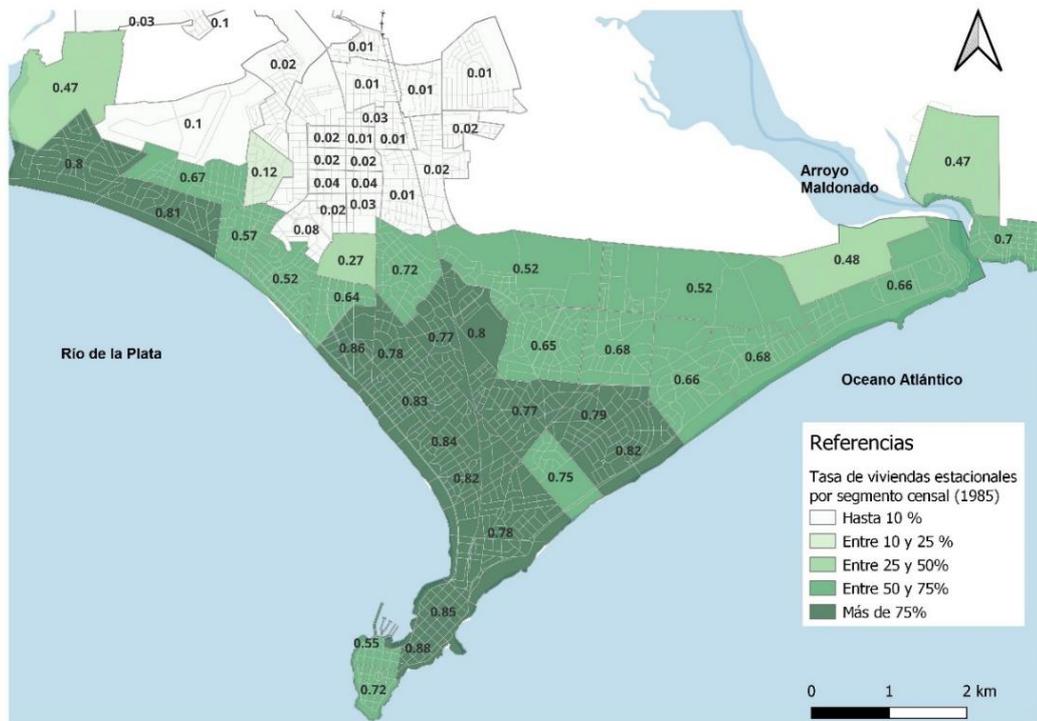
Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE

**Figura 4.27** Tasa de viviendas estacionales por segmento censal para Maldonado-Punta del Este (1975)



Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE

**Figura 4.28** Tasa de viviendas estacionales por segmento censal para Maldonado-Punta del Este (1985).



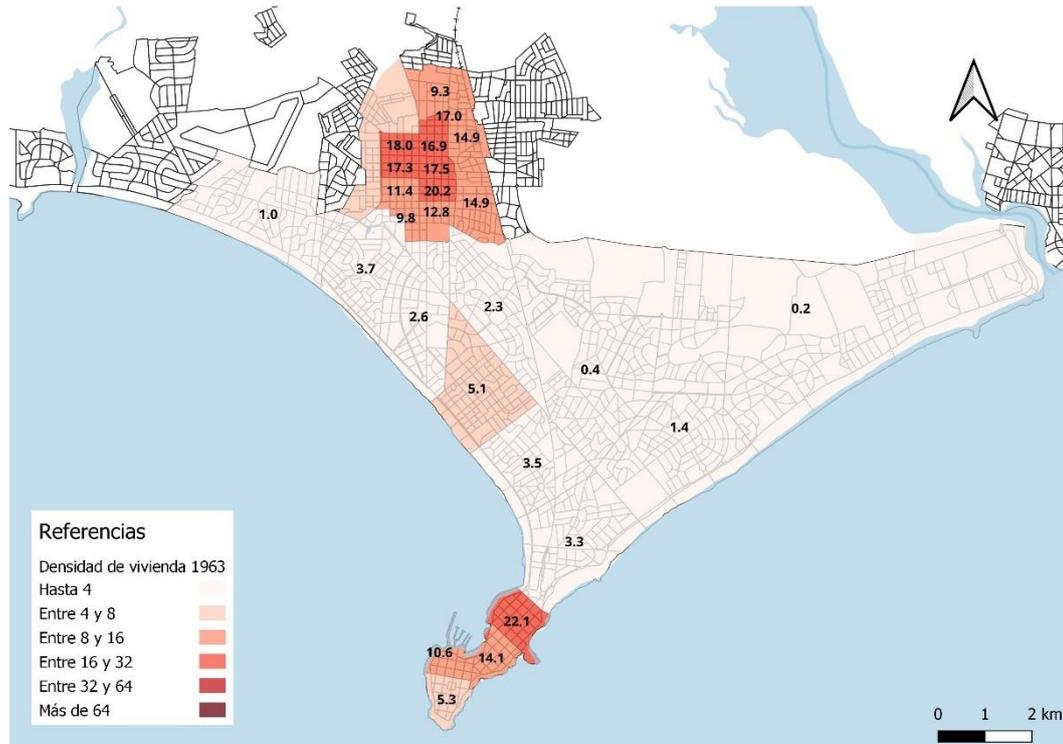
Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE

En 1985 en los segmentos censales de Las Delicias tenían más de la mitad de sus viviendas con ocupación estacional. El sector en torno al Campus Deportivo Municipal y el nuevo edificio de la Intendencia Departamental, aparece como el único sector con valores intermedios (27% de viviendas estacionales), oficiando de transición entre Maldonado y Punta del Este.

*Densidades de vivienda.*

La densidad de vivienda en Maldonado-Punta del Este mostró un incremento a nivel general, tanto por ocupación de parcelas vacantes en fraccionamientos como en el crecimiento dentro de la parcela dado por los sectores donde la normativa habilitó altura. También se aprecia el vector de la primera densificación de Punta del Este en el barrio jardín hacia playa mansa, y la bajísima ocupación hacia el este a pesar del incremento de viviendas en 1985, que casi triplican los valores de 1963 a nivel general.

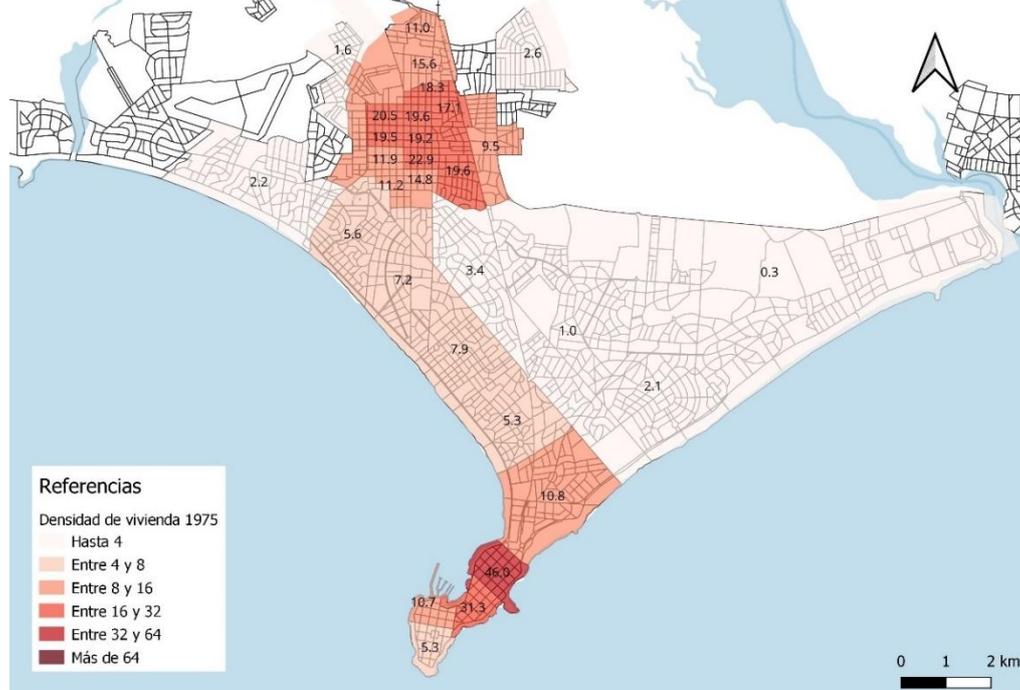
**Figura 4.29** Densidad de vivienda por hectárea según segmento censal 1963 (sobre base de manzanas 1985)



Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE

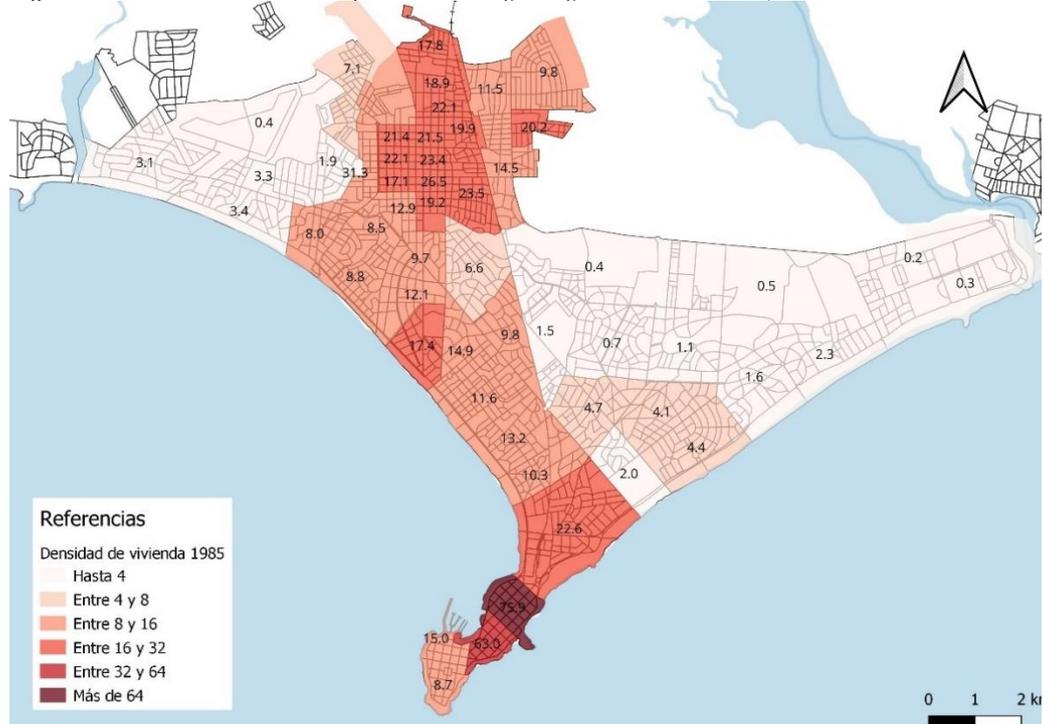
En 1963, los sectores más densos de la ciudad de Maldonado (próximo a la plaza San Fernando) y las manzanas de la Avenida Gorlero, en Punta del Este, mantenían alrededor de 20 viviendas por hectárea (figura 4.29). En 1975 se observa un incremento de la densidad que ya refleja la construcción de torres y pantallas en la península y La Pastora en la década de 1960 e inicios de los 70, así como el comienzo del “boom” (figura 4.30). En tanto la ciudad de Maldonado tenía incrementos leves. Para 1985 el impacto de la producción habitacional es notable en los cambios en el nivel de intensidad de utilización del suelo, más que duplicando los valores de 1975 en el barrio jardín y península; y hasta en Playa Brava. La ciudad de Maldonado muestra la acelerada densificación de sus periferias (figura 4.31)

**Figura 4.30** Densidad de vivienda por hectárea según segmento censal 1975 (sobre base de manzanas 1985)



Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE

**Figura 4.31** Densidad de vivienda por hectárea según segmento censal 1985 (sobre base de manzanas 1985)



Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE

*Propiedad horizontal: torres y bloques en un cambio de escala.*

Desde mediados de la década de 1950 comenzaron a desplegarse en Punta del Este los edificios en altura en PH aunque existían experiencias en edificaciones bajas. El primer edificio del país en ese régimen (Edificio Pinar, 1948) está ubicado en Punta del Este

<sup>110</sup> y era resuelto en planta baja para estacionamientos y dos niveles. Es una sinuosa tira de apartamentos envuelve un jardín interior, resuelto en ladrillo visto y tejas rojas, en una imagen que dialogaba con la materialidad exterior de los chalets de la época en el balneario (figura 4.32).

*Figura 4.32 Edificio Pinar (Arq. Walter Pintos Risso, 1948) Primer edificio en PH de Punta del Este*



Fuente: Extraído de Revista Hogar y decoración, N° 28. Montevideo: 1948.  
<https://nomada.uy/guide/view/attractions/3872>

Hoteles pioneros como el Biarritz (1908), Nogaró (1938) y Residencial Míguez (1938) procuraron rápidamente transformarse en edificios de PH esgrimiendo la poca rentabilidad del negocio hotelero, que languidecía fuera de temporada.

Durante la década de 1960 se dieron variadas resoluciones tipo-morfológicas de la edificación en altura: la placa por excepción (Edificio Puerto, de los arquitectos Gómez Platero y López Rey, desarrollado por un grupo de gerentes bancarios uruguayos), bloques según normativa OGC 1959: Edificios Bahía Palace (de los arquitectos Antonio Bonnet y Raul Sichero, impulsado por desarrolladores argentinos) y Kennedy (del arquitecto argentino Julio Cesar Aranda, desarrollado por Cantegril) torres con un zócalo urbano y gran retiro, que anticipó a lo que sería la normativa de 1974 (edificios Il Campanile, Il Campindoglio, y Castellmare, todos de Pintos Risso). En tanto, se construían en la península bloques racionalistas de dos o tres pisos (figuras 4.33 y 4.34).

En La Pastora, la OGC 1959 habilitó alturas y se desarrollaron los primeros edificios de apartamentos fuera de la península. Si consideramos los edificios en altura realizados en Punta del Este, de acuerdo con la gran división territorial de la normativa (península, La Pastora, barrio jardín), el panorama de la edificación en altura, antes y después de 1974 se presenta en la tabla 4.9:

---

<sup>110</sup> Fue la primera obra en la península del Arq. Walter Pintos Risso (1906-2003), destacado promotor y desarrollista de PH en Montevideo, en particular en la Rambla de Pocitos, liderando la transformación urbana de éste barrio. Ocupó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (1967-1972).

**Tabla 4.9** Cantidad de edificios de más de 12 metros de altura y apartamentos involucrados, por sector de Punta del Este (1955-1982)

	Edificios en altura (1955-1973)	Edificios en altura (1974-1982)	Apartamentos en edificios en altura (1955-1973)	Apartamentos en edificios en altura (1974-1982)
<b>Península</b>	13 construidos + 3 hoteles pasados a PH.	17	1065	1400
<b>La Pastora</b>	3	12	426	1287
<b>Barrio Jardín</b>	3	15	285	1124
<b>Roosevelt</b>	1 (construcción detenida)	19	0	1100

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Registro Nacional de Planos de Mensura MTOP.

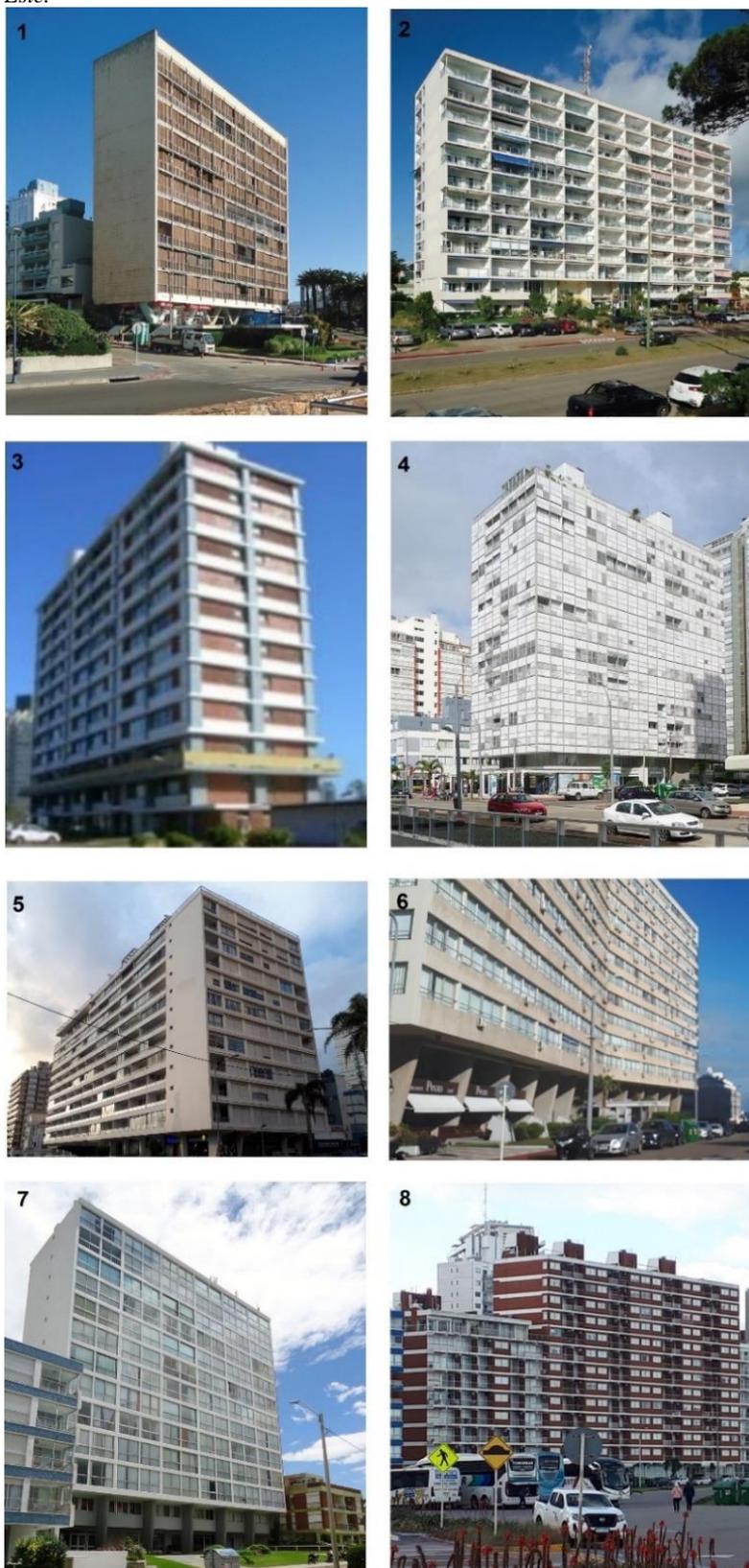
Entre todos los sectores de Punta del Este entre 1974 y 1982 se construyeron 61 edificios en altura. Las tendencias del período muestran que, en la situación de partida, la península ya tenía trece construidos entre 1955 y 1973 con más de 1000 unidades habitacionales involucradas. Contra los datos del censo 1975, podríamos estimar que en la península una de cada tres viviendas correspondía a un apartamento de edificio en altura.

Como resumen de esta transición del bloque a la torre (Luccas, 2020) signada por el cambio de la OGC 1959 a la OGC 1974, es conveniente remarcar que este proceso se dio a partir de edificios de apartamentos. La hotelería no generó desarrollos de gran escala en éste período a pesar de la mencionada ordenanza de hoteles, que permitía su despliegue en altura.<sup>111</sup> En la figura 4.35 se aprecian las principales torres anteriores a 1974, con diferentes estrategias de implantación y lenguaje.

Respecto a la localización, las tres torres de Pintos Risso de los 60, se situaron en predios en esquina y si bien se implantaron en la calle 20 (primera paralela a Gorlero), la escasa distancia a la playa mansa, atributo que se explotó en unas extrovertidas fachadas oeste con grandes ventanales y balcones, en tanto graduaban su vínculo con la calle a través de un zócalo de locales comerciales.

<sup>111</sup> El desarrollo edilicio de la hotelería en Punta del Este no ha sido estudiado en profundidad, más allá de la lateralización en las historias del balneario. A pesar de ello, es claro que tras la inauguración del Hotel San Rafael (1948) no hubo otro complejo de escala y lujo similar hasta fines del siglo XX y que el boom edilicio de los 70 se focalizó en la propiedad horizontal, aun cuando se construyeron o desarrollaron hoteles de pequeña o mediana escala, en particular en la península. En el período 1978-80 se procuró generar las condiciones para licitar el amplio predio de propiedad de la Intendencia situado en parada 3 de Playa Mansa, para sede de un hotel de 5 estrellas, pero no fue llevada adelante en ese período. El proyecto fue relanzado en 1993, inaugurándose en 1997 el Hotel, Resort y Casino Conrad de la cadena Hilton, el primer 5 estrellas del balneario y un hito de la hotelería de la región.

**Figura 4.33** Principales desarrollos de edificios en altura en formato “pantalla” anteriores a 1974 en Punta del Este.



*Referencias:* 1. Puerto (1959, Gomez Platero – Lopez Rey), 2. Isla Gorríti (1960, Berro Sienra). 3. Edificio Uruguay (1967), 4. Bahía Palace (1958, Bonnet – Sichero) 5. Península (1955, Jones Odriozola – Villegas Berro.), 6. Santos Dumont (1959, Pintos Risso;), 7 El Grillo (1957, García Pardo), 8 Mare Nostrum (1969, Elcio Ibarra).

Fuente: Composición a partir de imágenes extraídas de Haas (2020) salvo 5,6 y 8 (fotos del autor) y 3 extraída de <https://edificiouruguay.com/>

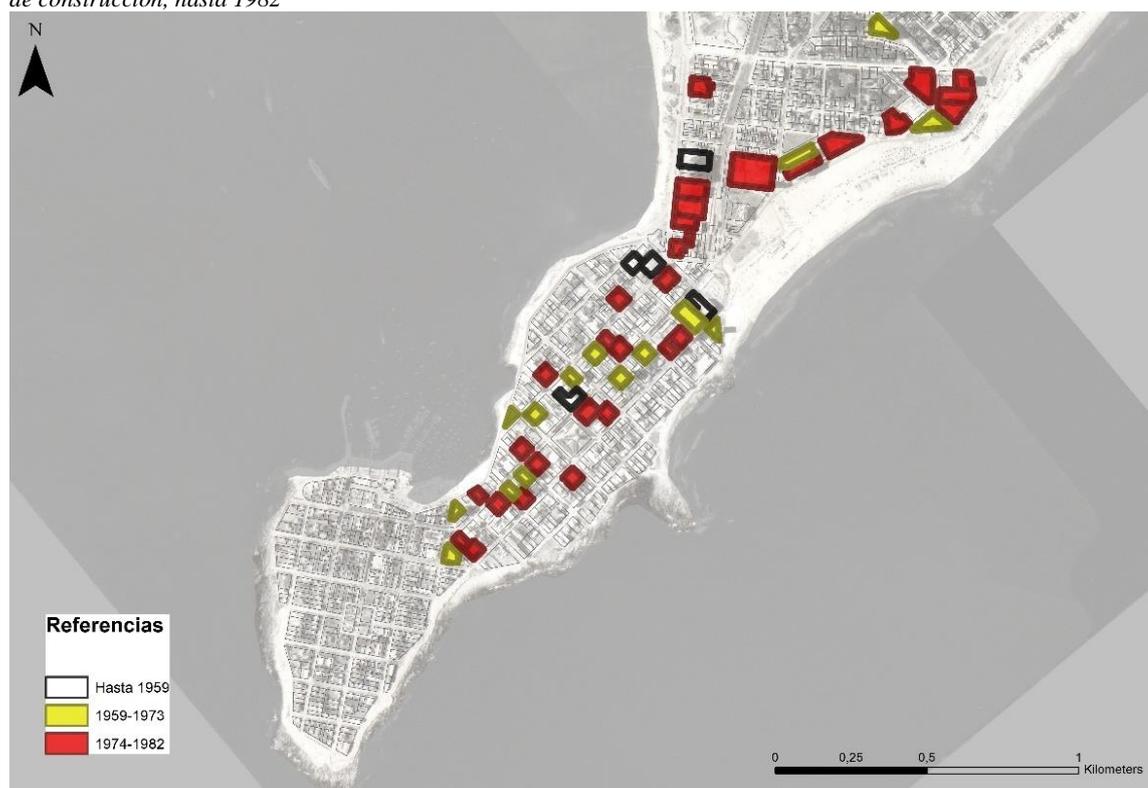
**Figura 4.34** Torres de Punta del Este previas a 1974



*Referencias. Arriba (todas de Pintos Risso) Castellmare (1968), Il Campanile (1962), Il Campindoglio (1966). Abajo: izquierda y centro: Paz Marina (1972; Gómez Platero – Lopez Rey para SAFEMA) (fachada al puerto) y contrafachada a la península. Derecha: Opus Alpha (1963; Orestes Angeleri)*  
*Fuente: fotografías del autor salvo abajo a la derecha extraído de <https://nomada.uy/guide/view/attractions/3948>*

Los edificios Paz Marina (1972) y Opus Alpha (1963) son torres que corresponden a una edificación única en la manzana. Paz Marina tomó una pequeña manzana triangular de poco más de 1000 m<sup>2</sup> contigua al puerto de Punta del Este y explota las visuales hacia allí con amplios ventanales y balcones, desarrollando un único apartamento por piso. Las fachadas hacia la ciudad son casi ciegas (figura 4.34), apenas unas pequeñas aberturas de los sectores de servicios de los apartamentos, dentro de un cuidado trabajo de hormigón texturado de la gran masa que se enfrenta a la ciudad. Opus Alpha se resolvía con una singular planta en “Y” con tres apartamentos por piso en torno a un núcleo central y procurando preservar amplias visuales, dentro de un gran predio. Ambos no respetaban la normativa y fueron construidos mediante aprobación excepcional de sus parámetros edificatorios por parte de la Junta Departamental.

**Figura 4.35** Localización de los edificios en altura en Punta del Este y La Pastora según fecha de inicio de construcción, hasta 1982



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Registro Nacional de Planos de Mensura

Las figuras 4.35 y 4.36 muestran la distribución territorial de la edificación en altura en la zona. En coherencia con la habilitación de La Pastora para alturas según OGC 1959, profundizada y ampliada en la OGC 1974 y sus anexos que permitieron la altura en Roosevelt, el período 1974-82 mostró una mayor dispersión del fenómeno pero intensificado hacia *la mansa*. En el caso de las costaneras, hubo dos conjuntos puntuales de gran escala: los cuatro edificios de Pintos Risso en las paradas 5 a 8 de playa mansa (barrio Pine Beach) y los conjuntos Puerto del Sol (tres edificios de 17 pisos, SAFEMA y Lincoln Center (tres edificios de 17 pisos, Pintos Risso), en el límite catastral con Maldonado (parada 18), a casi cuatro kilómetros de la península.<sup>112</sup>

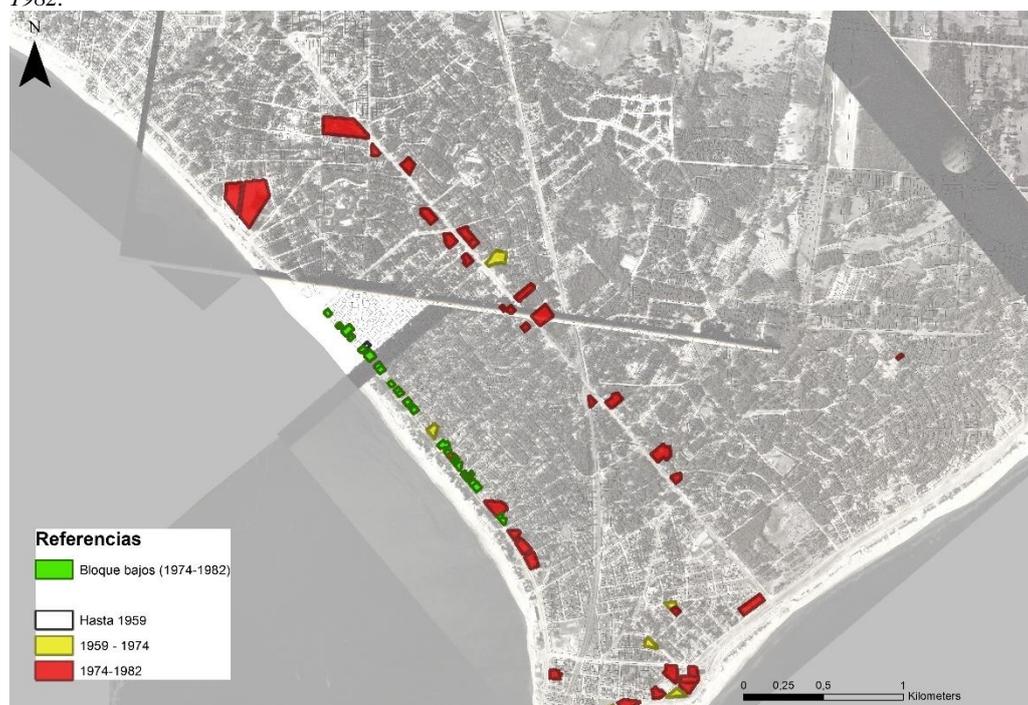
Cuarenta y dos de las torres fueron desarrolladas entre 1974-82, lo hicieron dentro de un único padrón. Luego se desarrollaron cuatro “conjuntos”, que implicaban varias torres dentro de un mismo padrón y aportaron diecinueve torres más. *Parquemar Gorlero* (grupo inversor argentino con proyecto de Estudio Cinco) fue el mayor, con tres torres de dos cuerpos, en un predio de 13.600 m<sup>2</sup> (1975-83), totalizando 254 apartamentos. *Lincoln Center* incluía cuatro torres pero hasta 1982 fueron edificadas dos, con 220 apartamentos entre ellas; fue el mayor padrón edificado en el “boom”: 35.000 m<sup>2</sup>. Vecino a éste, en un predio de dos hectáreas, SAFEMA levantó Puerto del Sol, con los edificios *Galeón*, *Goleta* y *Fragata* (éste último comenzó a construirse luego de 1982), que totalizaban 170 apartamentos. SAFEMA también desarrolló tres

<sup>112</sup> De las seis torres del complejo se construyeron cuatro. Las primeras dos se realizaron antes de 1984 y última se culminó en 2001.

torres en un padrón de 5600 m<sup>2</sup> en La Pastora, sobre la costa de Playa Brava en Parada 2: “Torres del Plata”, con una resolución más rudimentaria y unidades de menor tamaño que los Malecón, se componía de tres torres de 17 pisos que totalizaban 288 apartamentos.

Luego, hubo tres casos de dos torres construidas por el mismo desarrollador en el mismo padrón: *Tunquelén I y II* y *Tequendama I y II* de Pintos Risso, y las dos torres de Roosevelt Center (Grupo de empresarios argentinos liderado por Luis Perelmuter, proyectadas por Estudio Cinco)

**Figura 4.36** Edificios en altura en Av. Roosevelt y Costanera y bloques de hasta 4 pisos en PH en costanera hasta 1982.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Registro Nacional de Planos de Mensura

Respecto a la localización de los terrenos con torres, del análisis de los planos de mensura de propiedad horizontal, se desprende que los edificios en altura, en la etapa anterior a 1974, tuvieron dos tendencias principales: edificaciones masivas de más de cien apartamentos pequeños o medianos (entre 45 y 60 m<sup>2</sup> de promedio por unidad) que suelen corresponderse a las grandes “pantallas” y a la normativa en altura de Gorlero. Y, en menor medida torres con amplios apartamentos (entre 90 y 120 m<sup>2</sup> de superficie) que se corresponden con los edificios de Pintos Risso *Il Campanile*, *Il Campindoglio* y *Castellmare* y *Paz Marina* de SAFEMA, todos ubicados sobre la calle 20 (paralela a Gorlero hacia la rambla de playa mansa) y con parámetros edificatorios y urbanísticos por fuera de la normativa vigente.

Otro fenómeno tipo-morfológico de gran impacto fue el de los bloques de cuatro pisos en propiedad horizontal en la costanera de la mansa. La OGC 1974 promovió su desarrollo de manera de no colmatar la costa. Su materialización dio lugar a una fachada urbana con edificaciones bajas y amplios retiros y jardines (figura 4.37),

ocurriendo una notable sustitución edilicia del tramo de costanera de viejos chalets y palacetes.

*Figura 4.37* Dos tramos de la costanera playa mansa (arriba, parada 12; abajo parada 21)  
Se aprecian los bloques de cuatro pisos con retiros frontales y laterales estructurando el paisaje urbano, frente a la rambla con la duna que no permite ver la costa a nivel peatón.



*Fuente: fotografías del autor (2021; 2022).*

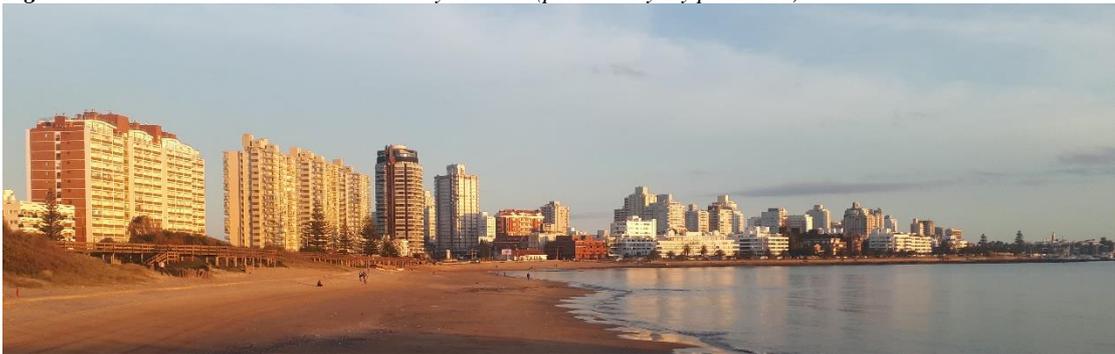
En el desarrollo del período 1974-1982 la edificación en altura tuvo las siguientes características:

- Mayor definición de alturas, retiros, y proporciones de la edificación alta en la OGC 1974 y mayor rigurosidad en el cumplimiento de la normativa (no se habilitaron excepciones para apartamentos significativos de los parámetros básicos) generó homogeneidad en la imagen urbana de los tramos habilitados

para ello (torres de 54 o 36 metros de altura, según el tamaño del predio, como vimos en apartado anterior).

- La torre como sinónimo de edificación alta. Desaparición de las “pantallas”. La normativa no habilitaba ni las grandes placas ni su conformación por sumatoria de torres acopladas o un solo gran volumen. Esto se daba por regulación de los retiros para edificación en altura en el padrón como la separación exigida entre varias torres en un mismo predio.
- La superficie promedio de los apartamentos no sufrió cambios significativos. Pero los desarrolladores ampliaron variantes de tipologías y superficies dentro del mismo edificio y entre desarrollos.
- Las localizaciones con mayores atributos escenográficos (playa mansa, con sus atardeceres, vistas de las sierras y de la Isla Gorriti) tuvieron desarrollos de gran escala, generando vectores de crecimiento en altura en tres ubicaciones emblemáticas. En Parada 1 de la mansa: Edificios *Malecón* (SAFEMA), En Costanera Pine Beach, también sobre la mansa: *Tequendama I y II*, y *Tunquelén I y II* (Pintos Risso). Parada 18: *Puerto de Sol* de SAFEMA y *Lincoln Center* de Pintos Risso. Los tres presentaban costosos apartamentos de gran superficie (no menos de 100 m<sup>2</sup> en promedio, incluyendo usualmente cuartos para el servicio doméstico) y una cantidad importante de unidades. Proyectados en un racionalismo tardío, muestran las estrategias de ubicación en el predio dadas por la OGC 1974 para altura en la costanera: baja ocupación y separación entre torres.

**Figura 4.38** Fachada de la costanera de Playa Mansa (paradas 1 y 2 y península).



Se observan (de izquierda a derecha) Edificio Vanguardia (1959), Malecón (I, III y II, en ese orden, 1975-80), El Torreón (1977), Torre Gattas (1980).

Fuente: Fotografía del autor (2021)

Entre las construcciones clave del período están los cuatro edificios Malecón (1975-1980) de SAFEMA, a través de sus arquitectos Guillermo Gómez Platero y Rodolfo López Rey. A la notable localización agregaron su contundencia como conjunto. Las expansiones de los espacios comunes hacia las visuales de la costa y la plasticidad de los balcones acartelados en los Malecón I, II y III, complementados con su previsión de toldos en las fachadas oeste dan carácter a éste tramo emblemático de la rambla de Punta del Este (figura 4.38). El material publicitario (figuras 4.39, 4.40 y 4.41) ponía de relieve la localización (principalmente asociada a las vistas y accesibilidad: “lo suficientemente cerca y lo convenientemente lejos”), amplitud de los apartamentos (con

visuales hacia ambas playas), amenidades y terminaciones de los materiales *moderno, comfortable y lujoso*. A su vez, destacaba a Punta del Este por su vida cultural, deportiva y de esparcimiento para sectores distinguidos y exigentes

**Figura 4.39** Folleto promocional del Edificio Malecón (1975, SAFEMA)



Fuente: SAFEMA (s/f).

**Figura 4.40** Folleto promocional del Edificio Malecón (1975, SAFEMA).

El más moderno, completo, comfortable y lujoso complejo habitacional proyectado para Punta del Este hasta el presente

## EL MALECON



En un terreno con 120 mts. de frente a Playa Mansa, se elevarán dos torres de departamentos de 17 pisos cada una, con solamente cuatro departamentos por piso, servidos por cuatro ascensores de alta velocidad.

Todos los departamentos disfrutarán de excepcional vista a las playas Mansa y Brava. Amplia recepción con excelente visual hacia el mar, Isla Gorríti, Punta Ballena e Isla de Lobos.

Cocheras cubiertas, una o más por cada apartamento, y planta baja dedicada al confort, solaz y servicio de los propietarios.

Espacios destinados a salones de estar, sala de fiestas, restaurant, sala de juegos y solarium.

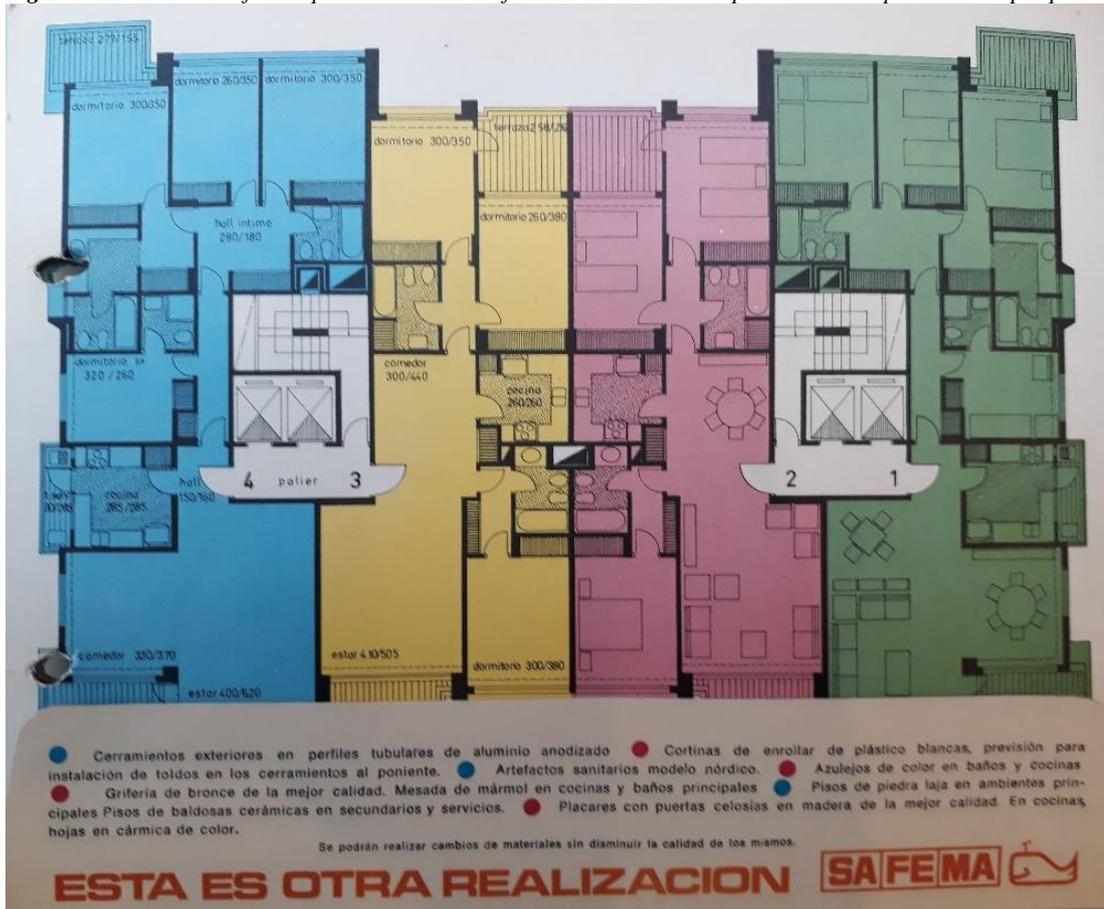
Ubicación privilegiada y estratégica sobre la Rambla de entrada a la Península a pocos metros del centro y de las playas.

Lo suficientemente cerca y lo convenientemente lejos de todo.

PROPIETARIO  
**COSTA del ESTE S. A.**

Fuente: SAFEMA (s/f).

Figura 4.41 Interior de folleto promocional de Edificio Malecón. Planta tipo con cuatro apartamentos por piso.



Fuente: SAFEMA (s/f)

Las torres del *boom* mostraron, dentro de los estrictos parámetros volumétricos de la OGC 1974, con grandes variaciones de proyecto y lenguaje: desde “El Torreón” y su restorán giratorio en el último piso, la apuesta posmoderna de “Garden Tower” y el racionalismo tardío de “El Monarca” o “Torre Gattas”. Los remates de El Torreón o Amalfi ofrecen variantes al prisma regular y destacan en el paisaje de torres de la península (figura 4.42).

**Figura 4.42** Algunas torres emblemáticas (1974-1982) en Punta del Este



Referencias: 1. El Torreón (Estudio Cinco, 1978. Parada 1. La Pastora). 2 Torre Gattas (SAFEMA, 1980, Calle 20 y 31. Península). 3. Parquemar Gorlero (Estudio Cinco, 1975-82; La Pastora). 4. Garden Tower (Arq. Libedinsky, 1977-82, Calle 24 y 15. Península). 5. El Monarca (SAFEMA, 1978; Calles 20 y 25. Península). 6. Torre Amalfi (Estudio Cinco, 1978, Calles 24 y 27. Península). 7. Fontemar (Estudio Cinco, 1976, Gorlero y calle 23. Península). 8. Tiburón I (Mario Roberto Alvarez – Raul Sichero, 1977. Av. Roosevelt y Rambla Playa Brava.). 9. Malecón I (SAFEMA, 1975. Costanera Playa Mansa, parada 2). 10. Panorámica de la Av. Roosevelt hacia la costa. Se observa el barrio jardín como bosque urbanizado y algunos edificios construidos con la normativa de Roosevelt en hasta 1982 o posterior. A la derecha, por sobre las copas de los árboles, las cuatro torres del Lincoln Center (Pintos Riso, 1977-2001). Las otras tres torres que sobresalen fueron realizadas como excepción en 2003 y 2015-22  
Fuente: Fotografías del autor (2020, 2021, 2022).

**Tabla 4.10** Tipos edificatorios del turismo de segundas residencias en Punta del Este (1974- 1982): del chalet al apartamento en PH en edificio con amenidades.

Variante edilicia	Previo a 1974	1974-1982
<b>Vivienda de segunda residencia de elite.</b>	Predomina la vivienda unifamiliar exenta (chalets)	Se agrega el apartamento en propiedad horizontal tanto de superficie media (40 a 50 m <sup>2</sup> ) como de gran superficie (mayor a 100 m <sup>2</sup> ) en edificio con amenidades.
<b>Distribución espacial de la segunda residencia de público de elite.</b>	Ubicación de los chalets en barrio jardín como bosque urbanizado, cercano a la costa. Propiedad horizontal en áreas centrales de la península y La Pastora.	Se añade la priorización de costaneras y primeras líneas al mar para las torres.
<b>Volumetría de los edificios de apartamentos en PH de temporada.</b>	“Pantallas” y algunas torres. Bloques de tres pisos.	Torres según normativa OGC 1974 (en grandes predios, bajo FOS y con retiros en todas direcciones) y bloques de 4 pisos con retiros laterales.
<b>Distribución y tamaño de los apartamentos en edificios de PH.</b>	Apartamentos PH de poca superficie (menos de 60 m <sup>2</sup> ) en edificios masivos (más de 80 apartamentos) salvo casos excepcionales de torres con pocos apartamentos amplios.	Edificios en altura exentos y variedad de superficie de aptos incluyendo amplias unidades, con edificios de apartamentos de 120 m <sup>2</sup> de promedio, de acuerdo con la OGC 1974.
<b>Implementación de la normativa urbanística y edificatoria.</b>	OGC 1959 de aplicación débil generalización de la excepción, en alturas, FOS, superficie del predio, uso de los retiros.	OGC 1974 de aplicación estricta. Suspensión de autorización de alturas en península y costaneras en 1977

Fuente: Elaboración propia.

### **Cuadro 1: “La Arquitectura del Boom”**

*“La palabra boom, sobre todo cuando la pensamos desde el plano patrimonial parece término no deseable, un hecho que no si no hubiera ocurrido, hubiera sido mejor. Pero debemos atacar este hecho desde una mirada distinta (...) Los territorios cambian y se llevan una parte de lo que generaciones del pasado habían aportado (...)*

*El boom de los 80, opera con áreas que sufren una transformación profunda (...) cambia el perfil del balneario y la dimensión paisajística del lugar. Pero ante una demanda tan fuerte había que tomar medidas y establecer un camino a la inversión. Y aquello que durante mucho tiempo se criticó, como la Av. Roosevelt, lo veo razonable. Liberando terreno para hacer alturas allí y no sobre la costa. Si miramos muchos ejemplos del mediterráneo o Brasil o Mexico, vamos a ver que esos impactos se dieron en el primer frente de playa y de forma contundente. También es verdad que algunos espacios públicos se transformaron positivamente: las plazas, la completitud de la rambla (...) el parque de las esculturas (próximamente patrimonio nacional) hablan de una calificación real del sitio. No hay por qué leerlo desde la presunción de que era malo porque fuera nuevo. Yo creo que parte de lo que se hizo en el boom, está camino a ser patrimonializado....*

*Si lo comparo (al boom de Punta del Este) con Montevideo, en Maldonado aparecen una serie de estudios de arquitectura que van a desarrollar muy buena arquitectura (...) hay producción que va a ser de referencia y produciendo un patrimonio nuevo. Y edificios que se ubicaron en lugares que fueron mojones de Punta del Este. Tenemos que volver a pensar y criticar lo que se produjo en ese boom. Hay una calidad que acompañó mucho de lo que se produjo”*

*Dr. Arq. William Rey Ashfield.*

*Coordinador de la Comisión de Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación.*

*Profesor Titular de Historia de la Arquitectura. FADU UDELAR.*

*Intervención en el panel de presentación de avances de ésta investigación en Liga de Fomento de Punta del Este, 12/11/ 2021.*

*Grabación completa disponible en [https://www.youtube.com/watch?v=IIIJ0\\_AHPVI&t=2s](https://www.youtube.com/watch?v=IIIJ0_AHPVI&t=2s)*

## **Cuadro 2: Los edificios de Estudio Cinco en Punta del Este<sup>113</sup>**

*Con PARQUEMAR Golero, ya ha comenzado una nueva etapa para Punta del Este. La preservación del verde de Punta es el objetivo principal de PARQUEMAR. En nuestro enfoque, tanto o más importante que lo que se va a construir es... lo que no se va a construir. El 90% de la manzana de 10.000 m2 frente a Playa Brava donde se elevarán tres hermosas torres de lujosos apartamentos, será reservado a un hermoso parque con espejos de agua y jardines diseñados adecuadamente porque en PARQUEMAR Gorlero, la calidad triunfó sobre la cantidad y el Arte se impuso sobre lo comercial. Los que estén a favor de la naturaleza, que levanten edificios (como este). (Texto de publicidad de Parquemar Gorlero en Diario Punta del Este, 22-10- 1975)*

*“Parquemar Gorlero surgió a instancias de un consorcio argentino, que el verano pasado (1974) había salido a buscar y comprar terrenos para invertir en la construcción de edificios de apartamentos (...) De inmediato comenzaron a colocarse los apartamentos hasta llegar a vender en corto plazo casi el 50% de los mismos (...) El proyecto que ya está en práctica establece un nuevo y revolucionario concepto en residencias veraniegas con mucho más verde, más acceso del sol hacia todos los ambientes, aire que favorecerá los amplios espacios enjardinados y fuentes ubicadas estratégicamente que darán luz y vida al frio cemento hasta convertirlo en el complejo arquitectónico más atractivo del principal balneario del Uruguay”*

*Arq. Rodríguez Orozco ( Estudio Cinco). “Torres para el futuro de Punta del Este” Diario Punta del Este 22 -10- 1975*

<sup>113</sup> Estudio Cinco en Punta del Este entre 1974 y 1982 proyectó las torres: Estrella del Mar, Fontemar, Torre Marina, El Torreón, Torre Amalfi, y los complejos Parquemar Gorlero (3 torres), Roosevelt Center ( 2 torres). El estudio no participó como desarrollador, solamente como proyectista de grupos inversores argentinos. Estas torres incluyeron unos 900 apartamentos. Las torres Jardín del Mar y Torre Suiza quedaron detenidas tras la crisis de 1982 y fueron culminadas mucho después por otros desarrolladores y arquitectos que compraron sus “esqueletos” y los completaron. Además, el Estudio realizó varios bloques de tres o cuatro pisos.

*“(El proyecto de) El Torreón nació con una planta, como nacían la mayoría de los proyectos (...) la estructura que en las primeras versiones estaba metida dentro de muros y pantallas, pasó a formar parte de la fachada... Cuando me recibí estaba influido por la arquitectura brutalista (...)*

*Fue la primera torre que co-proyecté en mi vida, tenía 30 años y recién me había recibido (...) Tenía la intención de ver el volumen no como una sucesión de pisos, sino desde fuera hacia adentro. Empecé con imágenes de cómo el edificio iba a resolverse en su mismo: como iba a sostener el plato redondo de arriba y la galería comercial en planta baja. Además de que tendría cuatro apartamentos por piso y tendría forma redondeada, que en realidad es escalonada. (Al edificio) no lo sentí como una sucesión de plantas una arriba de la otra, sino que tiene énfasis es la verticalidad (...) pintamos los pilares de oscuro para acentuar la verticalidad y dejamos las bandejas en hormigón (...) Esos pilares no terminan en el piso 20, suben y agarran la parte inclinada del cilindro de arriba, sosteniendo la parte de arriba, del restorán.*

*Conocí en una de las primeras reuniones (al inversor de El Torreón) a José Tawil, un argentino, un tipo totalmente por fuera de lo que se puede llamar un inversor, pero que tenía una inteligencia brutal. Había sido socio en Parquemar Gorlero y luego se distanció del otro socio, que continuó la marca Parquemar con otros estudios de arquitectura. Vendía camisas en el Once, empezó de a poco y todo lo veía a través de su visión de comerciante, era puramente un comerciante. Trabajamos de 1976 a 1982 con él. Él no se metía en la parte formal, pero si opinó varias veces sobre las plantas, cuando iba al estudio.*

*(...) Roosevelt Center fue un desarrollo para Luis Perelmuter, un argentino que llegó a tarde a Punta del Este, en 1980. Ingeniero. Enorme promotor. Compró terrenos en Roosevelt e hizo un concurso privado para el proyecto y convocó de Argentina a Mario Roberto Álvarez, con quien hacía ya edificios, de Brasil a Oscar Niemeyer y a nosotros, que fuimos con dos propuestas. Una mía, que fue la que se realizó y otra del arquitecto Ulyses Torrado.*

*La propuesta nuestra era con cuatro torres y una parte comercial. Cuando vino el quiebre de la tablita (1982) había dos construidas y Perelmuter vendió el resto del terreno (...) El problema de la Av. Roosevelt fue se transformó en un corredor de grandes superficies (...) En ese momento era atractiva, por la vista hacia el mar, con un piso de pinares. Entiendo la postura urbana del desarrollo en altura de la Avenida, como la Costa Azul francesa, dejás los edificios altos atrás.*

Arq. Iván Arcos.

Titular de Estudio Cinco. Proyectista de los edificios: El Torreón, Amalfi y Roosevelt Center.

Comunicación personal. 30-9-2021

Como síntesis de las transformaciones del crecimiento urbano en Maldonado-Punta del Este en el período de estudio, observamos las siguientes dinámicas (tabla 4.11).

**Tabla 4.11 Dinámicas de crecimiento urbano en Maldonado -Punta del Este (1974-1982)**

	Etapa previa a 1974		1974- 1982	
	Maldonado	Punta del Este	Maldonado	Punta del Este
<b>Parcelación</b>	Damero regular con leves expansiones, baja ocupación y rígidamente contenido por la vía del tren al oeste y cañada Aparicio al norte.	Salvo “Rincón del Indio” hacia el arroyo Maldonado, el resto de los barrios jardín están prácticamente todos fraccionados.	Fraccionamientos en la periferia norte y oeste, cruzando Cañada Aparicio. La ciudad “salta” la vía del tren con grandes fraccionamientos de pequeños predios: Maldonado nuevo y San Antonio.	Se fracciona el ultimo barrio jardín “Beverly Hills”.
<b>Urbanización</b>	Tardía inserción de red de saneamiento, espacio público prácticamente reducido a la plaza central de Maldonado.	Articulación vial con Maldonado por Av. España y Rambla playa Mansa. Plaza Artigas similar a otras plazas del interior uruguayo (incluye tanque de agua de la localidad en el centro). Gorlero como eje comercial y de actividades.	Se renueva la plaza San Fernando, se crea el campus municipal, se construye el nuevo edificio de la intendencia, y la terminal de buses, generando un nuevo eje cívico y de transición entre Maldonado y Punta del Este	Renovación de la Plaza Artigas, creación de rambla de circunvalación de la península, consolidación y doble vía en Av. Roosevelt, reemplazo de vía del tren Maldonado-Punta del Este por autopista. Se renueva comunicación entre Maldonado y Punta del Este.
<b>Edificación</b>	Clara separación espacial sin gradación entre los sectores de predominancia de la vivienda estacional (más de 50%, y hasta casi 80% en algunos sectores) y la ciudad permanente (menos de 8%)			
	Ciudad de viviendas unifamiliares de hasta 2 niveles y un emergente polo de vivienda social en la periferia noroeste. Barrio Kennedy como único ámbito de informalidad concentrada.	Chalets de primeras décadas del siglo en la península. <i>Bungalows</i> y residencias tipo californiano en barrio jardín. Prima la baja densidad y abundan predios vacantes. Primeras edificaciones en altura como pantallas.	Enclaves informales en Maldonado nuevo y San Antonio. Se expande la vivienda social en la periferia.	<i>Boom</i> de las torres en PH que integran amplios apartamentos con amenidades, diseñados por arquitectos renombrados. Se ocupan y densifican predios de manera significativa.

Fuente: Elaboración propia.

### 4.1.3 Vida cotidiana y actores.

En ésta dimensión se presentan dos facetas. Por un lado, los cambios en las rutinas sociales, practicas sociales y formas de vida, a través de las dimensiones de una urbanización socialmente diferenciada identificada por Mullins (1991), que puede evidenciarse a través de una serie de indicadores socioeconómicos. Por otro, desde los actores, tomamos el caso de SAFEMA, desarrollador emblemático del período 1974-1982 y cuya conformación, trayectoria y obra construida presentamos fundamentalmente a partir de testimonios de sus integrantes y publicidades de la empresa y sus desarrollos.

*La urbanización turística a través de indicadores socioeconómicos.*

De acuerdo a lo definido en el apartado metodológico (capítulo 2) se presentarán para las localidades de Maldonado y Punta del Este, los siguientes indicadores, según los censos 1963, 1975 y 1985.<sup>114</sup>

- a) Evolución de la población y su distribución por área predominancia estacional y permanente.
- b) estructura de población por sexo y edades.
- c) migración por departamento de nacimiento.
- d) población económicamente activa.
- e) clases de actividad económica para los ocupados.

a) El crecimiento de población en el departamento de Maldonado y en el continuo urbano de Maldonado-Punta del Este ha sido particularmente dinámico en las últimas décadas en el contexto nacional (tabla 4.12), multiplicado por más de diez veces al promedio del país en su conjunto. El área de Punta del Este, también tuvo valores similares (tabla 4.13) y el crecimiento entre ambos ámbitos ha sido acompasado. La población de Punta del Este ha implicado un tercio de la población de la ciudad de Maldonado en el período 1963-1985, aunque en una lectura de mayor amplitud temporal, ha disminuido levemente (tabla 4.14).

**Tabla 4.12** Evolución de la población en Maldonado y sus periferias comparado con valores nacionales (1963, 1975, 1985, 2011).

Localidad	POB_63	POB_75	POB_85	POB 2011	porcentaje crecimiento 1963-1985	porcentaje crecimiento 1963-2011
TOTAL URUGUAY	2.595.510	2.788.429	2.954.713	3.286.314	14%	27%
Maldonado	14.744	22.762	33.535	62.590	127%	325%
Total Maldonado y barrios	14.744	22.762	34.175	74988 (*)	132%	409%

(\*) para 2011 incluye los siguientes fraccionamientos considerados como localidades censales contiguas a la ciudad de Maldonado: Cerro Pelado, Villa Delia, Barrio Los Aromos, La Sonrisa

Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

<sup>114</sup> Maldonado y Punta del Este conforman una única mancha urbana que involucra veintidós localidades censales (Altmann Macchio, 2020 y 2021b). En 1985 este continuo no estaba estructurado como tal. Hemos considerando las cuatro localidades censales urbanas existentes en ese momento y que tenían contiguidad entre sí: Maldonado, Punta del Este, San Rafael y Pinares.

Las unidades geoestadísticas y localidades censales urbanas del INE no tienen correlato con otra estructura político-administrativa del país. Refieren a “áreas amanzanadas” correspondientes a agrupamientos de viviendas en torno a calles públicas (Ley de centros poblados). Las implicancias de grilla geoestadística del INE para el análisis geoespacial de indicadores sociodemográficos en el caso uruguayo lo hemos desarrollado ampliamente en Altmann Macchio (2020 y 2021b), Martínez & Altmann Macchio (2020) y Altmann Macchio & Fernández Cruz (2021).

**Tabla 4.13** Evolución de la población en Punta del Este y sus localidades próximas, entre Laguna del Diario y arroyo Maldonado, considerando la referencia de la delimitación establecida por la ley N° 9398 (censos 1963, 1975, 1985, 2011).

Localidad	POB_63	POB_75	POB_85	POB 2011	porcentaje crecimiento 1963-1985	porcentaje crecimiento 1963-2011
Punta Del Este	5.180	7.197	6.724	9.277	30%	79%
Pinares - Las Delicias	(*)	647	4.646	9.819		
San Rafael - El Placer	(*)	(*)	491	3.146		
Total Punta Del Este	5.180	7.844	11.861	22.242	129%	329%

(\*) integrado a localidad Punta del Este en ese censo.

Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

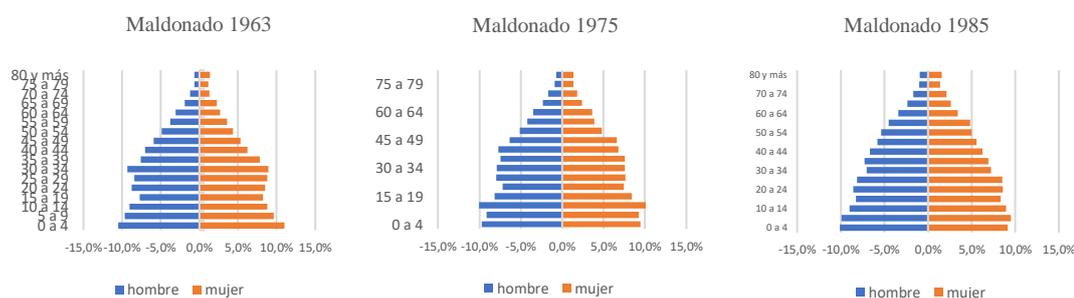
**Tabla 4.14** Porcentaje de la población de la ciudad Maldonado que implica la población de Punta del Este (1963, 1975, 1985, 2011)

	POB_63	POB_75	POB_85	POB 2011
Relación Maldonado / Punta del Este	35,1%	34,5%	34,7%	29,7%

Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

b) La distribución de edad y el sexo suele reflejar procesos sociodemográficos vinculados a la fecundidad, mortalidad, o migraciones, además de edad y el equilibrio entre sexos. Las pirámides de población son histogramas que facilitan este análisis. La ciudad de Maldonado desde 1963 manifiesta una tendencia hacia una distribución más equilibrada de la población. Es probable que el menor protagonismo de los sectores de mediana edad (notorios en 1963 y 1975) en 1985 se deba a un efecto migratorio desde Maldonado tras el cierre del ciclo expansivo del “boom” (figura 4.43).

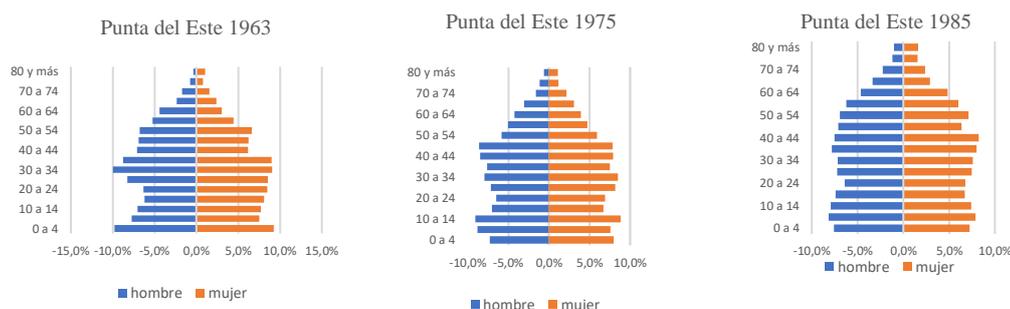
**Figura 4.43** Pirámides de población de la ciudad de Maldonado (1963, 1975, 1985).



Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

En Punta del Este se aprecia una pérdida de población joven y de mediana edad, muy elocuente al comprar particularmente 1963 con 1985 (figura 4.44)

**Figura 4.44** Pirámides de población de la ciudad de Punta del Este (1963, 1975, 1985).



Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

### c) Migración interna.

En un país de tempranas transiciones demográficas y leves incrementos poblacionales en el largo plazo (Chackiel y Pellegrino; 2008, Calvo et al, 2013) la migración intraurbana ocupa un rol relevante en los cambios en la distribución de la población en el territorio. De esta forma observamos a la población nacida en otro departamento y dentro de éstas, el departamento de origen.<sup>115</sup>

La tabla 4.15 muestra el persistente incremento de la población nacida en otro departamento en la ciudad de Maldonado (41% en 1985). En Punta del Este desde 1963 alrededor de la mitad de su población había nacido en otro departamento.

**Tabla 4.15** Porcentaje de personas nacidas en otro departamento en Maldonado y Punta del Este (1963, 1975, 1985).

	1963	1975	1985
Maldonado	33,9%	35,6%	41,0%
Punta del Este	50,6%	51,0%	52,9%

Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

Tomando el conjunto de no nacidos en el departamento de Maldonado y desglosándolo por lugar de origen, vemos que la población migrante a Maldonado y Punta del Este se ha dispersado a nivel nacional (figura 4.45).

En 1963 (con leves variantes en 1975) los departamentos limítrofes Canelones, Lavalleja y principalmente Rocha, implicaban la mitad de los migrantes. Montevideo un 17% y los departamentos no incluidos en región este (Treinta y Tres, además de los limítrofes) eran un 18%.

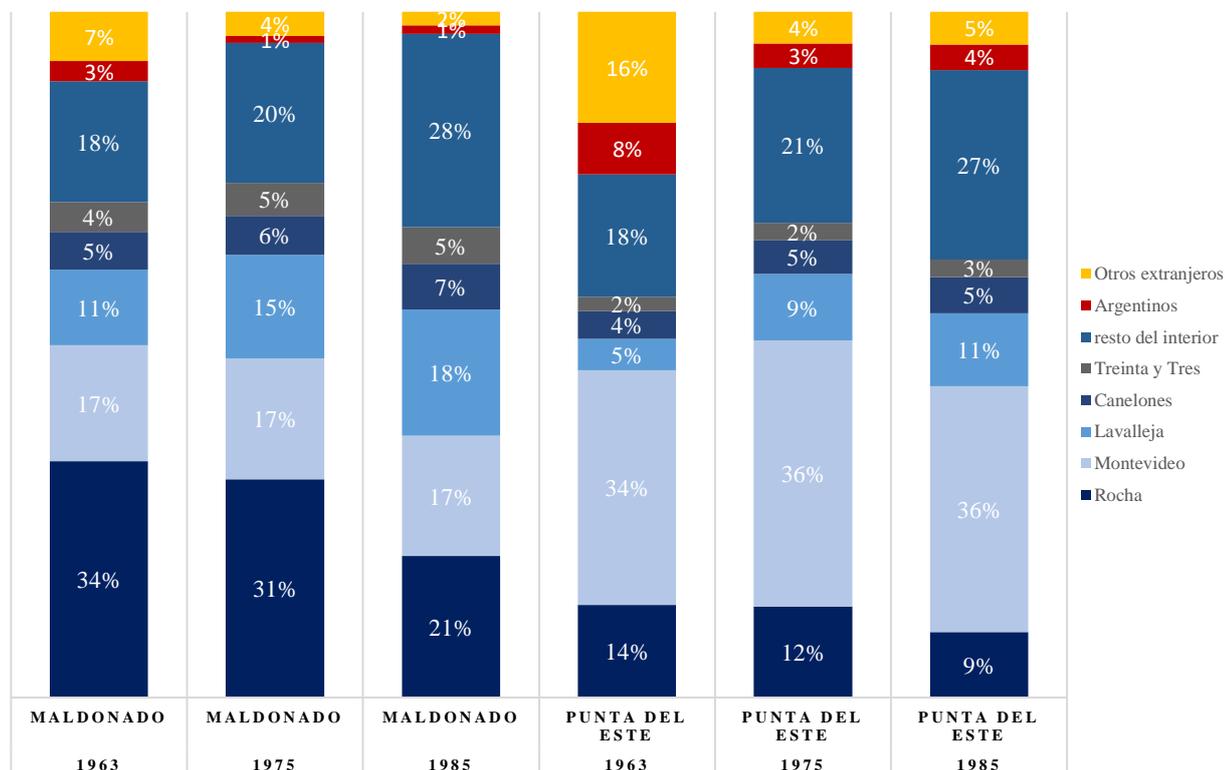
Para 1985 la minoría mayor de origen es el “resto de los departamentos” que pasaron a un 28%, en tanto la región Este conservó un 45% pero con variantes (más de Lavalleja, menos de Rocha). La incidencia de Montevideo se mantuvo estable.

Para Punta del Este, desde 1963 se observó una notable incidencia de población originaria de Montevideo (estable en el entorno de un 35%), y también la

<sup>115</sup> Este análisis no permite apreciar la migración entre localidades. De todas maneras, el análisis de migración entre departamentos es el más considerado en los estudios demográficos uruguayos para valorar el desplazamiento de población en el territorio (Calvo, 2000).

“nacionalización” hacia 1985 y el importante peso de los extranjeros (10%) en particular argentinos (casi la mitad de los extranjeros).

**Figura 4.45** Lugar de origen sobre el total no nacidos en el departamento de Maldonado para las localidades de Maldonado y Punta del Este (censos 1963-1975-1985).



Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

#### d) Población económicamente activa (PEA)

Una fuerza de trabajo dinámica y de crecimiento diferenciado a nivel nacional, es constitutivo de la “urbanización turística” desde los estudios empíricos de Mullins (1991) y Gladstone (1998).

La serie 1963, 1975, 1985, muestra un panorama nacional estable de la PEA<sup>116</sup> y una tendencia al crecimiento en Maldonado y Punta del Este, partiendo de valores superiores al nivel nacional y crecientemente distanciados a favor del área turística (tabla 4.16).

**Tabla 4.16** Evolución de la PEA para Maldonado, Punta del Este y total país (1963, 1975 y 1985)

	1963	1975	1985
<b>Uruguay</b>	53,1%	52,5%	52,4%
<b>Maldonado</b>	57,0%	59,0%	61,7%
<b>Punta del Este</b>	57,3%	60,7%	62,6%

Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

#### e) clases de actividad económica en trabajadores ocupados.

<sup>116</sup> Porcentaje de las personas en edad de trabajar (mayores de 14 años) que trabajan o buscan trabajo (INE, 2022).

La urbanización turística tiene un mercado de trabajo diferenciado en sus ramas de actividad, con destaque en la construcción y servicios (Mullins, 1991). Para Maldonado ciudad el porcentaje ocupados en la construcción cuadruplicó el valor nacional en 1963 y 1985.<sup>117</sup> En 1963, cuando el país estaba dentro de la mayor incidencia de la industria en la economía, sus ocupados en Maldonado, no llegaban a 2/3 del valor nacional (tabla 4.17). En 1985, en Maldonado fue más notoria la pérdida de incidencia de la industria manufacturera. La construcción se mantuvo cuadruplicando valor nacional, mientras se incrementaban comercio y servicios (tabla 4.18).

**Tabla 4.17** Porcentaje de ocupados por rama de actividad para Maldonado, Punta del Este y a nivel nacional. Censo 1963

Rama de actividad	Maldonado 1963	Punta del Este 1963	Uruguay 1963
Agropecuarios	3,0%	2,9%	19,40%
Minería	0,5%	0,0%	0,40%
Industria manufacturera	15,9%	8,6%	22,50%
<b>Construcción</b>	<b>23,8%</b>	<b>15,6%</b>	<b>5,10%</b>
Luz, agua, gas	3,5%	1,0%	1,90%
Comercio	12,7%	16,3%	14%
Transporte y almacenaje	4,9%	4,3%	6,50%
<b>Servicios</b>	<b>34,8%</b>	<b>50,4%</b>	<b>30,20%</b>
Otros	1,0%	,9%	

Fuente: Elaboración propia en base a datos INE.

**Tabla 4.18** Porcentaje de ocupados por rama de actividad para Maldonado, Punta del Este y a nivel nacional. Censo 1985

Rama de actividad	Maldonado 1985	Punta del Este 1985	Uruguay 1985
Agropecuarios	1,2%	1,6%	15,3%
Minería	0,1%	0,1%	0,2%
Industria manufacturera	10,0%	6,3%	19,4%
Luz, agua, gas	2,2%	1,4%	1,6%
<b>Construcción</b>	<b>21,0%</b>	<b>11,3%</b>	<b>5,4%</b>
Comercio	17,2%	16,0%	12,6%
Transporte y comunicaciones	4,2%	3,7%	5,4%
Bancario y financiero	3,8%	10,1%	4,0%
<b>Otros servicios</b>	<b>38,8%</b>	<b>48,2%</b>	<b>34,1%</b>
otro/sin dato	1,4%	1,3%	2,0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos INE.

En resumen, la vida social antes y después de 1974 muestra una importante estabilidad en los parámetros más significativos planteados por Mullins (1991) como característicos de la urbanización turística: la incidencia de la construcción y servicios en el mercado de trabajo y una fuerza de trabajo con un dinamismo muy superior al nacional, dentro de un pujante y persistente proceso migratorio interno, muestran que

<sup>117</sup> En cada censo se utilizaron diferentes codificadores de la actividad económica. En el censo de 1963 las ramas de actividad se codificaron según el Clasificador internacional uniforme de actividades económicas CIIU 1. En el censo de 1985 se utilizó el CIIU 2. De todas maneras, a nivel general, la comparación entre las dos tablas es válida.

Punta del Este ya se comportaba como urbanización turística en éstos aspectos, desde antes de la llegada del modelo de apertura y desregulación económica en 1974, coincidente con el inicio del *boom* inmobiliario 1974-1982 (Tabla 4.19).

**Tabla 4.19** Síntesis de la caracterización sociodemográfica y económica a partir de dimensiones de la urbanización turística de Mullins (1991) para Maldonado y Punta del Este, según censos 1963, 1975 y 1985

	Previo a 1974	Luego de 1974
<b>a) Evolución de la población y su distribución por área predominancia estacional y permanente.</b>	Maldonado tuvo un crecimiento demográfico notablemente superior al promedio del país. Éste, fue tanto para el área de población permanente como en áreas con alta incidencia de viviendas de temporada.	
<b>b) estructura de población por sexo y edades.</b>	Maldonado no manifestaba grandes divergencias con la distribución de población por sexo y edad a nivel nacional.	Punta del Este pierde incidencia de sectores jóvenes y gana en mayores de edad. Maldonado recompone la pirámide con pobladores de mediana edad.
<b>c) migración de origen.</b>	Importantes flujos migratorios hacia ciudad de Maldonado. Casi 4 de cada 10 habitantes no son nacidos en el departamento (leve crecimiento en el período 63-85) En Punta del Este, la mitad no nació en el departamento (tendencia estable).	
	Maldonado recibe fuerte migración regional del este uruguayo y Punta del Este desde Montevideo.	Las tendencias previas se mantienen, pero gana protagonismo una mayor dispersión en el origen de los migrantes.
<b>d) población económicamente activa.</b>	Maldonado y Punta del Este muestran una PEA muy superior al valor nacional y con tendencia al aumento.	
<b>e) clases de actividad económica para los ocupados.</b>	La construcción y los servicios se mantienen como las principales clases de actividad, tanto en Maldonado como en Punta del Este, con valores muy inferiores a los nacionales en la industria.	

Fuente: Elaboración propia

*Un actor del desarrollo inmobiliario: SAFEMA (Sociedad Anónima para el Fomento Edificio de Maldonado).*

Durante el “boom” de la construcción 1974- 1982, SAFEMA puede considerarse el conglomerado desarrollador más importante a nivel cualitativo y cuantitativo. En sus orígenes, estaba integrado por las inmobiliarias Sader, Paullier y Gattas, el estudio de arquitectos de Guillermo Gómez Platero y Rodolfo López Rey y el estudio contable de Luis E. Lecueder.

En la trayectoria de SAFEMA se concatenan la local de Punta del Este, la uruguaya y rioplatense. Fue un conglomerado empresarial surgido desde *notables locales*. Eran las inmobiliarias más viejas y prestigiosas de Punta del Este, comandadas por familias referentes de la localidad desde el surgimiento mismo de Punta del Este, fundadores o directivos de la Liga de Fomento de Punta del Este. El estudio de arquitectos que había desarrollado varias residencias y edificios de altísimo nivel de diseño desde 1960. El estudio contable y administrador tenía experiencia en el ensamblaje de desarrollos inmobiliarios en la península. A esta amalgama local y nacional, concebida, como decía su nombre, “para el fomento” de Maldonado, se unió el capital principalmente argentino. A su vez, se aprecia una profesionalización de la administración, gestión y publicidad de un conglomerado empresarial inmobiliario, ante un mercado donde aún

varios actores locales se manejaban con débiles estructuras contables y administrativas y ausencia de análisis del mercado inmobiliario.

Eduardo Gattas, director de la inmobiliaria, fue presidente de la Liga de Fomento y Turismo de Punta del Este (1972-75 y 1981-85) Su padre, Pascual Gattas había integrado el Consejo Auxiliar de Punta del Este en la década de 1930 y fundó una empresa constructora y luego inmobiliaria. Desarrolló el barrio Pine Beach (1934) y el residencial Gattas (calle 20 y 31; donde luego se construyó la Torre Gattas). Fue el primer representante de los automóviles Ford en Maldonado (tarea que continuó su hijo Pascual Gattas (h)). Formó parte de los principales proyectos de urbanización jardín entre las décadas de 1930 y 1960 (Parque del Golf – el proyecto más distinguido de esa camada-, Médanos de San Rafael, California Park y parte de Lido-Marconi, con más de 100 hectáreas fraccionadas).

La esposa de Eduardo Gattas, Mercedes Jauregui (integrante una aristocrática familia argentina) conocida como “Mecha” Gattas, fue una de las principales impulsoras de la vida cultural del balneario entre los años 70 y 80. Entre otras actividades formó el Centro de Artes y Letras de Punta del Este, que desarrolló exposiciones, actividades culturales y encargó a Astor Piazzola la “Suite Punta del Este”.

Luis Sader, fue también fue presidente de la Liga de Punta del Este (1969-1972 y 1993-1997). Responsable de la inmobiliaria, era hijo de un emigrante libanés llegado a Uruguay a inicios del siglo XX, fundador de “Casa Sader”, un emblemático negocio de todo tipo de artículos de Punta del Este. Los Sader desarrollaron tres hoteles en el balneario. Su Hotel Playa (1942-2005) situado entre la estación de ferrocarril y la playa brava, fue un emblema de Punta del Este. Luis Sader también fundó el Club deportivo Ituzaingó (1951).

En sus publicidades y difusión institucional SAFEMA se definía como “estructura técnico-comercial al servicio del desarrollo de Punta del Este”, para “generar trabajo”, “atraer capitales” y “generar divisas”, “trabajando en el nuevo Uruguay turístico” (Figura 4.46)

Sus diecisiete torres (más de la cuarta parte de las torres del *boom*) y seis bloques en PH aportaron alrededor de 1250 apartamentos en la década 1972-82 en Maldonado. Con los edificios Malecón acapararon masivamente una de las localizaciones estratégicas a nivel paisajístico y urbano de Punta del Este: parada 1 de playa mansa. La calidad y cuidado de su diseño y proyecto de sus edificios, le granjeó un enorme prestigio entre los colegas y la crítica arquitectónica.

A diferencia de otros desarrolladores del *boom* de Punta del Este, como Pintos Risso (quien ya tenía actuación en Maldonado, pero había consolidado desde mucho antes su actuación en Montevideo) SAFEMA fue un actor surgido desde Punta del Este, en base a familias referentes de la sociedad *puntaesteña* y empresas implantadas previamente.

Figura 4.46 Publicidad de SAFEMA en página completa del Diario Punta del Este (1977).

# una empresa al sol

La mayoría de los uruguayos esperan que nuestro país se convierta muy pronto, en uno de los más grandes centros turísticos del mundo.

Los hombres de SAFEMA no esperamos; estamos trabajando en el nuevo Uruguay Turístico, invirtiendo en ello lo mejor de nosotros; la fe en las posibilidades que nos brinda el país.

60.000 Metros cuadrados de construcción por un monto aproximado de:

- \$ 24.000.000.000 (valores actuales) integrado por
- \$ 12.000.000.000 en mano de obra y aportes sociales
- \$ 12.000.000.000 en materiales de construcción en los que intervienen el 85 o/o de mano de obra y materia prima nacionales.

Más impuestos pagados.  
terrenos adquiridos,  
servicios contratados.

**12 EDIFICIOS**

PAZ MARINA — REMANSO — MICHELANGELO 1  
MICHELANGELO 2 — MALECON 1 — ARRECIFES — VIRAZON  
VENDAVAL — LOBOS — COSTA AZUL — MALECON 2 — VARADERO

Somos SAFEMA, una estructura técnico-comercial al servicio del desarrollo de Punta del Este, construyendo; asesorando integralmente a inversores, atrayendo capitales extranjeros; generando divisas; "exportando" mano de obra y materia prima nacionales en obras que quedan en el país.

Somos SAFEMA, una empresa al sol: promoviendo trabajo; servicios... **TURISMO.**



**Inmobiliarias**

- Gatlás
- Sader
- Paullier
- Cabildo

-Arquitectos  
**Gómez Platero**  
**López Rey**

-Administración:  
**Estudio**  
**Luis E.**  
**Lecueder**



Sociedad Anónima Fomento Edificio de Maldonado

Fuente: Punta del Este (1977)

Luego de consolidarse allí, se movilizaron hacia Montevideo, traccionando parte de los procesos más importantes de transformación urbana del Montevideo post-dictadura, desarrollando el primer Shopping Center del Río de la Plata: *Montevideo Shopping Center* (1984). Con ese antecedente, el Estudio Lecueder asociado a Gómez Platero realizó otros dos *shoppings* en Montevideo (Tres Cruces: terminal de buses de Montevideo y shopping, 1993, Portones Shopping, 1994).

El Estudio Lecueder, con otros socios, desarrolló desde 1993 el *Word Trade Center Montevideo*, un predio de casi 10 hectáreas, contiguo a *Montevideo Shopping*, con edificios corporativos, comerciales y en menor medida residenciales, que ha generado una nueva centralidad en la costa de Montevideo claramente asociada a la globalización. Su origen estuvo a cuando SAFEMA le adquirió en remate público al Banco Hipotecario del Uruguay en 1979, ese terreno, donde estaba situado el Hospital Público para tuberculosos “Fermín Ferreira”, destinado inicialmente para un novedoso programa de vivienda social denominado *Plan 70* que sería llevado adelante por el INVE y que había sido objeto de un controversial concurso de arquitectura en 1970. SAFEMA originalmente promovería allí un desarrollo inmobiliario y centro comercial. Finalmente, ante la crisis económica de la región en 1982, retuvo solo una parte del predio y comenzó la construcción de Montevideo Shopping.

### **Cuadro 3. SAFEMA. A partir del testimonio Cr. Carlos A. Lecueder<sup>118 119</sup>**

Titular del Estudio Luis E. Lecueder.

Hijo de Luis E. Lecueder.

Trabajó como contador para el estudio en la época de SAFEMA.

#### **¿Por qué Punta del Este?**

*“¿Por qué pasó en Punta del Este ese boom de los argentinos en los 70? (...) Si hay una buena localización, un lugar que tenga buen acceso, seguridad, buena vista, rodeado de lugares agradables, la gente quiere vivir o trabajar ahí. Y Punta del Este es una localización espectacular. Si uno se para en Punta Ballena y mira para Montevideo o para Punta del Este, la vista es espectacular; las fotos aéreas de Punta del Este son un sueño. Tiene dos islas. En un país sin islas, -o que no están cerca de la costa- estas islas (Gorriti y de Lobos) fomentan también la navegación. Tenemos una cosa increíble, una península que separa el agua en brava y mansa, no en tantos lugares del mundo pasa eso. Generalmente hay una playa larga que es o brava o mansa, pero en Punta del Este tenés las dos opciones. El que quiere ver el atardecer con sol y todo el calor de la tarde va al lado de la mansa. El que quiere un lugar más fresco y con más viento va al lado de la brava. Es un lugar único.”*

<sup>118</sup> Comunicación personal. 20/11/2020. Carlos Lecueder (Montevideo, 1951), responsable del Estudio Luis E. Lecueder, que se dedica a la promoción y desarrollo de negocios inmobiliarios y su administración posterior. Actualmente administra cuatro *shopping centers* en Montevideo y otros cuatro en el interior del país (tres de estos asociados a terminales de ómnibus interdepartamentales, replicando el modelo Terminal shopping de Tres Cruces, en Montevideo) y el complejo Word Trade Center de Montevideo.

<sup>119</sup> Intercalamos, a modo de diálogo y como notas al pie, otros testimonios de personas vinculadas a SAFEMA:

- El intercambio por correo electrónico (25/11/2020, 26/11/2020) y entrevista telefónica (28/11/2020) realizada al Arq. Rodolfo López Rey (1932-2022) arquitecto proyectista y socio de SAFEMA.

- Entrevista a Pascual Gattas (h) (1943-2022). Realizada el 18/11/2020. Hijo de Pascual Gattas quien desarrolló actividad como constructor de viviendas en Punta del Este desde la década de 1910 y luego loteó Pine Beach (1934) primer barrio jardín de Punta del Este y participó en otros desarrollos. Pascual Gattas (h) fue representante de Ford en Maldonado y regenteaba automotoras. Su hermano de Eduardo Gattas (1932-2009) era titular de la inmobiliaria Gattas, socia de SAFEMA.

- Entrevista a Ricardo Sader (hermano de Luis Sader 1933-2019 socio de SAFEMA y titular de la inmobiliaria Sader, con actuación en Punta del Este desde 1911) e hijo de Emilio Sader, pionero de Punta del Este. Realizada el 26/11/2020. Se incluyen pasajes de “Mi vida en Punta”, el libro póstumo de memorias de Luis Sader (2019) editado por su familia.

### **Entre el pragmatismo y la oportunidad. Y las redes.**

*“En el 72 no se estaba haciendo (construyendo) nada (en Punta del Este)<sup>120</sup> Mi padre (Luis Lecueder) en una reunión con un grupo de amigos: Arquitecto Gómez Platero, y tres inmobiliarios (Sader, Gattas y Paullier) de Punta del Este, decían “nadie viene a alquilar”. Ellos vivían de los alquileres de temporada, que eran chiquitos, y deciden formar una empresa que se llamó SAFEMA: Sociedad Anónima para Fomento Edilicio de Maldonado.<sup>121</sup> Decían: “estamos en el lugar más lindo del mundo y nadie está construyendo nada, hay una crisis total”. Juntaron un montón de amigos y dijeron “si cada uno compra un apartamento, podemos hacer un pequeño edificio, vendemos la mitad de los apartamentos al grupo de amigos, la otra mitad a terceros y armamos un negocio”. Así fue que se armó el primer edificio en el año 1972.<sup>122</sup> La ganancia que quedó para mi padre casi fue el honorario que cobró por administrar el edificio, no hubo casi ganancia”.<sup>123</sup>*

*Pintos Risso también había hecho alguna cosa así. En esos momentos de crisis surgen esas ideas, Pintos Risso y SAFEMA fueron los dos que más generaron el movimiento y ahí empezó la cosa a crecer. De 1972 que casi no había nada, al 75 ya estábamos en un momento de auge y de 1975 al 78 fue un momento de boom de verdad.*

*¿Por qué a SAFEMA le fue bien? Porque cumplió y entregó todos sus edificios, no dejó una estructura sin terminar, fue una empresa seria<sup>124</sup>. Solo cuando cayó el boom se*

<sup>120</sup> Además de la crisis económica y política que vivía el país, la guerrilla urbana, los Tupamaros, habían realizado acciones en Punta del Este en el verano de 1971, en lo que denominaron “verano caliente”, situación que derivó en una retracción del turismo y la inversión en la región.

<sup>121</sup> Tanto Rodolfo López Rey como Luis Sader coincidieron en la valoración excepcional sobre la figura de Luis Lecueder en lo empresarial y personal. Según López Rey: “La proa de SAFEMA era el Estudio del Cr. Luis E. Lecueder con la ayuda muy importante de su hermano Alberto Lecueder y su estupendo equipo de trabajo en la calle Juan Carlos Gómez esquina Sarandí.-Lecueder administraba muchas sociedades anónimas y era un gran productor de emprendimientos. Y gran vendedor en el mejor sentido de la palabra. Trasmítia una gran confianza y los resultados eran demostrados al inversor y al usuario (...) En las reuniones de SAFEMA, el que empujaba más era Lecueder, era el que comandaba todo el equipo, el que comandó el barco SAFEMA (...) Era un hombre con mucho empuje, las reuniones con él eran muy prácticas, con mucha empatía entre todos (...) en alguna medida autoritario pero también muy convincente. Siempre tenía razones para lo que planteaba y era muy difícil que propusiera algo que no estuviera bien” (Sader, 2019; 64).

<sup>122</sup> Luis Sader recuerda el surgimiento de SAFEMA de esta forma: “Un día de 1972, el Arquitecto Guillermo Gómez Platero, nos reunió a un grupo de personas -que representábamos a oficinas prestigio- porque tenía algo que decirnos. Punta del Este era muy codiciada por los argentinos y sin embargo seguía estando a medio desarrollar. Una vez que estuvimos presentes todos los convocados dijo “bueno, muchachos tenemos que hacer algo” y nos contó una idea que había tenido para fomentar el crecimiento del balneario. Era una idea brillante en la que todos ganábamos, incluyendo el balneario y su gente (...) el objetivo era construir conjuntamente para generar trabajo para nosotros mismos. Se trataba de sumar desde distintas áreas para crear proyectos que generaran trabajo tanto en arquitectura y construcción como en la compra-venta y la administración de propiedades...” (Sader, 2019; 62-63)

<sup>123</sup> Rodolfo López Rey, maneja otro antecedente: “Años antes de constituirse la Sociedad, le sugerí al Cr. Luis E. Lecueder que vivía con su familia en una importante residencia en la calle Ellauri. Conversando con el Contador y con mi antiguo socio Arq. Guillermo Gómez Platero le sugerimos desarrollar allí un Edificio (...) Ese fue el edificio “Berna” (1969) “que nos dió el modo de financiar las futuras obras y constituimos con el Cr. Luis E. Lecueder, nuestro Estudio y las tres mejores Inmobiliarias de Punta del Este, Gattas, Paullier y Sader la estructura de SAFEMA, Sociedad Anónima de Fomento Edilicio de Maldonado.” (Rodolfo López Rey, comunicación personal por correo electrónico, 25/11/2020).

<sup>124</sup> “Éramos todos importantes en nuestros rubros y consideramos que unidos podíamos hacer mucho más (...) construimos edificios con buenas vistas al mar, con una construcción de calidad y con la documentación y los proyectos en perfecta regla (...) Se convirtió en una empresa muy prestigiosa que comenzaba una obra y a los pocos meses ya tenía vendidos el 20% o 30% de los apartamentos” (Sader, 2019; 63)

*demoró la entrega de un solo edificio y lo entregó.<sup>125</sup> <sup>126</sup>La realidad es que hubo un descubrimiento de un lugar espectacular, y condiciones de inversión favorables.*

### **La ingeniería de los proyectos. La localización.**

*Uno lo que hacía era buscar terrenos. Mi padre no tenía patrimonio en tierras, por lo tanto, había que comprar. Se hacía un proyecto, se presentaba a la intendencia, se ponía un cartel y a la semana se estaba vendiendo. El boom inmobiliario de Punta del Este de esa época se justificó por la demanda de metros cuadrados que hubo y fue notoria, básicamente de argentinos.*

*Uno ponía el cartel (de publicidad del edificio), y se vendía “en el pozo”, concepto que fue desarrollado mucho en esa época. Y la gente venía y compraba y señaba el apartamento con apuro. Era el paraíso del desarrollo inmobiliario.*

*El primer edificio de SAFEMA, El Remanso (1972) surge de un terreno que era de unos amigos que eran de una inmobiliaria que dijeron “¿me cambian el terreno por dos apartamentos?” o algo así y se hizo el negocio. No había plata. No había un mango. Los primeros edificios eran así. Se pagaba el terreno con metros cuadrados (Figura 4.47) <sup>127</sup>*

*Teníamos a las inmobiliarias teníamos Gattas y Sader, tenían terrenos que eran de ellos, de sus familias, y algunos edificios fueron en terrenos de ellos. Pero básicamente el despegue de SAFEMA fueron los cuatro edificios Malecón, que están en la parada*

<sup>125</sup> Es “Torre Gattas”, última iniciada por SAFEMA, en 1980, en un terreno de la familia Gattas, donde había un hospedaje y un gran taller mecánico. Pascual Gattas (h) mencionó que para culminar la torre, ante la salida de un inversor argentino en la época de la crisis de 1982, los propios desarrolladores capitalizaron el proyecto a cuenta de su patrimonio, vendiendo unas seis hectáreas de terrenos sin lotear en Pine Beach, cerca de donde se situó luego el Punta Shopping y otros establecimientos rurales en Maldonado y Rocha.

<sup>126</sup> La experiencia de Torre Gattas relaciona dos aspectos nodales de ésta etapa: la disposición de la intendencia de Maldonado de marzo de 1977 deteniendo las autorizaciones de construcción en altura en la península y la propia caída del “boom” dentro de la crisis regional de 1981 en Argentina y 1982 en Uruguay, por la finalización abrupta de los regímenes cambiarios de paridad deslizable, a través de *microevaluaciones* anunciadas, que pautaban el precio del dólar (“La Tablita”, que desarrollaremos en siguiente apartado).

Torre Gattas tuvo un inicio apresurado por la disposición de 1977 y una finalización demorada por el impacto de la crisis de 1982: “Hubo una obra que si no hubiéramos hecho, hubiéramos salido con dinero a pesar de la “tablita”: Torre Gattas. Fue justo el momento en que el Coronel Curutchet (NdR: intendente interventor de Maldonado) decidió que no se hicieran más edificaciones en altura y dio un plazo luego del cual comenzaba a correr esa reglamentación. Nosotros, para aprovechar esa oportunidad (...) asumimos el reto y decidimos construir el edificio, a pesar de que se vislumbraba una baja en las ventas, la baja de los precios de las propiedades incluso a la mitad y a pesar de que la gente empezaba a dejar de pagar las cuotas. Pero quisimos hacerlo igual porque creíamos que era una oportunidad única (...) si no hubiésemos construido Torre Gattas hubiésemos quedado con mucho dinero. Sin embargo para terminar la obra tuvimos que vender lo que teníamos ya que el socio dejó de aportar capital (SAFEMA) pagó y cumplió con todo el mundo pero no sacamos ganancias. Eso sí, mantuvimos el prestigio” (Sader, 2019; 65).

<sup>127</sup> El segundo edificio de SAFEMA fue “Paz Marina” (1972) pero sus planos iniciales son de 1969, según consta en el archivo de Guillermo Gómez Platero, en el Instituto de Historia de la FADU UDELAR. Está situado en una pequeña manzana triangular próxima al puerto de Punta del Este y se apartaba de la normativa edilicia vigente siendo el único edificio de SAFEMA aprobado vía excepción. Rodolfo López Rey repasó el proceso de ésta forma: “Sobre Paz Marina, cuyo permiso fue muy difícil obtener. Tu observas que era una pequeña manzana triangular que está sobre el puerto. Yo armé la planta de un apartamento por piso, pero en la cual podía desarrollarse dos aptos por piso. El subsuelo no permitía tener más cocheras de las de los aptos posibles. Recuerdo que hay un piso que tiene dos apartamentos que se logran sin problemas con pequeños cambios de las instalación sanitaria y eléctrica. Tuvimos muchos rechazos especialmente de vecinos del edificio Campanile (NdR: Torre de Pintos Rizzo de apartamentos de amplio valor situada en la manzana contigua y que con la construcción excepcional de Paz Marina perdía parte de sus vistas al puerto). Mi exsocio trató de convencer a los ediles del Partido Nacional y yo a los del Partido Colorado. Era un tiempo de poco trabajo en la construcción y esta circunstancia nos permitió lograr el permiso de obra. El Edificio se vendió todo en el pozo y se construyó en un tiempo casi récord. Pudo ser quizá menos de un año”

*1, esos terrenos fueron totalmente comprados a terceros, en algún caso con dinero, en otro en canje por metros cuadrados.<sup>128 129</sup>*

**Figura 4.47**

*Publicidad del Edificio Vendaval (1975). Uno de los primeros realizados por la empresa.*



*Fuente: SAFEMA (s/f)*

***Mi padre decía la localización es tan importante, hay que buscar localización. Llegó un momento del boom en que empezó a crecer la edificación en Avenida Roosevelt, y mi padre dijo “yo prefiero hacer menos pero hacer un negocio seguro”. En la rambla sobre el mar, estoy en primera fila. En Roosevelt no. El día que esto se frene, la crisis va a pegarle más a Roosevelt. Quedémonos en la costa. Los edificios altos de SAFEMA estaban ubicados en franja costera, generalmente comprando los terrenos, salvo el***

<sup>128</sup> Pascual Gattas (h) mencionó en la entrevista, que los terrenos para los “malecones” fueron comprados a Travieso, contador de la Chrysler, quien tenía una estación de servicio en una amplia construcción realizada por el arquitecto argentino Uriburu y en la cual había una pintura del muralista Enrique Castells Capurro que representaba a “La comercial del Este”, última diligencia que hizo el recorrido a Maldonado a inicios del siglo XX. El mural fue salvado en la demolición del edificio tras la movilización de vecinos de Punta del Este que procuraron salvaguardar el patrimonio, haciéndose eco de ello la Junta de Vecinos y el Intendente interventor del momento, e instalándose, protegida por un marco en la Plaza San Fernando, de Maldonado. Actualmente la pintura se encuentra en la explanada de la intendencia departamental de Maldonado.

<sup>129</sup> Rodolfo López Rey, también destacó el cambio que significó el desarrollo de los edificios Malecón. Salvo la pequeña Torre Paz Marina, SAFEMA había realizado cinco edificios de tres o cuatro pisos, que sumaban unos cien apartamentos, hasta 1975. El cambio de escala (disponer de un terreno de más de 10.000 m<sup>2</sup> para realizar tres torres de 17 pisos con apartamentos de más de 120 m<sup>2</sup> en promedio) estuvo dado por la llegada de un inversionista: “Luego desde este momento decidimos dar un paso más largo y encaramos el predio del Edificio Malecón. Tuvimos la suerte que llegó al Estudio Lecueder, que era vecino de los veranos de Punta del Este el Sr. Goar Mestre, un importante hombre de negocios cubano que hizo radio y Televisión en la Habana, luego se radicó en Caracas y finalmente se trasladó a Buenos Aires. Nos permitió crecer con buena salud y fuerza para comenzar el Malecón I. El nombre de los mismos fue un homenaje a él y a su formación lo obligaba a llegar a la perfección, y colaboró siempre en todos los detalles de todos los Malecones”

caso de “Torres del Plata” sobre playa brava, que había un viejo negocio de la familia Sader, cerraron y pusieron la tierra.<sup>130</sup>

### **Un cambio de modelo de negocios y los apartamentos como reserva de valor. Comprar y revender rápido como la lógica de un “boom” a pulmón.**

*“Mauricio Litman (el desarrollador del barrio Cantegril en las décadas de 1940 y 50) construía casas y las vendía: rara vez terminaba una casa si no la tenía vendida. Tenía los terrenos y ofrecía un salón de ventas muy lindo, con maquetas, y tenían cuatro formatos de bungalows. Uno lo elegía y después lo hacían en pocos meses. Construía generalmente sobre una base ya vendida.*

*Cuando uno empieza a hacer edificios no construye sobre base vendida, eso es más para las casas. Un edificio es más de “yo lo voy a construir, yo lo voy a vender”. Ahí empieza a jugar el inversor, que compra con dos motivos, en algún caso para alquilar. **En Punta del Este nunca fue un gran negocio alquilar porque se alquila solo la temporada, cualquier temporada permite pagar los gastos del año y una renta ínfima. Y otro negocio es comprar para que se genere una valorización.** Digo “Tengo dinero en el banco y no me rinde demasiado, compro un metro cuadrado y digo en cinco años el metro cuadrado va a valer en dólares 30% más y ahí me hice la renta” Punta del Este tuvo la mezcla de la gente que quería venir a veranear con la que quería invertir para revender y alguno menos para alquilar. Punta del Este en el 70 entró en otra etapa. Hasta el 60, el inversor que compraba para revender era poco, el ideal era “me construyo la casa y chau”*

*Los 70 trajeron más inversores, pero de un volumen muy diferente a los que vinieron en los 90 y los 2000. En los 70, era gente que compraba un apartamento de 150 m2 y luego lo revendía. A veces uruguayos, había gente que se juntaba, por ejemplo, tres amigos, compraban un apartamento en el pozo y cuando terminaba el edificio lo revendían. Nosotros para construir edificios teníamos que vender barato de entrada en el pozo, porque precisamos el dinero para construir el edificio. Si el edificio tenía cuarenta apartamentos, tratemos de ganar dinero en los últimos diez. Los primeros treinta viabilizaban el negocio. Era un negocio mucho más a pulmón que ahora. No existía el crédito bancario para financiar obras de mediano o largo plazo.<sup>131</sup> **Fue un boom hecho por muchos compradores en montos no tan grandes.** Fue una etapa más bien artesanal, donde los arquitectos y desarrolladores eran uruguayos y los compradores en un 90% argentinos.*

*Pintos Risso y SAFEMA tenían el mismo modelo: vender en el pozo para financiar las obras. Pintos Risso tenía un mayor respaldo de inversores, no inversores institucionales como puede haber ahora. Tenía un grupo brasilero fuerte que lo ayudó en algunos edificios.<sup>132</sup> Pero era el mismo: uno compra el terreno, pone el cartel y*

<sup>130</sup> Decía López Rey: “SAFEMA construyo sobre el mar frente a la playa Mansa porque ofrece la mejor vista hacia la Isla hacia la Isla Gorriti y el mejor clima durante todo el año”

<sup>131</sup> López Rey mencionó que la sociedad “Tuvo en muchos momentos colaboración bancaria del Banco Financiero Sudamericano (BAFISUD) en la calle Rincón esquina Ituzaingó”.

NdR: Este banco quebró en la crisis de 1982 y transfirió sus acciones al NMB Bank (holandés, luego ING Bank).

<sup>132</sup> Según Rodolfo López Rey, en un caso similar a los Malecón, el otro gran complejo de edificios desarrollado por SAFEMA tuvo un fuerte inversionista detrás: “Terminados de los Malecones se acercó a SAFEMA un poderoso

*empieza a trabajar con capital parte propio y parte de endeudamiento, pero sabiendo que hay que vender para construir. Hasta el día de hoy, cuando hay grandes emprendimientos se hace publicidad agresiva en los medios. En Uruguay no hay compañías desarrolladoras inmobiliarias con capacidad financiera para decir “voy a hacer un edificio, no lo vendo y cuando está terminado y sea un éxito lo vendo más caro”. Quizás en Punta del Este pueda haber alguna. Pero las empresas uruguayas precisamos vender en el pozo, hacer una caja que venga del comprador. Además, el comprador del pozo garantiza que el producto va a tener demanda”<sup>133</sup>*

### **La apertura de la economía en 1974 y el “boom”: condiciones de inversión, disponibilidad de capital argentino y la construcción de la oferta.**

*“Una economía cerrada, donde tener un dólar es un delito, es una economía que no incentiva que la gente invierta. (Alejandro) Vegh Villegas (Ministro de Economía de la dictadura, entre 1974 y 1978) abrió la economía, liberó el mercado de cambio, simplificó sistema fiscales y sentó las bases de un Uruguay nuevo y en crecimiento. Ese cambio no tuvo vuelta atrás: Uruguay no volvió a tener control de cambios y ningún gobierno tocó el esquema de país de economía abierta que fomenta la inversión. Eso facilitó al impulso inversor en los 70 y Argentina tuvo un momento de auge económico; y después paso como siempre cuando se complica a nivel político en Argentina la gente sale corriendo a invertir en Uruguay. Y un lugar lindo que la gente fue descubriendo más.<sup>134</sup> También el mundo empezó a mirar más los balnearios, y el veraneo de segunda vivienda empezó a ser más normal. Y hubo gente que ofrecía cosas lindas y buenas porque a veces uno no compra un apartamento hasta que viene alguien y se lo ofrece”*

### **La relación con los destinos turísticos maduros y los desplazamientos de las formas de la urbanización turística. Punta del Este frente al Caribe y el Mediterráneo.**

*“En los 70 era un mundo diferente al de hoy... Los viajes eran de turismo, y de paso ir a ver. Una vez mi padre recorrió toda la costa española. Había mucho barrio cerrado, mucha urbanización, mucha marina y les daban permisos para poner barcos, un canal y un puertito, y en Uruguay eso no se podía hacer. Luego hicimos Marina del Santa*

---

argentino de origen sirio M. Khafifi quien poseía un importante predio en la parada 19 de la Mansa. Proyectamos un conjunto de tres edificios al que denominamos Puerto del Sol y lo integraban “Goleta”, “Galeón” al frente sobre el mar y “Goleta” en un plano en un segundo plano pero con excelente vista al mar y de menor metraje pero con tipología similar. Tuvo un gran éxito su comercialización, incluía un gran solarío, piscina templada con paneles solares y un restorán, micro supermercado y cancha de tenis.”

<sup>133</sup> Como señala la publicidad de la figura 4.48, SAFEMA procuraba, en 1981, ante un decaimiento del mercado, irradiar confianza explicitando que: “Cada operación ha sido realizada con respaldo financiero suficiente no vinculado a la comercialización posible”.

<sup>134</sup> En una perspectiva similar, se refería Luis E. Lecueder en 1981 al evaluar los motivos del “boom”: “Cuando trato de analizar todo ese movimiento que se llamó “boom” -siempre me he resistido a darle ese nombre- pienso que esa instancia se suscitó por varios factores, de los cuales, separo dos como fundamentales: la paz, la seguridad que existió en Uruguay desde 1975 hasta nuestros días y la ventaja comparativa para el inversor extranjero de venir a colocar su dinero o hacer su inversión inmobiliaria en nuestro país. Si se agrega a esos dos factores la fantástica maravilla de las bellezas naturales, la hospitalidad uruguaya, la diversificación de los servicios, la preocupación de las autoridades municipales que se ha ido reiterando en una sucesión de grandes intendentes de gran capacidad y gran seriedad que volcaron parte importante de los ingresos municipales en mejorar Punta del Este, explicar el boom, resulta casi redundante”. Luis E. Lecueder en Diario “La mañana”. Revista “Maldonado, tierra mía” N°9. Citado por Noguez (2012; 92)

Lucía<sup>135</sup> donde la propiedad privada llega al río, y un canal llega hasta el río y se hizo una urbanización náutica. Copiar esas urbanizaciones era difícil, porque el mar y la playa es propiedad de todos y esta la franja de 150 metros y las costaneras, no era fácil copiar lo que se hacía en otros lados. En el Caribe uno va al hotel, y baja de la habitación a la playa. En Uruguay eso prácticamente no existe.<sup>136</sup>

Figura 4.48 Publicidad de SAFEMA (1981) en Diario Punta del Este

Safema ha planificado y realizado la construcción de casi 40 obras en los últimos 10 años. Cada operación ha sido ejecutada con respaldo financiero suficiente, no vinculado a la comercialización posible.

Su eficiencia atrajo capitales de todo el mundo. Su ritmo de trabajo se ha mantenido aún a pesar de contracciones circunstanciales de mercado.

En cada obra Safema se ha exigido un nivel de construcción, por encima de lo convencional. Compradores de varios países han invertido en Uruguay, atraídos por este esfuerzo de diseño y calidad.

Proyecta y propone importantes estudios sobre desarrollo urbanístico, o sea trabaja para el conjunto social.

Moviliza técnicas y técnicos y para obtener la máxima eficiencia procura que sus equipos de trabajo sean estables y armónicos.

Entre obreros, empleados y técnicos, Safema es una familia de más de 1500 personas. En cada decisión de empresa y el interés nacional. Así interpretamos la eficiencia y nuestra responsabilidad social.

**Un objetivo empresario,  
un interés nacional.**

Fuente: Diario Punta del Este (1981)

La trayectoria de SAFEMA, como se ve en la figura 4.49 con actuación en las principales localizaciones de la península, explicita ese momento de transformación del negocio inmobiliario en variadas dimensiones y escalas:

- *Un nuevo formato de actor desarrollador en Punta del Este.* SAFEMA no era una única empresa que abarcaba todos los eslabones de la cadena desde la compra del terreno, construcción y venta como Walter Pintos Risso en la década de 1960, ni vendía solo lo que construía como Mauricio Litman. Tampoco era un desarrollador que conseguía inversionistas para un solo edificio. Era un conglomerado de empresas, que se posicionó para una actuación prolongada, cada una actuando de forma coordinada y asociada, desde su *expertise*, cartera de clientes, y capacidad financiera, que abarcaban las diferentes etapas del proceso de inversión, construcción y comercialización de un

<sup>135</sup> NdR: Es un barrio privado promovido por el Estudio Lecueder en 1993. Situado en el límite del departamento de San José con Montevideo, en la costa del Río Santa Lucía.

<sup>136</sup> Para Rodolfo López Rey "Todos los integrantes de SAFEMA en forma individual, en cada de los tres sectores estábamos de lo que sucedía en el mundo turístico, pero nunca fue necesario seguir sus pasos. Punta del Este era algo único y muy valioso desde su paisaje marino, sus playas extensas, mansas y brava además de las múltiples actividades sociales públicas y privadas".

edificio. Ante un mercado inicialmente decaído, procuraron alentar inversores, para asegurarse trabajo para sí mismos.

**Figura 4.49** Folletería institucional de SAFEMA (s/f).

Se observan varias de las torres en construcción y la ubicación de sus desarrollos en Punta del Este.

Obras realizadas por SAFEMA: EL MALECON I - EL REMANSO - PAZ MARINA - EL MONARCA - VARADERO - MICHELANGELO - LOBOS - ARRECIFES - VENDAVAL - COSTA AZUL - VIRAZON

**Estamos construyendo**

EL MONARCA GALEON EL MALECON II RECALADA LA CALETA

PUERTO DEL SOL  
EL MALECON I  
EL MALECON II  
EL REMANSO  
LA CALETA  
PAZ MARINA  
EL MONARCA  
VARADERO

Inmobiliaria GATTAS  
Inmobiliaria SADER  
MICHELANGELO  
Inmobiliaria PAULLIER  
LOBOS

ARRECIFES  
RECALADA  
VENDAVAL  
COSTA AZUL  
VIRAZON

**GATTAS**  
Avda. GORLERO 961 - Tel. 4 18 58/59 - Punta del Este  
Representante en Buenos Aires: Corrientes 456 piso 9º -  
Tel. 45 21 89 - 49 70 33 - 49 25 84

**PAULLIER**  
Avda. GORLERO esq. 28 - Tel. 4 18 74 - 4 19 05 - Punta del Este  
CORDOBA 629 piso 12º - Tel. 392.1296/6926/5932 - Buenos Aires  
MISIONES 1487 - Tel. 90 17 81/82 - Montevideo

**SADER**  
Edif. "SANTOS DUMONT" - Tel. 4 18 32 - 4 19 77 - 4 12 79 - Punta del Este  
VIAMONTE 611 - 6º D - Tel. 392.4394/7115/1053 - Buenos Aires

**CABILDO**  
Juan Carlos Gómez 1348 piso 7º - Tel. 98 19 21 - 90 57 38 - 98 61 47  
Telex LELCO UY 501 Cables: Lelco - Montevideo

**GOMEZ PLATERO - LOPEZ REY**  
A R Q U I T E C T O S  
Juan Carlos Gómez 1313 - Tel. 90 11 34 - 98 43 45 - Montevideo  
Edif. "EL MALECON" Esc. 001 - Tel. 8 27 01 - 4 17 39 -  
Punta del Este

**Estudio LUIS E. LECUEDER**  
A D M I N I S T R A C I O N  
Juan Carlos Gómez 1348 piso 7º - Tel. 98 19 21 - 90 57 38 - 98 61 47  
Telex LELCO UY 501 Cables: Lelco - Montevideo  
LAVALLE 1118 4º H - Tel. 35 82 80 - Buenos Aires  
Edificio "EL MALECON" Esc. 001 - Tel. 4 17 39  
Telex 1130 Malecon UY - Punta del Este

Fuente: SAFEMA (s/f)

- *Continuidades: "venta en el pozo"*. A pesar de este ensamblaje novedoso, la modalidad de funcionamiento remitía a lo señalado por Topalov (1979) sobre la comercialización en base a expectativas de valorización a partir de un terreno que vale por lo que será en un futuro y donde está emplazado, en un juego simbólico a varias escalas. Todo empezaba por un terreno que podía traerlo un inversor, y que luego lo cambiaba por apartamentos finalizados o que se adquiría por parte del desarrollador. Con un proyecto de arquitectura aprobado como permiso de construcción y una parte del capital se comenzaba la construcción, la cual se iba dotando de recursos en la medida que se vendían los futuros apartamentos, generalmente en cuotas, mientras el edificio se iba construyendo. De esta manera se lograba tener un flujo que permitía encarar la obra.

- *La localización condensa el juego de escalas*. En Punta del Este la localización juega a varias escalas. No se trata solo de acceso a infraestructura y servicios sino su encadenamiento al fenómeno de la ciudad turística de elite. Estar localizado no dentro de Punta del Este sino "en" Punta del Este: el balneario exclusivo de cambiantes paisajes que funciona como suburbio extra territorial de Buenos Aires y Montevideo.

Figura 4.50 Publicidad de SAFEMA (1980)

**GATTAS**  
Avda. GORLERO 961 - Tel: 4 18 57/58/59 - Punta del Este.  
Representante en Buenos Aires: Corrientes 456 piso 9º of. 91  
Tel: 45 21 89 - 49 70 33 - 49 25 84  
JUAN CARLOS GÓMEZ 1309 - Tel: 90 86 46  
Montevideo

**PAULLIER**  
Avda. GORLERO esq. 21 - Tel: 4 29 83/84 - Telex: INIMPAUL  
UY 1143 - Punta del Este  
CORDOBA 629 piso 12º - Tel: 392.1296/6926/5932 - Telex 2 21 34  
LPAULAR - Buenos Aires  
JUAN CARLOS GÓMEZ 1309 - Tel: 90 86 46 - Telex: VICPAUL  
UY 769 - Montevideo.

**SADER**  
Edif. "SANTOS DUMONT" - Tel: 4 18 32 - 49 77 - 4 12 79 - P. del Este  
LAVALLE 1118 piso 5º J - Tel: 35.3356/3971/7801 - Buenos Aires  
JUAN CARLOS GÓMEZ 1309 - Tel: 90 86 46  
Montevideo

**SAFEMA**

**CABILO**  
Juan Carlos Gómez 1348 piso 7 - Tel: 98 19 21 - 90 57 36 - 98 61 47

**GÓMEZ PLATERO-LOPEZ REY**  
**ARQUITECTOS**  
Juan Carlos Gómez 1333 - Tel: 90 11 34 - 98 49 46 - Montevideo  
Edif. "EL MALECON" Esc. 001 - Tel: 8 27 01 - 8 18 13 - P. del Este

**Estudio LUIS E. LECUEDER**  
**ADMINISTRACION**  
Juan Carlos Gómez 1348 piso 7º - Tel: 98 19 21 - 90 57 36 - 98 61 47  
Telex: LELCO UY 501 Cables: Lelco - Montevideo

**SAFEMA** una estructura técnica comercial al servicio del desarrollo de Punta del Este



Fuente: Revista Maldolor N° 15 (1980).

El efecto de la importancia de las localizaciones se multiplica, al buscar acaparar los terrenos en los principales ámbitos del balneario, los cuales en esa época estaban entre la histórica centralidad comercial y cultural de la Avenida Gorlero y la tensión de las costaneras, en particular Playa Mansa.

- *Inversión y rotación.* La lógica de *boom* implicaba una alta rotación de capitales y retroalimentación de oferta y demanda. Por un lado, el flujo de capitales argentinos ante un escenario de inestabilidad política y devaluación en su país, encuentra en la inversión inmobiliaria extraterritorial, de rápida valorización una alternativa de rentabilidad. El proceso claramente se acopla a lo señalado por Harvey (2011) cuando señala que el agotamiento del desarrollo fordista, dio lugar a un desplazamiento del capital desde la industria a lo inmobiliario en busca de mayores expectativas de renta y valorización.

- *Contramarchas de una época de transición en la erosión de las economías cerradas.* La apertura de la economía desde 1974 (reducción de barreras para la circulación de divisas y bienes, caída de tipos de cambio múltiples, incentivos a la inversión extranjera) desencadenó la confianza de inversores argentinos.

- *Especificidad multiescala y multidimensión.* En el relato de SAFEMA, la especificidad aparece dada por los notables atributos paisajísticos y culturales de Punta del Este, con una convicción profunda de estar promoviendo un lugar “único”. Por otra parte, ese mismo lugar fomentaba un “clima emprendedor” que facilitaba alianzas. En el relato de los protagonistas las redes sociales y la vinculación personal previa fue parte del armado del conglomerado y la llegada de sus principales inversionistas. A su vez, las propias limitaciones normativas locales y nacionales (la aplicación de la OGC 1974 sin autorizaciones excepcionales, y luego la suspensión de la construcción en altura; y la normativa nacional de liberación pública de los 150 metros adyacentes a las costas) condicionaron y configuraron claramente el tipo de productos inmobiliarios a ofrecer.

#### **4.2 Más allá de la aglomeración: entre tejido turístico y paisaje operativo.**

“Ni siquiera el *boom* del 80 fue por mayor atención al turismo: los argentinos se sintieron poderosos con dólares baratos y salieron a dilapidarlos, y el Uruguay es un lugar lindo. Así como gastaron aquí lo gastaron en otros lados, pero no hubo aquí una política turística. Es como tener un frutal y limitarse a juntar la fruta que se cae de madura, sin fertilizarlo, sin cuidarlo, sin plantar nuevos árboles. Y ojo que no estoy diciendo que el Estado se haga cargo, sino que no entorpezca la iniciativa privada, y cumpla un papel de control, de regulador” (“Luis Sader: una temporada de 8 puntos”. Semanario Jaque, 19/12/1985).

#### **4.2.1 Geografía de la regulación del desarrollo territorial.**

En este apartado se indagará el rol del turismo regulaciones del desarrollo territorial uruguayo así como las infraestructuras económicas que potenciaron el intercambio y la movilidad de turistas, desde un análisis de la transformación del espacio estatal.

Estas regulaciones son analizadas en clave de proyectos (institucionalidad), y estrategias (movilización de recursos públicos y direccionamiento de los privados) e incluyen cuatro grupos:

- a) Planes Nacionales de Desarrollo (1965, 1973, 1977) con destaque en el rol del turismo, y estructura territorial del país.
- b) Regulación del desarrollo territorial nacional vinculado a la región rioplatense.
- c) Leyes y decretos que regularon el sector turístico.
- d) Disposiciones legales relativas a la nueva política económica (de tipo liberal) iniciada en 1974.

##### *a) Planes Nacionales de Desarrollo y Turismo.*

Entre 1965 y 1977 Uruguay generó, desde la Presidencia de la República tres Planes Nacionales de Desarrollo. El primero, surgió de un plural ámbito (la Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico -CIDE) donde diferentes sectores políticos y académicos trabajaron de manera orgánica y mancomunada. El segundo, tras la institucionalización de la CIDE como Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) (Constitución de 1967) y en plena crisis económica y política del país, fue gestado por una OPP dirigida por el ala liberal de los economistas de la CIDE, meses antes del golpe de estado que dio inicio a la dictadura cívico-militar (1973-1985). Estos planes tienen cierta continuidad en parte de sus equipos técnicos y diagnósticos, así como en la confianza en la planificación como instrumento de desarrollo desde la vía democrática. Además, son voluminosos trabajos, precedidos de amplios estudios sobre los sectores de la vida nacional. El de 1977, un documento escueto, fue elaborado en dictadura por la Secretaría de Planeamiento, Coordinación y Difusión (SEPLACODI) que ocupó el lugar de OPP.

##### *-PNDES (1965-1974).*

Este plan se dio dentro del proceso planificador propiciado por el financiamiento externo de la Alianza para el Progreso. Era un plan ambicioso, apoyado en un inédito análisis de la realidad nacional, posicionado como “instrumento de cambio económico y social, impulsando las reformas de estructuras fundamentales” (Iglesias, 1966; 24). El PNDES no se agotaba en un cerrado listado de metas y proyectos para sectores de la economía nacional. Planteaba una dimensión socio-cultural del desarrollo nacional; reconociendo que durante la primera mitad del siglo XX se había vivido un “progreso excepcional” (Iglesias, 1966; 30) y en la segunda se apreciaba un “anquilosamiento” y “pérdida de dinamismo en casi todos los niveles” que daba como resultado “un modelo de progreso económico y social que se ha agotado” (Iglesias, 1966, 37). Se veía necesario un proceso de transformación donde la estabilidad y la seguridad fueran preponderantes, enfatizando en el desarrollo industrial, la reforma de las estructuras

agrarias, mejora del empleo, políticas de vivienda, educación y salud. El turismo y la infraestructura vial tenían un rol destacado como planes económicos. El territorio urbano era abordado en clave de “acondicionamiento territorial” (planificación urbanística con fuerte sesgo en la vinculación entre expansión urbana, infraestructuras y condiciones de la vivienda). Integraba el apartado de “Planes Sociales”, junto a Educación, Vivienda y Salud.

La mirada del territorio nacional ponía foco en el *macrocefalismo* y el desequilibrio territorial dado por la concentración de población y recursos en la capital. Pero en el PNDES no existía una formulación explícita de desarrollo territorial nacional. De forma lateral y fragmentaria aparecían énfasis territoriales. Por un lado, la necesidad de descentralizar la actividad industrial a través de la figura de parques industriales, a integrarse en los planes de desarrollo urbano de las ciudades. Simultáneamente, se reconocía la falta de información para contar con un mapa de la distribución de localización de industrias en el país para hacer una lectura crítica.<sup>137</sup> <sup>138</sup> Por otro parte, dentro del “Plan de Energía”, al mencionar la necesaria obra de la represa de Palmar, sobre el río Negro, se la planteaba integrada al desarrollo regional del centro del país. En el caso del plan de agua y servicios sanitarios se reconoce una desigual cobertura de la infraestructura a nivel nacional.

Las “Bases para un plan de turismo” aparecían dentro del sector terciario. El turismo era definido como una actividad que “ofrece un conjunto de servicios coordinados solicitados por la demanda del viajero” (CIDE, 1966; Tomo II, 151). Se la definía como actividad económica “reciente”, con incidencia en otros sectores y destacando su papel de aporte de divisas externas al país. A mediados de la década de 1960, el turismo receptivo era la tercera fuente de moneda extranjera al país por detrás de la carne y la lana; con una capacidad multiplicadora en el entorno del 4%. Como justificación para la planificación del desarrollo turístico aparecen la necesidad de aprovechar “la creciente preferencia, la alta elasticidad- consumo- gasto turístico, el incremento demográfico y la expansión geográfica de los mercados” (CIDE, 1966; Tomo II, 151). El 88% de los turistas llegados al país en 1964 eran argentinos, lo cual planteaba como primer punto crítico la dependencia exclusiva de un único mercado emisor: el Gran Buenos Aires y la competencia entre la costa uruguaya y Mar del Plata: “En la temporada 1963-64 solo el balneario Mar del Plata tuvo 1.757.000 turistas, contra 264.000 personas procedentes de Argentina que se repartieron entre todos los balnearios del país en igual período” (CIDE, 1966; Tomo II; 153).

Además, el diagnóstico hablaba de un turismo marcadamente estacional y polarizado territorialmente<sup>139</sup>: el 80% de los turistas se concentraba en tres balnearios: la capital:

---

<sup>137</sup> El ITU realizó para la OPP en 1967, un informe técnico de análisis funcional del territorio en base a la movilidad de la población como base para una estrategia de regionalización del país, “como contribución para los estudios regionales que se pretenden realizar correlativamente al formulado del Plan de Inversiones prioritarias para el desarrollo de áreas territoriales” (ITU, 1967; s/n).

<sup>138</sup> Para el PNDES: “Los planes de desarrollo designarán zonas geográficas del país en las que interese promover especialmente el desarrollo industrial. Asimismo, identificarán las industrias que recibirán estímulos especiales o adicionales para instalarse o incrementar su actividad” (CIDE, 1966; tomo II; 34)

<sup>139</sup> “Ese carácter estacional demuestra el desarrollo unilateral de nuestra riqueza turística, concentrada en las playas” (CIDE; 1966; Tomo II; 154). En la medida que la prácticamente la única mercadería turística que se vendía en el

Montevideo (38%), Punta del Este (25%) y Piriápolis (16%). Agregando el cuarto balneario, Atlántida (8%) hablamos de casi un 90% del turismo centrado en éstos cuatro destinos.

Sobre la estacionalidad, era notable su impacto negativo en la rentabilidad de las inversiones hoteleras.

El plan de desarrollo turístico (1965- 1974) tenía cuatro objetivos: incremento del tráfico turístico, orientar la demanda a nuevos mercados (sin descuidar a Argentina), coordinar acciones a nivel público y privado y generar una “conciencia turística nacional” a través de las acciones de los diferentes actores: a “el sector público, impulsando política turística oficial. Sector privado, alentando la inversión y la promoción directa. De la población, valorando el fenómeno turístico como un factor de interés nacional.” (CIDE, 1966; 155).

Los cuatro componentes de la política turística propuesta eran: propaganda y promoción, política crediticia (fundamentalmente industria hotelera), política tributaria e institucionalidad: creación de una Dirección General de Turismo dentro del Ministerio de Industria y Comercio; entre cuyas competencias estaría el “planeamiento físico de las nuevas regiones turísticas” (CIDE, 1966; Tomo II; 157).

Respecto a los aspectos territoriales, hablaba de la “riqueza turística natural” dividida en regiones : zona de balnearios (Rio de la Plata y océano Atlántico) (“99% del tráfico visitante”), zona serrana y zona termal (Noroeste del país, fuentes hidrominerales termales).

Se recalca que “otras formas potenciales (parques, monumentos, reservas forestales) no integran la oferta por déficit de equipamiento y falta de política turística” (CIDE, 1966; Tomo II; 154).

Entre las exigencias de la demanda, además del desarrollo hotelero, los servicios y el equipamiento receptivo, aparece la “Urbanización turística” aunque asociada como infraestructura de soporte a la hotelería. La presencia de nuevos hoteles “exigirá urbanización de áreas especiales con tratamiento urbanístico adecuado, al fin promocional buscado. (Requiriendo infraestructura urbana y servicios públicos) y en algunos casos, aeropuertos”. (CIDE, 1966; Tomo II; 156).

Sobre la infraestructura urbana vinculada al turismo, Ministerio de Obras Públicas y los Gobiernos Departamentales, dotarían de la misma a unas 1.000 hectáreas.

A su vez, se plateaban “zonas de turismo” cuya definición y características para un desarrollo que articulara inversión pública y estímulos, estaría dada por leyes nacionales.

En resumen, el turismo en el PNDES desde las lógicas del espacio estatal podría interpretarse de la siguiente manera (tabla 4.20).

---

extranjero eran las playas, el período de explotación estaba definido por el clima propicio que se da entre diciembre y marzo.

**Tabla 4.20** *Proyectos y estrategias estatales espaciales referidas al turismo en el PNDES (1965-74)*

Proyectos Estatales Espaciales	Estrategias Estatales Espaciales
- Consolidar la institucionalidad del sector turístico -Expansión del sector turístico jerarquizándolo en la economía nacional, mediante su diversificación territorial en oferta y demanda.	- Difundir al país en el exterior como destino turístico. - Direccional sectorialmente la inversión privada mediante estímulos crediticios en sector hotelero. - Direccional espacialmente la inversión de acuerdo con una zonificación turística. -Romper la marcada estacionalidad y dependencia del sector balneario- estival.

Fuente: *Elaboración propia.*

**- PND (1973- 1977)**

Tras la reforma constitucional de 1967, el retorno al régimen presidencialista tras la experiencia del gobierno colegiado; y dentro de la crisis social y económica que desembocó en el golpe de estado de junio de 1973, varias de las propuestas de transformación institucional de la CIDE fueron puestas en marcha aunque de forma desconectada, sectorial, muchas veces parcializada y sin la coherencia y unidad de aquella propuesta desarrollista (Garcé, 2002). La creación de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) como institucionalización del ámbito de la CIDE fue una de estas iniciativas. El Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977 (PND) fue elaborado por la OPP para el período de gobierno 1972-1977. Su formulación fue liderada por técnicos liberales que participaron de la CIDE.<sup>140</sup> Sin perder la veta desarrollista, se planteó un enfoque de apertura y liberalización económica ante el siguiente contexto:

“estancamiento productivo que llevaba más de quince años; un proceso inflacionario agudo; una elevada tasa de desocupación pese a un mayor nivel de ocupación del sector público; déficit de las cuentas públicas; y un inadecuado funcionamiento del sector externo, principalmente como resultado de la salida de capitales” (Rey, 2018; 18) <sup>141</sup>

El turismo en el PND fue destacado (como en el PNDES) por su aporte a la economía en términos de captación de divisas externas; pero explicitó vínculos entre desarrollo turístico y territorio y lo significativo del flujo regional turístico propiciado por mejora en la infraestructura vial. Así, parte del diagnóstico refiere al incremento de turistas brasileiros<sup>142</sup> a partir de las mejoras en Ruta 9 (vinculado a un eje vial Recife-

<sup>140</sup> Particularmente los contadores Ricardo Zerbino y Alberto Bensión, ambos, posteriormente Ministros de Economía en gobiernos del Partido Colorado luego de dictadura. El primero entre 1985-1990 y el segundo entre 2000 y 2002.

<sup>141</sup> El politólogo Adolfo Garcé sostiene que el PND “no es, pues, la antítesis del desarrollismo como muchas veces se lo ha presentado sino –en todo caso– el más liberal de sus hijos” (Garce, 2000; 351). Bertola (coord.) 2018; 31) considera que el PND “Podría decirse que tuvo sus similitudes con el *terrismo*: una especie de *batllismo dirigista*, autoritario y sin el componente social”

<sup>142</sup> En 1971 los turistas brasileiros incrementaron su participación a casi 10% del total y los argentinos descendieron al 75%.

Montevideo- Bariloche) y la realización de puente carretero en Chuy y la expectativa de potenciar el público argentino tras la culminación del puente Paysandú- Colón, programada para 1975<sup>143</sup>. Esto implicaba un notable cambio en escala y recorrido de los turistas ya que el histórico arribo argentino era vía fluvial desde Buenos Aires, por Colonia o Montevideo. Asociado con esta disponibilidad de infraestructura, se consideraban los precios del transporte, observándose viable para las empresas de buses, transporte fluvial y aviación, hacer frente a una expectativa de casi duplicar la afluencia anual de turistas y llegar al millón de turistas en 1977. La base regional del turismo receptivo uruguayo era calculada en 1.2 millones de familias, situadas en el litoral argentino, Gran Buenos Aires y sur de Brasil, con capacidad económica para solventar vacaciones en Uruguay y dentro de una base demográfica de 50 millones de personas, cuyas tasas de crecimiento eran ampliamente superiores a las de nuestro país. Respecto a infraestructura y servicios al turista, el plan, sin descuidar y destacando la importancia de fortalecer al sector hotelero en mejoras materiales, normalización de tarifas según prestaciones y comodidades, refería a que parte importante de los argentinos realizaban su estadía sin costo (viviendas propias o prestadas). La falta de servicios y actividades urbanas variadas y de calidad complementarias a las playas “consideradas por los visitantes como motivación determinante de los viajes” (OPP; 1973; Tomo II; 255); era adjudicada a un tipo de explotación turística basada en temporadas de sesenta días que no favorecían otro tipo de inversiones sostenidas durante el año y un contexto de decaimiento general del país evidente en el deterioro de servicios y equipamiento urbano. Estas carencias retroalimentaban que el público visitante tuviera menores intereses y expectativas, y por tanto menos dinero para gastar.<sup>144</sup> Dentro del estancamiento turístico por debilidades en la oferta, mientras no se mejorara la calidad de los servicios, el país debería “mantener niveles de precios por debajo de los países vecinos” (OPP; 1973; Tomo II; 272); estrategia que se observó exitosa en España y Yugoslavia.

Sobre la faceta territorial el plan reconocía una trayectoria previa basada en “el desarrollo de zonas y unidades turísticas sin un ordenamiento territorial orgánico” (OPP; 1973; Tomo II; 264) por falta de planificación en el sector público, permitiendo una urbanización desmesurada en base a loteos costeros sin servicios, que afectaron los atractivos de la costa; redundando en una incontrolada dispersión de inversiones que daba lugar a una oferta de menor calidad y poco competitiva en el contexto regional. Punta del Este, con su desarrollo edilicio y cultural, funcionaba como contraste a ese panorama general. La polarización turística en la península se veía crítica, promoviéndose consolidar los destinos ya establecidos en la zona balnearia y potenciar

---

<sup>143</sup> Sobre la llegada de turistas de Brasil, el PND refiere a que la mismas se da sobre el eje vial Montevideo- Porto Alegre, donde existen líneas de transporte de pasajeros. Las conexiones a través de Rio Branco, Aceguá, Rivera, Artigas y Bella Unión, son apreciadas desde la movilización zonal en vehículos particulares o el transporte de cargas.

<sup>144</sup> El PND menciona consideraciones captadas en encuestas de opinión realizada a visitantes donde “elogian invariablemente las playas y la cordialidad receptiva de la gente, pero protestan por “ciudad sucia y mal iluminada” transportes e información insuficientes “falta de atracciones, vida nocturna, etc.”. La gran mayoría de los turistas proceden de ciudades donde esos servicios están bien atendidos, de allí la referencia comparativa que se agrava en la medida en que continúa el deterioro de nuestra oferta relativa” (OPP, 1973. Tomo V; 255).

otros. Destacaban a Colonia y Carmelo, como posibles espacios populares de turismo de fin de semana del Gran Buenos Aires, y la zona termal del litoral norte (con su carácter contra-ciclo del turismo de sol y playa). Así como el corrimiento de la frontera del turismo de sol y playa hacia la costa oceánica de Rocha, visitada solo por el 2% del turismo receptivo de verano y donde “a pesar de ofrecer el mejor recurso natural, no se ofrecen equipamiento, ni infraestructura adecuada” (OPP; 1973; Tomo II; 245). En ésta zona había una abundancia de terrenos de propiedad pública y cualidades paisajísticas con grandes parques, las fortalezas militares coloniales e infraestructura instalada (en particular, en la localidad de La Coronilla).

El énfasis territorial se manifestaba también en la necesidad de planificación física (que requería un fortalecimiento desde la institucionalidad y recursos para concretarse) para la elección de la estrategia más adecuada a cada zona, complementada con incentivos al privado a través de estímulos crediticio y una propuesta de ocupación a partir de “delinear una zonificación que preserve el medio ambiente y lo conserve para no tornarlo irrecuperable; al incentivo de inversiones que se realicen con el fin desarrollar las unidades turísticas principales” (OPP; 1973; Tomo II; 245).

Sobre las líneas de actuación de la política turística, se reiteraba la necesidad de fortalecimiento institucional, financiamiento y profesionalizar el sector turístico mediante capacitación y formación.<sup>145</sup>

La inversión pública correspondería a la Dirección Nacional de Turismo a pesar de que “no posee la suficiente capacidad ejecutar los proyectos de inversiones necesarias. Por tal motivo es que, en la práctica, como la ejecución de las diversas obras han quedado a cargo de Ministerio de Obras Públicas” (OPP; 1973; Tomo II; 272).

**Tabla 4.21** *Proyectos y estrategias estatales espaciales planteadas respecto al turismo en el PND (1973-77)*

<b>Proyectos Estatales Espaciales</b>	<b>Estrategias Estatales Espaciales</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidar la institucionalidad del sector turístico</li> <li>-Expansión del sector turístico jerarquizándolo en la economía nacional, mediante su diversificación territorial en oferta y demanda.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difundir al país en el exterior como destino turístico.</li> <li>- Direccionar sectorialmente la inversión privada mediante estímulos crediticios en sector hotelero e inclusión del turismo dentro una posible promoción industrial.</li> <li>- Direccionar espacialmente la inversión de acuerdo con una zonificación turística que supone priorizaciones de intervención.</li> <li>-Romper la marcada estacionalidad y dependencia del sector balneario- estival.</li> <li>- Promover la formación de recursos humanos calificados en servicios turísticos.</li> <li>- Promover el atractivo del turismo receptivo desde el bajo costo en tanto no se mejoren servicios e infraestructura.</li> </ul>

*Fuente: Elaboración propia.*

<sup>145</sup> En particular se propone una creación de una “Escuela Internacional de Formación Turística”.

El PND reafirmó parte del diagnóstico del PNDES sobre el turismo, integrando el componente territorial a nivel multiescalar, con un fuerte componente regional, reconociendo la dispersión de la actividad en el territorio nacional, y la necesidad de explorar variantes del modelo de sol y playa al integrar las costas oceánicas al mismo. Por otra parte, reforzó la importancia de jerarquizar institucionalmente al turismo para darle coherencia a la definición de objetivos y adjudicación de recursos, en particular la promoción y estímulo de la actividad privada, dentro de una estrategia planificadora.

En resumen, el turismo en el PND desde las lógicas del espacio estatal, mantiene el proyecto estatal espacial pero varía en las estrategias, en particular articulando una nueva lectura espacial a través de la zonificación turística (tabla 4.21).

- *PND II (1977- 1982)*.

A diferencia del PNDES y del PND, el PND II, surgió plenamente en un contexto no democrático, explícitamente de vocación aperturista y liberal en la economía, aunque tempranamente la dictadura suscribiera al PND como hoja de ruta.<sup>146</sup> Desde 1974 la dictadura instaló una política liberal en lo económico, ese rumbo se profundizó en 1978 y en el marco del PND II.

La OPP, fue convertida en SECOPLADI y las bases del PND II surgieron del Conclave militar de San Miguel (1977). El contexto internacional que impulsaba el desarrollismo planificado del PNDES y su reafirmación con acentos liberales en el PND, tuvo un cambio brusco y estructural con la crisis del petróleo de 1973 y su impacto en el capitalismo occidental. Como menciona Bertola (2018) en la CIDE y en la primera OPP coexistían, dentro de un marco general desarrollista y planificador, acentos más o menos liberales. El PND II, en otra diferencia con PNDES y PND que eran documentos extensos y de gran profundidad en análisis y propuesta, es un escueto documento de sesenta páginas (SECOPLADI, 1981).

El turismo, en el PND II, apareció más vinculado a procesos económicos que territoriales y en la línea de los postulados del Conclave de San Miguel, según Campodónico (2020), y tenía como postulados principales: incrementar los ingresos producidos por el turismo receptivo, conservar los recursos turísticos y ordenar su desarrollo, desarrollar el turismo interno. El primer objetivo remitía a captar público extra-regional desde una cooperación con los países limítrofes. El segundo reiteraba lo planteado en el PND sobre la importancia de conversión de recursos turísticos. El tercero, se relacionaba con el desarrollo de otros sectores del país y potenciar la utilización de infraestructura vacante fuera de la temporada de verano. Es decir, los tres tenían una veta territorial, aunque carente del perfil de desarrollo regional del PND y

---

<sup>146</sup> Dice Yaffe (2010; 14): “Los militares no tenían más que algunas ideas generales sobre el desarrollo económico y sus relaciones con la seguridad nacional (“seguridad para el desarrollo” fue un lema propio de la jerga militar antes y después del golpe de Estado de 1973). Fue el elenco civil que integró las filas del golpismo y formó parte de la elite gobernante durante la dictadura el que dotó al régimen autoritario de una clara orientación político-económico de signo liberalizador y aperturista. Este fue una de las esferas estatales donde los militares más se confiaron en el conocimiento especializado y el relacionamiento internacional que detentaba el elenco civil con el que compartieron el ejercicio del poder autoritario y la gestión pública durante el período”

del abordaje socio-económico del PNDES. Superada la renovada institucionalización del sector dada por los decreto-ley N° 14.335 (Ley de turismo), y N° 14.178 (Ley de Promoción Industrial), el PND II, mantuvo los otros ejes del PND como política turística: contrarrestar la estacionalidad, intensificar áreas prioritarias (en este caso litoral del Río Uruguay), fomento del sector privado, promoción y capacitación (tabla 4.22).

**Tabla 4.22** *Proyectos y estrategias estatales espaciales planteadas respecto al turismo en el PND II*

<b>Proyectos Estatales Espaciales</b>	<b>Estrategias Estatales Espaciales</b>
-Expansión del sector turístico jerarquizándolo en la economía nacional, mediante su diversificación territorial en oferta y demanda.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difundir al país en el exterior como destino turístico.</li> <li>- Direccionar espacialmente la inversión de acuerdo con una zonificación turística que supone priorizaciones de intervención (se agrega el litoral del río Uruguay).</li> <li>-Romper la marcada estacionalidad y dependencia del sector balneario- estival y procurar la utilización contracíclica de la infraestructura estival ociosa.</li> <li>- Promover la formación de recursos humanos calificados en servicios turísticos.</li> <li>- Internacionalizar la demanda mediante acciones en conjunto con los países limítrofes.</li> </ul>

*Fuente: Elaboración propia*

Para Campodónico (2020), el turismo, dentro de éste ciclo planificador, fue jerarquizado desde un marco general de importancia como actividad económica en tanto captación de divisas desde el exterior y la política turística y la participación del Estado, radicaba en la promoción, estímulo crediticio y tributario y capacitación. Territorialmente, “como cuestión central aparece la definición de áreas prioritarias, que son prácticamente las mismas (balnearios, termas, Colonia, la zona serrana) criterio que permanece hasta la actualidad en las políticas definidas al inicio del siglo XXI” (Campodónico, 2020; 68).

El gran objetivo cuantitativo del ciclo era lograr duplicar el turismo receptivo de la década de 1960 (unos 400.000 turistas por año) y llegar al millón, hecho que sucedió en 1978.

En esta trayectoria de definiciones de la política turística, su diagnóstico, objetivos, tratamiento de la estacionalidad y dependencia del turismo de sol y playa, mecanismos de estímulo de sector privado, institucionalidad y sector público o selectividades geográficas, Campodónico (2020) plantea la influencia de siete consultorías internacionales llevadas adelante entre 1971 y 1978 por parte del estado uruguayo, dos de las cuales fueron de OEA, una del BID y las otras cuatro, de consultores particulares. Estos asesoramientos, atravesaron aspectos estructurales de la política turística y territorialidad: fortalecimiento institucional, vínculos con la política cambiaria, líneas de crédito, estrategias de zonificación y priorización, nuevos productos o atracciones. A nivel general se observan enormes similitudes con las sugerencias de estos elencos técnicos a otros países de Latinoamérica que mencionamos en el capítulo introductorio, en particular el desplazamiento de la estrategia territorial de la *zonificación* hacia la de productos, dentro de un abordaje conjunto. Punta del Este en éstas asesorías tuvo roles

protagónicos planteando potenciar su condición de principal balneario de la país, a través de incrementar su oferta de servicios y actividades contracíclicas al turismo de sol y playa (se mencionan acuarios, centros de convenciones). Sin embargo, no se enfatizaba en las potencialidades y conflictos de su desarrollo en torno al turismo de segundas residencias.

*b) Regulación del desarrollo territorial nacional vinculado a la región rioplatense.*

El PND incluía unas “Bases para una política de planificación regional y organización del territorio” como problematización geográfica de sus postulados y parte de un proyecto estatal espacial descentralizador. Se diagnosticaba que la ausencia de localización geográfica de las metas de los anteriores planes de desarrollo, que generalmente se consideraban solo sectorialmente, había constituido una carencia significativa para los efectos del plan en la vida nacional. Este *giro espacial planificador* del PND, se operacionalizaba desde una base conceptual de geografía regional. Todo el país era considerado una única “región” definida por vínculos económicos, administrativos, sociales y políticos en lo interno y en su vínculo con el exterior, polarizada en Montevideo, mediante un haz de relaciones de interdependencia de escala nacional a lo largo de la historia. Se entendía que otros sectores del país no habían logrado suficientes niveles de integración funcional como para considerarse regiones. La desigualdad dada por la capacidad de concentrar industrias, servicios y recursos por parte de Montevideo, devolvía la imagen de un país que, luego de la capital, solo contaba con una débil red de ciudades menores.<sup>147</sup>

El margen para transformaciones estructurales del territorio aparecía poco viable ante la contundencia de éstos patrones de distribución de población, sumado a la infraestructura vial y ferroviaria convergente en la capital-ciudad-puerto y una intensidad y formas de uso del suelo rural productivo estructurado por la homogeneidad de la ganadería extensiva salpicada de algunos sectores de uso intensivo (hortifrutícola y lechería en la zona metropolitana y cereales y agricultura intensiva en el litoral del Río Uruguay; producción arroceras en la cuenca de la laguna Merin y de caña de azúcar en el norte del país, próximo a Bella Unión en la triple frontera Uruguay- Brasil- Argentina). Pero si era posible “encausar” y “corregir las desigualdades más notorias, buscando a la vez un mayor equilibrio en el desarrollo de las distintas áreas del país” (OPP; 1973; Tomo II; 525).

Sobre la hipótesis de reconocer al país como región única y polarizada, se planteaban instrumentos de descentralización que, considerando la realidad histórica fomentara el desarrollo de *sub-polos* periféricos compensarían la influencia de Montevideo, cuya zona metropolitana se preveía reestructurar y desconcentrar.

La estrategia de “sub-regionalización” reconocía recursos naturales y capacidades de servicios instaladas, “desechando” la posible planificación por cuencas y apelando a las divisiones político-administrativas departamentales y la posibilidad de acuerdos entre ellas a partir de las disposiciones constitucionales<sup>148</sup> cuya institucionalización afectaría

---

<sup>147</sup> Hemos mencionado que, en 1963, la capital aglutinaba el 46% de la población del país y multiplicaba por veinte a la ciudad que le seguía en población (Salto). Ver Martínez & Altmann (2016) y Altmann Macchio (2021 b).

<sup>148</sup> Constitución de 1967, art. 230.

el despliegue territorial de agencias y servicios estatales. En el reconocimiento del notable alcance funcional de Montevideo y posibles enclaves que traccionaran desarrollo más allá de éste, subyacía el diagnóstico del ITU para la OPP en 1967 (ITU, 1973). A su vez, se añadían lecturas desde la importancia estratégica de poblar la frontera seca ante el gran vacío demográfico que la misma implicaba. La respuesta que se daba desde el plan era la creación de “sub-polos de desarrollo” y la descentralización. Se planteaba fortalecer centros, distantes no menos de 300 km de Montevideo, ubicados “relativamente próximos” a la frontera, de manera de evitar que “la presencia predominante de la capital anule los esfuerzos por crear polos secundarios de atracción” (OPP, 1973; Tomo II; 530).

Estos *sub-polos* se concebían desde las dinámicas centro-área y territorios de influencia económicas y administrativas de servicios públicos, unidades de producción y cantidad de población. Se planteaba necesario “diseñar una estructura básica jerarquizada a la que se adapten necesidades diversas, teniendo en cuenta las particularidades técnicas de los servicios, pero de modo de permitir una eficiente coordinación a nivel sub-regional y local” (OPP, 1973; Tomo II; 530).

El diagnóstico sobre la estructura urbana del país consideraba un primer semicírculo de 200 km desde Montevideo, organizado en forma radial y estructurado por un Área Metropolitana “desconcentrada y reorganizada”. Luego, tres sub-polos: Noroeste, Norte-Centro y Norte-Este, los cuales funcionarían con una organización radial secundaria y subsidiariamente dependientes de Montevideo. El proceso de definición de los *sub-polos*, implicaba su “jerarquización y especialización funcional de ciudades y pueblos y la ubicación de departamentos y áreas locales en una estructura orgánica nacional”. (OPP, 1973; Tomo II; 530).

Este proceso requería un acuerdo interinstitucionales y multiniveles de gobierno y articulados con planificación y coordinación para superar localismos y rivalidades.

Esta emergente reforma de la “organización territorial” se concebía como “única estructura básica para la organización administrativa de todos los servicios estatales” (enseñanza, salud, obras y servicios públicos, empresas públicas) reforzada desde los planes de inversión de las agencias estatales y articulada con las inversiones en infraestructura y transporte y mecanismos de estímulos e incentivos para la localización de industrias y servicios del sector privado.

Para avanzar en la institucionalización de ésta “planificación regional” se generaría una Comisión Asesora en OPP, con representación de ministerios, intendencias y empresas públicas, responsable de presentar al Poder Ejecutivo un Anteproyecto de Organización Territorial. De forma paralela, las intendencias de Montevideo, Canelones, San José y Maldonado deberían definir un programa de trabajo y preparar un proyecto de organización del Área Metropolitana.

Respecto a la integración regional, el PND calibraba escalas, centrándose en el fortalecimiento de la escala nacional, la defensa de la unidad “política y territorial” del país. Sin embargo, esto no iba en desmedro de la integración regional latinoamericana y en particular de la Cuenca del Plata. “El refuerzo de la estructura nacional uruguaya

es una condición necesaria para proseguir una política integracionista que la dinámica histórica seguramente impulsará” (OPP, 1973; Tomo II; 531).

Se avizoraba hacia el año 2000, un Uruguay de 4 millones habitantes, inserto interdependencias regionales, imposible de desconocer para planificar el largo plazo aspectos como infraestructura y servicios. Para una integración multinacional adecuada, el planteo refería a la “compatibilización y coordinación de los planes de desarrollo de cada región geográfica (en nuestro caso la región Uruguay) con los planes y programas de desarrollo de las regiones vecinas”. (OPP, 1973; Tomo II; 531).

Esta transformación del espacio estatal planteaba una uniformización de las carcazas geográficas subnacionales de las diferentes agencias estatales

*c) Regulación nacional (leyes y decretos) del sector turismo.*

Tras las leyes de creación de la CNT (1933), Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo (1967) y dentro de él, la Dirección Nacional de Turismo y la incorporación de la CNT a éste ministerio, en nuestro período de estudio se sancionaron dos normativas nacionales con incidencia en proyectos y estrategias estatales: Decreto-Ley N° 14.335 del 23/12/1974, (Declaración de interés público el desarrollo del Turismo. Ley de Turismo) y Decreto-Ley N° 14.178 del 28/3/1974 (Ley de Promoción Industrial).

El primero implementó postulados del PNDES y PND respecto a la estructuración del sector y su maduración como política pública. Se definieron actores, roles y competencias de estado y particulares, financiamiento y estrategias de selectividad espacial. El turismo se definía como desplazamiento voluntario y temporal por motivos no laborales de los entornos de residencia habitual, concordante con lo establecido por la OMT (1980). Se declaraba de interés público, era descripto como “factor de desarrollo económico y social” (Art. 1) y se lo incluía en el régimen de estímulos definidos por el Decreto – Ley 14.178 (“Ley de promoción industrial”)<sup>149 150 151</sup>

Al estado nacional le correspondía la orientación de la política turística, el estímulo, promoción, control e investigación. Al Poder Ejecutivo además de las grandes definiciones políticas, le correspondía el desarrollo de infraestructuras (“obras públicas complementarias”), la priorización geográfica de recursos e inversiones en un marco general de selectividad espacial (“zonas prioritarias para el desarrollo del turismo”), la regulación del sector, pautas de capacitación, estímulos económicos para los turistas extranjeros y eventos internacionales. Eran señales inequívocas sobre estrategias de

---

<sup>149</sup> El artículo 30 del Decreto- Ley 14.335, incluía en Decreto- Ley de promoción industrial (14.178) entre las actividades que obtendrían beneficios crediticios y fiscales, aquellas que procuraran uno o varios de los siguientes objetivos: “ Incrementar la incidencia económica del sector turismo mediante el mejoramiento y ampliación de la infraestructura turística nacional.”

<sup>150</sup> El perfil planificador con tintes desarrollistas de este marco normativo es explícito al mencionar en el artículo 1° que “La presente ley tiene como finalidad la promoción de aquellas actividades industriales que cumplan con los objetivos establecidos o que se establezcan en los Planes de Desarrollo Económico y Social, como condición para que el Poder Ejecutivo las declare de Interés Nacional”

<sup>151</sup> La Ley N° 15.903 de 10/11/1987 se añadió al régimen de promoción industrial actividades que tuvieran como objetivo “Desarrollar las actividades de servicios, salvo los financieros y de seguros, siempre que a juicio del Poder Ejecutivo ello resulte un apoyo al crecimiento industrial o turístico, o a la pesca”

desestacionalizar y dispersar temática y geográficamente un turismo hegemónicamente volcando a la costa sur y al formato sol y playa en concordancia con los postulados del PNDES y PND.

La Dirección Nacional de Turismo, del Ministerio de Industrias, tenía competencias de la ejecución de la política, difusión y promoción, investigación y fiscalización del sector privado.

A los actores privados les correspondía la explotación y brindar servicios turísticos de alojamiento, arrendamientos, traslados, gastronomía, entretenimiento, espectáculos y otros vinculados al turismo. El estado (a diferencia del período anterior donde destacaba la política de paradores públicos dispersos por el territorio nacional desarrollada por la Comisión Nacional de Turismo o existían hoteles y centros turísticos explotados por el estado) solo se haría cargo directamente de brindar servicios turísticos “por razones de orden público, o cuando considere necesaria la explotación de actividades y servicios turísticos que los particulares no quieran o no puedan asumir, la tomará a su cargo” (Art. 3).

A nivel de financiamiento se creaba el Fondo de Turismo, cuyos recursos, al igual que desde la Ley 9133 (creación de la CNT) dependía de la recaudación de los Casinos del Estado.

Respecto a la selectividad espacial, la constitución nacional desde 1967 estableció, entre las competencias de la Asamblea General (Poder Legislativo) “declarar de interés nacional zonas turísticas, que serán atendidas por el Ministerio respectivo”. Desde 1934, el texto constitucional integraba una disposición sobre la creación de autoridades locales, que disminuía el umbral demográfico de 10.000 habitantes para crear una Junta Local a localidades que “ofrezcan interés nacional para el desarrollo del turismo”.

La implementación de la disposición constitucional de 1967, llevaba a la única referencia a vínculos entre niveles de gobierno del Decreto- Ley 14.335: “La atención a las zonas turísticas declaradas de interés nacional, previstas en (la) Constitución de la República, será llevada a la práctica mediante convenios celebrados entre los Gobiernos Departamentales correspondientes y el Poder Ejecutivo” (Art. 17).

Las “zonas prioritarias” de desarrollo turístico implicaban una definición geográfica difusa en su escala o alcance, en una transición hacia la lógica de productos turísticos en la medida que se destacaban no solo los atributos territoriales o culturales per se, sino puestos en un escenario de captar turistas y apoyo de infraestructura provista por el estado para propiciar la inversión privada (Quintana, 2016). Se mantenía la retórica de las asesorías externas y el abordaje del PNDES y PND sobre “zonificación” que en, los hechos implicaba una regionalización por grandes porciones del territorio nacional (Campodónico, 2020). Para la priorización de éstas áreas, median sus “bellezas y recursos naturales, valores históricos, folklóricos o culturales o por las características de su flora o fauna, signifiquen motivo de atracción y retención del turista”. (Decreto-Ley 14.335; Art, 16).

A través del decreto-ley N°14.335, las orientaciones del PNDES y PND se transformaron en normativas que implicaron cambios efectivos en el espacio estatal: institucionalidad, definición de roles de actores, abordaje geográfico y recursos.

*d) Regulación económica: entre el liberalismo planificado y la apertura deliberada (1974-1982)*

Los primeros impulsos de apertura y desregulación económica como respuesta a la crisis de estancamiento e inflación vivida por Uruguay durante la década de 1960, y el agotamiento del modelo de industrialización por sustitución de importaciones, fueron visibles antes del quiebre institucional de 1973. El PND incluyó una crítica al rol de estado en la economía, particularmente al evaluar el desempeño de las industrias protegidas cuyo crecimiento habría implicado un desestímulo para los sectores con ventajas comparativas naturales (Quijano y Forteza, 1987). La distorsión de los precios relativos derivada de la intervención estatal se entendía que habría obstaculizado una buena asignación de recursos. Igualmente, las tasas de interés reales negativas, habrían desestimulado el ahorro interno. De esta forma, aparecieron señales claras respecto a dinamizar la economía a través de la iniciativa privada, el fin del proteccionismo arancelario y la apertura comercial (Yaffé, 2009).

En 1973, tras la elaboración del PND, acontece el golpe de estado en Uruguay (junio de 1973) y en octubre la “guerra del petróleo”, que cuadruplicó su valor. Ese año también, el mercado europeo se cerró para la carne uruguaya (histórico primer producto de exportación). Todo ello implicó un reposicionamiento del país en términos de inserción internacional y estrategia de desarrollo. La dictadura planteó incentivos a la actividad industrial, particularmente en sectores no tradicionales, promoviendo un crecimiento “hacia afuera” como forma de incorporar divisas al mercado local. Esta apertura al mundo con énfasis en la región llevó a concretar acuerdos de facilitación comercial con Argentina (Convenio Argentino Uruguayo de Cooperación Económica-CAUCE, 1976) y el Protocolo de Expansión Comercial (PEC) con Brasil (1975), antecedentes del MERCOSUR.

La liberalización cambiaria y financiera del mercado uruguayo pretendió hacerlo un reducto atractivo para la colocación de capitales, en un contexto internacional propicio. Entre 1974- 78, se dio el crecimiento de diversos sectores de la economía, exportaciones diversificadas en productos y destinos, dejando de lado un estancamiento que llevaba casi dos décadas . Finch (2014; 283) señala que “La diversificación de productos exportados era una característica notable del programa de reestructuración pero este éxito claramente se debía más al intervencionismo del gobierno que al principio de las ventajas comparativas”. Desde 1978, la estrategia se centró en el control de la inflación, estabilización del tipo de cambio y la intención de crear un mercado de capitales en el país: “El proyecto de convertir al país en una plaza financiera regional se afirmaba como objetivo estratégico para cuya concreción era necesario crear un ambiente macroeconómico estable” (Yaffé, 2009; 4). Este proceso de emergencia de la banca extranjera también se produjo por el debilitamiento y caída de una parte significativa de la banca privada nacional (1965- 71).

Además del fomento a la dolarización, y liberación de tasas de interés, se eliminaron gradualmente los subsidios que la industria nacional tenía desde 1975. Paralelamente se dio un fuerte endeudamiento externo, vinculado primero a la obra pública (puentes sobre el río Uruguay, complejos hidroeléctricos) y luego al consumo y la especulación.

La reestructura económica de los 70 también redujo costos laborales desde el salario. La pérdida del valor real del salario en el período 1973-79 fue de un tercio. El descenso de las jubilaciones promedio, el aumento del desempleo en Montevideo y la retracción de la incidencia de sueldos y salarios en el ingreso nacional de 41% a 25% en la década 1968-78, fueron parte visible de ello (Finch, 2014).

Durante 1982 Uruguay perdió la mitad de sus reservas en mantener la cotización del dólar, dentro del régimen de “paridad deslizable”. La fijación del tipo de cambio estaba planteada como herramienta para detener el aumento de precios al consumo pero la inflación creció mucho más que el dólar, provocando “atraso cambiario”, profundizado por el aumento de las importaciones y la dolarización de la economía, y un abultado déficit fiscal (9,5% del PBI). La devaluación de noviembre de 1982 fue superior al 50 % y en los siguientes meses pasó el 100%.

Para Quijano y Forteza (1987; 191) esto fue parte de un proceso regional más amplio y leído como “la administración de un rezago cambiario que resulta inevitable dadas las medidas de política económica adoptadas previamente y la situación internacional.” La crisis tuvo consecuencias devastadoras sobre la economía del país. Entre 1982-84 el el PBI cayó 15,7% en 1982-1984, y el salario medio 28%. En Montevideo el desempleo trepó a 14% en 1984 (Antía, 2001).

Esta experiencia fue el principal intento de reestructuración económica en el país desde los años 50, y “se inició con algunos resultados positivos en términos de crecimiento económico pero en una segunda etapa entra en una profunda crisis” (Quijano y Forteza, 1987; 181).

Desde las miradas críticas como las de Quijano y Forteza (1987), este proceso se concatenaba a otras escalas de la desregulación y procesos internos y externos. A nivel internacional observaban, además de tipos de cambio flotantes y procesos de desarrollo del mercado europeo y aumento de la liquidez internacional, un fortalecimiento teórico del monetarismo:

“Y un pensamiento específico orientado a las economías subdesarrolladas que pone énfasis en la represión financiera y represión comercial. Shaw y McKinnon llevan a cabo estudios comparativos entre América Latina y el Sudeste asiático y sostienen que el crecimiento latinoamericano se ha visto trabado por la aplicación de políticas de inspiración keynesiana, reprocesadas a través del enfoque *cepalino*” (Quijano y Forteza, 1987; 179).

Para éstos autores, la liberalización de la economía redujo el grado de autonomía económica para incidir sobre el tipo de cambio nominal. Lo cual, inequívocamente pueden asociarse a un proceso de *reescalamiento* del estado.

Desde la mirada oficial, la apertura era inexorable para la salida de la crisis del país. De acuerdo con la memoria del Banco Central del Uruguay (BCU) de 1974, se destacan los pasos dados hacia un régimen de “economía libre” con “el libre juego de la oferta y la demanda como mecanismos reguladores del mercado” (BCU, 1977; 9) en particular

en precios, comercio exterior y mercado cambiario. Se entendía que estas medidas, y una política monetaria planteada para desarrollar el mercado financiero bancario (se autorizó libre compraventa de divisas sin identificación de los agentes y sin declaración de destino) “habían facilitado la libre movilización de capitales y el ingreso de éstos al país” (BCU, 1977; 9)

Ramón Díaz (2018) desde una lectura liberal, consideró que más allá del papel de los diagnósticos del PNDES y el PND, la apertura económica del país en 1974 y su inicial éxito, podrían atribuirse a la actuación de un solo actor: el ministro de Economía Ing. Alejandro Vegh Villegas. “(Vegh no actuó como) ejecutor de fuerzas subyacentes al cuerpo social que pugnaban por salir a la superficie y pedían un brazo suficientemente vigoroso les diese el envío a lo mas alto... hizo lo que nadie pedia, más aun, lo que todos temían” (Díaz, 2018; 400).

La apertura hizo al país más susceptible a las perturbaciones externas de las cuales estaba a resguardo con una economía cerrada, “pero la recuperación del dinamismo trajo una mayor vulnerabilidad – nada es perfecto- frente a los factores exógenos” (Díaz, 2018; 389)

**Tabla 4.23** *Urbanización turística en la transformación del espacio estatal uruguayo en la década de 1970.*

	<b>PROYECTOS ESPACIALES ESTATALES</b>	<b>ESTRATEGIAS ESPACIALES ESTATALES</b>
<b>DIMENSIÓN ESCALAR</b>	<p>Jerarquización del turismo en el desarrollo económico de las naciones latinoamericanas a partir de iniciativas multilaterales que combinan asesoramiento y financiamiento (BID, OEA, Naciones Unidas).</p> <p>Fortalecimiento de capacidades y consolidación de institucionalidad de planificación turística centralizada a nivel nacional y explicitación de un régimen normativo específico, pero con creciente normalización a nivel internacional.</p> <p>Mantenimiento de la gestión centralizada de recursos de Fondo turístico.</p> <p>Articulación nacional local explicitada solo para zonas de interés turístico.</p> <p>Integración del turismo a los sectores económicos vinculados a estímulo y fomento dentro de leyes de promoción industrial nacional.</p>	<p>Los territorios y ciudades turísticas son destacados para la reactivación económica dentro de renovadas economías <i>post-industriales</i> y se articulan con proyectos infraestructurales de movilidad regional.</p> <p>Se potencia la escala rioplatense (litoral argentino, sur de Brasil) como cuenca turística de la costa sur uruguayo, proceso que atraviesa el siglo XX</p> <p>La apertura económica y liberalización financiera potencia el intercambio de inversiones y el flujo de capital extranjero hacia el sector.</p>
<b>DIMENSIÓN TERRITORIAL</b>	<p>Abordaje predominantemente regional de zonificación turística y subsidiariamente por unidades turísticas dentro del territorio nacional.</p>	<p>Jerarquización de regiones y áreas prioritarias para el desarrollo turístico reforzando los destinos litorales.</p> <p>Articulación de los circuitos turísticos con el desarrollo de infraestructura vial y conectiva con los principales territorios emisores turísticos.</p>

Fuente: Elaboración propia.

En resumen, considerando éste ciclo planificador, se encontraron innovaciones institucionales, territoriales y escalares referidos al turismo como sector económico vinculado fuertemente al desarrollo nacional (Tabla 4.23). La experiencia de las consultorías externas de OEA y BID que refiere Campodónico (2020) integraron a Uruguay a un abordaje hemisférico que combinaba zonificación, priorización, especialización y productos turísticos con abordajes geográficos diferenciados (regiones, enclaves). La priorización se encadenaba a otros procesos inversión pública en infraestructura y equipamiento. Así como a las posibilidades de financiamiento mediante endeudamiento externo y la sujeción a las orientaciones de los organismos multilaterales. Por otra parte, la consolidación institucional a través de la Dirección Nacional de Turismo, implicaba un reconocimiento y reposicionamiento del sector en la economía nacional.

Por todos estos factores, el análisis de la urbanización turística se relaciona con esta transformación cualitativa del estado y la generación de nuevos espacios estatales tras el desmantelamiento progresivo, iterativo y contextualmente imbricados de los estados de bienestar y los procesos de *reescalamiento* y *reterritorialización* vinculados.

Esta articulación del espacio estatal y turismo tuvo sus contradicciones parciales con el modelo general de transformación del espacio nacional diagnosticado tanto por el PNDES y el PND: por un lado, la cuestión del *macrocefalismo* montevideano y el desbalance de bienestar y recursos, se afrontaba mediante una incipiente regionalización que fomenta el desarrollo de “sub polos” (OPP, 1973). En ese movimiento de concentración / desconcentración, los énfasis estaban en propiciar el desarrollo del litoral norte y norte del país, claramente articulado con procesos transfronterizos. La costa sur no ocupa un lugar destacado en esa lectura. En el mapa turístico, si bien Montevideo seguía siendo el principal destino, claramente existía una polarización territorial, temporal y de mercado emisor en Punta del Este: la breve temporada de verano y los turistas argentinos de clase alta del Gran Buenos Aires. La descentralización turística, con su propuesta de ruptura de la estacionalidad y de la dependencia de un único mercado emisor, a pesar de la consolidación y potenciación del destino Punta del Este, no siempre arrojó cartografías coincidentes con la estrategia general planteada a nivel de polos de desarrollo, más allá la apuesta general a la integración regional en la cuenca del plata.

#### **4.2.2 Canalizando flujo turístico: infraestructura conectiva nacional y regional.**

“Por la excelente ruta -interbalnearia- Punta del Este, se halla a poco más de una hora en automóvil de Montevideo. Se llega directamente de Buenos Aires en una hora y media de vuelo. En ómnibus y ferrocarril desde Montevideo dos horas. Desde Maldonado a la península 15 minutos. Punta del Este está unida a todo mundo por red internacional de líneas aéreas”

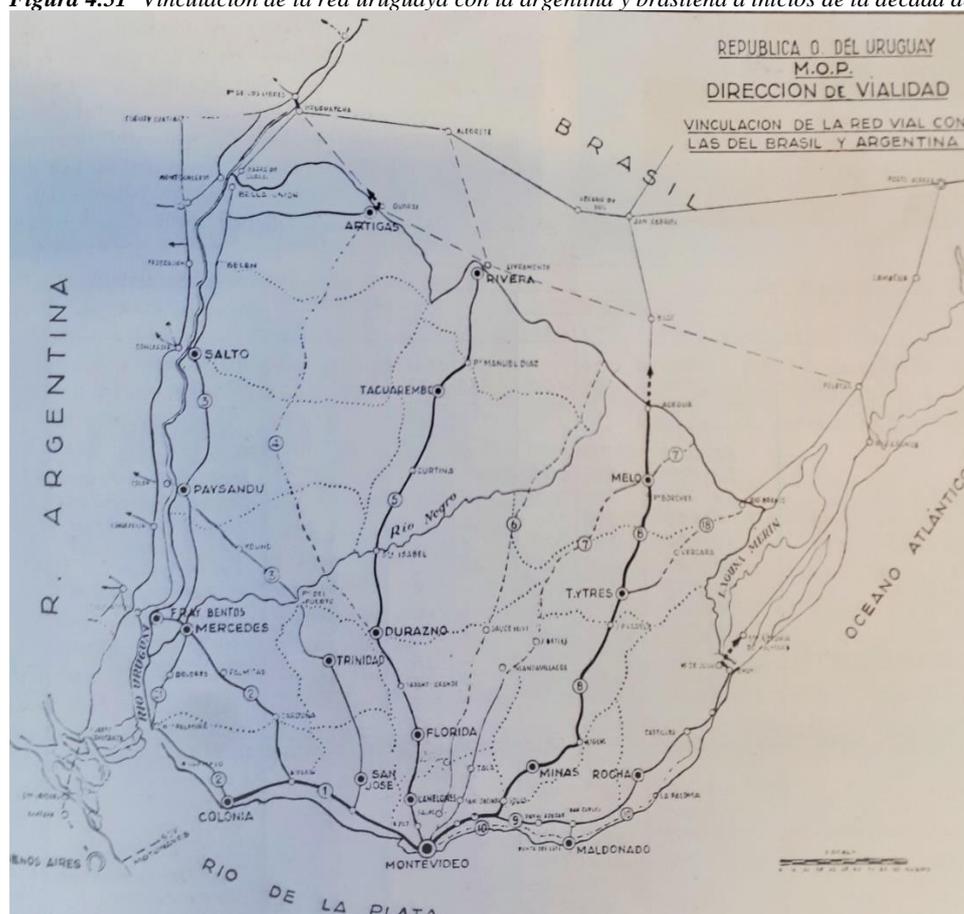
(Folleto de la Dirección Nacional de Turismo, 1976; s/n)

En el caso de la urbanización extendida, la transformación del entorno construido se abordada mediante el estudio de los cambios en infraestructura que viabilizan el desplazamiento de turistas desde y hacia Punta del Este, como parte de un “tejido urbano” y *paisaje operativo* del ocio.

Considerando que la conectividad vial local ya fue abordada en la construcción del caso respecto a la ruta interbalnearia y el rol de la pieza territorial Montevideo- Chuy como temáticamente concebida para el turismo de sol y playa, planteados dos aspectos:

- a) Mejora de la vialidad nacional articulada con ejes viales de escala regional en la década de 1970 (incluye los puentes sobre el Río Uruguay).
- b) Otras transformaciones de equipamientos de conectividad marítima, aérea y ferroviaria en las décadas de 1970-80.<sup>152</sup>

**Figura 4.51** Vinculación de la red uruguaya con la argentina y brasileña a inicios de la década de 1950.



Fuente: Extraído de Torrado (1951, 267)

a) Desde 1950 el Ministerio de Obras Públicas, consideró estratégico transformar (mediante puentes y mejora de pavimento) las rutas nacionales dando continuidad material desde Montevideo hacia los pasos de frontera. Así, el país se integraba al sur de Brasil y al litoral argentino (Torrado, 1951) (Figura 4.50). Los ejes viales prioritarios

<sup>152</sup> Las disposiciones estructurantes de la vialidad interurbana en aquellas rutas que cruzan varios departamentos de Uruguay, corresponden en su definición y ejecución al nivel nacional a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

fueron las rutas: 5 (Montevideo- Rivera), 8 (Montevideo- Aceguá) y el proyecto (nunca llevado adelante) de la ruta 4 (Durazno- Artigas). La estructura radiocéntrica de la vialidad nacional, fijada desde el plan vial de 1905<sup>153</sup> no tenía modificaciones significativas sino que se planteaba articulada a la región en los pasos de frontera.

Figura 4.52 “Planteos de reestructuración física territorial regional recientes (1961-76)” según Barrachini,(1981)



	Fecha inicial del planteo	Fuente de información
CUENCA LAGUNA MERIM	1965 (CONVENIO INTERN)	Int period i i A Carp. 108 1.4
CUENCA DEL PLATA	1967 ( - - )	- - - - - 1.4
RUTA 26	1961 (PLAN M O P)	- - - - - 11.9
RUTA 14 (remodelación)		- - - - -
PUENTE PAYSANDU-COLON	1967 (CONVENIO INTERGUB)	- - - - -
PUENTE FRAY BENTOS-PUENTE UNZUE	1967 (DECRETO -LEY)	- - - - -

Fuente: Extraído de Barrachini (1981; 212).

En la década de 1960, y vinculados al PND, comenzaron a articularse otros proyectos de integración vial regional con otras ideas estructurantes: la ruta 5 se jerarquizaba, se materializaba la transversalidad este-oeste del país con la ruta 26, claramente vinculada a la escala supranacional (desde la frontera con Brasil (Aceguá- Río Branco) hacia Paysandú con la idea de vincularse vía puente, con el circuito vial argentino que llegaba al túnel subfluvial de Paraná). Desaparecía la ruta 8 como eje vial prioritario y se proyectaba otra transversalidad: la ruta 14, desde la propuesta del puerto atlántico de aguas profundas de La Coronilla (Rocha) a Fray Bentos, donde también se proyectaba unir con Argentina a través de un puente sobre el río Uruguay. El circuito de la ruta interbalnearia y 9, también se ponía en valor <sup>154</sup>(figura 4.51).

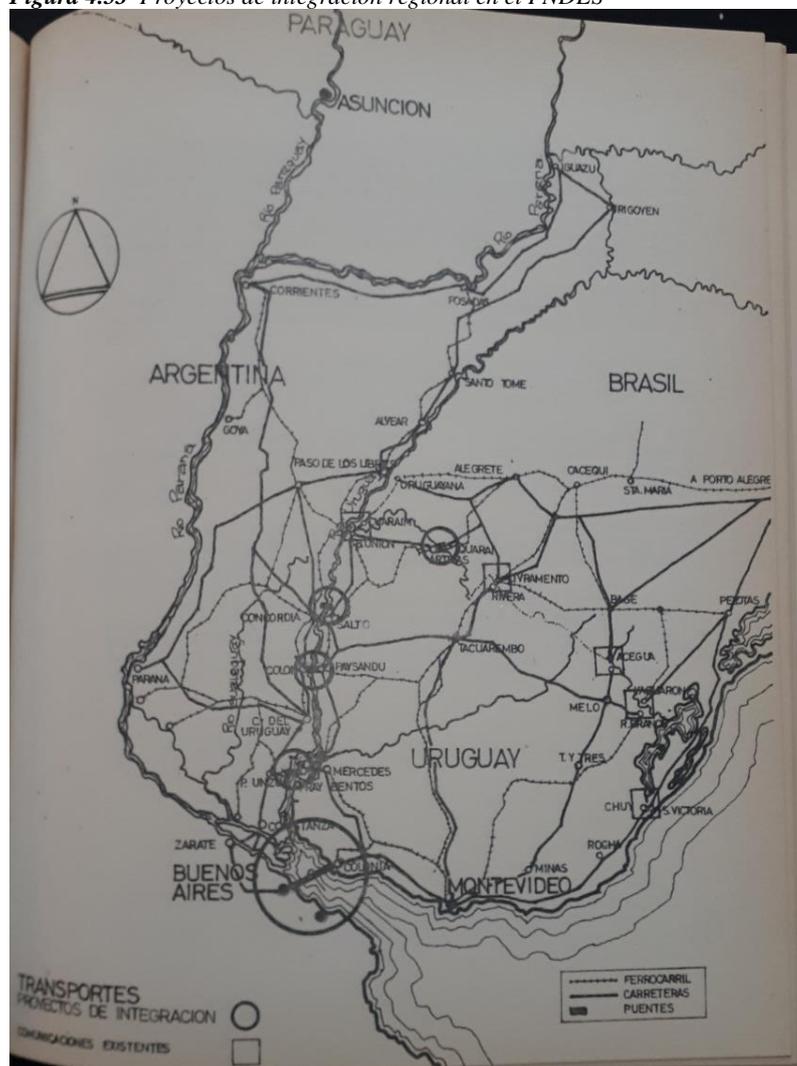
El PNDES manejaba un escenario de mejora y ampliación de carreteras y ferroviaria y construcción de puentes, con escala regional. Así, se añadían a Aceguá, Chuy y Río

<sup>153</sup> Ley 3001 del 13/10/1905 formuló un plan de construcción de carreteras convergentes en Montevideo (hacia Rivera, Mercedes, Melo, Chuy por Maldonado) y su financiamiento a través de un empréstito de vialidad. En los hechos implicaba explicitar un escenario de competencia de las rutas públicas con el ferrocarril inglés.

<sup>154</sup> En la figura 4.51 el circuito de la ruta 101, interbalnearia y 9, aparece como “ruta 101” en toda su extensión.

Branco- Jaguarao; dos nuevos puntos de conexión vial con Brasil: Bella unión- Barra de Quaraí, -que permitía llegar a Paso de los Libres- y Artigas- Quaraí. En el litoral, se generaba por primera vez una continuidad física con Argentina, proyectándose tres puentes sobre el río Uruguay (Fray Bentos- Puerto Unzué; Paysandú- Colón y Salto-Concordia). También aparecía la iniciativa del puente Colonia- Buenos Aires (figura 4.52).

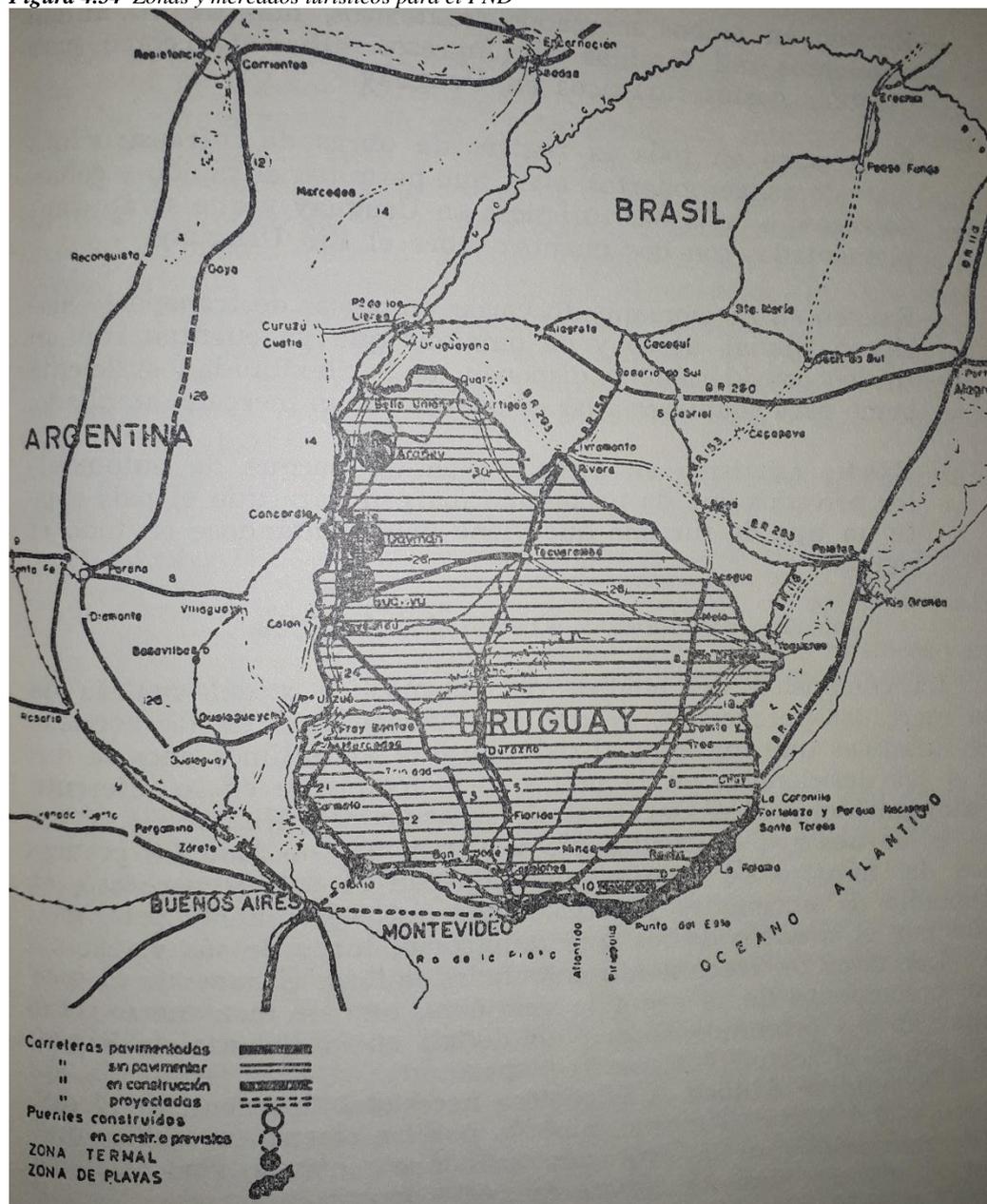
Figura 4.53 Proyectos de integración regional en el PNDES



Fuente: Extraído de CIDE (1966)

La mejora de la continuidad vial con Argentina y Brasil aumentaba la expectativa de llegada de turistas a través automóviles y buses sin necesidad de alternar multimodalidad (barco o ferry con tren o ruta). El PNDES planteaba el mapa del mercado turístico regional asociado a estas infraestructuras (figura 4.53).

Figura 4.54 Zonas y mercados turísticos para el PND



Fuente: Extraído de OPP (1977; 267)

Finalmente fueron realizados los puentes binacionales sobre el río Uruguay (Paysandú-Colón, 1975; Fray Bentos – Puerto Unzué, 1976; Artigas- Quaraí, 1968; Bella Unión – Barra de Quaraí, 1976 y Salto- Concordia, como parte del complejo hidroeléctrico de Salto Grande (1974-83). Sus consecuencias fueron impactantes para el flujo turístico. Hacia 1980 el puente de Fray Bentos era la principal puerta de entrada de turistas y automóviles argentinos al país (DINARP, 1981).<sup>155</sup>

<sup>155</sup> “Hay un mercado renovado que ha averiguado recién cuáles son las ventajas de Punta del Este, comparándolo con otros balnearios. Tenemos aun mucho que caminar, **están influyendo enormemente los puentes** en virtud de que podemos apreciar un importante volumen de gente del litoral argentino e incluso de Paraguay” (Luis Sader en diario “La Mañana”, 14/2/1977). (NdR: La negrita es nuestra)

Las rutas troncales convergentes en Montevideo fueron mejoradas con ensanches, ampliaciones y correcciones de trazado, *bypass* a centros poblados. También se culminó el trazado de la transversal ruta 26.

Estas obras fueron posibles en el marco de los regímenes dictatoriales del cono sur y mediante el endeudamiento y financiamiento externo que mencionamos en el apartado anterior.

El puerto de aguas profundas y la consolidación de la ruta 14 no fueron realizados aunque han formado parte de manera recurrente de la agenda de obras de infraestructura del país en el último medio siglo. El puente Colonia- Buenos Aires, tuvo avances y retrocesos creándose una comisión binacional que trabajó en su viabilidad desde la década de 1980 a 2000, sin llegar a concretarse.

b) Respecto a otras obras de infraestructura y conectividad, el modo ferroviario no fue jerarquizado en éste período, salvo un leve impulso a mediados del período militar. Sobre la conectividad aérea, se incrementó la actividad de vuelos directos a Punta del Este en el marco de la temporada de verano. El balneario recién tuvo un aeropuerto comercial propio en 1997 con la construcción del nuevo Aeropuerto de Laguna del Sauce, que sustituyó al Aeródromo de El Jaguel como terminal aérea de referencia del balneario.

Las transformaciones materiales que viabilizaron la interacción turística a nivel regional pueden sintetizarse de la siguiente manera: (tabla 4.24).

**Tabla 4.24** *Infraestructura y accesibilidad del turismo regional en Uruguay antes y después de la década de 1970*

	<b>Antes de los 70.</b>	<b>Luego de los 70</b>
<b>Continuidad de la vialidad en la frontera con Argentina</b>	Inexistente. Solo cruce por barcazas o ferry.	Puentes carreteros frente a Paysandú, Fray Bentos, Salto y Bella Unión.
<b>Modo de llegada de turistas argentinos</b>	Vía barco por Colonia o Montevideo, articulado con bus, tren o automóvil.	Fray Bentos (puente carretero) principal vía de acceso de turistas argentinos. Se mantiene el cruce vía barco por Colonia, articulado con automóvil o bus y por carretera vía Paysandú.
<b>Modo de llegada de turismo brasileño.</b>	Escasa participación en el mercado.	Aumenta la participación, desde Río Grande a través de las rutas 8 y 9.
<b>Esquema de la vialidad nacional / regional.</b>	<i>Radiocéntrico</i> en Montevideo, y estático hacia pasos de frontera.	<i>Radiocéntrico</i> , crecientemente transversal, articulado a la región con varios puntos de ingreso y salida del país.

Fuente: Elaboración propia.

### **4.2.3 Transformaciones de la sociedad y sus escalas**

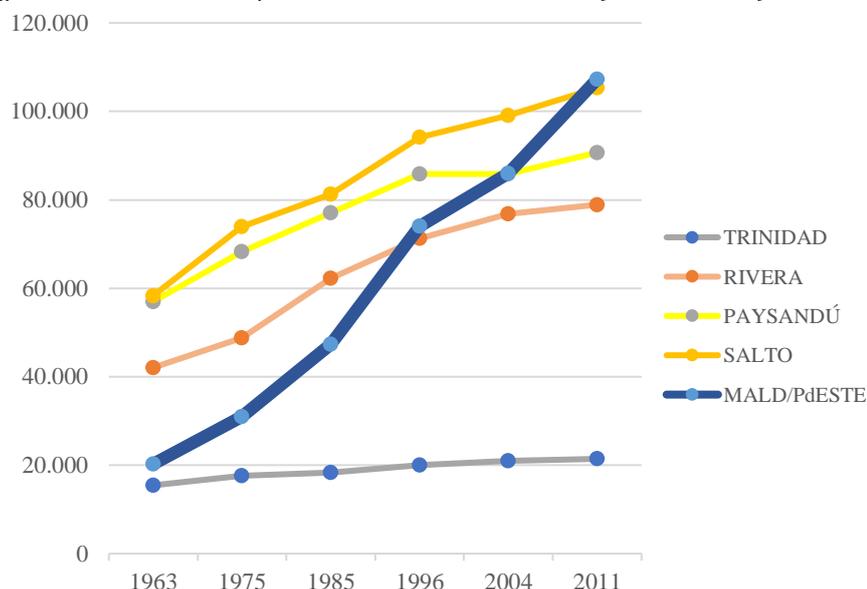
Según Mullins (1991) la urbanización turística es social y espacialmente diferenciada. Esto se evidencia en la cristalización de las experiencias en un espacio urbano definido por quienes lo utilizan y transforman a través de sus prácticas y rutinas diarias (Brenner & Schmid, 2015).

En Punta del Este la territorialidad del veraneo de elite se incrusta en una trayectoria de articulación regional en que Punta del Este y el sur de Uruguay actuaron en ciclos muy largos, desde la primera mitad del siglo XIX como “refugio” económico y social de sectores de Buenos Aires.

Observaremos tres dinámicas: comportamiento socioeconómico diferenciado a nivel nacional de Maldonado – Punta del Este, siguiendo a Mullins (1991). Por otro, la influencia argentina en dos facetas: vínculos entre vaivenes económicos de Argentina y turismo receptivo uruguayo. Y la continuidad de marca Punta del Este como sinónimo de exclusividad rioplatense a través de algunas referencias de propaganda y prensa.

a) *Comportamiento socioeconómico diferenciado: dinamismo poblacional y mercado de trabajo con protagonismo de construcción y servicios.* La singular trayectoria poblacional de Maldonado en el contexto nacional desde la segunda mitad del siglo XX muestra que en 1963 se encontraba entre las tres capitales departamentales menos pobladas del interior. En 2011 era el principal aglomerado urbano no metropolitano del país. (Figura 4.54).

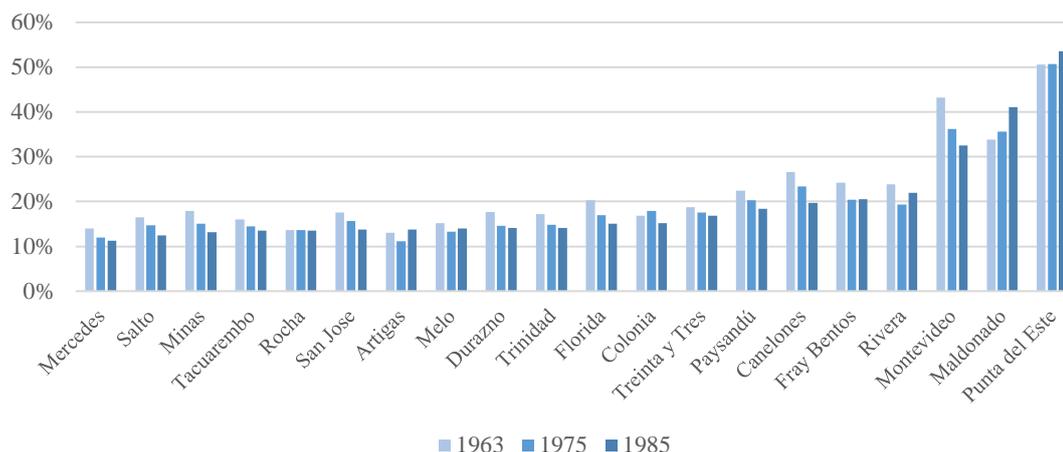
**Figura 4.55** Evolución de la población de Maldonado, Salto, Paysandú, Rivera y Trinidad (1963 a 2011)



Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

Mientras que las localidades que tenían población similar en 1963, mantuvieron su tendencia de bajo crecimiento y las grandes ciudades del interior (Salto, Paysandú, Rivera) acompañaron y sostuvieron su crecimiento poblacional, Maldonado salió de un grupo y entró en otro en un par de décadas. Este dinamismo se basó en migraciones internas. A nivel de porcentaje de población nacida en otro departamento, entre las capitales departamentales, Maldonado solo era superada por Montevideo en 1963 y 1975. En 1985 tanto Maldonado como Punta del Este ya tenían la mayor incidencia de habitantes nacidos en otro departamento de todas las capitales del país, dentro de una dinámica creciente de este indicador (figura 4.55).

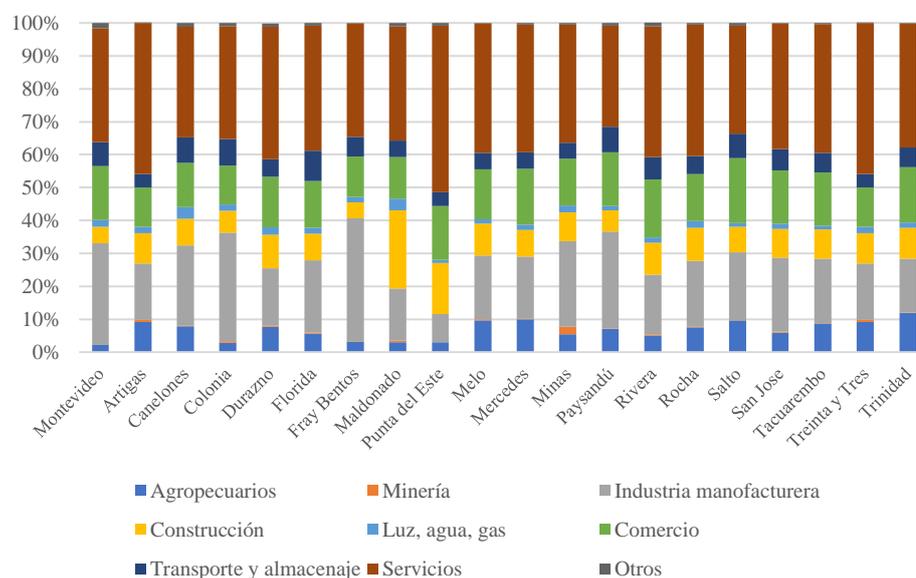
**Figura 4.56** Porcentaje de población nacida en otro departamento por capital departamental en 1963, 1975 y 1985



Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

Maldonado-Punta del Este mostraba una versátil actividad económica, impulsada por el turismo, y una población de alto nivel educativo en la comparación 1963-1985 (Lombardi & Altegor, 1987).

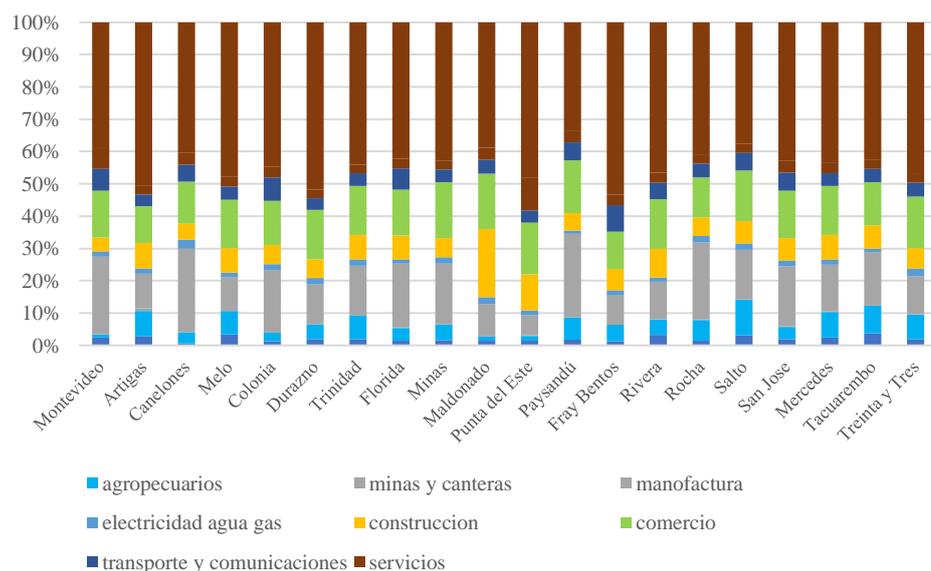
**Figura 4.57** Porcentaje de ocupados por rama de actividades para capitales departamentales (1963)



Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE

Los ocupados en 1963 exhibían una alta incidencia de la construcción y servicios y baja de la industria manufacturera (era la capital departamental con menor porcentaje de empleados en ella, con 16%) que aún mantenía un importante nivel de empleados en las capitales (23% en promedio) (Figura 4.56). En 1985 esta tendencia se profundizó ante un descenso de la actividad industrial. También se mantuvo como la capital con menor incidencia de trabajadores del sector primario (figura 4.57).

**Figura 4.58** Porcentaje de ocupados por rama de actividades para capitales departamentales (1985)



Fuente: Elaboración propia en base a microdatos INE

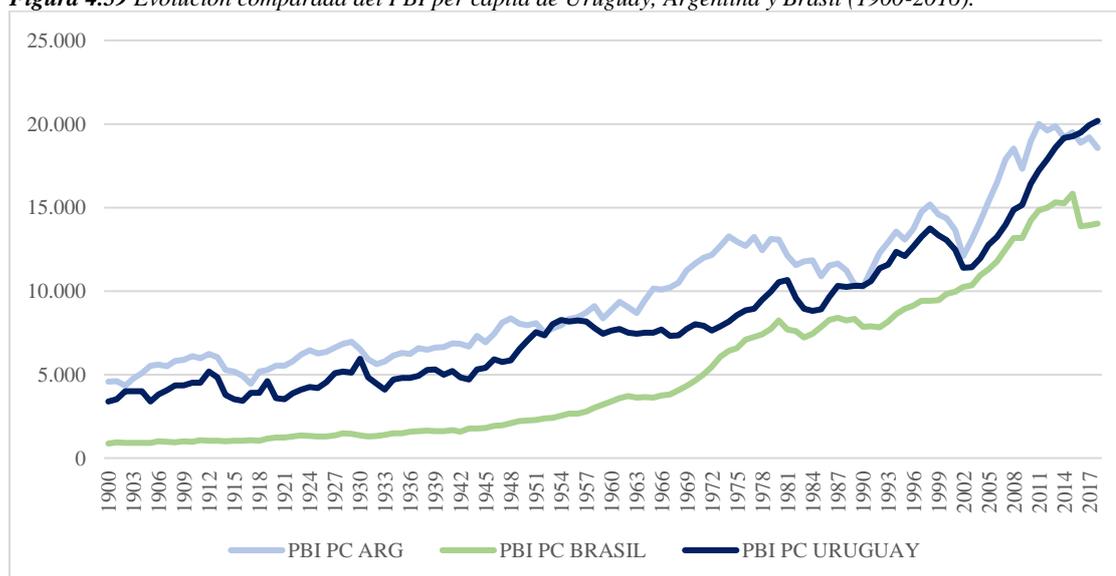
*b) Ciclos económicos rioplatenses y flujo turístico.*

Entre 1955 y 1976 Argentina tuvo un ciclo de crecimiento referido a la industrialización desarrollista, pese a la inestabilidad política, social e institucional. La industria de sustitución de importaciones abandonó las ramas livianas y de intensidad en mano de obra. Hubo promoción de la inversión extranjera directa y expansión hacia áreas con tecnología e innovación, como la petroquímica y automotriz (Lanciotti & Lluch, 2014). En la década 1964-74, el PBI argentino creció un 4% anual. (Rapoport, 2003). Tras la muerte de Perón (1974) y la crisis del petróleo, el país entró en una espiral de confrontación e inestabilidad política y económica hasta el golpe militar de 1976. Dentro de las diferentes estrategias de ajuste, ocurrió el denominado *Rodrigazo*, en que el peso fue devaluado abruptamente en 1975, y la inflación rondó el 500%.

Para Basualdo (2006) el nuevo de ajuste estructural, dejaba atrás la prioridad de desarrollo industrial, y se orientaba a la obtención de renta financiera internacional. Éste modelo no llegaba por agotamiento del anterior como tal, sino dentro de una especie de revancha oligárquica ante la incapacidad de los diferentes gobiernos, en particular las dictaduras de los 60, de “disciplinar” a los sectores populares vía la expansión industrial.

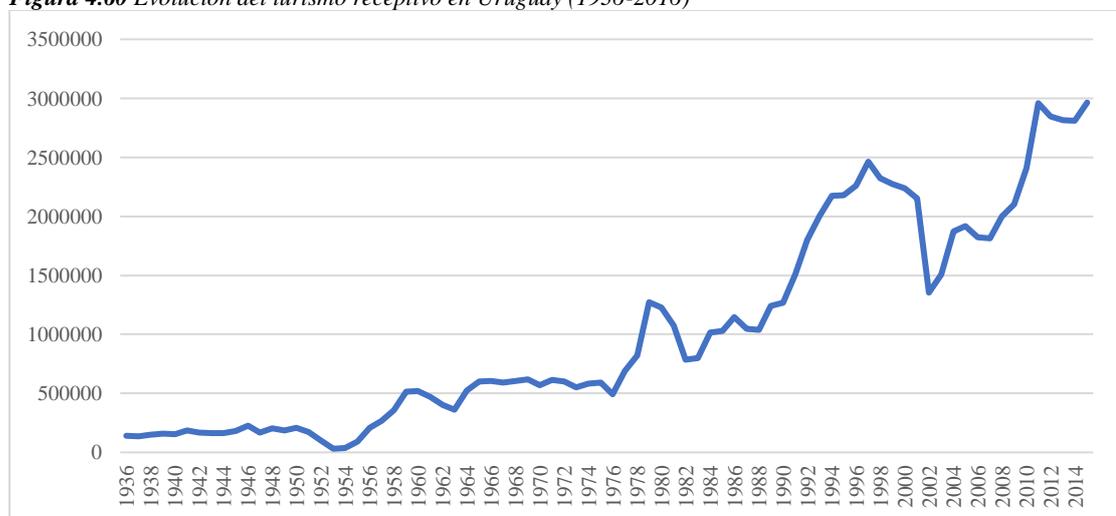
La evolución del PBI per cápita en Uruguay, Brasil y Argentina entre 1900 y 2015 (figura 4.59) permite ver el estancamiento uruguayo de la década de 1960, la persistencia del crecimiento de Brasil, la caída de las tres economías en 1982 (particularmente intensa en Uruguay) y la crisis rioplatense de 2000-02.

**Figura 4.59** Evolución comparada del PBI per cápita de Uruguay, Argentina y Brasil (1900-2016).



Fuente: Elaboración propia con datos de Maddison Historical Statistics

**Figura 4.60** Evolución del turismo receptivo en Uruguay (1936-2016)



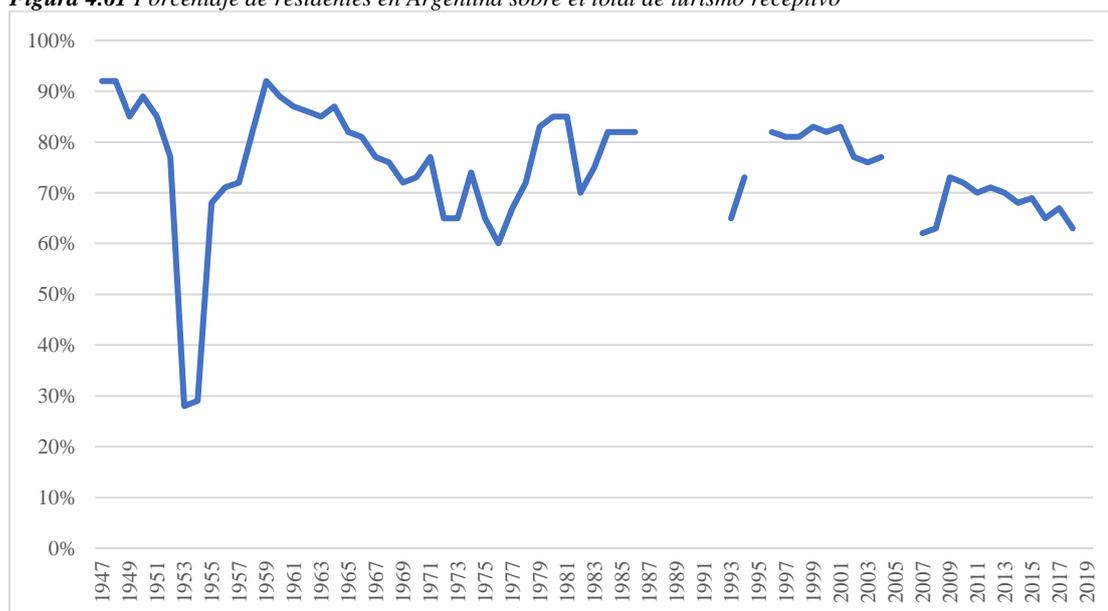
Fuente: Elaboración propia en base a datos Diaz Pellicer (2004) y Ministerio de Turismo (2016).

El turismo receptivo en Uruguay (figura 4.60) es particularmente sensible al público argentino (figura 4.61) con picos de más de 90% en 1948, 1949 y 1959, oscilando en entre un 75 y 85% en el ciclo 1955-1985. Desde la década de 1990, el porcentaje de argentinos ha ido descendiendo, aunque conformando la abrumadora mayoría, desacoplándose de una tendencia general al alza del turismo receptivo uruguayo.

Los menores valores de incidencia argentina están dados por crisis políticas que diezmaron la circulación de personas entre ambos países (1953-55 y 2005-09).<sup>156</sup> Los años de deterioro económico en Argentina (1975-77; 1982, 2000-02), marcan descensos abruptos y significativos en el total de turistas.

<sup>156</sup> Pedido de visado y cierre de fronteras por parte del gobierno peronista respecto a Uruguay (1953-55) y corte del puente Fray Bentos – Puerto Unzué por parte de la Asamblea Ambiental de Gualeguaychú por el conflicto ambiental derivado de la instalación de una planta de procesamiento de celulosa sobre el río Uruguay (2005-09).

**Figura 4.61** Porcentaje de residentes en Argentina sobre el total de turismo receptivo



Fuente: Elaboración propia en base a datos Ministerio de Turismo y Díaz Pellicer (2004).

Otro elemento importante para considerarse y que da cuenta de la escala rioplatense del turismo receptivo uruguayo y en particular *puntaesteño* es la persistencia del alojamiento no pago por parte de los argentinos. A fines de la década de 1960, un tercio del turismo receptivo se alojaba en vivienda propia, familiares o amigos. Casi un 40% de los argentinos visitantes no pagaba por alojamiento (OPP, 1973). Promediando la década de 1990, del total del turismo receptivo uruguayo, un 56% se alojaban en vivienda propia, familiares o amigos. Este valor ha ido descendiendo, pero aún casi un 40% del turismo receptivo se afinsa en viviendas de familiares o amigos o propias. (Ministerio de Turismo, 2005; 2019).

*c) Punta del Este: sociabilidad de elite rioplatense y progreso local.* La década de 1970 ofrece un escenario de histórica representación de Uruguay como refugio de las elites argentinas ante vaivenes económicos y sociales locales, al tiempo que se daba un incremento efectivo del público turístico, potenciado por la mejora de la infraestructura vial y dentro de un crecimiento económico de Argentina.

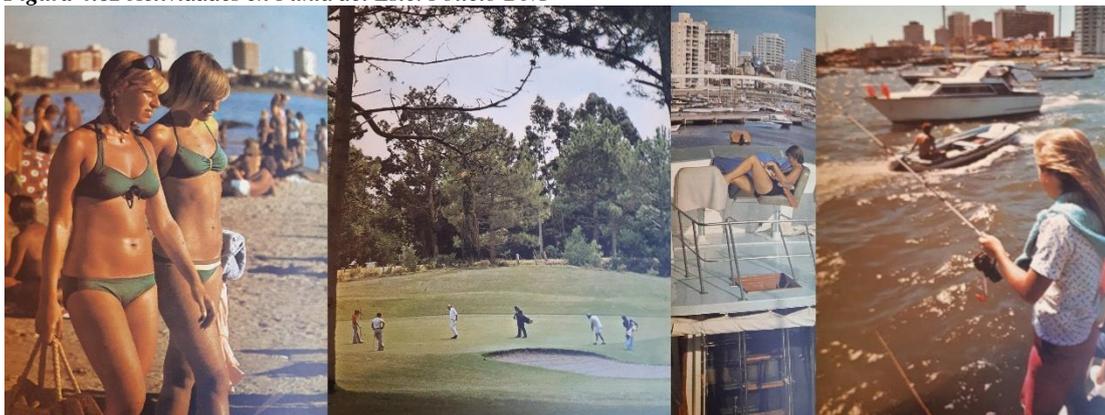
El balneario era promocionado con prácticas explícitamente referidas a las elites. El Director Nacional de Turismo, Arq. Armando Mattos (1975; 24) se refería en éstos términos, ante el escenario de devaluación y abaratamiento de los servicios turísticos en Argentina (1975)

“Claro que Mar del Plata no es Punta del Este y es en esta indiscutible observación primaria que debe organizarse la nueva concepción de la oferta turística nacional: vender marca de calidad para los pocos privilegiados que puedan disfrutarla. El recurso natural ya lo tenemos, sin competencia en el Cono sur. Lo que falta es apuntar todas las energías hacia mejores servicios, cuidadosamente atendidos a lo largo de toda la cadena recorrida por el visitante desde que llega hasta que se va”

Esta conceptualización de que el veraneo exclusivo explícito, que vende ambiente y servicios turísticos para quien puede pagarlo, recuerda a la idea desarrollada en esos mismos años sobre “merecer” la ciudad (Oszlak, 2019).

La folletería de la DNT, dirigida por Mattos, presentaba a Punta del Este como un lugar donde jugar a la ruleta, golf o tenis, deportes ecuestres o náuticos, ir a playas rebosantes de sol y mujeres de cuerpos esbeltos, bronceados y cabello claro. Las mujeres tomaban sol en yates y los niños jugaban a la orilla del mar. Familia y prácticas de ocio de las elites, vanagloriándose y apostando a su público exclusivo, sofisticado y exigente (figura 4.62).

**Figura 4.62** Actividades en Punta del Este. Folleto DNT



Fuente: DNT (1976).

Para el diario local “Punta del Este” en Punta del Este y en Uruguay la inversión fue potenciada por “*la condición actual de nuestro país. Hay paz y tranquilidad, es un periodo optimo en ese sentido, el inversor se siente seguro también de que se ofrecen perspectivas aceptables para quienes se convierten en sus clientes*”. (“Los motivos del boom”. Punta del Este, 17/08/1977). El relato oficialista recalca que las grandes inversiones eran posibles gracias al clima de negocios instalado en el país y las ventajas comparativas de bajos costo: terrenos baratos, de precio menor o igual al de Mar del Plata y una mano de obra buena barata y “*sin problemas laborales y de excelente rendimiento*” (La construcción ese boom que no cesa. Diario Punta del Este, 1/12/1976). El informativo cinematográfico oficial “Uruguay Hoy” describía de esta forma el proceso del *boom* en su auge (1979).

“La construcción en Punta del Este continúa en aumento. Los empresarios afirman que este “boom” de la construcción se debe fundamentalmente a los factores de seguridad interna que ofrece el país, lo que brinda tranquilidad a los inversores. Esta nueva industria, el turismo, es un gran esfuerzo del país en procura de alcanzar el progreso y bienestar a nuestro pueblo” (DINARP, 1979)

Historiando los orígenes del *boom*, en 1978, este mismo diario local refería a que desde 1973, con precios de los terrenos muy por debajo de los que se conseguían en Mar del

Plata, se iniciaron de manera “*sin apuro y de manera casi familiar (...) y algunas esquinas de Gorlero fueron adquiridas por grupos empresariales del exterior y al culminar el año ya anunciaban algunas torres*” (La construcción un boom que no se detiene. Diario Punta del Este, 10/8/1978). En este relato triunfalista del “boom”, se mixturaba la histórica valoración positiva del inversor argentino en Maldonado y las circunstancias políticas y económicas en ambas orillas del plata:

“1975 significó el espaldarazo y la presencia de más grupos empresariales provenientes de la vecina orilla (...) el precio de los terrenos volvió a subir <sup>157</sup> y las torres una tras otra iban surgiendo (...) 1976 acentuó el ritmo (...) 1977 significó una continuidad (...) y al llegar el 15 de marzo se iniciaron a todo ritmo las demoliciones de cuarenta fincas ubicadas en Punta del Este y sus alrededores” <sup>158</sup>(“La construcción un boom que no se detiene”. Diario Punta del Este, 10/8/1978).

Desde la prensa local el *boom* era vivido con optimismo. La construcción generaba actividad económica de forma continua, el flujo de trabajadores hacia la región era notable y las empresas constructoras pagaban el doble del laudo nacional.<sup>159</sup> El semanario “Punta del Este” entre 1975-1979 mantuvo la página “Construyendo el progreso” presentando novedades de los avances de los proyectos en curso en el balneario y se entrevistaban a los principales actores. En otros sectores del diario, se ampliaban novedades sobre turismo, urbanismo y construcción. El *boom* parecía no tener fin.

La generación de este mercado inmobiliario bonaerense extraterritorial manejaba la singularidad de que, dentro de una política turística argentina que propició el turismo interno durante el siglo XX, Punta del Este jugaba dentro y fuera de ese esquema simultáneamente. Gran parte de los veraneantes y los inversores eran argentinos, pero a la hora de concretar las inversiones debían hacer frente a costos y normativas de regulación económica y estímulos de otro país. La competencia a los balnearios atlánticos argentinos por los veraneantes e inversores, en particular ante el decaimiento por la masificación popularizada de Mar del Plata, estaba del otro lado del Río de la Plata y luego, en menor medida, en Brasil. Como señala Pegoraro (2019; 74) en las décadas de 1950 y 60 se había vivido febril actividad de la construcción en Mar del Plata: “una época dorada de actividad plena, euforia inmobiliaria, crecimiento urbano y poblacional y récords de metros construidos cada año”. Para éste autor el éxodo inversor argentino desde la costa oceánica a Punta del Este y sur de Brasil desde 1975 estuvo dado por cambios de pautas de consumo estival de clases medias argentinas, cambios en la normativa edilicia de Mar del Plata con menos flexibilidad, limitaciones

---

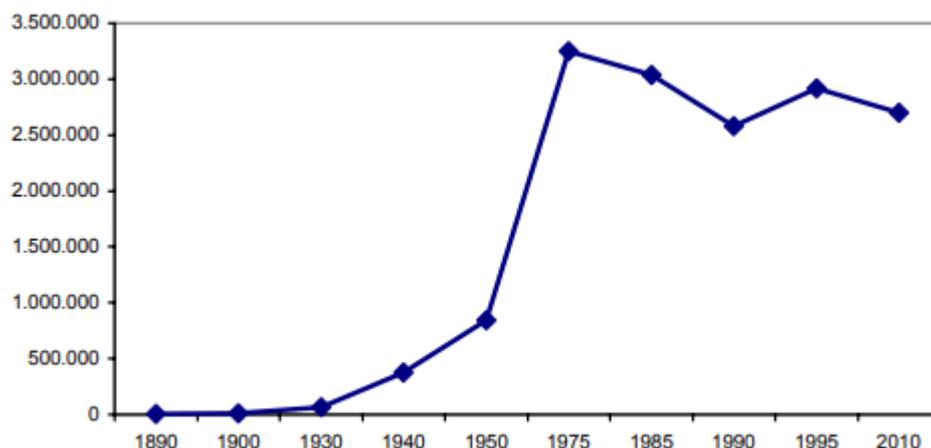
<sup>157</sup> Entre 1975 y 1978 el valor del suelo en Punta del Este pasó de 100 a 800 dólares el metro cuadrado de terreno. (La construcción un boom que no se detiene. Diario Punta del Este, 10/8/1978).

<sup>158</sup> Está refiriendo a la disposición de la intendencia de suspender la edificación en altura salvo para quienes hubieran ya comprado el terreno y estuvieran iniciando obras de construcción en los siguientes seis meses. Hemos profundizado sobre esta polémica en Altmann Macchio (2023).

<sup>159</sup> Dato mencionado por Carlos A. Lecueder. Comunicación personal. 20/11/2020.

a la superficie edificada y ocupación del suelo, la crisis económica y política y la crisis del turismo masivo. La abrupta devaluación de 1975<sup>160</sup> desestabilizó totalmente el sistema venta en el pozo de rápida construcción y comercialización a partir del financiamiento en cuotas fijas en moneda nacional. Ello también repercutió en la cantidad de turistas recibidos. Siguiendo el razonamiento de Butler (1980), desde 1975, Mar del Plata cerró su largo ciclo expansivo y entró en una etapa de estabilización y/o declinación (figura 4.63).

*Figura 4.63 Evolución del destino turístico de Mar del Plata en relación con el modelo de Butler*



Fuente: Extraído de Almeida y Balbuena (2014; 330)

Como síntesis de estas dinámicas de vida cotidiana, sociedad local y actores, la apertura económica y financiera uruguaya de 1974 propició la llegada de capitales sin filtro de procedencia, en tanto el mundo giraba hacia las inversiones financieras en medio de la caída de los modelos de desarrollo industrial. Explícita e implícitamente la circulación regional a nivel comercial y financiero fue una opción, potenciada por la inversión en infraestructura posible por la liquidez internacional favorable para los países en vía de desarrollo por el descenso de las tasas de interés y la crisis noratlántica. Punta del Este se transformó, no solo para algunos pocos desarrolladores, sino para una suma de inversores de mediano monto, en un lugar no solo bueno para veranear o vivir sino para invertir.

Desde el lado receptor del flujo inversor, para Uruguay fue una oportunidad mostrar un avance tangible de desarrollo económico luego de dos décadas de estancamiento. Maldonado, que era un pequeño poblado del interior uruguayo, comenzó a adquirir otra importancia en el país, al ser destino de inversiones privadas de gran escala, crecientes y sostenidas. A la valoración de sus paisajes sumó la importancia económica, que fue percibida, de manera autocomplaciente, como progreso.

El gobierno dictatorial asordó posibles conflictos sociales derivados de este crecimiento. La valoración positiva que la prensa local hacía de una mano de obra calificada y sin conflictos, fruto de buenas remuneraciones, altas para Uruguay pero

<sup>160</sup> El valor del dólar en pesos argentinos se duplicó y los niveles de inflación llegaron a 182% a fines de 1975.

bajas en el contexto de costos de construcción para los inversionistas argentinos, es muestra de eso.

La propia intendencia de Maldonado planteaba una lectura este complejo juego de escalas y dimensiones rioplatenses de la siguiente manera:

“El volumen de la construcción en el departamento depende de una función compleja cuyas variables principales son el número de turistas simultáneos y su incremento anual, las relaciones de los costos de la construcción y precios de venta locales con los costos similares en la Argentina y el mercado internacional y las expectativas de rentabilidad de las inversiones en el sector con relación a otras inversiones alternativas, factores coyunturales, etc.

El notable auge registrado en los últimos años se origina en la coincidencia de condiciones favorables que pueden esquematizarse en problemas internos en la República Argentina simultáneos con costos de construcción relativamente bajos, generaron una demanda de viviendas de temporada por parte de turistas y pequeños inversores, al aumento de la demanda y los precios se generaron fuertes expectativas de alta rentabilidad que atrajeron a numerosos inversores y se produjo el crecimiento sin precedentes de los años 1977 a 80”.

(Intendencia de Maldonado, 1981; s/n).

Las continuidades y rupturas de la vida social en Maldonado-Punta del Este con la década de 1970 como bisagra se pueden sintetizar de la siguiente manera (tabla 26).

**Tabla 4.25 Síntesis de la urbanización extendida para los aspectos de vida social y actores del desarrollo inmobiliario y turístico en Punta del Este.**

	<b>Antes de 1974</b>	<b>Luego del “boom”</b>
<b>Maldonado-Punta del Este socialmente diferenciada a nivel nacional.</b>	Capital departamental de poca población sin actividad industrial relevante y poco articulada al sector primario. Crecientemente destacada por el turismo.	Ciudad moderna, pujante demográficamente, que recibe migrantes del todo el país, con creciente mejora de la calidad de vida.
<b>Escala y repertorio socioeconómico de elites rioplatenses</b>	Uruguay como refugio económico, social para las elites argentinas y que brinda un clima de seguridad ante la inestabilidad política y económica argentina.	
<b>Ciclos económicos e institucionales (convergencia de regímenes de excepción). Argentina.</b>	Conmoción política y desequilibrio económico (1974-76) precedido de largo ciclo de expansión económica y del bienestar.	Terrorismo de estado (1976-83) y breve ciclo de expansión de la economía precedido y seguido de profunda crisis.
<b>Ciclos económicos e institucionales (convergencia de regímenes de excepción). Uruguay.</b>	Crisis política, social y económica deriva en golpe de estado. Casi dos décadas de estancamiento económico (1955-1974).	Clima de represión instala una paz artificial que procura devolver confianza a la inversión y desarrollo económico.
<b>Modelo de acumulación en Uruguay.</b>	Industria de sustitución de importaciones no pasa de la fase “fácil” del modelo. Expansión del	Desregulación y apertura. Apuesta a convertir al país en plaza financiera. La economía se abre

	sector público. Estancamiento e inflación.	pero el sector público no tiene transformaciones relevantes. Pérdida del salario real. Se propicia el intercambio comercial regional.
<b>Modelo de acumulación en Argentina.</b>	Industria de sustitución de importaciones en fase de inversión extranjera directa. Crecimiento económico con inflación.	Se propicia la <i>financierización</i> de los excedentes en lugar de volcarlos al desarrollo industrial. Desindustrialización y pérdida del salario real.
<b>Representación del “boom” para los pobladores de Maldonado.</b>	La construcción e inversión argentina formaba parte de la vida del balneario.	La ráfaga inversionista es leída como progreso y desarrollo, al dotar de empleo y oportunidades a la población local.
<b>Ventajas comparativas de Punta del Este para volcar inversiones inmobiliarias de argentinos.</b>	La incidencia de la utilización de apartamentos dentro del juego de compra y venta por valorización era casi nulo. Las viviendas de temporada de argentinos en general eran para su utilización en temporada y alquiler temporario.	Uruguay promueve la llegada de capitales casi sin limitaciones y propicia un clima de estabilidad política para lograr confianza y credibilidad del inversor. El decaimiento del sector industrial en Argentina y del sector primario a nivel nacional propicia nuevos espacios de inversión. La devaluación de la moneda argentina y persistencia inflacionaria deriva en un escape hacia inmuebles para mantener reserva de valor de activos y expectativas de rentabilidad.

Fuente: Elaboración propia.

### 4.3 Destrucción creativa en la urbanización turística.

De acuerdo con Brenner & Schmid (2015) este momento se constituye dialécticamente con los de urbanización concentrada y extendida y redundante en la continua destrucción creativa de configuraciones socio-espaciales heredadas, bajo la metáfora de “implosión- explosión”. Refiere a la obsolescencia de los arreglos socio-espaciales heredados y la emergencia de nuevos patrones de dinamismo económico. Esta faceta es difícil de apartar de la noción de CVAT de Butler (1980) en el sentido de los ciclos y reinversiones periódicas de los lugares estructurados por el turismo y las estrategias políticas, sociales, económicas y espaciales que se dan ante una crisis para propiciar un nuevo ciclo de desarrollo.

Al articular con los otros dos “momentos”, vemos a la urbanización diferencial entrelazando dinámicas de aglomeración, tejido urbano y *paisaje operativo* desde la incesante destrucción creativa colocada dentro de procesos de escala planetaria. También es atravesada por las prácticas espaciales, las regulaciones y la vida cotidiana. Hacemos la salvedad de que en la década de 1970 estos saltos de escala y *reescalamiento*, justamente eran procesos aún emergentes y mucho menos consolidados que los acaecidos en las décadas de 1980 y 90, ya dentro de una globalización consolidada.

### 4.3.1 Nuevas geografías regulatorias del desarrollo turístico nacional y regional.

La síntesis regulatoria enfatiza en la caracterización del espacio estatal específico rioplatense antes y después de 1974. Este cambio de las geografías regulatorias se puede apreciar en dos facetas que pautan la continua reestructuración territorial y los nuevos marcos institucionales y regulaciones urbano-territoriales, en lo referido al papel del turismo en la transformación del espacio estatal en el río de la plata: Procesos de reescalamiento estatal y políticas turísticas y su vinculación entre escalas de regulación.

Las nuevas jerarquías escalares de organización institucional y actividad reguladora estatal, desencadenadas en la década de 1970 para el Río de la Plata, deben considerar el contexto de regímenes de excepción en que se enmarcaron: las dictaduras militares en Uruguay (1973-85), Argentina (1966, 1969-73, 1976-83), Brasil (1964-1985), Chile (1973-1990). Estos procesos institucionales se caracterizaron por la actividad política proscripta, el terrorismo de estado y ausencia de mecanismos de consenso-disenso de construcción de mayorías y control ciudadano. Como mencionan Theodore, Peck y Brenner (2009) al hablar del *neoliberalismo realmente existente* y lateralizar alguna reflexión sobre América Latina, en el cono sur, la descomposición de los modelos de desarrollo nacional y su reemplazo adaptativo por regímenes de apertura y desregulación económica se dio de manera abrupta por la propia naturaleza de los gobiernos totalitarios. En tanto en Europa, el debilitamiento y caída de las socialdemocracias fue un proceso iterativo durante la década de 1970.

Hecha esta salvedad, mencionamos tres aspectos del debilitamiento de las geografías del desarrollo nacional. Por un lado, la ascendencia de los organismos multilaterales de tipo hemisférico con el claro liderazgo de Estados Unidos. Su incidencia, a través de asesorías a gobiernos nacionales en Latinoamérica, encadenadas con financiamiento vía endeudamiento, en el desarrollo del turismo fue clave en la transformación de la institucionalidad turística y mecanismos de asignación de recursos y despliegue territorial (Wallingre, 2017; Campodónico, 2020) (ej: BID, OEA) (Tabla 4.26).

Por otro lado se aprecia el rol de los organismos internacionales temáticos. Es el caso de la Organización mundial de turismo, surgida en 1974, la cual centralizó modalidades de actuación frente al turismo como factor de desarrollo, a nivel internacional (Tabla 4.27). Finalmente, para la cuenca del Plata y en particular al considerar la definición de realización de infraestructuras que viabilizaran la movilidad de personas en la región, con un rol determinante en los cambios de los flujos turísticos en el cono sur, se dieron una serie de acuerdos *ad hoc* bi nacionales o plurinacionales de ámbitos geográficos para desarrollo de infraestructura que es importante considerar asociado al turismo al viabilizar ellos desplazamientos (Tabla 4.28).

**Tabla 4.26** Organismos multilaterales de tipo hemisférico (BID, OEA). Ámbitos de redefinición de jerarquías escalares de organización institucional y actividad regulatoria estatal con referencia al turismo en el río de la plata en la década de 1970.

Proyectos espaciales estatales	Estrategias estatales espaciales
<p>Promoción de cooperación público- privada que plantean cambios de gobernanza nacional o local en el desarrollo de ámbitos turísticos prioritarios, en función de la estructura político-administrativa (federal, unitaria, etc) de los países y sus jurisdicciones.</p> <p>Asesorías a gobiernos nacionales promueven abordaje normalizado hemisférico que prioriza la institucionalización y creación de agencias nacionales de turismo para orientar la política.</p> <p>Se promueve la zonificación turística y diversificación de la oferta.</p>	<p>Turismo como agente que propaga desarrollo a áreas rezagadas de los territorios nacionales. Lo hace a través de movimientos supranacionales con derivaciones en la balanza de pagos y creciente vinculación con actores (inversores, hotelería, desarrolladores) que exceden el ámbito nacional.</p> <p>La zonificación turística se concibe como espacialidades selectivas que canalizan inversión privada a través de estímulos gubernamentales.</p> <p>El estado realiza difusión y articulación con privados para viabilizar inversiones en turismo.</p>

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.27** Organismos multilaterales temáticos (OMT) Ámbitos de redefinición de jerarquías escalares de organización institucional y actividad regulatoria estatal con referencia al turismo en el río de la plata en la década de 1970.

Proyectos espaciales estatales	Estrategias estatales espaciales
<p>Promoción de estandarización de satisfacción de productos (ejemplo: “estrellas” en la hotelería). Consolidación de Agencias estatales de turismo.</p> <p>Propiciar la conexión del turismo con la economía local, y con otros sectores de la actividad, en particular temas de ambiente y patrimonio, dentro de la concepción de “espacio, bienes y valores” como recursos turísticos (OMT, 1980)</p>	<p>Promoción de legislación nacional estandarizada sobre el turismo como actividad económica (ingresos), social y cultural (ocio de los trabajadores).</p> <p>El turismo como factor de desarrollo territorial y que permite direccionar recursos, inversiones y bienestar dentro de los países, propiciando equilibrios socio-territoriales dentro del nivel nacional y asimetrías centro-periferia a nivel internacional.</p>

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.28** Acuerdos adhoc bi nacionales o plurinacionales de ámbitos geográficos para desarrollo de infraestructura en el río de la plata. Ámbitos de redefinición de jerarquías escalares de organización institucional y actividad regulatoria estatal con referencia

Proyectos espaciales estatales	Estrategias estatales espaciales
<p>Institucionalidad regulable en su alcance y conformación según el emprendimiento o infraestructura (puente binacional, complejo hidroeléctrico, hidrovía, política de cuencas binacionales) generalmente dentro de figuras de carácter excepcional que no forman parte del derecho público.</p> <p>Contexto institucional de excepción en el marco de gobiernos dictatoriales en el cono sur</p> <p>Centralidad de los ámbitos nacionales para definir diferentes escalas de los proyectos y su desarrollo.</p>	<p>Materialización de las infraestructuras mediante endeudamiento externo,</p> <p>Valorización pasiva de las obras a nivel local (impactos en movimiento económico por construcción y servicios) en la medida que se prioriza su funcionamiento en escalas mayores (nacionales, continentales).</p>

Fuente: Elaboración propia.

En las dinámicas de la urbanización diferencial dentro de la faceta regulatoria, se aprecia una recalibración de los modelos de desarrollo nacional en crisis, frente a una emergente liberalización, pautada por la integración económica regional e internacional.

Las regulaciones referidas al desarrollo del turismo muestran un descentramiento de la escala nacional dentro de procesos continentales, dados por la uniformización de marcos de interpretación del fenómeno turístico, aplicación y financiamiento de políticas. El papel de las asesorías de la OEA y el BID en el diseño institucional y estrategia de actuación, fue significativo al propiciar un desarrollo hemisférico unificado del turismo.

La posterior creación de la OMT (1974) potenció un marco general de las políticas turísticas a nivel internacional, ofreciendo un espacio de uniformización de estándares de calidad y satisfacción en torno a la actividad turística. Además, consolidaba el abordaje del turismo como un factor de equilibrios en la circulación de capital y oportunidades desarrollo, que podía funcionar en lógicas compensatorias dentro de los territorios nacionales y a nivel global, como oportunidad para los países en vías de desarrollo.

El impulso de integración continental y de la cuenca del Plata, acelerado desde la década de 1960, dio lugar a proyectos viales, de energía y aprovechamiento de recursos naturales. Éstos, originalmente referían a un posible modelo industrial con base supranacional, pero tuvo significativos impactos en la movilidad de bienes y servicios. El tejido urbano regional fue ampliado y densificado.

Así, el turismo no era concebido solo como derecho social de los trabajadores sino como pujante sector económico dentro de un proceso de desindustrialización, dentro de un juego de escalas:

*Local – Nacional.* Mediante zonificación turística y productos turísticos.

*Nacional - Regional:* por la mejora de la infraestructura y acuerdos *supra-nacionales* para viabilizarla.

*Nacional - Regional - Continental:* a través de los organismos hemisféricos que pautaron políticas nacionales y subnacional uniformizadas en sus objetivos y dependientes de su financiamiento multilateral.

*Local – Nacional - Regional – Global:* la OMT procuró estandarización internacional de productos y procesos turísticos. Su apuesta a la diversificación de la oferta turística nacional y local, también redundó en nuevos acuerdos entre niveles de gobierno y agencias estatales en infraestructuras, patrimonio y ambiente.

#### **4.3.2 Implosión – explosión en tres movimientos.**

Respecto al entorno construido, los procesos de destrucción creativa para Punta del Este a partir de la década de 1970, implicaron una transformación de su materialidad en múltiples escalas en un proceso de transición de un balneario exclusivo y de

residencias, hacia una ciudad turística. Las formas de ocupación del suelo, diseño arquitectónico y urbanístico permiten apreciar simultáneamente:

- espacios concebidos para consumo del lugar y como lugar de consumo.
- el impacto de modalidades internacionales del turismo de sol y playa para las elites.
- los gustos e intereses de las elites del Gran Buenos Aires respecto al ocio.
- el repertorio uruguayo y montevideano (como gran centralidad de recursos del país macrocefálico) en el abordaje urbanístico y edilicio.
- ante la masificación (de carácter exclusivo, pero masificación finalmente) se da la “explosión” de nuevos ámbitos turísticos en las proximidades de Punta del Este: suburbios chic y entornos rurales próximos a la costa.
- las limitaciones de ocupación del suelo y gestión en las normativas nacionales y departamentales. Por ejemplo: uso y propiedad pública de la faja costera de 150 metros; aplicación estricta de la OGC 1974 en edificación en altura, en contraposición con el régimen anterior potenciado en excepciones.
- la especificidad de Punta del Este de ser un balneario de segundas residencias y no de hotelería.

Como resumen de esta trayectoria, puede plantearse el siguiente esquema para la década de 1970:

**Tabla 4.29 Interpretación de las prácticas espaciales desde las nociones de "implosión" y "explosión"**

<b>Implosión:</b>	<b>Explosión en tres movimientos simultáneos.</b>
<p><i>Modelo de balneario de elite de casas</i>, centrado en la península y la urbanización Cantegril como bosque urbanizado, salpicado de unas pocas torres y pantallas surgidos de forma aleatoria contraviniendo la normativa edificatoria general. Distanciado físicamente de la ciudad de Maldonado aunque con estrecha vinculación funcional.</p>	<p><b>Movimiento 1. Balneario de edificios</b> (especulación, intensificación de la PH con apartamentos de alta gama en edificios de notable calidad de diseño arquitectónico) mejora de los espacios públicos.</p> <p><b>Movimiento 2: ciudad turística de alta calidad de vida.</b> La mejora de los servicios e infraestructura ya no funcionan únicamente como “señuelo” turístico sino como parte de la mejora de la ciudad permanente y turística de modo simultáneo. El bosque que separaba la península de la ciudad de Maldonado se urbanizó y la costa comenzó un proceso de colmatación.</p> <p><b>Movimiento 3: suburbanización chic.</b> Los sectores afines al turismo de exclusividad buscaron nuevos territorios: Punta Ballena, La Barra y José Ignacio, se desplegaron como pequeños balnearios satélites de exclusividad (baja densidad, austeridad espacial, distanciamiento o insularidad) en tanto permanecían consumiendo los valorados paisajes y playas de la región <i>puntaesteña</i> cada vez más extendida. Los nuevos suburbios y pequeños enclaves y las nuevas ruralidades residenciales (clubes de campo, chacaras marítimas) se extienden en torno a un área que comienza a expandir el nombre de “Punta del Este” hacia otros territorios aprovechando su grifa: distinción, exclusividad, océano, bosques.</p>

Fuente: Elaboración propia.

### 4.3.3 Vida social local en reestructuración: el poblado turístico *reescalado*.

“(El complejo Torres del Plata, de 3 torres de 17 pisos y casi 300 apartamentos) fue concebido luego de profundos estudios de mercado para ser destinado a un tipo especial de turismo. Se entiende por parte de SAFEMA que la demanda ha cambiado y quienes compran en Punta del Este lo hacen no solo como inversión para luego revender sino buscando un lugar para residir en verano o cualquier otra época del año en que se definan por nuestra zona”

(Información para el exterior. SAFEMA construye. *Punta del Este* 23/8/1978)

Considerando a la urbanización turística “socialmente diferenciada” (Mullins, 1991), la urbanización diferencial referida a la vida cotidiana sintetizaría las nuevas pautas del veraneo rioplatense y las modalidades del turismo de sol y playa a nivel internacional que viabilizan la permanencia de Punta del Este como destino turístico y ámbito de relevancia nacional.

La trayectoria va desde un veraneo estático, de estadías largas de temporada, en pequeño poblado balneario; hacia estadías más cortas en la ciudad turística de alta calidad de vida que se propone desestacionalizar el turismo, ser lugar de residencia permanente y tener un dinámico mercado inmobiliario.

En la mayor dispersión de origen del turismo y la masificación dentro de la segmentación socio-cultural y económica que persistió en Punta del Este, la comunidad local sufrió transformaciones. *Hasta la década de 1970, había una porción importante de los argentinos veraneantes que pasaban la temporada en su propia residencia o en una de familiares o amigos. Es decir, parte de este turismo no actuaba con ajenidad ni ingresaba en el mercado inmobiliario.* A pesar de su origen en otro país, tenían su veraneo territorializado en Punta del Este (CIDE, 1966; OPP, 1973). El cambio de escala y la transformación de los inmuebles en objetos y sujetos de especulación alteraron esta dinámica, que se mantuvo pero a menor intensidad. Punta del Este persistió, más allá de su creciente internacionalización, como un suburbio extra-territorial de Buenos Aires, con los argentinos como su público principal. Este fenómeno podría vincularse a los conceptos de *Metapolis* (Ascher, 1995) o *Exópolis* (Soja, 2008) para referirse a la urbanización discontinua con altos niveles de interacción, asociada a los procesos de espacialidad del régimen flexible. Pero en Punta del Este y en varios sectores de la costa sur del Uruguay, estas dinámicas contemporáneas transfronterizas (Aguiar, Capandeguy & Sprechmann, 2006) arrastran sesgo de escalamiento rioplatense, en particular en lo turístico, desde el siglo XIX (Altmann Macchio, 2020).

El descalce de ciclos económicos a mediados de los 70 (Argentina tras ciclo expansivo, Uruguay estancado) dio ventajas comparativas para la inversión en terrenos y construcción para una serie de inversores que no manejaban grandes volúmenes de dinero para el mercado argentino pero que sumados y considerando la amplia base

demográfica bonaerense respecto a Uruguay, hacían la diferencia. A eso se añadió el cierre del ciclo expansivo de la propiedad horizontal en Mar del Plata (1950-75) histórico ámbito de competencia y complementariedad de Punta del Este.

La sociedad local de un ámbito pleno de migrantes de diferentes lugares del Uruguay y extranjero, tensionó la raíz identitaria y sus representaciones sobre continuidades y rupturas de lo *fernandino* y lo *puntaesteño* (Gerber, 2015; Zorzi & Campodónico, 2019) dentro de una conceptualización del desarrollo edilicio como progreso.

#### **4.4 Resumen del análisis: roles y escalas en transformación para la urbanización turística.**

En este capítulo hemos analizado las transformaciones socioespaciales de Punta del Este entre 1974 y 1982, a partir de los “momentos” y “dimensiones” de la urbanización (Brenner & Schmid, 2015). Se generaron nueve apartados de diversa metodología y extensión que permitieron un acercamiento a la valoración de lo urbano como un permanente proceso de reestructuración socioespacial a variadas y simultáneas escalas espaciales.

Se observaron los cambios en la “mancha urbana”, sus dinámicas locales y articulaciones con otros ámbitos turísticos como forma particular de crecimiento urbano (Solá Morales, 1972; Pie Ninot, 1997; 2015; Horrach Estarellas, 2009, 2015, 2016) el despliegue del tejido urbano, considerando el territorio turístico como origen, destino y flujo (Bertoncello, 2002) y en el caso de Punta del Este, poniendo de relieve ciertas trayectorias socioeconómicas y culturales del Gran Buenos Aires, histórico principal origen de veraneantes e inversores del balneario. Esto, a su vez considerando cambios regulatorios desde la conceptualización de un espacio estatal (Brenner, 2004) del rol del turismo en esa transformación, dentro de una especificidad más allá de la transformación del modelo de desarrollo industrial interno por sustitución de importaciones en el Río de la Plata, en su crisis y surgimiento de la apertura y desregulación desde mediados de los 70.

Esta “urbanización turística” social y espacialmente diferenciada (Mullins, 1991) aparece como parte central de la reestructura de los espacios nacionales para el caso uruguayo, tomando como plataforma casi un siglo de turismo de sol y playa como oferta direccionada inicialmente a la demanda del mercado de la gran metrópolis rioplatense: Buenos Aires.

Punta del Este vivió la transición de un balneario de casas a un balneario de edificios y luego a una ciudad turística de alta calidad de vida. Y luego, el descubrimiento de la renta inmobiliaria como reserva de valor ante la crisis de la industria manufacturera y del sector primario a inicios de los 70, sumado a la crisis política y económica de la Argentina. Todo ello se puso a prueba en una primera etapa de liberalización financiera uruguaya, en tanto la región se acoplaba a otros procesos emergentemente globales que priorizaban saltos de escala en la acumulación erosionando las economías cerradas en la escala nacional.

## 5 DISCUSIÓN.

En el estudio de la urbanización turística (Mullins, 1991) a través de los “momentos” y “dimensiones” (Brenner & Schmid, 2015) en el caso de Punta del Este en la década de 1970, destacan, desde lo metodológico, dos aspectos. Por un lado, el breve lapso del *boom*, se conforma como un episodio que permite observar los “momentos” de manera yuxtapuesta, por la propia naturaleza del territorio turístico (Bertoncello, 2002) estructurado por flujos y el fenómeno de la ráfaga de inversión. El veloz cambio de volumen y escala de las inversiones inmobiliarias, y las estrategias asociadas de los actores, sumado a una notable reconfiguración del entorno construido, donde también se dan respuestas de acople normativo, en un clima de rápida apertura y desregulación económica, permite observar los “momentos” co- constitutivamente así como solapados o yuxtapuestos.

Por otro, la especificidad de la urbanización turística, en tanto urbanización sin industrialización, nos acerca a un fenómeno *post fordista*, pero sin que mediara necesariamente un desarrollo *fordista* en la aglomeración preexistente a la ronda de territorialización turística. En el caso latinoamericano, podríamos aproximarnos a una urbanización turística como parte de un *post-fordismo periférico*. Estos aspectos se explicitan al considerar una posible matriz de “momentos” y “dimensiones” de la urbanización turística.

### 5.1 Los “momentos de la urbanización” yuxtapuestos en Punta del Este.

#### 5.1.1 Urbanización concentrada: del balneario de elite segundas residencias a la ciudad turística de alta calidad de vida.

Punta del Este rehuyó originalmente de las “pieza mínimas” y los modelos “rambla-casino- hotel – villa turística”. El balneario perfiló su primera etapa de desarrollo desde un viejo trazado en damero regular, el cual tuvo una primera ronda de territorialización turística. Los primeros hoteles y residencias turísticas se situaron dentro de una rígida cuadrícula de manzanas regulares de 100 metros de lado, compuestas por doce solares de 816 m<sup>2</sup> de superficie (16 metros x 49 metros). Sin los rigores de la etiqueta social de Mar del Plata pero con el reflejo aristocrático de otros balnearios europeos de la *belle époque*, Punta del Este solventó su fama a través de explotar las notables cualidades paisajísticas y ambientales de sus dos principales, diferentes y próximas playas (la brava y la mansa) y un entorno de bosques, arenales, sierras, lagunas, mar y océano.

La posterior etapa estuvo alineada con los vínculos entre la ciudad balnearia y la ciudad jardín. El balneario impuso su imagen de “Bosque urbanizado” contiguo al mar, expresado en decenas de barrios de trazado pintoresquista, situados de manera contigua y desarticulada, salvo por unos pocos conectores viales jerarquizados.

Si bien el modelo de la ciudad propiciado por el movimiento moderno no tuvo influencia significativa en su desarrollo, la arquitectura moderna encontró en Punta del Este un laboratorio de diseño de calidad en residencias y edificios.

La arquitectura para el “turismo de masas” apareció apropiada de forma fragmentaria en algunos emprendimientos edilicios que tomaron la referencia de volúmenes escalonados y grandes balcones y terrazas hacia la costa. Pero la masividad propiciada desde la década de 1970 procuró evitar la popularización del destino. Se propició una lógica de permeabilidad de la resolución proyectual de nuevos productos residenciales, aun cuando las rígidas normativas uruguayas sobre la condición pública de la costa platense y atlántica, impidieron del desarrollo de resorts, hoteles, urbanizaciones o marinas que privatizaran la costa.

La impronta nacional y local de un gobierno dictatorial con confianza tecnocrática, mínima participación ciudadana y sin una arena pública de partidos políticos y régimen de representación popular, aceleró transformaciones institucionales, regulatorias y espaciales en breves plazos que posiblemente no hubieran sido posibles en democracia. Estas dinámicas se resumen en la tabla 5.1.

**Tabla 5.1 Transformaciones de la urbanización concentrada en Punta del Este (1974-82).**

	<b>Previo a 1974</b> <b>Modelo heredado: Urbanización turística del estado batllista.</b>	<b>Posterior a 1974</b> <b>Modelo emergente. Primera fase de apertura económica en régimen dictatorial</b>
<b>Prácticas espaciales</b>	Mancha urbana segregada funcionalmente (estacional / turística) y polarizada entre Maldonado y Punta del Este.	Mancha urbana integrada física y funcionalmente entre Maldonado y Punta del Este, con sectores especializados en segundas residencias. Nuevas periferias turísticas y residenciales en todos los sectores sociales. Modernización vial y de espacios públicos.
<b>Regulación territorial.</b>	Normativa promueve homogeneidad en la urbanización balnearia en departamento de Maldonado: una vivienda de 7 metros altura por padrón de FOS 50%, salvo enclaves de altura en península con edificios en altura tipo “Pantalla” (OGC 1959) Implementación discrecional de la normativa con varias habilitaciones en altura.	La nueva normativa promueve una mayor heterogeneidad en los modos de ocupación residencial, dentro de la baja densidad, el tejido compacto balneario de la península y una estilizada, variada y rígida en su aplicación, normativa de alturas que promovía torres en amplios predios.
<b>Vida cotidiana</b>	Sociedad con notable flujo migratorio y pujante en fuerza de trabajo de base regional, e incidencia de la construcción y los servicios. Impregnada de la sociabilidad los altos sectores bonaerenses en el verano.	Se profundiza y amplía la tendencia de fuerza de trabajo dinámica, migración nacionalizada e incidencia de construcción y servicios en la economía; así como la sociabilidad de los altos sectores bonaerenses en el verano y resto del año en su rol de inversores y desarrolladores.
<b>Síntesis urbanización concentrada</b>	Balneario de viviendas particulares, segmentado por ingresos y nivel sociocultural de escala rioplatense.	Ciudad turística de edificios y viviendas segmentado por ingresos y nivel sociocultural de escala rioplatense y pujante polo de desarrollo urbano de alta calidad de vida en el ámbito nacional uruguayo.

Fuente: Elaboración propia.

### **5.1.2 Urbanización extendida. De la escala rioplatense en el origen a Punta del Este como *paisaje operativo* turístico de Buenos Aires.**

El turismo está constituido conceptualmente por desplazamientos, representaciones e interacción espacial. Es decir, los territorios turísticos no están en un “afuera” de las áreas urbanizadas sino que conforman parte de su tejido urbano (Bertoncello, 2002). Más allá de la contigüidad espacial, articulan un vínculo consolidado por las vacaciones de verano u otros momentos del año, eventos periódicos y otras operaciones de marketing territorial, a las que se agrega un permanente trasiego de personas. Es decir, son suburbios descentrados o extraterritoriales. Los ciclos del turismo receptivo uruguayo se observan altamente permeables por la dinámica económica y los conflictos políticos entre ambos países. Promediando la década de 1970, casi las tres cuartas partes del turismo receptivo uruguayo tenía origen en Argentina. Y casi un 40% de los turistas llegados a Uruguay pasaban su estadía en casa de familiares o amigos o propia. A su vez, los territorios turísticos se convertían, dentro de la conformación o reconfiguración de la base material de la actividad turística (hoteles, residencias, otros equipamientos deportivos, culturales) en lugares estratégicos para inversión transnacional, asociada escaladamente con los lugares de origen de los turistas, aunque crecientemente globalizados para aquellos ámbitos que han logrado proyectarse como atractores de visitantes con una mayor dispersión geográfica de origen. Estas interacciones de visitantes e inversionistas se viabilizaban por las grandes infraestructuras. Brenner (2004) citaba al Lefebvre (1974) para referir que *solo el estado puede producir espacio y las grandes carretas, aeropuertos, puertos y otros, son responsabilidad última del estado en su realización.*

En el Río de la Plata, en la década de 1970, varios de estos procesos se dieron simultáneamente: un despliegue de infraestructura supranacional de vialidad e hidrografía que pretendió mejorar comercio y movilidad de bienes y servicios, capitales y aprovechamiento de recursos naturales en la cuenca del Plata. Uruguay sacó partido de estos dispositivos para ganar fluidez en el histórico vínculo turístico con Argentina. Los puentes sobre el río Uruguay potenciaron la llegada de turistas y una ampliación a otros sectores sociales. La mejora de las rutas 5 y 9 apoyaron la llegada de turistas de Brasil. El ciclo expansivo de desarrollo inmobiliario se clausuró en 1982, con la crisis uruguayo (devaluación y deterioro de caída de los indicadores de crecimiento y bienestar) pero el precedente es la situación previa y análoga, dada en Argentina en 1981. Punta del Este se consolidó como *paisaje operativo* bonaerense, en una nueva configuración como una de sus periferias turísticas y más nítidamente como mercado inmobiliario extraterritorial. Una periferia dentro de la periferia.

De esta forma, el modelo heredado y el emergente, se comportarían de la siguiente manera (tabla 5.2).

**Tabla 5.2 Síntesis de las transformaciones de la urbanización extendida en Punta del Este (1974-82).**

	<b>Previo a 1974 Modelo heredado. Urbanización turística del estado batllista)</b>	<b>Posterior a 1974. Modelo emergente. Primera fase de apertura económica en régimen dictatorial</b>
<b>Prácticas espaciales</b>	Consolidación de la infraestructura vial turística nacional (ruta interbalnearia como estructurador de la costa Montevideo- Chuy como pieza territorial tematizada en turismo de sol y playa). Deficiente vinculación vial con la región.	Entramado de carreteras nacionales e internacionales viabilizado por puentes binacionales y grandes obras de infraestructura.
<b>Regulación territorial</b>	Débil institucionalización del turismo, agenda en Planes de Desarrollo como sector dinamizador en una posible apertura económica. Turismo de sol y playa y Punta del Este como principal producto a ofrecer al extranjero. Iniciativas truncas de planificación regional costera.	Se potencia un marco regulatorio propio y se le dinamiza dentro de la ley de promoción industrial. Existe una zonificación turística y una agenda de prioridades territoriales pero Punta del Este no es destacada sobre el resto. Se plantea descentralizar la actividad turística. De ésta zonificación surge un dislocamiento entre las piezas rioplatense Montevideo- Punta del Este y oceánica La Paloma- Chuy, con abordajes diferenciados. Se apunta explícitamente a su fomento dentro de la apertura económica, así como la inversión inmobiliaria turística dentro de la desregulación financiera.
<b>Vida cotidiana</b>	Maldonado y Punta del Este no integran los grandes aglomerados del Uruguay urbano aunque destacan por su dinamismo de mercado laboral, e incidencia de la construcción y servicios. Los actores del desarrollo inmobiliario potencian el loteo indiscriminado sin infraestructura, y construcción de viviendas con demanda asegurada.	Maldonado y Punta del Este como pujante polo urbano que se posiciona entre los principales del país, con perfil de alta calidad de vida y público regional. Los actores del desarrollo inmobiliario cierran el ciclo fraccionador y se concentran en construir segundas residencias en grandes complejos edilicios. La forma de gestión es venta en el pozo y la renta está dada por expectativa de valorización y no ganancia por alquiler de temporada.
<b>Síntesis urbanización extendida.</b>	Balneario rioplatense con distinguido público fiel y estático del Gran Buenos Aires dentro de una ciudad relegada en la jerarquía urbana uruguaya.	Ciudad turística rioplatense de base demográfica permanente en expansión y público turístico ampliado en sectores sociales y origen geográfico.

Fuente: Elaboración propia.

### **5.1.3 Urbanización diferencial. Otra ronda de territorialización turística.**

A partir de 1974-75, Punta del Este claramente ingresó en un nuevo ciclo. Uruguay, que desde 1973 era gobernando por una dictadura cívico-militar, comenzó un abrupto proceso de apertura económica, con bases en los diagnósticos desarrollistas de la CIDE

(promoción de la apertura como parte de la solución a la crisis del modelo industrial de desarrollo interno) y de la liberalización planificada del PND, que explicitaba la apertura económica mediante el fomento de exportaciones no tradicionales, la agroindustria y el turismo para el intercambio regional, para lograr el crecimiento de una economía devastada tras casi dos décadas de estancamiento. La liberalización y dolarización (1974) fueron instaladas en un país que vivía la paralización y el miedo del régimen represivo. El sintético clima de “paz y seguridad” procuraba viabilizar inversiones, mientras Argentina vivía una aguda crisis económica y social, tras la muerte del Presidente Perón (1974) y Mar del Plata había agotado largo un *boom* de la propiedad horizontal. Ésta ciudad balnearia se volvía masiva y en ese contexto, las elites bonaerenses buscaron la producción de nuevos espacios para su veraneo y nuevos territorios de la inversión ante la caída del modelo industrial. Esto fue acompañado por el descubrimiento de la *financierización*, y la expectativa de reserva de valor o rentabilidad ante una devaluación e inflación inusitadas. Uruguay, histórico destino de las elites argentinas como territorio con un imaginario de libertad, estabilidad y credibilidad y Punta del Este, también con su trayectoria de incidencia bonaerense en su conformación urbana y social, fueron puestos en la mira. La ráfaga inversionista se conformó velozmente.

Simultáneamente, el departamento de Maldonado aprobó una nueva Ordenanza de Construcciones (OGC 1974). La misma remitía a un implícito plan urbano para Punta del Este: conservar la trama fundacional a resguardo de la altura al estar bajo la influencia del faro, potenciar la centralidad comercial y cultural de la Avenida Gorlero y dotarla de un régimen de construcción en altura novedoso: rígido en la definición de aspectos de volumetría, proporción y altura, únicamente posible para amplios predios surgidos de la fusión de pequeños padrones dentro de un amanzanado regular: un eje de torres esbeltas y exentas en amplios predios. Luego, una zona de transición que habilitaba altura en similares condiciones, pero con un trazado urbano irregular y mayor dispersión en lo formal de lo catastral y la presencia de ramblas costaneras (La Pastora). Finalmente, el despliegue del “bosque urbanizado” con viviendas unifamiliares en amplios predios y baja ocupación, al encuentro de la ciudad de Maldonado.

Punta del Este no fue un proyecto urbano-territorial turístico planificado *ex novo* como Cancún que desde la década de 1970 conformó una plataforma para ceder a hotelería una faja de costa, generando una ciudad permanente dislocada territorialmente del área turística. Tampoco correspondió al modelo de desarrollo regional del nivel nacional, también planificado, de Languedoc- Roussillon, en Francia en las décadas de 1960 y 70. Este desarrollo *ex novo*, donde uno de los objetivos era generar un centro turístico atractivo para evitar la fuga de turistas franceses a España, estaba basado en su materialización en la experimentación sobre el habitar turístico tras la crisis del movimiento moderno de arquitectura, contemplando versatilidad, adaptabilidad y renovadas estrategias de asociación entre elementos formales de los conjuntos residenciales y urbanos.

Hay en la experiencia de Punta del Este de la década de 1970, mayor cercanía con el caso español. Primero por la apuesta a desarrollar el turismo como una actividad económica de alto impacto en economías paralizadas. *Es decir, el desarrollo del*

*turismo fue decididamente un proyecto espacial estatal donde varias estrategias espaciales estatales fueron desplegadas para viabilizarlo, dentro de una transformación del espacio estatal que incluyó procesos de integración regional y desregulación y liberalización económica y financiera.*

Por otro lado, la inversión extraterritorial. En el caso de España, el alto impacto de la inversión extranjera estuvo dado por la próspera Europa industrial (principalmente Alemania) En Punta del Este, por los argentinos. El circuito turismo - especulación inmobiliaria - liberalización financiera - procurar ventajas comparativas desde el bajo costo, tiene similitudes con la experiencia del turismo industrial español. En el caso de Benidorm, las torres colmataron la costa y buscaron en la normativa edilicia y urbana esponjar y conversar visuales hacia la costa y no dejar en sombra la playa. Con algunas similitudes pueden asociarse algunos de estos aprendizajes en la estrategia de la OGC 1974. Aunque algunos autores, como Leitch et al (2013) procuraran trazar un paralelismo del desarrollo de Punta del Este desde los 70 con la “balearización” como distorsión del paisaje turístico fagocitado por un negocio inmobiliario, en una espiral de especulación de terrenos y apartamentos, hubo otros aspectos del modelo español (como la gestión de la base física y los desplazamientos turísticos) que no pueden ser trasladados al caso de Punta del Este. El modelo español desarrollaba tanto residencias en PH como complejos hoteleros. El *boom* de Punta del Este de los 70 fue netamente producción de residencias. Por otro, la hotelería española se vinculaba al “*turismo charter*” y al rol de los “*touropers*” (Gaviria, 1974) mediante la conexión “punto a punto” con las ciudades de origen de los turistas alemanes o franceses, con un “efecto túnel” (Ascher, 1995). Esta modalidad de desplazamiento, no era la principal en la movilización de turistas argentinos hacia Punta del Este, los cuales, más allá del rol de las agencias de viajes, propiciaron viajes de escala familiar y gestionados por sí mismos, mediante la combinación del cruce del río de la plata en barco o ferry y luego en auto desde Colonia o Montevideo y tras la construcción de los puentes sobre el río Uruguay, directamente en auto desde Buenos Aires hasta la costa uruguaya.

Punta del Este, en el ciclo expansivo 1974-82, puso a prueba su capacidad, desde su histórico encuadre rioplatense, de ser puerta de entrada al país de un proceso de apertura económica que tuvo en aquel *boom* inmobiliario una de las primeras manifestaciones de crecimiento económico luego de casi dos décadas. A su vez, la permeabilidad de una nueva forma de edificar y materializar la base para el turismo receptivo (el apartamento de alta gama) adquirió un nuevo significado no solo como valor de uso, sino como valor de cambio a nivel especulativo: valorización y reserva de valor.

El dinamismo económico dado por el *boom*, derivó en que Maldonado y Punta del Este conformaran un notable polo de migración, que se perfilaba desde la década de 1950 pero que desde 1974-82 tuvo una base nacional de migrantes y un dinamismo que lo reposicionó, con el correr de los años, como el principal ámbito urbano del país fuera de la zona metropolitana.

Desde la mirada planificadora del PND, el turismo tenía un rol clave en la apertura y dinamización de la economía, y si bien se apostaba a una descentralización turística, mediante una articulación de zonificación y ámbitos, en los cuales Punta del Este era

reconocido como el principal balneario del país, había cierto divorcio con la mirada de la escala nacional, en que la estrategia de “sub-polos” de desarrollo y la integración regional, no observaba a Maldonado como sujeto de transformación y dinamismo que requiriera ser abordado como un polo de desarrollo a nivel nacional.

Como resumen de este proceso de *reterritorialización* turística, pueden apreciarse las siguientes dinámicas antes y después de 1974 (tabla 5.3).

En Punta del Este se cruzan la noción de la *exclusividad* y *reescalamiento en el origen* (Altmann Macchio, 2020). Para varios de los principales destinos turísticos potenciados a nivel internacional desde la década de 1950, el turismo fue una etapa de *reterritorialización*. Pero Uruguay y Punta del Este en particular, tenían no solo una tematización turística de la costa sino un encuadre de demanda turística que superaba la escala nacional, con foco en el Gran Buenos Aires y una clara segmentación por sectores socioeconómicos altos. Por tanto, *el desarrollo ocurrido en Punta del Este en los 70 fue parte de una nueva ronda de territorialización turística ya que la política turística fue parte de la selectividad espacial estatal durante todo el siglo XX.*

**Tabla 5.3 Síntesis de las transformaciones de la urbanización diferencial en Punta del Este (1974-82).**

	<b>Dinámicas de implosión- explosión, de la primera fase de apertura económica en régimen dictatorial (1974- 1982)</b>
<b>Prácticas espaciales.</b>	<p>Implosiona el modelo de balneario de segundas residencias con la península como principal centralidad, próximo a una pequeña capital departamental uruguaya.</p> <p>Explosión: desarrollo de balneario de edificios con apartamentos de alta gama y dispersión de centralidades, densificación del barrio jardín y nuevas periferias con ruralidades residenciales y suburbios chic.</p> <p>Se generan nuevos territorios de huida de la exclusividad de las elites, expansión territorial de la “marca” Punta del Este a toda la costa este de Maldonado y hacia el hinterland.</p> <p>Expansión urbana formal e informal de la ciudad de Maldonado.</p> <p>Reescalamiento de Maldonado hacia el nivel nacional como uno de los principales polos urbanos del interior del país y su correlación en el desarrollo de nueva infraestructura local y regional.</p> <p>La infraestructura vial nacional reconoce como estructurantes las dinámicas transfronterizas dentro de una apuesta a la continuidad material de la cuenca del Plata.</p>
<b>Regulación territorial.</b>	<p>Implosiona el modelo dirigista nacional turístico que propicia desde declaratorias de interés nacional de ciertos ámbitos geográficos concatenado al fomento de la hotelería.</p> <p>Explosión de nuevas geografías del turismo nacional mediante la zonificación turística y productos turísticos, fortalecimiento institucional y un rol estatal combinado de propaganda, fomento y formación.</p> <p>Si bien Punta del Este no funciona con un régimen regulatorio diferenciado dentro del nivel nacional, la desregulación económica y el fomento del turismo y la trayectoria previa, impulsan direccionamiento de inversiones hacia el área.</p>
<b>Vida cotidiana</b>	<p>Implosiona una sociedad disociada entre Maldonado como ciudad permanente de poca población y Punta del Este ámbito turístico que funciona en fase con Buenos Aires durante los meses de temporada.</p> <p>Explosión: Maldonado como sociedad aluvional de amplia base demográfica y Punta del Este como ciudad balnearia de alta calidad de vida que también integra población permanente.</p>

	En los actores del desarrollo inmobiliario, implosiona el negocio artesanal y de pequeña escala de loteo y construcción de viviendas para venta. La explosión es la de profesionalización de actores que deben afrontar grandes volúmenes de inversión dentro de ciclos rápida construcción y comercialización.
<b>Síntesis urbanización diferencial:</b>	Implosión: balneario de segundas residencias como suburbio extraterritorial de Buenos Aires. Explosión: ciudad turística diversificada con dinámica de inversión y especulación <i>reescalada y reterritorializada</i> en otra etapa de turismo de sol y playa.

Fuente: Elaboración propia.

## 5.2 Una metodología emergente: momentos y dimensiones de la urbanización turística.

La crisis epistemológica de los estudios urbanos ha generado nuevos repertorios analíticos y una explosión de espacios teóricos. La urbanización planetaria y la teorización de *momentos y dimensiones* de Brenner & Schmid (2015) apuesta a comprender la complejidad de lo urbano en sus múltiples escalas, y facetas territoriales y de especificidad. En el capítulo 2 señalamos que ésta ya ha sido interpelada desde aspectos teóricos y conceptuales, y puesta en cuestión sobre su viabilidad para estudios empíricos, siendo utilizada de manera exploratoria (Fox y Goodfellow, 2022; Storper & Scott, 2016; Peck, 2015).

En nuestro caso podemos considerar que es valioso utilizar como guía los “momentos” y “dimensiones” para un estudio empírico, ya que exige, de forma orgánica, sintetizar, profundizar en las interdependencias, valorar los cambios de escala y variantes metodológicas de las facetas a estudiar. Sin embargo, los contenidos abiertos, en particular sobre la urbanización diferencial, dificultan el recorte del objeto de estudio y la definición de sus dimensiones de análisis.

El recorrido del desplazamiento del planteo teórico de Brenner & Schmid (2015) hacia la urbanización turística (Mullins, 1991) a partir del análisis de éste caso, nos permite plantear un abordaje de la urbanización turística que también puede ser concebida desde “momentos y dimensiones”.

Desde las dimensiones de la producción del espacio, la práctica espacial es atravesada por los “momentos”: desde comprender las formas de crecimiento urbano específicamente turísticos a la ampliación infraestructural que viabiliza el intercambio de personas, con incidencia en la escala de actores determinantes del desarrollo y perfil de la base material (hotelero, extra-hotelero, otros), deviniendo en una destrucción creativa del territorio turístico con vínculos con el ciclo de vidas de los territorios turísticos.

La regulación territorial atraviesa factores como los mecanismos de intervención espacial que favorecen la llegada de inversiones inmobiliarias y del sector turismo y servicios, a nivel del estímulo económico como en el amoldamiento de normativas urbanísticas y edilicias o la generación de regímenes excepcionales edificatorios. Y su desplazamiento y apropiación desde otras geografías donde el turismo de sol y playa fue jerarquizado como actividad económica. También refiere a normativas del desarrollo nacional, en particular aquellas con incidencia en desarrollo de

infraestructuras y movilidad de personas, bienes y servicios. Así como la definición del sector turístico desde su institucionalidad y despliegue territorial (priorización, abordaje) y su relación con políticas hemisféricas traccionadas por organismos multilaterales mediante el tándem cooperación-financiamiento.

En la vida cotidiana, aparecen aspectos como el dinamismo poblacional y de la fuerza de trabajo impulsado por migraciones, un mercado de trabajo con protagonismo de la construcción y los servicios. Mediado por dinámicas interacciones, la urbanización turística se comporta como *paisaje operativo* o *suburbio extraterritorial* o *exópolis* de los principales ámbitos de origen de turistas.

Esta alta renovación socioespacial afecta la identidad local, afectado la imagen de marca territorial, poniendo en riesgo las cualidades sociales, culturales, ambientales, paisajísticas que componen los atractivos que conforman factores principales de atracción de turistas.

Estos aspectos se sintetizan de la siguiente manera (tabla 5.4).

**Tabla 5.4** Una interpretación posible de los momentos y dimensiones de la urbanización turística.

Dimensiones de la urbanización (turística)				
		Practica espacial	Regulación territorial	Vida cotidiana
Momentos de la urbanización (turística)	<b>Urbanización concentrada</b> (Reestructuración urbana local)	Formas de crecimiento urbano diferenciadas y tejidos turísticos específicos y pautados por el consumo del lugar.	Intervención estatal que promueve el turismo como desarrollo urbano, realizando infraestructuras y flexibilizando marcos regulatorios. Estrategias estatales espaciales.	Crecimiento demográfico notable. Mercado de trabajo diferenciado por papel significativo de la construcción y los servicios.
	<b>Urbanización extendida</b> (regiones como cuencas turísticas el territorio turístico como origen, destino y flujo co-constituyéndolo)	Activación de ámbitos de urbanización turística mediante el desarrollo de infraestructuras y ampliación del tejido urbano.	Impacto de políticas de desarrollo turístico a nivel nacional y local promovidas por organismos multilaterales políticas de desarrollo de infraestructuras de movilidad e integración regional e internacional. Economía política: flexibilización del intercambio de bienes y servicios. Proyectos estatales espaciales.	Urbanización turística como <i>paisaje operativo</i> o suburbio extra-territorial de los principales ámbitos proveedores de turistas.
	<b>Urbanización diferencial</b> (la formación socio-espacial heredada expuesta a sucesivas rondas de <i>turistización</i> ciclo de vida de las ciudades turísticas)	Destrucción creativa del paisaje heredado. Se vincula al ciclo de vida de las ciudades turísticas y los ciclos de reinención de los lugares turísticos.	Desplazamiento de repertorio de regulaciones locales que promueven las ventajas comparativas como destino de turistas u objeto de inversiones: <i>Reterritorialización</i> .	Renovación constante en la diferenciación social y especial, por cambios, modas y tendencias en repertorios espaciales y culturales del turismo. Se afecta la identidad local y la imagen de marca territorial.

Fuente: Elaboración propia en base a Mullins (1991), Brenner & Schmid (2015), Brenner, (2004) Gladstone (1998), Bertonecello (2002), Campodónico (2020), Butler (1980), Horrach Estarellas (2009, 2016), Pie Ninot (2015).

## 6 CONCLUSIONES.

La tesis procuró responder qué urbanización produce el turismo, y en particular el turismo de elite. Y cómo ésta, se da de manera co -constitutiva en “momentos”: concentrada (la “mancha urbana”), extendida (interacciones funcionales entre ámbitos geográficos contiguos o no) y diferencial (la constante renovación socioespacial de las aglomeraciones urbanas). Y dentro de éstos, como se compone, también *co-constitutivamente* por dinámicas de sus entornos construidos, ciclos de inversión y regulatorios y vida cotidiana. Todo ello, dentro de una especificidad evidente en múltiples y simultáneas dimensiones, escalas y temporalidades.

Las conclusiones consideran en primer término aspectos de la discusión conceptual sobre el rol del turismo en la urbanización planetaria. Luego, el aporte del turismo a la transformación del espacio estatal uruguayo y rioplatense en la década de 1970 a partir del fenómeno de Punta del Este. El tercer punto se centra en la especificidad de Punta del Este. Allí aparece su trayectoria desde el balneario de casas centrado en un público de elite rioplatense (no agotado en el mero desplazamiento de turistas, retroalimentado desde las dinámicas del negocio inmobiliario y con la singular condición de propietarios de residencias por parte de amplios sectores de veraneantes argentinos) hacia un ensamble escalar y territorial donde conviven diferentes funcionalidades en escalas superpuestas y no siempre jerárquicas. Simultáneamente se conformó como un ámbito turístico de elite escalado en la cuenca del plata, como aglomerado urbano de escala nacional uruguaya, y espacio de rentabilidad inmobiliaria también rioplatense. Estos procesos muestran una impronta que implica la vocación de asumir un rol protagónico en esas múltiples y poliédricas facetas. De allí surge la conceptualización de la urbanización “modo Punta”: ambiciosa, abarcadora, absoluta.

Finalmente se plantea una agenda de temas o espacios a continuar indagando sobre Punta del Este, la urbanización turística y el espacio estatal, desde la perspectiva de los cambios ocurridos a partir de aquel *boom* de los 70 y la agenda actual

### 6.1 Turismo en la urbanización planetaria

El recorrido de la tesis nos devuelve la importancia de colocar al turismo de manera jerarquizada en el análisis de la urbanización planetaria por varios aspectos. Por su creciente importancia en la economía mundial desde la década de 1970. Por ser parte de rearticulaciones territoriales multiescalares derivadas de la apertura económica y el despliegue del sector terciario, en particular en el *sur global*. También, por conformar un *paisaje operativo* y por tanto, ser parte de la discusión actual de la desintegración de viejos *hinterlands*, e integración de territorios vírgenes a las redes urbanas, con la consecuente degradación ambiental y expoliación (Sevilla Buitrago, 2017). Por operar en y a través del espacio, movilizándolo personas y capitales, resignificando territorios y desestabilizando escalas. Por situarse usualmente distantes de las grandes aglomeraciones urbanas, pero también convirtiéndose en parte de ellas, atravesando espacios aparentemente “rurales o naturales” periféricos o remotos, disputando las categorías de contraste geográfico rural-urbano (Brenner, 2019).

Como menciona Mullins (1991) el turismo es un juego de representaciones. Los lugares turísticos adquieren esa cualidad a partir de terceros que le dan esa significación. Mediados por el patrimonio, la identidad y el marketing territorial, todos los territorios poseen potencialmente un activo turístico. Por lo tanto, el despliegue del tejido urbano turístico es un componente significativo de la urbanización planetaria. Brenner & Schmid (2015) lo mencionan indicativamente como *paisaje operativo*, aun cuando cumple también una función socio-metabólica referida al ocio e integración al tejido urbano planetario.

En la urbanización planetaria, el turismo recalibra las geografías de la inversión pública en infraestructura y servicios, afectando espacialidades locales, regionales y nacionales. Como señaló Britton (1992) refiere a lógicas de desposesión, subyaciendo una tensión centro-periferia en las asimétricas relaciones del turismo emisor y ámbitos receptivos en el tercer mundo.

El turismo, que en su momento fue considerado como pasaporte al desarrollo para los países del *sur global* enfrenta dinámicas particulares en la intensidad de la actividad en su cristalización local. También en la evolución de variantes escalares y territoriales referidas a actores impulsores de su desarrollo, flujos de visitantes y la configuración del entorno construido.

Dentro de una *urbanización planetaria* y desde una lectura *lefebvriana* de tejido urbano, la urbanización turística no puede considerarse únicamente como variante morfológica o funcional, descontextualizada, de las aglomeraciones urbanas. Tampoco ser reducida a contraste geográfico de los principales ámbitos emisores de turistas o inversiones.

## **6.2 La urbanización turística como transformación del espacio estatal.**

Recuperando la discusión sobre la globalización y el papel de las geografías regulatorias y los iterativos procesos de descomposición de los modelos de desarrollo nacional hacia modelos de apertura económica de tipo liberal, el caso uruguayo supera la generalización de un supuesto *fordismo periférico*.

Uruguay instaló (con impulsos y frenos) un estado benefactor amplio desde inicios del siglo XX en tanto era una de las principales economías del continente. Ello permitió generar enclaves balnearios opulentos que imitaban espacial y socio-culturalmente al veraneo europeo de la *belle époque*. Además, el propio fomento del turismo fue parte de un modelo de país posicionado como de “servicios” a la región rioplatense complementario al modelo industrial y agroexportador. Hacia 1960 el turismo ocupaba el tercer lugar de ingreso de divisas extranjeras al país tras la carne y la lana.

Desde la década de 1950 Uruguay entró en declive y se mantuvo estancado durante casi veinte (1955-1973) de los “treinta gloriosos” años del capitalismo occidental. En 1973 Uruguay no venía de un período de crecimiento económico, demográfico o pleno empleo. La variante uruguaya de *ciudad latinoamericana* tuvo además una escueta base demográfica. Uruguay tampoco exhibía un panorama de *sobre-urbanización*, hipertrofia del sector terciario y economía informal como otros países de Latinoamérica. Pero sí un sector primario en decadencia que subsidiaba una industria protegida poco productiva, y un Estado fuerte como empleador, pero sobre todo

amortiguador de diferencias socioeconómicas mediante una amplia gama de prestaciones sociales.

El rol geopolítico de Uruguay como articulador geográfico en el Río de la Plata fue relanzado dentro de la discusión sobre el desarrollo en clave regional desde la década de 1960, dentro de una quimérica visión de una industria de sustitución de importaciones de base regional (Methol Ferre, 1971/2015) Sin embargo, parte de la apuesta a la consolidación infraestructural continental y su expresión en corredores viales bioceánicos, hidrovías y, a nivel nacional, la construcción de rutas transversales que contrapesaran la histórica estructura radiocéntrica en torno a Montevideo y su puerto, fue puesto en valor por el modelo comercial, financiero y desregulatorio. En Martínez & Altmann (2016) al discutir sobre el Uruguay *macrocefálico* hemos mencionado que el turismo y la agroindustria para la exportación a la región fueron parte principal de la reestructuración económica del país desde 1974 con notables derivaciones territoriales en interferencias a la macrocefalia, al reposicionar movimientos de bienes y servicios que no pasaran necesariamente por Montevideo y fortalecieran la red de ciudades intermedias.

El *espacio estatal* funciona como una herramienta crítica para comprender las formas de regulación del desarrollo territorial en diferentes escalas. En Latinoamérica son emergentes los estudios sobre la especificidad del *espacio estatal* signado por la polémica dependencia- desarrollo, ciudad neoliberal y proyectos urbanos, espacialidad de los modelos de desarrollo nacional. Las recientes relecturas sobre la ciudad latinoamericana durante el siglo XX con destaque en los procesos planificadores y la circulación de elencos técnicos y repertorios conceptuales y de implementación de la planificación urbano – territorial, dialogan con las políticas turísticas y urbano-territoriales para el caso uruguayo y de Punta del Este, devolviéndonos la importancia de calibrar trayectorias dentro de la dependencia. Así como sintonizar el debate escalar sobre el momento clave de la década de 1970, en que dentro de regímenes no democráticos comenzaron a desmantelarse de forma iterativa, a ensayo y error y dentro de sus especificidades, los modelos desarrollo del nivel nacional entrados en crisis años antes.

Es decir, en el emergente *nuevo espacio estatal rioplatense* de la década de 1970, el turismo, concatenando institucionalidad, inversión pública y selectividades espaciales para direccionar inversiones y logrando conformar el “boom” de la construcción, se podría teorizar que a través del desarrollo de Punta del Este conformó un “efecto de estado” (Brenner, 2004). Sin embargo, la propia fragilidad del proceso, su naturaleza especulativa y el cambio en las condiciones de acceso al financiamiento internacional para América Latina, cerraron este ciclo abruptamente en 1982.

Ése período, a pesar de su brevedad, permitió a Punta del Este comenzar a posicionarse como el gran espacio urbano del Uruguay no metropolitano, no solo como un balneario, sino como una ciudad turística con alto nivel de vida, que recibe población en todos los sectores sociales. Y ante una emergente desindustrialización, protagonizó la activación de otros sectores (como la construcción y los servicios) que dinamizaran la economía local.

El *reescalamiento estatal* asociado al desarrollo del turismo, se expresó en la incidencia los organismos hemisféricos y multilaterales procurando “normalizar” políticas continentales vía un encadenamiento de asesoramientos y endeudamiento condicionado a programas políticos de ajuste y reforma. También por las iniciativas de integración regional basadas en infraestructuras y su gestión vía entes plurinacionales que promovían complementariamente al desarrollo territorial (caso del complejo hidroeléctrico de Salto Grande). En el caso uruguayo el programa de liberalización financiera y apertura no profundizó en el sector público (no hubo privatizaciones, reformas estructurales de la seguridad social o similar).

En el *reescalamiento* “desde abajo” no hubo cambios institucionales significativos que tradujeran las doctrinas del desarrollo local o polos de desarrollo en institucionalidad diferenciada dentro del nivel nacional uruguayo. Sin embargo, el propiciar acciones concatenadas del estado en infraestructura, servicios y promoción económica en los “sub-polos” caracterizados por el PND de 1973, dan cuenta de esa transición de acción política e interpretación del territorio, desde los equilibrios regionales a los enclaves dinámicos donde convergen escalas de desarrollo no sujetas a los contenedores geográficos de las fronteras nacionales.

Respecto a la urbanización turística (Mullins, 1991), el proceso de Punta del Este de la década de 1970 enfatiza en un área social y espacialmente diferenciada a nivel nacional, desde su origen. Simbólicamente distintiva en su arquitectura y diseño urbano, dinámica poblacional y fuerza de trabajo, con un estado “impulsor” que promueve el desarrollo de un ámbito concebido para el consumo masivo y no la producción de manufacturas, en el “boom”, los factores de ésta transformación están dados no solo por el cambio de orientación *post-fordista sin fordismo dentro de una urbanización sin industrialización*, sino por dinámicas de inversión de escala rioplatense. Es decir, se aprecia una desestabilización de los arreglos escalares nacionales, nuevas relaciones políticas y económicas de carácter *interescalar* y escalas relativizadas (Brenner, 2019). La política turística nacional, a través de su institucionalización, expansión de financiamiento, estrategias de zonificación, contagio de repertorio de actuación por parte de asesoramientos externos y promoción de nuevas geografías de la inversión pública, atravesó los cambios cualitativos del espacio estatal uruguayo. Por otra parte, hubo un encadenamiento local a partir de un desarrollo urbano basado en la especulación dentro de una emergente apertura y liberalización económica regional e internacional, que se transformó en uno de los primeros procesos de territorialización de la transformación del espacio estatal uruguayo en la década de 1970. Y una regulación del desarrollo territorial nacional que si bien no concibió a Punta del Este como un macroproyecto planificado, consideró la pieza costera sur uruguayana como tematizada y estructurada por el turismo de sol y playa. Y, desde lo local, promovió amoldar las inversiones inmobiliarias dentro de política urbana que si bien no contó con Plan como tal (y dentro de una etapa de crisis de la planificación urbana modernista) si encadenó actuaciones en inversión pública en vialidad, espacios públicos y servicios. Y una regulación urbanística y edilicia que promovía conservar ciertos atributos paisajísticos y ambientales constitutivos del lugar y que hacían a su atractivo como

destino turístico. Como herramientas fueron utilizadas la zonificación estricta de la edificación en altura, su habilitación solo para amplios predios en baja ocupación, y su rígida definición volumétrica, como estilizadas y esbeltas torres separadas entre si con regularidad. Por otra parte, las normativas nacionales de preservación del carácter público de la zona de playas, explicitaba un modelo de ciudad turística abierta.

### **6.3 Urbanización “modo Punta”: ambiciosa, abarcadora, absoluta. Turismo, rentabilidad inmobiliaria y calidad de vida todo el año y protagonismo pluriescalar.**

Punta del Este constituye un caso de interés por su transformación en unas pocas décadas en el segundo aglomerado urbano del Uruguay, fruto de un notable crecimiento demográfico. Su urbanización se ha basado en el desarrollo intensivo del turismo de sol y playa de segundas residencias, segmentado para alto nivel socioeconómico, *masivizado pero no popularizado*. Sus dinámicas a partir de la década de 1970 refieren a una trayectoria de urbanización sin industrialización (con un origen vinculado al turismo desde fines del siglo XIX) y lógicas *de ciudad post-fordista sin fordismo previo*. Es decir, coexisten en ésta urbanización turística de altos ingresos, espacialidades diferenciadas del turismo de masas de la sociedad salarial, aún cuando hay patrones comunes en la naturaleza de la actividad turística atravesada por las representaciones y desplazamientos territoriales. En ambos casos, los ámbitos estructurados por el turismo, -entendiendo a éste como una amalgama socio-productiva- se estructuran para el consumo y no la producción, con formas de crecimiento urbano que aunque retomen dinámicas de ensanche, corredor o enclave, se constituyen diferenciadas de la ciudad industrial, generando variantes: balnearios *ex novo*, *reterritorialización* turística total, *reterritorialización* turística parcial con imbricación en territorialidades no turísticas, extensión o suburbanización turística. Es decir, existe una urbanización turística pero es heterogénea. Más allá de su especificidad dada por contexto, trayectoria y naturaleza de las características turísticas cada ámbito territorial refiere a dinámicas de un territorio turístico concebido como origen, destino y flujo con particularidades en tipo de alojamiento preponderante (sector hotelero o extra hotelero) escala de los actores y perfil socioeconómico de los visitantes y variantes a lo largo del tiempo.

En esta tesis, Punta del Este fue analizada desde su trazado urbano, normativas, lógicas de ocupación urbana del suelo, desarrollo de su infraestructura y masa edificada, que evidencian similitudes y particularidades con otros ámbitos del espacio nacional uruguayo y rioplatense y de la urbanización turística a nivel internacional. Su trayectoria muestra una influencia determinante en lo socio-cultural y económico de sectores de las elites bonaerenses. Estas, han operado bajo modalidades de regulación del desarrollo territorial, institucional, tributario y financiero uruguayo. Paralelamente a la popularización de Mar del Plata y la crisis económica, social e institucional argentina de mediados de los 70, se dio un desplazamiento y cambio de escala y volumen de los actores del desarrollo de la construcción en Punta del Este. En los mismos años, los estados nacionales latinoamericanos propiciaron al turismo como

actividad económica. En el caso uruguayo ello se yuxtapone y colisiona con una trayectoria de fomento del turismo de sol y playa a partir del mercado regional de Buenos Aires surgida a fines del siglo XIX. Punta del Este fue el lugar donde finalmente cristalizó un veraneo de perfil argentino en la costa uruguaya, luego las iniciativas de Pocitos, Carrasco, o Piriápolis; estructurando procesos más complejos que el viaje de vacaciones y generando un rico entramado sociocultural y económico.

En el “boom” de Punta del Este (1974-1982), convergieron la crisis del capitalismo y de la ciudad occidental y la llegada de los modelos de apertura económica y su implementación dentro de dictaduras militares en el cono sur. También la apuesta uruguaya al turismo y al sector inmobiliario y financiero como áreas sobre las que renovar una economía protagonizada hasta entonces por una industria manufacturera en base a demanda interna en crisis, y un modelo agroexportador que experimentaba deterioro en los términos de intercambio. Y para reactivar una industria de la construcción paralizada por la falta de financiamiento, endeudamiento e inflación. Paralelamente, se daba una profunda crisis económica, social e institucional en Argentina y varios actores buscaron en la inversión inmobiliaria uruguaya un vector alternativo de rentabilidad o valorización. Punta del Este, altamente vinculada a las capitales nacionales del Río de la Plata, y parte de un tejido urbano de la cuenca del Plata en densificación y ampliación, vivió la implosión del modelo de ciudad balnearia de segundas residencias, con propietarios principalmente argentinos que ocupaban sus viviendas en el verano. Y la explosión de un balneario de edificios de alta valorización inmobiliaria en una dinámica de alta rotación de inversiones. Y posteriormente, una ciudad turística de alto nivel de vida. Esa explosión se manifestó una reconfiguración de la espacialidad turística: torres de alta gama, clubes de campo, *countries*, mayor presión urbanizadora sobre la faja costera y entornos rurales para suplantarse usos productivos o de servicios ecosistémicos por ruralidades residenciales o suburbios *chic*. Hubo infiltraciones parciales y *apropiadas* de las prácticas de planificación costera de Benidorm, como la ciudad de playa de torres exentas, y aprendizajes del rápido crecimiento del turismo industrial y los destinos maduros españoles, al no privatizar la faja costera en consonancia con las normativas uruguayas previas. También se observó la influencia de la planificación territorial francesa procurando concatenar escalas del desarrollo nacional y el destaque en el proyecto urbano de paseos costeros estructurados por “boulevares marítimos”. También se vieron lateralmente aspectos del caso de Cancún, donde se *reescaló* a nivel internacional y se potenció, al igual que en España, la *retroalimentación entre turistización y urbanización*. Todo ello fue incrustándose en nuevas estrategias de desarrollo de Uruguay en su apuesta al *crecimiento hacia afuera*, mediante la liberalización económica, la integración regional y la resignificación del turismo como sector estratégico en el ciclo posterior a la economía cerrada de industria de sustitución de importaciones, agotado en la década de 1960.

Por lo tanto, Punta del Este configura un modo propio de concebir la urbanización turística. Un “modo Punta” gestado en casi 130 años de ascendente trayectoria turística y urbana. Una vocación de destrucción creativa acelerada y optimista, que

tensiona la capacidad de carga del destino (Butler, 1980), en la búsqueda por mantener una virtuosa expansión de cantidad de visitantes, inversión inmobiliaria, mercado de trabajo dinámico, capacidad de aglutinar pobladores de todos los estamentos sociales sin perder su cualidad de atraer a los segmentos más altos desde lo socio-cultural como distintiva. De ésta manera, Punta del Este es ambiciosa. Procura mantenerse a la vanguardia de los procesos turísticos exclusivos en el Río de la Plata y el cono sur, y no perder vigencia, extendiendo su etapa de consolidación. Una obsesión por sostener su capacidad de atracción como lugar para veranear, residir o invertir; procurando trascender la estabilidad escalar y *reescalarse* desde lo rioplatense y nacional hacia otras geografías del veraneo sudamericano e internacional.

Por ello, también es abarcadora. Sus mecanismos de *implosión* y *explosión* le añaden la “grifa” Punta del Este a un *hinterland* cada vez más distante a la península originaria pero que se identifica en el paisaje costero de Maldonado y sus productos turísticos, residenciales y culturales concebidos para la elite. Simultáneamente, la contracara dialéctica, la “ciudad de todo el año”, Maldonado y sus periferias funciona cada vez menos como *factory town* del poblado balneario, integrándose funcional y espacialmente. Así, se posicionaron como el principal aglomerado no metropolitano del Uruguay, aglutinando equipamientos y servicios concebidos para un espacio cuyo alcance es tanto del litoral costero sur, altamente vinculado al área metropolitana de Montevideo, como del nivel nacional.

En ese ensamble escalar y territorial donde procura tomar protagonismo en todas sus facetas se conforma a partir del *boom* de los 70, con el cambio de escala de los actores y del volumen de las inversiones y el impacto material de las mismas. Así, coexiste el balneario de elite rioplatense, la ciudad de alta calidad de vida permanente, el aglomerado urbano de protagonismo nacional uruguayo. Ello denota una vocación de urbanización absoluta y contradictoria. Ser, simultáneamente y de forma dialéctica, masiva y congestionada pero con ámbitos de sosiego, para presumir o pasar desapercibido, tener acentos de las referencias culturales y materiales de Buenos Aires y su implacable cadencia metropolitana y globalizada, pero ser “un pueblo”. Ser una ciudad turística de alta calidad de vida y rentabilidad inmobiliaria. Al mismo tiempo brava y mansa, impulso y freno.

#### **6.4 Agenda abierta: relecturas escalares, temporales y metodológicas**

Tras el abordaje de la urbanización turística desde los “momentos y dimensiones” de la urbanización y su desarrollo en el caso empírico de Punta del Este en la década de 1970, aparece la oportunidad de desplegar una nueva agenda de indagaciones que articule potentemente urbanización turística y urbanización planetaria. De ésta manera, se perfilan posibles continuidades escalares, temporales y metodológicas.

Desde las escalas y el tejido urbano, los “momentos y dimensiones” podrían abordar un territorio turístico de manera dialéctica desde el destino de los flujos como desde el origen, enriqueciendo el análisis de los desplazamientos desde las múltiples derivaciones temporales y escalares. En el caso de la cuenca del Plata, un análisis en clave de momentos y dimensiones del veraneo de Montevideo, Buenos Aires, Rosario

y Porto Alegre, añadiría renovadas lecturas desde los territorios del turismo de sol y playa en la región.

También, sería pertinente poner a prueba este abordaje en ámbitos estructurados por un turismo no masivo ni vinculado a sol y playa: cultural, termal, de montaña, entre otros.

Otra oportunidad implicaría profundizar en Maldonado-Punta del Este en el ciclo posterior a la apertura de los 70 y la globalización. En particular, en dos movimientos. Por un lado, en el período posterior a la crisis de 2002 cuando se consolidó un formato de promoción y desarrollo inmobiliario que combinó estímulos tributarios departamentales y nacionales, con excepciones a los parámetros urbanísticos y edificatorios. Al tiempo que se reconfiguró el mapa de desarrolladores del balneario y se aceleró su protagonismo demográfico a nivel nacional. Por otro, en el período reciente, posterior a la pandemia de covid 19 (2020-21), tras el cual Punta del Este recibió un importante aluvión migratorio de población permanente. Simultáneamente, la llegada masiva de plataformas de alojamiento temporal o flexible como Airbnb, y el posicionamiento de Punta del Este como destino y lugar activo todo el año, permiten teorizar un escenario de transformación de expectativas de renta para residencias no solo sobre la base de rápida rotación y valorización, y una ventana de alquiler de temporada que genera un mínimo de ganancia, como fue a partir de los 70 y hasta el siglo XXI. La pregunta rondaría en, en qué medida, el *boom* de los alquileres temporarios genera cambios en la oferta y demanda y afecta las dinámicas del sector hotelero (ocupación, precios, camas disponibles) e inmobiliario tradicional, considerando las particularidades del veraneo de Punta del Este donde parte importante del público argentino es propietario de sus viviendas, por lo que no gasta en alojamiento al hacer turismo. Y observar esa dinámica desde un lugar que procura posicionarse combinando residencia permanente con turismo de temporada.

Entrelazando lo escalar y territorial, hay otros dos ámbitos de Maldonado sobre los que la sofisticación de “momentos” y “dimensiones” puede aportar a su comprensión actual. Por un lado, el fenómeno de José Ignacio, situado a 40 km al este de Punta del Este y que, como se mencionó lateralmente, está sufriendo notables transformaciones en período reciente, perdiendo su característica de pequeño poblado de pescadores *hippie chic*, con el crecimiento de su casco histórico estrangulado de barrios privados. Y que a su vez, funciona como “centralidad” de una amplia zona de chacras turísticas y otras ruralidades urbanas para público de elite, cuyo desarrollo se potenció luego de la aprobación de un instrumento de ordenamiento territorial: el Plan Local entre Lagunas.

Por otro, la aceleración de la política de aprobación de emprendimientos edificios o urbanísticos que trastocan las cualidades ambientales y paisajísticas de la costa de Maldonado y comienzan a generar distorsiones en su espacialidad. Hablamos de intervenciones en la faja de defensa de costas, no realizadas anteriormente y de operaciones de sustitución edilicia en parcelas emblemáticas de la ciudad turística consolidada que dan cuenta de un agotamiento del recurso del suelo urbano con capacidad para ser explotado desde la rentabilidad inmobiliaria de la “grifa” de Punta del Este.

En otras palabras ¿el balneario está llegando al punto de saturación del gráfico de Butler, siendo exigido desmedidamente en su capacidad de carga, luego de más de un siglo de encadenar desarrollo y optimismo? En ese caso, ¿qué análisis pueden realizarse desde la urbanización concentrada, extendida y diferencial y las dimensiones físicas, regulatorias y sociales, para responder a ello y procurar sostener el ciclo virtuoso? El estudio combinado, desde la urbanización planetaria junto a ámbitos turísticos, que han atravesado los vaivenes de su reconversión y decaimiento, desde una lectura de interacciones y tejido urbano, será clave.

## 7 BIBLIOGRAFÍA

### 7.1 INTRODUCCIÓN.

#### Libro completo

ARTICARDI, J. (2016) *Dilemas Modernos: el proyecto urbano en Montevideo y la Costa Balnearia*. Universidad de la República.

BARBA, R. & PIE NINOT, R. (1996) *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*. Universidad Politécnica de Cataluña

BRENNER, N. (2004) *New state spaces: Urban governance and the rescaling of the statehood*. Oxford University Press.

----- (2019) *New urban spaces. Urban theory and the scale question*. Oxford University Press.

CAMPODÓNICO, R. (2020). *Entre la política y el discurso: Uruguay turístico (1960-1986)*. Universidad de la República

CANDILIS, G. (1973). *Arquitectura y urbanismo del turismo de masas*. Gustavo Gili.

CIDE (1966). *Plan Nacional de Desarrollo (1965-74)*. CECEA.

COLLINGE, C. (1996) *Spatial articulation of the State: reworking social relations and social regulation theory*. Centre for Urban and Regional Studies.

CURTIS, W. (1982) *La Arquitectura Moderna desde 1900*. Phaidon Press

FISCHER, D. & PISANI, S. (1998) *Al este de la historia*. Aguilar.

FRAMPTON; K. (1998). *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Gustavo Gili.

GATTAS, M. & GIURIA, B. (1988) *Crónica de Punta del Este*. Linardi y Risso.

GAVIRIA, M. (1974) *España a go-go: Turismo charter y neocolonialismo del espacio*. Turner.

GORELIK, A. (2021) *La ciudad latinoamericana una figura de la imaginación social del siglo XX*. Siglo XXI.

GRABURN, M. GRAVARI-BARBAS, N. & STASZAK, J. (comp) (2019). *Tourism Fictions, Simulacra and Virtualities*. Routledge.

HARVEY, D. (1982) *Los límites del capitalismo y la economía marxista*. Fondo de Cultura Económica.

----- (2001). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal.

IGLESIAS, E. (1966) *Uruguay: propuesta de cambio*. Alfa

- JACOB, R. (1988) *El modelo batllista. ¿Variación sobre un viejo tema?* Proyección
- LEFEBVRE, H. (1974/2013). *La producción del espacio*. Capitan Swing.  
----- (1968/2017). *El derecho a la ciudad*. Capitan Swing.
- LISCHIENSKY, S. (2018). *El otro Maldonado: rastros de la agroindustria en nuestra identidad*. Mares del sur.
- MARTÍNEZ, E., Y ALTMANN, L. (2016). *Entre la macrocefalia estructural y el policentrismo emergente: Modelos de desarrollo territorial en Uruguay (1908- 2011)*. Universidad de la República.
- MAZZONI, F. (1947) *Senda y retorno de Maldonado*. Edición del autor.
- ODDONE, G. (2010). *El declive. Una mirada a la economía de Uruguay del siglo XX*. Linardi y Risso
- OMT (2022). *Barómetro OMT del Turismo Mundial*. OMT.
- OPP- OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO- (2017). *Reporte Uruguay 2017*. OPP.
- PASTORIZA, E., Y TORRE, J. (2019). *Mar del Plata: Un sueño de los argentinos*. Edhasa.
- PEARCE, D. (1989) *Tourist Development*. Wiley.
- REAL DE AZÚA, C. (1964). *El impulso y su freno. Tres décadas de batllismo*. Banda Oriental.
- REPÚBLICA ARGENTINA (1971). *Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad*. Presencia de la Nación Argentina  
----- (1973) *Plan trienal para la reconstrucción y la liberación nacional (1974-1977)*. Poder ejecutivo nacional.
- RISSO, J. (2005) *Historia de Punta del Este*. Linardi y Risso.
- ROBINSON, J. (2006). *Ordinary cities: Between Modernity and Development*. Routledge.
- SASSEN, S. (1991). *La ciudad global*. EUDEBA.
- SEIJO, C. (1945/1996) *Maldonado y su región*. Intendencia de Maldonado.
- TOMMEI, C. (2016) *De ciudad huerta a pueblo boutique. Territorio, turismo, y patrimonio en Purmamarca (1991-2014)*. IAA FADU UBA.
- TROCHÓN, I. (2017). *Punta del Este: El edén oriental (1907-1997)*. Fin de Siglo.
- URRY, J. & LARSEN, J. (2011) *The tourist gaze 3.0* Sage Publications

YIN, R. (2009). *Case Study Research. Design and Methods*. Sage Publications

### Capítulo de libro

ALEDO, A & MAZON, T (2005) *El dilema del turismo residencial: ¿turismo o desarrollo inmobiliario?*, en T. Mazón (Ed.) *Turismo residencial y cambio social. Nuevas perspectivas teóricas y empíricas*. (pp.13-29) Universidad de Alicante

ALTMANN MACCHIO, L (2021a) *Trayectoria de lo urbano y reconfigurado macrocefalismo uruguayo* en Montoya, J. y Maturana, F. (eds): *Sistemas urbanos en América Latina, el Caribe y Estados Unidos. Un balance en los albores del siglo XXI*. (pp. 101- 120). Universidad Alberto Hurtado – Universidad Nacional de Colombia

ARANA, M. (1983) *Paisaje y medio ambiente: algunas consideraciones sobre las áreas costeras en el Uruguay*. En *Medio ambiente y turismo*. CLACSO CIFCA (pp. 123-152).

BERVEJILLO, F. (2008) *El proceso de metropolización y los cambios urbanísticos en CALVO, J.J.; y MIERES, P. (ed): Sur: migración y después...*(pp. 129-190) UNPFA- Rumbos

BOJÓRQUEZ LUQUE, J. (2020). *Aportación al análisis del modelo de desarrollo turístico en Los Cabos, Baja California Sur y su impacto espacial*. En Ángeles, M. (Coord.). *Turismo y producción del espacio urbano: Consecuencias para ciudades periféricas en el contexto de la reestructuración del Siglo XX*. (pp. 118-159). Plaza y Valdés

BRENNER, N., & KATSIKIS, N (2014) *Is the Mediterranean Urban?*. En Brenner (ed) *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. (pp. 428-459) Jovis

BRENNER, N. (1999/2017) *La globalización como reterritorialización: el reescalamiento de la gobernanza urbana en la Unión Europea*. En Sevilla Buitrago, A. (ed) *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala*. (pp. 63-112). Icaria  
----- (2017). *La era de la urbanización*. En Sevilla Buitrago, A. (ed) *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala*. (pp. 255-259) Icaria.

BRITTON, S. (1992) *La economía política del turismo en el Tercer Mundo* en Jurdao, F (ed) *Los mitos del turismo*. (pp. 301-337). Endymion

COCOLA-GANT, A. (2019) *Gentrificación turística*. En Cañada, E & Murray I (Eds). *Turistificación global. Estudios críticos en turismo*. (pp. 291- 308). Icaria.

DELGADILLO, V. (2015) *Patrimonio urbano, turismo y gentrificación*. En Delgadillo V., Díaz I., Salinas L., *Perspectivas del estudio de la gentrificación en México y América Latina*. (pp. 113-132). UNAM

MEZZERA, J. (2008) *Inmigración en las márgenes de Maldonado y San Carlos*. En Mieres y Calvo (Coords) *Sur: migración y después*. (pp. 191-216) UNPFA Rumbos.

MOLINA, S. (2017) *Desarrollo del turismo en México 1975 - 1985. Reflexiones expost.* En Wallingre, N (comp) *Desarrollo del turismo en América Latina. Fases, enfoques e internacionalización.* (pp. 158-170). Universidad Nacional de Quilmes.

QUIJANO, J. M., Y FORTEZA, A. (1987). *Algunas enseñanzas de la experiencia neoliberal.* En Instituto de Economía. *Uruguay '87: la coyuntura económica nacional e internacional.* (pp. 179-239). FESUR- Instituto de Economía

PEREIRA MALTA, G. DE SOUZA BRAGA, S. & SUHETT DE MORAIS, R. (2017). *Panorama sobre las políticas públicas de Turismo en Brasil. Siglos XX y XXI.* En Wallingre, N (comp) *Desarrollo del turismo en América Latina. Fases, enfoques e internacionalización.* (pp. 63-92). Universidad Nacional de Quilmes

PIÉ NINOT, R (2002). *La arquitectura vergonzante.* En: AA.VV. *La arquitectura del sol.* (pp. 24-29) COA

SEVILLA BUITRAGO, A. (2017) *Estado, escala, urbanización. Una conversación con Neil Brenner,* en SEVILLA BUITRAGO, A. (ed) *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala.* (pp. 43-63). Icaria.

STOCK, M. (2019). *Inhabiting the city as tourist. Issues for urban and tourism theory.* In: Frisch, T., Sommer, C., Stoltenberg, L. & Stors, N., *Tourism and Everyday life in the Contemporary City,* (pp. 42-66). Routledge

WALLINGRE, N. (2017) *Desarrollo del turismo como política de Estado en Argentina. Antecedentes y transformaciones.* En Wallingre, N (comp) *Desarrollo del turismo en América Latina. Fases, enfoques e internacionalización.* (pp. 13-37). Universidad Nacional de Quilmes.

#### **Artículos de revista:**

ALTMANN MACCHIO, L. (2021b) *Expansión urbana en un territorio turístico.: Maldonado - Punta del Este (1985- 2015).* PENSUM, 7(7), 27-45. <https://doi.org/10.59047/2469.0724.v7.n7.33758>

BEIER, L. S., CLAVÉ, S. A., & VIGIER, H. P. . (2021). *Dinámicas de urbanización turística en el litoral de Buenos Aires, Argentina.* Cuadernos de Turismo, (47), 103-130. <https://doi.org/10.6018/turismo.474041>

BERTONCELLO, R. (2002). *Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas.* Aportes y Transferencias, 6(2), 29-50.

BLÁZQUEZ, M, CAÑADA, E. & MURRAY, I (2011) *Búnker playa-sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en El Caribe y Centroamérica.* Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Vol. 15.

- BOUKHRIS, L. (2012). *El imaginario turístico a prueba de Costa Rica: entre ver y hacer el territorio*. Via- Revista internacional interdisciplinar de turismo (1) 1-11.
- BRENNER, N., & SCHMID, C. (2015). *Towards a new epistemology of the urban?* City, 19(2-3), 151-182. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>
- BOUSSUT, V. & SALIN, E. (2018) *Tourism in the Americas: Territories, Experiences and New Issues?* IdeAs (12) DOI : <https://doi.org/10.4000/ideas.4717>
- BUTLER, R.W. (1980). *The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources*. Canadian Geographer, 24 (1) 5-12.
- CAIZA, R. & MOLINA, E. (2012) *Análisis histórico de la evolución del turismo en territorio ecuatoriano*. RICIT: Revista Turismo, Desarrollo y Buen Vivir (4) 6-24.
- CAJARVILLE, D. (2021) *Ciudades balnearias latinoamericanas: Una aproximación a los estudios culturales urbanos a través de los casos de Mar del Plata, Punta del Este y Río de Janeiro*. Cuadernos Del Claeh, 40(113) 117-133. <https://doi.org/10.29192/claeh.40.1.8>
- CAMPODÓNICO, R., & DA CUNHA, N (2010). *La incidencia del transporte en el desarrollo del turismo del Uruguay: El caso de ONDA (1935 - 1980)*. Estudios y Perspectivas En Turismo, 19(3), 422-440.
- CARRIÓN, F. & PINTO, J.P. (2019). *Producción y organización espacial de viejas y 'nuevas' desigualdades en Quito*. Andamios, 16(39), 101-125. <https://doi.org/10.29092/uacm.v16i39.676>
- DE OLIVEIRA SANTOS, G.E. (2007). *Modelos teóricos aplicados al turismo. Estudios y perspectivas en turismo*, 16(1), 96-110. Recuperado de [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-17322007000100005&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322007000100005&lng=es&tlng=es).
- ECHEVARRÍA, L. ., MEDINA, M., CAPORALE, M. ., GÓMEZ, A. ., TEJERA, R. ., VALLVÉ, E., SCIANDRO, J. ., MARÍA, J. ., VENTÓS, S. ., MACHAIN, T. ., PAZ, A. ., & CAPDEPONT, V. . (2022). *Caracterización del Espacio Costero-Marino del Uruguay.: Abordaje de unidades de análisis, aportes desde la dimensión del territorio costero-marino*. Costas, 3(1). Recuperado a partir de <https://revistas.uca.es/index.php/costas/article/view/8863>
- GADINO, I., SCIANDRO, J., TAVEIRA, G., & GOLDBERG, N. (2022). *Tendencias y efectos socioambientales del desarrollo inmobiliario turístico en zonas costeras de Sudamérica. El caso de Región Este, Uruguay*. Revista EURE 48(145). doi: <https://doi.org/10.7764/EURE.48.145.05>
- HARVEY, D. (1989) *From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism* Geografiska Annaler. Series B, Human Geography (71- 1)The Roots of Geographical Change: 1973 to the Present 3-17

- HORRACH ESTARELLAS, B. (2009) *La balearización: Mallorca, el laboratorio de experimentación del turismo y su manifestación en el litoral*. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (2), 17–33.
- (2015) *Génesis de los tejidos turísticos maduros: el proceso de transformación de la forma urbana de Palmanova-Torrenova de Calviá, Mallorca*. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme, (5/6), 86–113. doi:10.5821/qru.9591
- LEICHT, E, RABELLINO, C Y VARELA, A. (2013). *Maldonado en perspectiva: asimetrías y desafíos*. Revista de la Facultad de Arquitectura (10) 144-155.
- LEMBO, V. (2021). *La ciudad de Punta del Este entre dos cortos y dos novelas: Análisis de las representaciones urbanas desde la promoción turística, el audiovisual y la literatura*. Tekoporá. 3(1), 76-95. <https://doi.org/10.36225/tekopora.v3i1.111>
- LOBO, Suzana L.M. (2012). *Arquitetura e Turismo: Planos e Projetos. As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa, da 1ª República à Democracia*. 3 Volumes. Coimbra: FCTUC. Darq.
- LUCCAS, L. H. H. (2020). Do “Bloco Laminar” à “Torre”: *habitação em altura e sua contextualização ao tecido no caso de Punta Del Este (1950-1980)* Oculum Ensaios, 17, 1–23. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a4460>
- MILEA, O. M.; PASCU, E. & NEDEA, P. (2015) *The economic impact of tourism*. Knowledge Horizons - Economics 7(3): 61-64
- MULLINS, P. (1991). *Tourism urbanization*. International Journal of Urban Regional Research, 15(3), 326-342.
- PARNELL, S. & ROBINSON, J. (2012). *(Re)theorizing Cities from the Global South: Looking Beyond Neoliberalism*. Urban Geography, 33(4), 593-617.
- PASTORIZA, E., & PIGLIA, M. (2012). *El turismo como campo de reflexión histórica* Políticas públicas , prácticas y representaciones (8) 2–7
- PEGORARO, V. (2019). *La crisis del “mercado inmobiliario del ocio” en Mar del Plata: retroceso y desaceleración de la industria de la construcción (1975-1989)*. Registros, 15(2), 73–93. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/333>
- PIE NINOT, R. Y VILANOVA CLARET, J. M. (2017) *A century of tourism in Europe. New challenges to the discipline of Urbanism*, Ara: Revista de Investigación en Turismo. Barcelona, España, 3(2), pp. 111–116. doi: 10.1344/ara.v3i2.19029.
- REYES-AGUILAR, A., ROSAS-FERRUSCA, F., PÉREZ-RAMÍREZ, C., & CALDERÓN-MAYA, J.. (2021). *Intervención urbana y desarrollo turístico: propuesta de un modelo de análisis en Centros Históricos*. Revista EURE 47(141), 71-93. <https://dx.doi.org/10.7764/eure.47.141.04>

- ROCHE, I. & GADINO, I. (2018). *Los atractivos turísticos y el desarrollo territorial en la costa uruguaya*. *Topofilia*, 11(17), 32-55. <http://69.164.202.149/topofilia/index.php/topofilia/article/view/28>
- ROY, A. (2009/2013). *Las metrópolis del siglo XXI: nuevas geografías de la teoría*. *Andamios*, 10(22), 149-182.
- RUSSO CARDOZO, F. (2011). *Reflexiones sobre la producción arquitectónica Premium del turismo residencial en Punta del Este, Uruguay*. *Anales De Investigación En Arquitectura*, 1, 31-48. <https://doi.org/10.18861/ania.2011.1.1.3046>
- RUIZ RIVERA, N. & GALICIA, L. (2016) *La escala geográfica como concepto integrador en la comprensión de problemas socio-ambientales*. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM* (89) 137-153.
- SABATE, J. (2015). *Los paisajes del turismo: una presentación*. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme (5-6) 5-13.
- SCHENKEL, E. & ALMEIDA GARCÍA, F. (2015) *La política turística y la intervención del Estado. El caso de Argentina*. *Perfiles Latinoamericanos* 23 (46) 197-221
- SCHMID, C., KARAMAN, O., HANAKATA, N. C., KALLENBERGER, P., KOCKELKORN, A., SAWYER, L., ... WONG, K. P. (2018). *Towards a new vocabulary of urbanisation processes: A comparative approach*. *Urban Studies* 55 (1) 19-52. <https://doi.org/10.1177/0042098017739750>
- SEAWGRITH, J. & GERRING, N. (2008). *Case Selection Techniques in Case Study Research: A Menu of Qualitative and Quantitative Options*. *Political Research Quarterly* 61 (2) 294-308
- STANEK, L., SCHMID, C. (2011) *Teoría, no método: Henri Lefebvre, investigación y diseño urbanos en la actualidad*. *Urban* (2) (1-8)
- THEODORE, N. & BRENNER, N., (2002). *Cities and the geographies of actually existing neoliberalism*. *Antipode* 34 (3), 349-379. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00246>
- VARGAS, G. V. (2009). *Estudio histórico-geográfico de la recreación y el turismo en Costa Rica, 1840-1986*. *Revista Geográfica*, 145, 89-120. <http://www.jstor.org/stable/40996789>
- YÁÑEZ, J. C. (2021). *El turismo y los inicios de una industria en Chile (1910-1950)*. *América Latina en la Historia Económica*, 28(3), 1-21. DOI: 10.18232/alhe.1189
- ZORZI, M., & CAMPODÓNICO, G. (2019). *De lo Inhospito al Glamour: Narrativas sobre las Transformaciones de Punta Del Este, Uruguay, en la Mirada de los Antiguos Residentes*. *Rosa dos Ventos*, 11(2), 236-252. <https://doi.org/10.18226/21789061.v11i2p236>

### Informes técnicos:

FRIEDMAN, J. (1968). *El futuro de la urbanización en América Latina: algunas observaciones sobre el papel de la periferia*. Programa de Asesoría en Desarrollo Urbano y Regional, Fundación Ford.

### Trabajos académicos:

ALDAPE PÉREZ, G. (2011) *La configuración del espacio turístico en Cancún, Quintana Roo, México*. [Tesis doctoral en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Catalunya] <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/94293?locale-attribute=es>

ANGELO, G. (2017) *Períodos de transformación en la historia del turismo en el Uruguay (1977-1982; 1997-2002). Caso Punta del Este*. Ponencia presentada en XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.

BASAURI, L. (2019) *Planificación integrada del turismo yugoslavo: forma y continuidad en la definición de un borde costero*. [Tesis inédita de doctorado en Arquitectura y Estudios urbanos] Universidad Católica de Chile.

BRUNO, P. (2006). *El despertar de la Argentina turística y la transformación del balneario marítimo*. [Tesis inédita de la Maestría en Historia. Facultad de Humanidades. Universidad de Mar del Plata].

GERBER, E. (2015). *Significados y usos de la alteridad. Una aproximación etnográfica a los procesos de producción de subjetividad vinculados a la movilidad geográfica en la ciudad de Maldonado*. [Tesis de Magíster en Psicología Social. Facultad de Psicología- Universidad de la República] . <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/9218>

HORRACH ESTARELLAS, B. (2016) *Aprendiendo de la balearización : Mallorca, un laboratorio internacional del turismo de masas y de conformación de los destinos maduros litorales*. [Tesis doctoral en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Catalunya] <http://hdl.handle.net/10803/384617>

LABAT, Juan P. (2016) *Evolución de la segregación residencial en la ciudad de Maldonado y sus alrededores 1985-2011*. [Tesis de la Maestría en Demografía y Estudios de Población. Unidad Multidisciplinaria. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de la República] <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/20021>

LIGRONE, P. (1995). *Transformations territoriales du littoral sud de l'Uruguay et grands projets d'intégration régionale des défis stratégiques pour l'aménagement du territoire*. [Tesis doctoral en Urbanismo y Ordenamiento Territorial. Université Paris 3 La Sorbonne Nouvelle , Francia.] [http://www.fadu.edu.uy/sepep/files/2013/01/Tesis-Doctoral\\_Pablo-Ligrone.pdf](http://www.fadu.edu.uy/sepep/files/2013/01/Tesis-Doctoral_Pablo-Ligrone.pdf)

MAREZ LOPEZ, I. (2012) *Movimiento moderno y los proyectos de las estaciones turísticas de Languedoc-Roussillon*. [Tesis del Doctorado en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Catalunya]. <https://www.tdx.cat/handle/10803/128862>

MEDEIROS, B. (2019) *Guillermo Gómez Platero e Rodolfo López Rey : a contribuição para a experiência moderna uruguaia 1959-1984*. [Tesis de Maestría en Arquitectura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul – Brasil] <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/199300>

**Otras publicaciones:**

DIRECCIÓN NACIONAL DE TURISMO (1976). *Punta del Este*. Folleto publicitario.

**Recursos web:**

BANCO MUNDIAL (2022). Datos de libre acceso del Banco Mundial. <https://datos.bancomundial.org/>

OMT (1980) *Manila Declaration on World Tourism*. OMT. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/unwtodeclarations.1980.01.01>

OMT (27 nov 2019) Panorama del turismo internacional <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421237>

Mapoteca digital de la Biblioteca Nacional de Uruguay. <http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/8>

Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay <http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/>

**Legislación:**

(España) Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana. Boletín Oficial del Estado, 14 de mayo de 1956 <https://www.boe.es/gazeta/dias/1956/05/14/pdfs/BOE-1956-135.pdf>

**Colecciones de prensa escrita consultadas en Biblioteca Nacional de Uruguay:**

Diario “Punta del Este” (Maldonado, Uruguay). Años 1972 a 1981.

Semanario Península (Maldonado, Uruguay). Años 1981 a 1984.

Diario El País (Montevideo, Uruguay). Años 1975 a 1983.

**Archivos consultados:**

Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos – FADU UDELAR.

Instituto de Historia- FADU UDELAR.

## 7.2 MARCO TEÓRICO.

### Libro completo

ARRIGHI, G. (2010) *The Long Twentieth Century: Money, Power, and the Origins of Our Times*. Verso.

ASCHER, F. (1995) *Metapolis. Métapolis ou l'avenir des villes*. Odile Jacob.

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM (2006). *50 años del Plan General (1956-2006). Benidorm. Los orígenes de la ciudad vertical*. Ayuntamiento de Benidorm.

BARBA, Rosa & PIE NINOT, R (1996). *Arquitectura y turismo: Planes y proyectos*. Centre de recerca i projectes de paisatge, CRPP

BARRIOS PINTOS, A. (1958) *Maldonado en su bicentenario*. Intendencia de Maldonado.

BALASSA, B. (1980). *Teoría de la integración económica*. UTHEA.

BERRY, B. (1976). *Urbanization and Counterurbanization*. Sage Publications.

BOURDIEU, P. (1991) *La distinción. Crítica social del gusto*. Siglo XXI.

BRENA, A. (1957) *Frente al bicentenario de Maldonado*. Torre del Vigía.

BRENNER, N. (2004) *New satate spaces: Urban governance and the rescaling of the statehood*. Oxford University Press.

----- (2019) *New urban spaces. Urban theory and the scale question*. Oxford University Press.

BUADES J. (2014). *Exportando paraísos. La colonización turística del planeta*. Alba Sud.

CAMPODÓNICO, R. (2020). *Entre la política y el discurso: Uruguay turístico (1960-1986)*. Universidad de la República

CASTELLS, M. & BORJA, J. (1996). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus.

CASTELLS, M. (1977). *La cuestión urbana*. Siglo XXI

CERDÁ, I (1867): *Teoría General de la urbanización*. Imprenta Española.  
<http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/teoria-general-de-la-urbanizacion/11>

COLLINGE, C. (1996). *Spatial articulation of the State: reworking social relations and social regulation theory*. Centre for Urban and Regional Studies.

- COPPOCK, J.T. (1977) *Second Homes: Curse Or Blessing?* Elsevier Science & Technology,
- CORBIN, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Mondadori.
- DE KADT, E. (1979), *Turismo: ¿pasaporte al desarrollo?*, Endymion,
- DE TERÁN, F. (1982) *Planeamiento urbano en la España contemporánea*. Alianza Editorial.
- FAJARDO TERÁN, F. (1955) *En el bicentenario de San Fernando de Maldonado*. Clio
- GAVIRIA, M. (1971) *Campo, urbe y espacio del ocio*. Siglo XXI.
- GAVIRIA, M., IRIBAS, J.; SABAAH, F.; SANZ, J. (1977). *Benidorm, ciudad nueva*. Editora Nacional.
- GORELIK, A. (2021) *La ciudad latinoamericana una figura de la imaginación social del siglo XX*. Siglo XXI.
- GORENSTEIN, S., LANDRISCINI, G HERNÁNDEZ, J. (comp.). (2012). *Economía Urbana y Ciudades Intermedias*. CICCUS.
- GOTTMANN, J. (1961) *MEGALOPOLIS. The urbanized northeastern seaboard of the United States*. The Twentieth Century Fund
- HALL, P. (1996). *Las ciudades del mañana*. Del serbal.
- HAVERV, D. (1982): *Los límites del capitalismo y la economía marxista*. Fondo de Cultura Económica.  
 ----- (2013) *Ciudades rebeldes Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal.
- HIRSCHMAN, A. (1958) *The Strategy of Economic Development*. Yale University Press,
- HOYT, H. (1939) *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office.
- INDOVINA, F. (ed) (1990), *La città diffusa*, DAEST.
- JESSOP,R. (1990) *State theory*. Pennsylvania State University Press
- JURDAO, F. (1992) *Los mitos del turismo*. Endymion.
- KOOLHAAS, R (comp) (2001). *Mutaciones*. Actar.
- LEFEBVRE, H. (1970) *La revolución urbana*. Alianza editorial.

- (1974/2013) *La producción del espacio*. Capitan Swing.
- (1968/2017). *El derecho a la ciudad*. Capitan Swing.
- MARTIN, R. & ROWTHORN, R. (eds) (1986) *Geography of Deindustrialization* Macmillan Publishers Limited.
- MARTINEZ, E.J.; & ALTMANN MACCHIO, L. (2020). *Ciudades intermedias del Uruguay. Procesos urbanos y acondicionamiento del suelo (1985- 2011)*. Universidad de la República.
- MATHIESON, S Y WALL, G. (1990). *Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales*. Trillas
- MOLINA, S. (2006) *El posturismo. Turismo y posmodernidad*. Trillas.
- MORRIS, E.J. (1979) *Historia de la forma urbana* - Editorial GG
- MUMFORD, L. (1957/2018) *La cultura de las ciudades*. Pepitas de calabaza  
----- (1961/2021) *La ciudad en la historia*. Pepitas de calabaza
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1975) *Residencias secundarias y espacio de ocio en España*. Universidad de Valladolid.
- PARK, R; BURGESS, E. ;& MCKENZIE, R (1925) *The City*. Chicago: The University of Chicago Press.
- PASTORIZA, E., Y TORRE, J. (2019). *Mar del Plata: Un sueño de los argentinos*. Edhasa.
- RAMA, A. (1997). *La ciudad letrada*. Arca.
- REAL DE AZÚA, C. (1968) *La clase dirigente*. Nuestra Tierra.
- ROBINSON, J. (2006). *Ordinary cities: Between Modernity and Development*. London: Routledge.
- ROUILLARD, D. (1984): *Le site balnéaire*. Pierre Mardaga.
- SASSEN, S. (1991). *La ciudad global*. EUDEBA.
- SCHUMPETER, J. (1942) *Capitalism, Socialism, and Democracy*. Harper & Bros.
- SEBRELI, J.J. (1970) *Mar del Plata: el ocio represivo*. Tiempo Contemporáneo,
- SANTOS, M. (1979) *The shared space: the two circuits of the urban economy in underdeveloped countries*. Methuen.
- SICA, P (1981) *Historia del Urbanismo* . Instituto de Estudios de Administración Local
- SOJA, E. (2008) *Postmetrópolis*. Traficantes de sueños.

SOLÁ MORALES, M (1972). *Programa de Urbanística I. Las formas del crecimiento urbano*. Ediciones UPC

----- (1997). *Las formas del crecimiento urbano*. Ediciones UPC

SVAMPA, M. (2001) *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Biblos.

TOPALOV, C. (1979). *La urbanización capitalista*. Edicol.

TROCHÓN, I. (2017). *Punta del Este: El edén oriental (1907-1997)*. Fin de Siglo.

URRY, J. (1995). *Consuming places*. Routledge.

----- (2002) *The Tourist Gaze*. Sage Publications

VERA, F. VERA, J. FERNANDO; LÓPEZ PALOMEQUE, F.; MARCHENA, M.. Y ANTÓN, S. (2011) *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Tirant lo Blanche

WALLERSTEIN, I. (1979) *El moderno sistema mundial*. Siglo XXI

WRIGHT MILLS, C. (1956/1993). *La elite del poder*. Fondo de Cultura Económica

### **Capítulo de libro.**

BRANDAO, C, QUEIROZ RIBEIRO, L & FERNÁNDEZ, V.R. (2018) *Dialogar com o Norte e refundar o pensamento crítico espacial latino-americano*. En Brandao, C, Queiroz Ribeiro, L & Fernández, V.R. *Escalas espaciais, reescalamentos e estatalidades: lições e desafios para a America Latina*. (pp-7-43). Observatorio Das Metropoles.

BRENNER, N. (2003/2017). *Mil hojas: notas sobre las geografías del desarrollo espacial desigual*. En Sevilla Buitrago, A. (ed) *Neil Brenner: Teoría crítica y políticas de escala*. (pp. 195-233). Icaria.

BRITTON, S. (1992) *La economía política del turismo en el Tercer Mundo* en Jurdao, F (Ed) *Los mitos del turismo*. (pp. 301-337). Endymion

BOYER, R. (2015) *Crecimiento, empleo y equidad: el nuevo papel del Estado*. En Alicia Bárcena, Antonio Prado (Eds.), *Neoestructuralismo y corrientes heterodoxas en América Latina y el Caribe a inicios del sigloXXI*. (pp. 300-324). CEPAL.

CICOLELLA, P., LAURELLI, E.& ROFMAN, A (1994) *Introducción*. En Ciccolella, P., Laurelli, E., Rofman, A. y Yanes, L: *Integración Latinoamericana y Territorio. Transformaciones socioeconómicas, políticas y ambientales en el marco de las políticas de ajuste..* (pp. 13-21). CEUR/UBA

COCOLA-GANT, A. (2019) *Gentrificación turística*. En Cañada, E & Murray I (Eds). *Turistificación global. Estudios críticos en turismo* (pp. 291- 308). Icaria

DEMATTEIS, G. (1990). *Suburbanización y Periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas*. En: Monclus, F (Ed.), *La ciudad dispersa, suburbanización y nuevas periferias*. (pp.17-33). Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.

ESCOLAR, M (1994). *Elementos históricos para una teoría de la diferenciación e integración territorial. Geografía política del Estado nación moderno*. En Cicolella, P, E. Laurelli, A. Rofman y L. Yanes (comps.) *Integración latinoamericana y territorio*, (pp. 27-66). UBA-CEUR

GORELIK, A. (2015) *Terra Incógnita: para una comprensión del Gran Buenos Aires*. En Kessler, G. (dir.). *Historia de la provincia de Buenos Aires*. (Tomo N° 6, pp. 21-72) Edhasa-UNIPE.

HIERNAUX, D. (1996). *Elementos para un análisis sociogeográfico del Turismo*, en: Rodríguez Adyr A. (org), *Turismo e Geografía, Reflexoes Teóricas e Enfoques Regionais*, (pp. 39-54) Editora Hucitec,

JOIGNANT, A. (2011). *El estudio de las élites: un estado del arte*. En Mella, M. (comp.), *Extraños en la noche. Intelectuales y usos políticos del conocimiento durante la transición chilena* (pp. 31-49) RIL editores.

JURDAO, F. (1979). *España en venta. Compra de suelos por extranjeros y colonización de campesinos*. Ayuso.

KEIL, R. (2018) *Suburban Planet: Making the World Urban from the Outside* In. Cambridge and Medford, MA: Polity Press

MAZÓN, T. y ALEDO, A. (2005): *El dilema del turismo residencial: ¿turismo o desarrollo inmobiliario*, en Mazón, T. y Aledo, A. (Eds.) *Turismo residencial y cambio social. Nuevas perspectivas teóricas y empíricas*. (pp. 13-30). Aguaclara.

MOSEDALE, J., & ALBRECHT, J. N. (2011). *Tourism regulation and relational geography: The global, local and everything in between*. In Mosedale, J. (Ed) (pp. 243–255) Routledge.

RULLAN, O. (2008) *Reconversión y crecimiento de las zonas turísticas. Del fordismo al postfordismo*. En Troitiño, M.; Garcia, J, Garcia, M. (coords) *Destinos turísticos, viejos problemas ¿nuevas soluciones?* (pp. 587-624) Universidad de Castilla - La Mancha.

SEVILLA BUITRAGO, A. (2017): *Nuevos horizontes: hacia una investigación de la urbanización planetaria*, en Sevilla Buitrago, A. (ed) *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala*. (pp. 269-284). Icaria

SMITH, N. (2004) *Scale bending and the fate of the national*. En Shepard, A. & Mc Master, J. (ed) *Scale and geography inquiry*. Blackwell (192-212).

SWYNGEDOUW, E. (1997). *Neither global nor local: "glocalisation" and the politics of scale*. En: Cox, K. (ed) *Spaces of globalization: reasserting the power of the local*. (pp. 137-166.) Guilford Press.

ZICCARDI, A. & RAMIREZ, M (2020). *Los grandes proyectos urbanos: una revisión conceptual*. En Cuenya, B.; Elinbaum, P y Ziccardi, A (coords) *Grandes proyectos urbanos. Conceptos clave y casos de estudio*. (pp. 17-46). Universidad Autónoma de Mexico – CONICET CEUR.

### **Artículo de revista**

ANGELO, H. (2017). *From the city lens toward urbanisation as a way of seeing: Country/city binaries on an urbanising planet*. *Urban Studies*, 54(1), 158–178. <https://doi.org/10.1177/0042098016629312>

ARBOLEDA M (2016) *Spaces of extraction, metropolitan explosions: Planetary urbanization and the commodity boom in Latin America: Spaces of extraction, metropolitan explosions*. *International Journal of Urban and Regional Research* 40(1): 96–112.

----- (2017) *La naturaleza como modo de existencia del capital: organización territorial y disolución del campesinado en el superciclo de materias primas de América Latina*. *Anthropologica*, 35(38), 145-176. <https://dx.doi.org/http://doi.org/10.18800/anthropologica.201701.006>

BARBA, R (1992) *Peces mínimes i turisme*. *Quaderns d'arquitectura i Urbanisme* (194) 44-47.

BEIER, L. S., CLAVÉ, S. A., & VIGIER, H. P. (2021). *Dinámicas de urbanización turística en el litoral de Buenos Aires, Argentina*. *Cuadernos de Turismo*, (47), 103–130. <https://doi.org/10.6018/turismo.474041>

BENAVETE, J, CRESPI, G., KATZ, J, STUMPO, G, (1996). *La transformación del desarrollo industrial de América Latina*. *Revista de la CEPAL* (60) 49-72.

BERGERON, L. & RONCAYOLO, M. (1974) *De la ville préindustrielle à la ville industrielle. Essai sur l'historiographie française*, *Quaderni Storici*, IX (III) 827-876.

BERRY, B (1964) *Cities as Systems Within a System of Cities*. *Regional Science* (13) 147-163.

BERTONCELLO, R. (2002). *Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas*. *Aportes y Transferencias*, 6 (2), 29-50.

BLAZQUEZ, M, MURRAY I, Y CAÑADA, E (2011) *Búnker playa-sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en El Caribe y Centroamérica*. *Scripta Nova* (15) <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/3390>

- BOISIER, S. (2000). *El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico*. Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais, (2) 39-53 <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2000n2p39>
- BOYER, M. (2002) *El turismo en Europa, de la edad moderna al siglo XX*. Revista Historia Contemporánea (25) 3-31.
- BRENNER, N. (2013) *Tesis sobre la urbanización planetaria*. Nueva Sociedad (243) 38-66.
- BRENNER, N., & SCHMID, C. (2015). *Towards a new epistemology of the urban?* City, 19(2-3), 151-182. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>
- BRU, P. (2015) *La vida breve de la ciudad de veraneo; análisis de planes para un turismo residencial: Costa Blanca 1959-1973*. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme (5-6) 136-157.
- BRUNO, P. (2009) *Tradición y modernidad en la concepción del territorio turístico en el litoral bonaerense, Argentina 1920-1950*. Revista Iberoamericana de Urbanismo (2) 4-16.
- BUTLER, R.W. (1980). *The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources*. Canadian Geographer. (24- 1) 5-12.
- CASTRIOTA, R., & TONUCCI, J. (2018). *Extended urbanization in and from Brazil*. Environment and Planning D: Society and Space, 36(3), 512-528. <https://doi.org/10.1177/0263775818775426>
- CUENYA, B. & CORRAL, M. (2011) *Empresarialismo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires*. Revista EURE; 37 (111); 25-45.
- DE MATTOS, C. (2007) *Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana*. Nueva Sociedad (212) 82-96, 181. <https://doi.org/ISSN: 0251-3552>
- DERICKSON, K. D. (2018). *Urban geography III: Anthropocene urbanism*. Progress in Human Geography, 42(3), 425-435. <https://doi.org/10.1177/0309132516686012>
- DIEZ, V. A. (2019). *El modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos: vigencia, críticas y adaptaciones al modelo Butler*. Realidad, tendencias y Desafíos en turismo (CONDET), 17(1), 19-34. <https://revele.uncoma.edu.ar/index.php/condet/article/view/2294>
- DUNCAN, O.D.; DUNCAN, B. A (1955) *Methodological analysis of segregation indexes*. American Sociological Review (41) (210-217).
- ELINBAUM , P. (2019) *La ciudad como proyecto estatal; Piedra, Papel & Tijera*; PLOT; 46; 1-2019; 15-19  
 -----(2022) *Heterotopías urbanas. Modalidades e innovaciones en la producción del espacio estatal porteño*. EURE 48(144), 1-23. <https://dx.doi.org/10.7764/eure.48.144.01>

ESTRELLA FARIA, L. A. (1996). *Fordismo periférico, fordismo tropical y posfordismo : el camino brasileño de acumulación y crisis*. Ciclos hist. econ. soc. Vol. 06 Nro. 10 (73-101)

FOX, S., & GOODFELLOW, T. (2022). *On the conditions of 'late urbanisation.'* Urban Studies, 59(10), 1959–1980. <https://doi.org/10.1177/00420980211032654>

GADINO, I. & TAVEIRA, G. (2020). *Ordenamiento y gestión del territorio en zonas costeras con turismo residencial. El caso de Región Este, Uruguay*. Revista De Geografía Norte Grande, (77), 233-251.

GADINO, I., SCIANDRO, J., TAVEIRA, G., & GOLDBERG, N. (2022). *Tendencias y efectos socioambientales del desarrollo inmobiliario turístico en zonas costeras de Sudamérica. El caso de Región Este, Uruguay*. Revista EURE 48(145). doi: <https://doi.org/10.7764/EURE.48.145.05>

GARCÍA, A., (2022) *Multiescalaridad y neoliberalización. Nociones y experiencias para una política de escalas en Argentina y Brasil*. Economía, sociedad y territorio, 22(70), 951-981. <https://doi.org/10.22136/est20221750>

GARCÍA, A., & PATURLANNE, J. (2022). *Procesos de neoliberalización y políticas de escala: temas de debate para América Latina en el siglo XXI*. Desarrollo, Estado Y Espacio, 1(2), 3-10. <https://doi.org/10.14409/dee.2022.1.e0011>

GARCÍA PASCUAL, F. (2017). *Tres décadas de cambios en el turismo mundial: El impacto de la globalización en los flujos turísticos*. Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles, 2017(75), 127–149. <https://doi.org/10.21138/bage.2495>

GARRIDO VERGARA, L. (2013). *Elites, political elites and social change in modern societies*. Revista De Sociología, (28), 31–49. <https://doi.org/10.5354/0719-529X.2013.30713>

GAVIRIA, M. (1974) *La producción neocolonialista del espacio*. Revista de sociología (3) 201-217.

GLADSTONE, D. (1998) *Tourism urbanization in the United States*. Urban Affairs Review 34(1), 3-27.

GORMSEN, E. (1997) *The impact of tourism on coastal areas*. GeoJournal, 42(1), 39-54.

GHOSH, S., & MEER, A. (2021). *Extended urbanisation and the agrarian question: Convergences, divergences and openings*. Urban Studies, 58(6), 1097–1119. <https://doi.org/10.1177/0042098020943758>

HARVEY, D. (1978) *The urban process under capitalism: a framework for análisis. International . Journal of Urban and Regional Research* (2) 1-3, 101-131.

------(1989) *From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism*. Geografiska Annaler. Series B, Human Geography (71, 1) 3-17

HIERNAUX, D. (2002). *¿Cómo definir el turismo? Un repaso disciplinario*. Aportes y Transferencias, 6(2), 11-27

HARRIS, C. D. y ULLMAN, E. L. (1945) *The nature of cities*. Annals of the American Academy of Political and Social Sciences 242: 7-17.

HORRACH ESTARELLAS, B. (2009). *La balearización: Mallorca, el laboratorio de experimentación del turismo y su manifestación en el litoral*. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (2), 17–33.

JANOSCHKA, M. (2002) *El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*. EURE 28(85), 11-20.  
<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>

JESSOP, B., BRENNER, N., & JONES, M. S. (2008). *Theorizing sociospatial relations*. Environment and Planning D: Society and Space, 26(3), 389–401.  
<https://doi.org/10.1068/d9107>

KHATAM, A. & HAAS, O. (2018) *Interrupting planetary urbanization: a view from Middle Eastern cities*. Environment and Planning D: Society and Space 36.3, 439–55.

KÖRÖSSY, N., CORDEIRO, D. & SIMÕES, J. H. (2014). *La génesis de las ciudades turísticas. Un Análisis del proceso de urbanización turística de Portimão (Portugal)*. Estudios y Perspectivas en Turismo, 23(1),176-189.

KUNZMANN, K. & WEGENER, M. (1991) *The pattern of urbanization in western Europe*. Ekistics (350) 282-291.

LAVAUUR, L. (1974). *Hacia una historia del turismo*. Estudios Turísticos, (44), 5–50.

LIEPITZ, A. (1997) *El mundo del postfordismo*. Ensayos de Economía, 7(12), 11–52.  
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ede/article/view/23729>

LÓPEZ GUEVARA, V. (2011) *La reorientación del ciclo de vida del área turística: el caso de Bahías de Huatulco, Oaxaca (México)*. Investigaciones Turísticas. (1) (107-121)

LÓPEZ MARTÍNEZ, J., AROCA VICENTE, E., CARCELÉN-GONZÁLEZ, R. (2015) *Turismo de masas y territorio. Bonet Castellana y el paisaje*. Anuario Jóvenes Investigadores (8) 29-131

MAREZ LOPEZ, I. (2015) *Revisitando Port Leucate-Barcarès*. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme (5/6) 158-175.

MÁRQUEZ LÓPEZ , L. & PRADILLA COBOS, E. (2008) *Desindustrialización, terciarización y estructura metropolitana: un debate conceptual necesario*. Cuadernos del Cendes, 25(69), 21-45.

[http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1012-25082008000300003&lng=es&tlng=es](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082008000300003&lng=es&tlng=es).

MASCARENHAS, G. (2004). Cenários contemporâneos da urbanização turística. Caderno Virtual de turismo, 4 (4),

<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/65>

MAZÓN, T, DELGADO, E. Y HURTADO, J. (2012): *El éxito de un destino turístico: el Benidorm de Mario Gaviria*. Revista da Casa da Geografia de Sobral. 14(1): 81-95

MORCUENDE GONZÁLEZ, A. (2021). *Interpreting sociospatial fragmentation, differential urbanization and everyday life: a critique for the latin american debate*. GEOgraphia, 22(49). <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2020.v22i49.a42283>

MÜLLER, D. K., & HOOGENDOORN, G. (2013). *Second Homes: Curse or Blessing? A Review 36 Years Later*. Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 13(4), 353–369. <https://doi.org/10.1080/15022250.2013.860306>

MULLINS, P. (1991). *Tourism urbanization*. International Journal of Urban Regional Research, 15(3), 326-342.

NAVA JIMÉNEZ, C., & CASTILLO NECHAR, D. M. (2017). *Actualidad de la teoría crítica en los estudios del turismo*. Turismo y Sociedad, 20, 49–74. <https://doi.org/10.18601/01207555.n20.03>

OSWIN, N. (2018). *Planetary urbanization: A view from outside*. Environment and Planning D: Society and Space, 36(3), 540–546. <https://doi.org/10.1177/0263775816675963>

PAIVA, R. A. (2013). *Sobre a relação turismo e urbanização*. PosFAUUSP, 20(33), 126-145. <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v20i33p126-145>

PARNELL, S. & ROBINSON, J. (2012). (Re)theorizing Cities from the Global South: Looking Beyond Neoliberalism. Urban Geography, 33(4), 593-617.

PECK, J. (2015). *Cities beyond Compare?* Regional Studies, 49(1), 160–182. <https://doi.org/10.1080/00343404.2014.980801>

PÉREZ SÁNCHEZ, M. (2016.). *Barrios privados en Uruguay: un fenómeno invisibilizado*. Vivienda popular,(28):58-65.

PERROUX, F. (1955). *Notes sur la notion de pole de croissance*. Economie Appliquée, (8; 1-2) (307-320)

PIÉ NINOT, R. (2015). *Investigar sobre la arquitectura del turismo: cuatro notas para no perderse*. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme, (5/6), 16–43. doi:10.5821/qru.9588

- PONTES, M., GARCÍA-MARÍN, R., Y MORENO-MUÑOZ, D. (2020). *Turismo, producción inmobiliaria y procesos espaciales: la difusión del modelo turístico español hacia Brasil*. EURE 46(137), 135-156. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000100135>
- RAMOS CARAVACA, C. (2015) *Costa Brava, los retos urbanísticos del turismo de masas: la huella de la ciudad jardín y algunos principios racionalistas en el tejido turístico de masas*. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme (5/6) 114-135.
- RICE, M. (2019) *Viajes anteriores y destinos futuros en el estudio del turismo*. Apuntes, 46(85), 5-22. <https://dx.doi.org/10.21678/apuntes.85.1043>
- ROY, A. (2009/2013). *Las metrópolis del siglo XXI: nuevas geografías de la teoría*. Andamios, 10(22), 149-182.
- SÁNCHEZ, A., VARGAS, E. E., & CASTILLO, M. (2017). *Origen, concepción y tratamiento del ciclo de vida de los destinos turísticos: una reflexión en torno al modelo de Butler*. Compendium, 20(38). <https://revistas.uclave.org/index.php/Compendium/article/view/30/12>
- SCHMID, C., KARAMAN, O., HANAKATA, N. C., KALLENBERGER, P., KOCKELKORN, A., SAWYER, L., ... WONG, K. P. (2018). *Towards a new vocabulary of urbanisation processes: A comparative approach*. Urban Studies 55 (1) 19-52. <https://doi.org/10.1177/0042098017739750>
- SCOTT, A. J. (2022). *The constitution of the city and the critique of critical urban theory*. Urban Studies, 59(6), 1105–1129. <https://doi.org/10.1177/00420980211011028>
- SHEPPARD, E., GIDWANI, V., GOLDMAN, M., LEITNER, H., ROY, A., & MARINGANTI, A. (2015). *Introduction: Urban revolutions in the age of global urbanism*. Urban Studies, 52(11), 1947–1961. <https://www.jstor.org/stable/26146111>
- STORPER, M. & SCOTT, A (2016) *Current Debates in Urban Theory: A Critical Assessment*, *Urban Studies*, 53, 1114 – 1136
- TERHORST, P. & ERKUŞ-ÖZTÜRK, H. (2011) *Scaling, territoriality, and networks of a tourism place*. *Anatolia. An International Journal of Tourism and Hospitality Research* 22 (2) 168-183.
- THEODORE, N. & BRENNER, N., (2002). *Cities and the geographies of actually existing neoliberalism*. *Antipode* 34 (3), 349-379. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00246>
- TISDALE ELDRIDGE, H. (1942) *The Process of Urbanization*. *Social Forces* (3). 311-316.
- VALENZUELA, M. (1974): *El Escorial: de Real Sitio a núcleo turístico residencial*. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* (10). 363-402.

VALLEJO POUSADA, R. (2015). *¿Bendición del cielo o plaga? El turismo en la España franquista, 1939-1975*. Cuadernos de Historia Contemporánea, 37, 89–113. [https://doi.org/10.5209/rev\\_chco.2015.v37.50988](https://doi.org/10.5209/rev_chco.2015.v37.50988)

VÉLIZ, C. (1981). *La tradición centralista en América Latina*. Estudios internacionales, 13(50). <https://doi.org/10.5354/0719-3769.1980.16624>

VERGARA PERURICH, J. (2018). *Aplicaciones de la teoría implosión/explosión: relación entre la Región Metropolitana de Santiago de Chile y los territorios productivos regionales*. EURE 44(133), 71-90. <https://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000300071>

VIDAL-KOPPMANN, S. (2008). *La expansión de la periferia metropolitana de Buenos Aires. “Villas miseria” y “countries”: de la ghettización a la integración de actores en el desarrollo local urbano*. Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 245(42). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24542.htm>.

WOODS, M. (1998) *Rethinking elites: networks, space, and local politics*. Environment and Planning, 30 (12) 2101–2119

ZORZI, M., & CAMPODÓNICO, G. (2019). *De lo Inhóspito al Glamour: Narrativas sobre las Transformaciones de Punta Del Este, Uruguay, en la Mirada de los Antiguos Residentes*. Rosa dos Ventos, 11(2), 236-252. <https://doi.org/10.18226/21789061.v11i2p236>

### **Trabajos académicos.**

BRUNO, P. (2006). *El despertar de la Argentina turística y la transformación del balneario marítimo*. [Tesis inédita de la Maestría en Historia. Facultad de Humanidades. Universidad de Mar del Plata].

GORMSEN, E. (1981). *The Spatio-Temporal Development of International Tourism Attempt at a Central Periphery Model*. In *La Consommation d'espace par le tourisme et sa préservation: actes du Colloque d'Aix-en-Provence*, 6-11 sep. 1981, UGI: Aix-en-Provence, (pp. 150-170).

HORRACH ESTARELLAS, B. (2016) *Aprendiendo de la balearización : Mallorca, un laboratorio internacional del turismo de masas y de conformación de los destinos maduros litorales*. [Tesis doctoral en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Catalunya] <http://hdl.handle.net/10803/384617>

HERNÁNDEZ, F. M. (2010). *La neoexclusividad turística en el litoral marítimo bonaerense: Nuevas prácticas, nuevos escenarios, nuevos paisajes*. VI Jornadas de Sociología de la UNLP, 9 y 10 de diciembre de 2010, La Plata, Argentina. En Memoria Académica. [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.5777/ev.5777.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.5777/ev.5777.pdf)

LÓPEZ, M. & MARTÍNEZ, A. (2014) *Playas y paseos marítimos: el nuevo paisaje urbano de Benidorm (1956-1986)*. Actas del Congreso internacional Territorios del

turismo: El imaginario turístico y la construcción del paisaje contemporáneo. Girona 23, 24 y 25 de enero de 2014. Universidad de Girona. Vol. 2. (681-691).

MAREZ LOPEZ, I. (2012) *Movimiento moderno y los proyectos de las estaciones turísticas de Languedoc-Roussillon*. [Tesis del Doctorado en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Catalunya] <https://www.tdx.cat/handle/10803/128862>

MERLO, JL. (2014). *Municipios y planes. La práctica urbanística valenciana en 1956* [Tesis doctoral Universitat Politècnica de València] <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/38614>

VARELA, A. (2017). *Paraísos exclusivos*. [Tesis de la Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano ] Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/20952>

VERA REBOLLO, F. (1986) *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. [Tesis doctoral. Universidad de Alicante. Instituto Universitario de Geografía] <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/5470>

### **Otras publicaciones**

HARRIS, K. (2020) *Forty years of falling manufacturing employment*, Beyond the Numbers: Employment & Unemployment, (9-16) (U.S. Bureau of Labor Statistics, November 2020), <https://www.bls.gov/opub/btn/volume-9/forty-years-of-falling-manufacturing-employment.htm>

### **Recursos web**

Mapoteca digital de la Biblioteca Nacional de Uruguay.  
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/8>

Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay  
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/>

### **Legislación**

República Oriental del Uruguay.

Ley N° 8733 del 17/6/1931. *Ley de promesa de enajenación de inmuebles a plazos*. Publicada en el Diario Oficial el 2/7/1931 <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/8733-1931>

Ley N° 9.133 del 28/11/1933. *Comisión Nacional De Turismo. Creación*. Publicada en el Diario Oficial el 23/11/1933 <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/9133-1933>

**Colecciones de prensa escrita consultada en Biblioteca Nacional de Uruguay:**

Diario “Punta del Este” (Maldonado, Uruguay). Años 1972 a 1981.

Semanario Península (Maldonado, Uruguay). Años 1981 a 1984.

Diario El País (Montevideo, Uruguay). Años 1975 a 1983.

**Archivos consultados:**

Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos – FADU UDELAR.

Instituto de Historia- FADU UDELAR.

**7.3 EL CASO Y SU CONTEXTO: MALDONADO-PUNTA DEL ESTE EN EL “BOOM” DE LA CONSTRUCCIÓN (1974-1982).**

**Libro completo**

AGUIAR, C. , CAPANDEGUY, D., & SPRECHMANN, T (2006). *La ciudad celeste: un nuevo territorio para el Uruguay del siglo XXI*. Fundación Colonia del Sacramento

ALTAMIRANO, C. (2021) *La invención de nuestra América*. Siglo XXI

ALTEZOR, C. & BARRACHINI, H (1971) *Historia de las comunicaciones en Uruguay*. Facultad de Arquitectura.

ALVAREZ LENZI, R. (1972) *La fundación de poblados en el Uruguay*. Facultad de Arquitectura.

ALVAREZ LENZI, R. ARANA, M. & BOCCHIARDO, L. (1986). *El Montevideo de la expansión*. Banda Oriental.

ARTICARDI, J. (2016) *Dilemas Modernos: el proyecto urbano en Montevideo y la Costa Balnearia*. Universidad de la República.

BARRAN, J.P. (1988). *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco*. Banda Oriental.

----- (1989) *Historia de la sensibilidad en Uruguay*. Banda Oriental.

BOLAÑA, M.J. (2018) *Cantegriles montevideanos políticas públicas y segregación socio-urbana (1946-1973)*. Rumbo.

BRAUDEL, F. (1969) *La historia y las ciencias sociales*. Alianza editorial.

CACOPARDO, F. (ED.), *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, ciudad y territorio siglos XIX-XX*. Alianza Editorial.

CAMPODÓNICO, R. (2020). *Entre la política y el discurso: Uruguay turístico (1960-1986)*. Universidad de la República

CAPURRO, F. (1947) *San Fernando de Maldonado*. Palacio del Libro.

- CARDOSO, F.H. & FALETTO, E. (1969). *Dependencia y desarrollo en América Latina*. Siglo XXI.
- CARMONA, L. & GOMEZ, L. (1999) *Montevideo. Proceso planificador y crecimientos*. Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República.
- CELADE (1968). *La población en América Latina en el siglo XX*. CELADE.
- CIDE (1966). *Plan Nacional de Desarrollo (1965-74)*. CECEA.
- DA CUNHA, N. (2010) *Montevideo ciudad balnearia (1900 – 1950) El municipio y el fomento del turismo*. Universidad de la República.
- DA CUNHA, N. et al (2012) *Visite Uruguay: del balneario al país turístico (1930-1955)*. Banda Oriental.
- DE MARÍA, I. (1886/2006) *Montevideo antiguo. Tradiciones y recuerdos*. Banda Oriental.
- DIAZ DE GUERRA, M. (1988) *Historia de Maldonado*. Intendencia de Maldonado.
- DIAZ, R. (2018) *Historia económica del Uruguay*. Edición del Autor.
- FARAONE, R. (1968) *El Uruguay en que vivimos (1900-1968)*. Arca.
- FINCH, H. (2004) *Historia económica del Uruguay contemporáneo*. Banda Oriental.
- GATTAS, M. & GIURIA, B. (1988) *Crónica de Punta del Este*. Linardi y Risso.
- GAVIRIA, M. (1971) *Campo, urbe y espacio del ocio*. Siglo XXI.
- GORELIK, A. (2021) *La ciudad latinoamericana una figura de la imaginación social del siglo XX*. Siglo XXI.
- HAUSER, P. (1962) *La urbanización en América Latina*. UNESCO.
- JACOB, R. (1988) *El modelo batllista. ¿Variación sobre un viejo tema?* Proyección.  
------(2001) *La Quimera y el oro*. Arpoador.
- MARTINEZ LAMAS, J. (1929/1996) *Riqueza y pobreza en el Uruguay*. Cámara de Representantes.
- KLACZCO, J. & RIAL, J. (1981) *Uruguay, país urbano*. Banda Oriental.
- LEFEBVRE, H. (1974/2013)]. *La producción del espacio*. Capitan Swing.
- LISCHIENSKY, S. (2018). *El otro Maldonado: rastros de la agroindustria en nuestra identidad*. Mares del sur.

MARTÍNEZ, E., & ALTMANN, L. (2016). *Entre la macrocefalia estructural y el policentrismo emergente: Modelos de desarrollo territorial en Uruguay (1908- 2011)*. Universidad de la República.

----- (2020). *Ciudades intermedias del Uruguay. Procesos urbanos y acondicionamiento del suelo (1985- 2011)*. Universidad de la República.

MARTORELLI, H. (1968) *La sociedad urbana*. Nuestra tierra.

----- (1978) *Urbanización y desruralización en el Uruguay*. CIESU.

MAZZINI, E. & MENDEZ, M. (2009) *Polémicas de arquitectura en el Uruguay del siglo XX*. Universidad de la República.

MAZZONI, F. (1947) *Senda y retorno de Maldonado*. Edición del autor.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (MOP) (1920) *Contribución de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades al Primer Congreso Pan Americano de Arquitectos celebrado en la ciudad de Montevideo*. MOP.

MUSSO, C. (2004): *Las ciudades del Uruguay*. Facultad de Arquitectura.

NISIVOCCIA, E., CRACIUN, M., GAMBINI, J., MEDERO, S., MÉNDEZ, M., Y NUDELMAN, J. (2014.). *La aldea feliz: Episodios de la modernización en el Uruguay*. Facultad de Arquitectura - Ministerio de Educación y Cultura.

ODDONE, G. (2010) *El declive. Una mirada a la economía de Uruguay del siglo XX*. Linardi y Risso.

ODDONE, J.A. (1967) *Economía y sociedad en el Uruguay liberal*. Banda Oriental.

PANIZZA, F. (1990). *Uruguay: batllismo y después*. Banda Oriental.

PONTE, C. & CESIO, L. (2008) *Arquitectura y patrimonio en Uruguay : proceso de inserción de la arquitectura como disciplina en el patrimonio*. Universidad de la República

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN ARGENTINA (1971). *Plan Nacional de Seguridad y Desarrollo (1971-1975)*. Presidencia de la Nación.

RAMA, A. (1984/1997) *La ciudad letrada*. Arca

REAL DE AZÚA, C. (1964). *El impulso y su freno. Tres décadas de batllismo*. Banda Oriental.

REYES ABADIE, W.; MELOGNO, T. & BRUSCHERA, O. (1966). *La Banda Oriental: pradera, frontera, puerto*. Banda Oriental.

ROMERO, J.L. (1976/2001) *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Siglo XXI.

ROSTOW, W. (1961). *Las etapas del crecimiento económico*. Fondo de Cultura Económica.

SANTOS, M. (1979) *The shared space: the two circuits of the urban economy in underdeveloped countries*. Methuen.

SCHELOTTO, S. & DE BARBIERI M. (2015): *Municipios de primera generación en Uruguay Desigualdad territorial, gestión local y acceso a servicios*. Universidad de la República.

SEIJO, C. (1945/1999): *Maldonado y su región*. Intendencia de Maldonado.

SICA, P (1981) *Historia del Urbanismo*. Instituto de Estudios de Administración Local

SINGER, P. (1975) *Economía política de la urbanización*. Siglo XXI.

TROCHÓN, I. (2017). *Punta del Este: El edén oriental (1907-1997)*. Fin de Siglo.

### **Capítulo de libro**

ALTMANN MACCHIO, L. (2021a) *Trayectoria de lo urbano y reconfigurado macrocefalismo uruguayo* en Montoya, J. y Maturana, F. (eds): *Sistemas urbanos en América Latina, el Caribe y Estados Unidos. Un balance en los albores del siglo XXI.*– (pp. 101- 120). Universidad Alberto Hurtado- Universidad Nacional de Colombia

BERVEJILLO, F. (2008) *El proceso de metropolización y los cambios urbanísticos*. En Calvo, J.J.; & Mieres, P. (ed): *Sur: migración y después...* (pp. 129-190) UNPFA-. Rumbos

CAETANO, G., PÉREZ, C. Y TOMELO, D. (2010) *Baroffio, arquitectura y primer batllismo: las bases físicas de un modelo de ciudadanía*. En Gutiérrez, R. (dir) *Eugenio Baroffio. Gestión urbana y arquitectónica. 1906 -1956*. (pp. 23-38) Facultad de Arquitectura- CEDODAL.

CHASE DUNN, C. (1984) *El fenómeno de la primacía de una ciudad en los sistemas urbanos latinoamericanos: su surgimiento*. En Walton, J. et al. *Ciudades y sistemas urbanos: economía informal y desorden espacial*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO) (pp. 27-46)

CUERVO GONZÁLEZ, L. (2004) *Desarrollo económico y primacía urbana en América Latina. Una visión histórica-comparativa*. En Torres Ribeiro, A.(comp). *El rostro urbano de América Latina*. (pp. 77-114). CLACSO

GUERRA, A. (2017), *El devenir del desarrollo turístico en Perú*. En Wallingre, N (comp.) *Desarrollo del turismo en América Latina. Fases, enfoques e internacionalización*. (pp. 197-217). Universidad Nacional de Quilmes.

KOZAC, D. & JAJAMOVICH, G. (2020). *Grandes Proyectos Urbanos: una definición elusiva*. En Cuenya, B.; Elinbaum, P y Ziccardi, A (coords) *Grandes*

*proyectos urbanos. Conceptos clave y casos de estudio.* (pp.47-60) Universidad Autónoma de México – CONICET CEUR

MONTOYA, J.W. (2021) *Sistemas urbanos y globalización, el estado actual de la red de ciudades en América Latina y el Caribe.* En Maturana, F. & Montoya, J.W. (editores) *Sistemas urbanos en América Latina, el Caribe y Estados Unidos: un balance en los albores del siglo XXI.* (pp. 29-59) Universidad Alberto Hurtado- Universidad Nacional de Colombia.

PAREDES, M. (2008) – *Estructura de edades y envejecimiento de la población.* En Varela, C. (coord.) *Demografía de una sociedad en transición: la población uruguaya a inicios del siglo XXI.* (pp. 17-35) Trilce- Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de la República.

QUIJANO, A. (1973) *Dependencia, cambio social y urbanización en América Latina.* En Schteingart, M. (comp) *Urbanización y dependencia en América Latina.* (19-69). SIAP

WALLINGRE, N. (2017) *Desarrollo del turismo como política de Estado en Argentina. Antecedentes y transformaciones.* En Wallingre, N (comp) *Desarrollo del turismo en América Latina. Fases, enfoques e internacionalización.*(pp. 13-37). Universidad Nacional de Quilmes.

#### **Artículo de revista**

ABRAMO, P. (2012). *La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas.* EURE, 38(114), 35-69. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000200002>

ALMANDOZ, A. (2008) *Despegues sin madurez: Urbanización, industrialización y desarrollo en la Latinoamérica del siglo XX.* EURE (Santiago), 34(102), 61-76. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000200004>

ALVAREZ, G. H. (2013) *La ciudad letrada de Angel Rama.* Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía (14) 161-171

ARTICARDI, J (2013) *Plan de Punta del Este, 1935: modelo de ciudad balnearia.* Dearq, 1(12), 16–27. <https://doi.org/10.18389/dearq12.2013.04>

BRETAGNOLLE, A., PUMAIN, D & ROZENBLAT, C. (1998); *Space-time contraction and the dynamics of urban systems,* Cybergeog: European Journal of Geography <https://doi.org/10.4000/cybergeog.373>

BRUNO, P. (2009) *Tradición y modernidad en la concepción del territorio turístico en el litoral bonaerense, Argentina 1920-1950.* Revista Iberoamericana de Urbanismo ( 2). 4-16.

CAETANO, G. (2010) *Ciudadanía y nación en el Uruguay del Centenario (1910-1930). La forja de una cultura estatista.* Iberoamericana, X, (39) 161-176

- CAJADE, M. (2023). *Las Unidades Vecinales del Plan Director de Montevideo*. *Contemporánea*, 16(2), 106–129.  
<https://ojs.fhce.edu.uy/index.php/cont/article/view/1797>
- CALLET BOIS, R. (1942). Apuntes para la historia de Maldonado. *Revista Histórica del Uruguay*. Año XXXVI, T. XIII. (38,39) 317-362.
- CAMPODÓNICO, R., & CUNHA, N. DA. (2010). *La incidencia del transporte en el desarrollo del turismo del Uruguay: El caso de ONDA (1935 - 1980)*. *Estudios y Perspectivas En Turismo*, 19(3), 422–440.
- CASTELLS, M. (1973). *La urbanización dependiente en América Latina*. *Revista IVUPLAN* (8). 1-18.
- CAVA MESA, M. (2009) *Balnearios y baños de ola en Bizkaia*. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*. (6) 369-380.
- CRAVOTTO, M. (1941) *Labor del delegado del Instituto de Urbanismo en la Comisión Asesora para el estudio de las costas del Este creada por resolución del Ministerio de Obras Públicas en fecha del 12 de Julio de 1939*. *Revista del Instituto de Urbanismo* (6) 84-88.
- CRAVOTTO, M.; GOMEZ GAVAZZO, C.; RIVERO, ROBERTO; HAREAU, C.; MENCHACA, R.; GIURIA, R; LOMBARDI, J. (1947). *La Carretera a Punta del Este*. *Revista Arquitectura* (217) 38-41.
- D'AMBROSIO, L. (2017) *La experimentación perceptual de la costa y el mar: un estudio con surfistas, biólogos y pescadores artesanales*. *Tessituras* (5-1) (29-55)
- FABREAU, M. (2019). *Del hotel en la sierra a la casa en la playa: El balneario Solís y sus transformaciones*. *Registros*, 15(2), 112–128.  
<https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/325>
- JARAMILLO, S. (1979). *Sobre la macrocefalia urbana en América Latina*. *Revista Desarrollo Y Sociedad*, 1(1), 113–132.
- MIRANDA, J. (1912/1968) *Maldonado a través de la historia*. *La Ballena de Papel* (2) 28-30.
- LEICHT, E. (2012) *El proyecto territorial del balneario uruguayo: modelos, paradigmas y utopías*. *Identidades: territorio, cultura, patrimonio* (3) 293-320.  
<https://raco.cat/index.php/Identidades/article/view/264877>.
- LEMBO, V. (2021). *La ciudad de Punta del Este entre dos cortos y dos novelas: Análisis de las representaciones urbanas desde la promoción turística, el audiovisual y la literatura*. *Tekoporá*. 3(1), 76-95. <https://doi.org/10.36225/tekopora.v3i1.111>

- MAZZA, C. (2003). *1935-1965. Itinerarios de modernidad en las transformaciones urbanísticas de la idea de Ciudad Jardín: el Barrio Parque y la Unidad Vecinal*. Registros (1), 106–120. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/383>
- MONTI, A. (2021). *Formando planificadores latinoamericanos: Estructuras institucionales en Uruguay y Chile en la década del sesenta*. Revista de Urbanismo, (44), 4-20. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2021.52173>
- MONTOYA, J. W. (2009). *Globalización, dependencia y urbanización: la transformación reciente de la red de ciudades de América Latina*. Revista de Geografía Norte Grande, (44), 5-27. doi: 10.4067/S0718-34022009000300001
- NOVICK, A. (2009). *La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión*. Revista Iberoamericana de Urbanismo (1) 4–13.
- PASTORIZA, E., & PIGLIA, M. (2012). *El turismo como campo de reflexión histórica*. Políticas públicas, prácticas y representaciones (8) 2–7
- PEGORARO, V. (2022). *La urbanización del ocio: interés privado y planificación estatal en Mar del Plata (1930-1979)*. Estudios Sociales, 63(2) <https://doi.org/10.14409/es.2022.2.e0029>
- PIE NINOT, R. (2015) *Investigar sobre la arquitectura del turismo: cuatro notas para no perderse*. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme (5-6) 16-43.
- PONTES, M., GARCÍA-MARÍN, R., Y MORENO-MUÑOZ, D. (2020). *Turismo, producción inmobiliaria y procesos espaciales: la difusión del modelo turístico español hacia Brasil*. EURE 46(137), 135-156. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000100135>
- PRADILLA COBOS, E. (2014). *La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina*. Caderno Metropole, 16 (31), 37-60.
- QUINTANA, C. (2016). *Política pública de turismo en Uruguay (1986- 2010)*. PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 14(3), 725–736. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2016.14.047>
- ROY, A. (2009/2013). *Las metrópolis del siglo XXI: nuevas geografías de la teoría*. Andamios, 10(22), 149-182.
- SCHENKEL, E., & GARCÍA, F. A. (2015). *La política turística y la intervención del Estado. El caso de Argentina*. Perfiles Latinoamericanos, 23(46), 197–221. <https://doi.org/10.18504/pl2346-197-2015>
- SCIANDRO, J., Y ZEBALLOS, L. (2019). *Excepciones como instrumento de planificación en Maldonado*. Tekoporá, 1(1), 171-180.
- TERRA AROCENA, H. (1944) *Mejoramiento de los ejidos y plan de urbanismo en las ciudades del interior*. En Revista Arquitectura (210) 32-33

TORRADO, U. (1949) *La carretera costanera Carrasco- Punta del Este- El Chuy*. Revista de Ingeniería (490) 99-104.

----- (1950) *La red vial del Uruguay y su vinculación con al de los países limítrofes*. Revista de Ingeniería (494) 265-275.

----- (1951) *Camino del turismo en el Uruguay. Costanera Montevideo-Chuy*. Boletín del MOP (2) 199-203.

VALLEJO, G. (2002) *El hilo de Ariadna : Intercambios rioplatenses y estrategias comerciales urbanísticas de Francisco Piria*. Sociohistórica, (11-12) 99-133 [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.3062/pr.3062.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3062/pr.3062.pdf)

YAGUE, J. Y DIAZ PUENTE, J. (2009) *Tres siglos de planificación regional en Uruguay: lecciones de experiencia para afrontar los retos de desarrollo en el siglo XXI*. Estudios Geográficos LXIX (264) 247-280.

YÁÑEZ, J. C.. (2021). *El turismo y los inicios de una industria en Chile (1910-1950)*. América Latina en la historia económica, 28(3), 1-21. <https://doi.org/10.18232/alhe.1189>

ZAGORODNY, A. (2019.). *La ciudad socialista: política, urbanismo y arquitectura en Mar del Plata de los sesenta*. Thema (3) 137-146.

ZANOTTI DE MEDRANO, L. I., (2005). *De inmigrante a empresário: formação e atuação da empresa de navegação fluvial de Nicolás Mihanovich (1875-1919)*. História Unisinos, 9(3), 198-210.

ZORZI, M., & CAMPODÓNICO, G. (2019). *De lo Inhóspito al Glamour: Narrativas sobre las Transformaciones de Punta Del Este, Uruguay, en la Mirada de los Antiguos Residentes*. Rosa dos Ventos, 11(2), 236-252. <https://doi.org/10.18226/21789061.v11i2p236>

### **Informe técnico.**

DIAZ, A. Y QUERO D, (1992) *Informe de la primera etapa de los trabajos: síntesis de la experiencias españolas de interés para la planificación de Maldonado*. En *Seminario de Ordenación Territorial en Maldonado-Punta del Este* (Uruguay). Generaliat Valenciana.

### **Trabajos académicos**

ALTMANN MACCHIO, L. (2020) *Transformaciones urbanas en la neoliberalización. Un aglomerado turístico rioplatense. Maldonado-Punta del Este (1985- 2018)* [Tesis inédita de Maestría en Estudios Urbanos] Universidad Nacional de General Sarmiento.

BALDOIRA, C. (2017) *El pensamiento urbanístico del Arquitecto Mauricio Cravotto*. VII Encuentro de Docentes e Investigadores de la Historia del Diseño, la Arquitectura y la Ciudad. Actas. <https://rephip.unr.edu.ar/xmlui/handle/2133/6906>

BRUNO, P. (2006). *El despertar de la Argentina turística y la transformación del balneario marítimo*. [Tesis inédita de la Maestría en Historia. Facultad de Humanidades] Universidad de Mar del Plata.

CAPANDEGUY, D. (2002) – *Uruguay y sus territorialidades rurales contemporáneas. Ciclo desafíos e interrogantes ante la prisa de la acción*. Paper en Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano-Facultad de Arquitectura.

DIAZ PELLICER, L. (2012) *El Turismo Receptivo En Uruguay (1930 - 1986)*. Documentos de trabajo del Programa de historia económica y social. Unidad multidisciplinaria. Facultad de Ciencias Sociales- UDELAR.

GONZÁLEZ MARTÍNEZ, I. (2013). *Reconfiguración territorial de Cancún 1967-2012*. [Tesis inédita de la maestría en estudios regionales] Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. México.

LIGRONE, P. (1995). *Transformations territoriales du littoral sud de l'Uruguay et grands projets d'intégration régionale des défis stratégiques pour l'aménagement du territoire*. [Tesis doctoral en Urbanismo y Ordenamiento Territorial. Université Paris 3 La Sorbonne Nouvelle , Francia.] [http://www.fadu.edu.uy/sepep/files/2013/01/Tesis-Doctoral\\_Pablo-Ligrone.pdf](http://www.fadu.edu.uy/sepep/files/2013/01/Tesis-Doctoral_Pablo-Ligrone.pdf)

MEDINA, M. (2013) *El bajo río Uruguay: dos naciones ¿un territorio?*. [Tesis doctoral en urbanismo. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori] <https://www.tdx.cat/handle/10803/116426#page=1>

OTEIZA DI MATTEO, F. (2020) *Panoramas desde el asfalto: el park-way de Mauricio Cravotto*. [Tesis de maestría. Universidad de la República (Uruguay). Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo] <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/26746>

ROCHE, I. (2015) *Modalidades de ocupación del litoral atlántico uruguayo*. Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo - 07\_VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, Junio 2015. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/81052>

VARELA, A. (2017). *Paraísos exclusivos*. [Tesis de la Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano] Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/20952>

## Recursos web

Mapoteca digital de la Biblioteca Nacional de Uruguay.  
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/8>

Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional de Uruguay  
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/>

## **Legislación.**

### *República Oriental del Uruguay*

Ley N° 3186 del 5/7/1907. *Declaración de Pueblo*. Publicada en el Diario Oficial el 10/7/1907. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/3186-1907>

Ley N° 9.398 del 14/5/1934. *Declaración de interés turístico*. Publicada en el Diario Oficial el 8/6/1934. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/9398-1934>

Ley N° 9515, del 28/10/1935. *Ley Orgánica Municipal*. Publicada en el Diario Oficial el 1/11/1935. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/9515-1935>

Ley N° 10.589 del 23/12/1944. *Emisión de deuda pública con destino a obra pública y vialidad*. Publicada en el Diario Oficial el 9/1/1945. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/10589-1944>

Ley N° 10.723 del 21/4/1946. *Ley de Centros Poblados*. Publicada en el Diario Oficial el 16/5/1946. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/10723-1946>

Ley N°10.751 del 25/6/1946. *Ley de Propiedad Horizontal*. Publicada en el Diario Oficial el 19/9/1946. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/10751-1946>

Ley N°10.866 de 11/11/1946. *Ley de Centros Poblados. Modificación*. Publicada en el Diario Oficial el 11/11/1946 <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/10866-1946>

Ley N° 11.176 del 8/12/1948. *Ampliación de deuda pública. “Deuda obras publicas, 5%, 1942”* Publicada en el Diario Oficial el 25/1/1949. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/11176-1948>

Ley N° 12.272 del 12/01/1956. *Prorroga de explotación de casinos de estado*. Publicada en el Diario Oficial el 18/1/1956. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/12272-1956>

Ley N° 13.233 del 16/01/1964. *Aprobación de Plan de Obras Públicas*. Publicada en el Diario Oficial el 17/2/1964. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/13233-1964>

Ley N° 13.728 del 17/12/1968. *Plan Nacional de Viviendas*. Publicada en el Diario Oficial el 27/12/1968. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/13728-1968>

Decreto - Ley N°14.335 del 23/12/1974 *Declaración de interés público el desarrollo del turismo. Ley de turismo*. Publicada en el Diario Oficial el 2/1/1975 <https://www.impo.com.uy/bases/decretos-ley/14335-1974>

Decreto - Ley N°14.859 del 15/12/1978. *Aprobación del Código de Aguas*. Publicada en el Diario Oficial el 11/1/1979. <https://www.impo.com.uy/bases/decretos-ley/14859-1978>

Ley N°17.292 del 25/1/2001. *Ley de urgencia. Administración pública y fomento del empleo.* Publicada en el Diario Oficial el 29/1/2001.  
<https://www.impo.com.uy/bases/leyes/17292-2001>

Ley N°18.308 del 18/06/2008. *Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo sostenible.* Publicada en el Diario Oficial el 30/6/2008.  
<https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18308-2008>

Ley N°18.567 del 13/9/2009. *Ley de Descentralización y participación ciudadana.* Publicada en el Diario Oficial el 13/10/2009.  
<https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18567-2009>

*Intendencia de Maldonado.*

Decreto departamental N° 3602 del 11/11/1988. *Ordenanza de regulación de uso y manejo de los bosques costeros urbanizados del Departamento.*  
<https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/decretos-1988/1149-3602.html>

Decreto Departamental N° 3866 del 27/4/2010. *Decreto reglamentario sobre disposiciones de suelos para el territorio del departamento. Implementación de la ley de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible, a nivel del departamento de Maldonado.* <https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/decretos-2010/319-decreto-3866.html>

Decreto Departamental N° 3867 del 27/4/2010. *Decreto sobre disposiciones de ordenamiento territorial y categorización del suelo en el departamento de Maldonado: directrices departamentales y microrregionales de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible.* <https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/decretos-2010/318-decreto-3867.html>

Decreto Departamental N° 3911 del 18/12/2012. *Plan de Ordenamiento Territorial del Eje Avenida Aparicio Saravia.*  
<https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/decretos-2012/1500-3911.html>

Decreto Departamental N° 3927 del 25/3/2014. *Plan Local de Ordenamiento Territorial para la protección y el desarrollo sostenible del área entre las lagunas José Ignacio y Garzón desde la Ruta Nacional N° 9 al Océano Atlántico.*  
<https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/decretos-2012/1654-3927.html>

*República Argentina. Provincia de Buenos Aires.*

Decreto - Ley N° 8912/77. *Ley de Ordenamiento Territorial.*  
<https://www.gba.gov.ar/static/gobierno/docs/DECRETOley891277.pdf>

### **Colecciones de prensa escrita consultadas en Biblioteca Nacional de Uruguay:**

Diario “Punta del Este” (Maldonado, Uruguay). Años 1972 a 1981.

Semanario Península (Maldonado, Uruguay). Años 1981 a 1984.

Diario El País (Montevideo, Uruguay). Años 1975 a 1983.

### **Archivos consultados:**

Instituto de Estudios Territoriales y Urbanos – FADU UDELAR.  
Instituto de Historia- FADU UDELAR.

## **7.4 ANÁLISIS.**

### **Libro completo**

AGUIAR, C. , CAPANDEGUY, D., & SPRECHMANN, T (2006). *La ciudad celeste: un nuevo territorio para el Uruguay del siglo XXI*. Fundación Colonia del Sacramento

ASCHER, F. (1995) *Metapolis. Métapolis ou l'avenir des villes*. Odile Jacob.

BARRACHINI, H. (1981) *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*. Instituto de Historia. Facultad de Arquitectura- Universidad de la República.

BASUALDO, E. (2006). *Estudios de historia económica argentina: desde mediados del siglo XX a la actualidad*. Siglo XXI.

BERTOLA, L. (coord.) (2018) *50 años de historia de la OPP*. Fin de Siglo.

BRENNER, N. (2004) *New state spaces: Urban governance and the rescaling of the statehood*. Oxford University Press.

CALVO, J.J. (coord) (2013): *Atlas Sociodemográfico y de la Desigualdad del Uruguay. Fascículo 1: Las Necesidades Básicas Insatisfechas a partir de los Censos 2011*. INE-UNPFA- UDELAR- MIDES.

CAMPODÓNICO, R. (2020). *Entre la política y el discurso: Uruguay turístico (1960-1986)*. Universidad de la República

CIDE (1966). *Plan Nacional de Desarrollo (1965-74)*. CECEA.

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSO (DGEC) Uruguay (1962) *Manual del empadronador del IV Censo de población, y II de vivienda*. DGEC.

----- (1975)  
*Manual del empadronador del V Censo de población, III de vivienda*. DGEC.

DINARP (1981) *Uruguay (1973-1981) Paz y futuro*. DINARP.

GARCÉ, A. (2002). *Revisando el “fracaso” de la CIDE*. Trilce.

GORGOROSO, R. (2011) *Puzzles urbanos*. Edición del autor.

HARVEY, D (2011). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal.

IGLESIAS, E. (1966) *Uruguay: propuesta de cambio*. Alfa

- INE (2022). *Anuario estadístico del Uruguay. 99ª versión*. INE
- INTENDENCIA DE MALDONADO (1981) *Situación y perspectivas del departamento de Maldonado*. Intendencia de Maldonado.  
 ----- (1991) *Lineamientos generales del Plan Director de Maldonado – Punta del Este*. Intendencia de Maldonado.
- INSTITUTO DE TEORÍA DE LA ARQUITECTURA Y URBANISMO (2008) *Cuadernos del territorio. Construyendo el territorio departamental entre todos (8 volúmenes)*. Intendencia de Maldonado- ITU- FADU- UDELAR.  
 -----(2013) *Aglomeración Maldonado-Punta del Este- San Carlos. Enfoque y propuestas hacia un modelo transformador*. Facultad de Arquitectura- Universidad de la República.
- LOMBARDI, M. & ALTEZOR, H. (1987) *El cambio en las ciudades*. Banda Oriental.
- MARTÍNEZ, E., & ALTMANN, L. (2016). *Entre la macrocefalia estructural y el policentrismo emergente: Modelos de desarrollo territorial en Uruguay (1908- 2011)*. Universidad de la República.
- MARTINEZ, E. (2015). *Transformaciones de sistema urbano metropolitano de Montevideo*. FADU UDELAR.
- NOGUES, A (2012) *San Carlos bajo la dictadura (1973-1985)*. Trilce – Municipio de San Carlos.
- OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO (1973). *Plan Nacional de Desarrollo (1973- 1977)* OPP.
- OSZLAK, O. (2019) *Merecer la ciudad*. UNTREF.
- RAPOPORT, M.(2003) *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Ediciones Macchi.
- SADER, L. (2019). *Mi vida en Punta*. Ed. Del autor.
- SOJA, E. (2008) *Postmetrópolis*. Traficantes de sueños.
- SOLÁ MORALES, M (1972). *Programa de Urbanística I. Las formas del crecimiento urbano*. UPC
- TERRA, J. P. (1968) *La vivienda*. Nuestra tierra.
- TOPALOV, C. (1979) *La urbanización capitalista*. Edicol.

### **Capítulo de libro.**

- ALTMANN-MACCHIO, L (2021a) *Trayectoria de lo urbano y reconfigurado macrocefalismo uruguayo*. En Montoya, J. y Maturana, F. (eds) *Sistemas urbanos en*

*América Latina, el Caribe y Estados Unidos. Un balance en los albores del siglo XXI.* (pp. 101- 120). Universidad Alberto Hurtado – Universidad Nacional de Colombia

CHACKIEL, J.; PELLEGRINO, A. (2008). *Prólogo* en Varela, C. (coord.) *Demografía de una sociedad en transición. La población a inicios del Siglo XXI.* (pp. 7-13). UNPFA- FCS UDELAR.

GARCÉ, A. (2000). *La partitura, la orquesta, el director y algo más.* En Lanzaro, J. *La «segunda» transición en el Uruguay* (pp. 339-381). Fundación de Cultura Universitaria.

QUIJANO, J. M., Y FORTEZA, A. (1987). *Algunas enseñanzas de la experiencia neoliberal.* En Instituto de Economía. *Uruguay '87: la coyuntura económica nacional e internacional.* (pp. 179-239). FESUR- Instituto de Economía.

WALLINGRE, N. (2017) *Desarrollo del turismo como política de Estado en Argentina. Antecedentes y transformaciones.* En Wallingre, N (comp) *Desarrollo del turismo en América Latina. Fases, enfoques e internacionalización.* (pp. 13-37). Universidad Nacional de Quilmes.

#### **Artículo en revista.**

ALMEIDA, F. & BALBUENA, A.(2014) *Mar del Plata (Argentina) y Málaga (España). Estudio comparado de dos destinos turísticos.* PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural (12-2) 325-340.

ALTMANN-MACCHIO, L., & FERNÁNDEZ-CRUZ, M. V. (2021). *Sistema urbano metropolitano de Montevideo : hacia una definición funcional a partir de movilidad por motivos laborales.* Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, 53(210) 1055-1073. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.210.09>

ALTMANN MACCHIO, L. (2023) *Urbanismo, turismo y cooperación academia-gobierno en dictadura: un plan para Punta del Este (1975-1977).* Cuadernos Del Claeh, 42(117), 115–136. <https://doi.org/10.29192/claeh.42.1.7>

BERTONCELLO, R. (2002). *Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas.* Aportes y Transferencias, 6(2), 29-50.

BRENNER, N., & SCHMID, C. (2015). *Towards a new epistemology of the urban?* City, 19(2–3), 151–182. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>

GLADSTONE, D. (1998) *Tourism urbanization in the United States.* Urban Affairs Review 34(1), 3-27.

HORRACH ESTARELLAS, B. (2009). *La balearización: Mallorca, el laboratorio de experimentación del turismo y su manifestación en el litoral.* Revista Iberoamericana de Urbanismo, (2), 17–33.

LANCIOTTI, N., & LLUCH, A. (2014). *Las empresas extranjeras en la fase de industrialización dirigida por el Estado: estructuras organizativas y estrategias de*

entrada, Argentina 1944-1972. Apuntes, 41(75), 79-108.  
<https://doi.org/10.21678/apuntes.75.717>

LUCCAS, L. H. (2020). *Altura e sua contextualização ao tecido no caso de Punta del Este (1950-1980)*. Oculum Ensaios, 17, 1–23.

MATOS, A. (1975) *La “pezuña” celeste*. Revista de la Asociación de Hoteles y restaurantes del Uruguay. Edición de diciembre de 1975. 24-25

MULLINS, P. (1991). *Tourism urbanization*. International Journal of Urban Regional Research, 15(3), 326-342.

PEGORARO, V. (2019). *La crisis del “mercado inmobiliario del ocio” en Mar del Plata: retroceso y desaceleración de la industria de la construcción (1975-1989)*. Registros, 15(2), 73–93. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/333>

PIE NINOT, R. (2015) *Investigar sobre la arquitectura del turismo: cuatro notas para no perderse*. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme (5-6) 16-43.

QUINTANA, C. (2016). Política pública de turismo en Uruguay (1986- 2010). PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 14(3), 725–736.  
<https://doi.org/10.25145/j.pasos.2016.14.047>

Revista SUMMA N° 112 (Mayo 1977) *Estudio Baraño, Blumstein, Ferster, Rodríguez Orozco, Rodríguez Juanotena*. 22-49

TORRADO, P. (1951) *La red vial del Uruguay y su vinculación con los países limítrofes*. Revista de Ingeniería (494) 265-275

ZORZI, M., & CAMPODÓNICO, G. (2019). *De lo Inhóspito al Glamour: Narrativas sobre las Transformaciones de Punta Del Este, Uruguay, en la Mirada de los Antiguos Residentes*. Rosa dos Ventos, 11(2), 236-252.  
<https://doi.org/10.18226/21789061.v11i2p236>

### **Trabajos académicos.**

ANTÍA, F. (2001) *La economía uruguaya en 1985-2000: políticas económicas, resultados y desafíos*. Documento de trabajo N°4-Instituto de Economía. FCEA-UDELAR.

CALVO, J.J. (2000) *Las Necesidades Básicas Insatisfechas en Uruguay de acuerdo al Censo de 1996*. Documento de Trabajo N°50. Unidad Multidisciplinaria. FCS UDELAR.

GERBER, E. (2015). *Significados y usos de la alteridad. Una aproximación etnográfica a los procesos de producción de subjetividad vinculados a la movilidad geográfica en la ciudad de Maldonado*. [Tesis de Magíster en Psicología Social. Facultad de Psicología- Universidad de la República] .  
<https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/9218>

HORRACH ESTARELLAS, B. (2015) *Aprendiendo de la balearización : Mallorca, un laboratorio internacional del turismo de masas y de conformación de los destinos maduros litorales*. [Tesis doctoral en Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Catalunya] <http://hdl.handle.net/10803/384617>

REY, M. (2018.) *Planificación: pasado, presente y prospectiva. A 50 años de la creación de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto*. Documento de trabajo on line / FCS-PHES; 53/18. Udelar. FCS-UM. PHES.

YAFFÉ, J. (2010): *Dictadura y Neoliberalismo en Uruguay (1973-1985)*, VII Jornadas de Historia Económica, AUDHE, UDELAR, Montevideo. <http://www.audhe.org.uy/jornadas/septimas-jornadas/Yaffe-Dictadura-y-neoliberalismo.pdf>

#### **Recursos web:**

Registro Nacional de Planos de Mensura:  
<http://planos.mtop.gub.uy>

#### **Otras publicaciones.**

DIARIO DE SESIONES DE LA JUNTA DEPARTAMENTAL DE MALDONADO (DDSS JDM). <https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/1862-a-1996.html>

DIARIO DE SESIONES DE LA JUNTA DE VECINOS DE MALDONADO (DDSS JVM). <https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/1862-a-1996.html>

ITU (1967) *Regionalización Nacional*. En Boletín informativo N°33. ITU.

OMT (1980) *Manila Declaration on World Tourism*. OMT. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/unwtodeclarations.1980.01.01>

SAFEMA (s/f) Folletera publicitaria de los edificios Malecón, Vendaval, Puerto del Sol, Michelángelo.

#### **Legislación:**

*Republica Oriental del Uruguay.*

Ley N° 3001 del 13/10/1905. *Empréstito de vialidad y obras públicas*. Publicado en el Diario Oficial el 15/10/1905. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/3001-1905>

Ley N° 6884 del 26/2/1919. *Autoriza al Poder Ejecutivo a autorizar obras de saneamiento en las ciudades de la república que se indican*. Publicado en el Diario Oficial el 13/3/1919. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/6884-1919>

Ley N° 13892 del 19/10/1970. *Rendición de Cuentas y Balance De Ejecución Presupuestal. Ejercicio 1969.* Publicado en el Diario Oficial el 20/10/1970. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/13892-1970>

Decreto - Ley N° 14.335 del 23/12/1974 *Declaración de interés público el desarrollo del turismo. Ley de turismo.* Publicada en el Diario Oficial el 2/1/1975 <https://www.impo.com.uy/bases/decretos-ley/14335-1974>

Decreto – Ley N° 14.178 del 28/3/1974. *Ley de Promoción Industrial.* Publicada en el Diario Oficial el 18/4/1974. <https://www.impo.com.uy/bases/decretos-ley/14178-1974>

La Ley N° 15.903 de 10/11/1987. *Rendición de Cuentas y Balance De Ejecución Presupuestal. Ejercicio 1986.* Publicada en el Diario Oficial el 18/11/1987. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/15903-1987>

*Intendencia de Maldonado.*

Decreto departamental N° 3055, del 11/9/1959. *Ordenanza General de Construcciones del Departamento de Maldonado.* Diario de Sesiones de la Junta Departamental de Maldonado. Libro Actas XII. Acta 420.

Decreto departamental N° 3289, del 12/7/1974. *Ordenanza General de Construcciones del Departamento de Maldonado.*  
<https://www.juntamaldonado.gub.uy/images/pdf/decretos/1974/3289.pdf>

Decreto departamental N° 3314 del 5/9/1975. *Modificaciones a la Ordenanza General de Construcciones del Departamento de Maldonado.*  
<https://www.juntamaldonado.gub.uy/images/pdf/decretos/1975/3314.pdf>

Decreto departamental N° 3347 del 22/7/1977. *Anexo I de la Ordenanza General de Construcciones del Departamento de Maldonado*  
<https://www.juntamaldonado.gub.uy/images/pdf/decretos/1977/3347.pdf>

Decreto departamental N° 3351 del 16/12/1977. *Anexo II de la Ordenanza General de Construcciones del Departamento de Maldonado*  
<https://www.juntamaldonado.gub.uy/images/pdf/decretos/1977/3351.pdf>

Decreto departamental N° 3377 del 06/10/78. *Ordenanza de cercos en zonas balnearias del departamento.*  
<https://www.juntamaldonado.gub.uy/images/pdf/decretos/1978/3377.pdf>

Decreto departamental N° 3378 del 06/10/78. *Ordenanza de aceras zona balnearia del departamento.*

<https://www.juntamaldonado.gub.uy/images/pdf/decretos/1978/3378.pdf>

Decreto departamental N° 3379 del 06/10/78. *Ordenanza de taludes zona balnearia.*

<https://www.juntamaldonado.gub.uy/images/pdf/decretos/1978/3379.pdf>

Decreto departamental N° 3458 del 24/6/1983. *Modificaciones a la Ordenanza General de Construcciones del Departamento de Maldonado.*

<https://www.juntamaldonado.gub.uy/images/pdf/decretos/1983/3458.pdf>

Decreto departamental N° 3646 del 25/11/1991. *Modificaciones a la Ordenanza General de Construcciones del Departamento de Maldonado.*

<https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/decretos-1991/1098-3646.html>

Decreto Departamental N° 3911 del 18/12/2012. *Plan de Ordenamiento Territorial del Eje Avenida Aparicio Saravia.*

<https://www.juntamaldonado.gub.uy/index.php/decretos-2012/1500-3911.html>

## **7.5 DISCUSIÓN**

### **Libro completo**

ASCHER, F. (1995) *Metapolis. Métapolis ou l'avenir des villes*. Odile Jacob.

BRENNER, N. (2004) *New state spaces: Urban governance and the rescaling of the statehood*. Oxford University Press.

GAVIRIA, M. (1974) *España a go-go: Turismo charter y neocolonialismo del espacio*. Turner.

### **Artículo en revista.**

BERTONCELLO, R. (2002). *Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas*. Aportes y Transferencias, 6(2), 29-50.

LEICHT, E, RABELLINO, C Y VARELA, A. (2013). *Maldonado en perspectiva: asimetrías y desafíos*. En: Revista de la Facultad de Arquitectura (10) 144-155.

### **Trabajos académicos.**

ALTMANN MACCHIO, L. (2020) *Transformaciones urbanas en la neoliberalización. Un aglomerado turístico rioplatense. Maldonado-Punta del Este (1985- 2018)* [Tesis de Maestría no publicada] Universidad Nacional de General Sarmiento.

## 7.6 CONCLUSIONES

### Libro completo

BRENNER, N. (2004) *New state spaces: Urban governance and the rescaling of the statehood*. Oxford University Press.

----- (2019) *New urban spaces. Urban theory and the scale question*. Oxford University Press.

MARTÍNEZ, E., & ALTMANN, L. (2016). *Entre la macrocefalia estructural y el policentrismo emergente: Modelos de desarrollo territorial en Uruguay (1908- 2011)*. Universidad de la República.

METHOL FERRE, A. (1971/2015) *El Uruguay como problema*. HUM.

### Capítulo de libro.

BRITTON, S. (1992) *La economía política del turismo en el Tercer Mundo en JURDAO, F (ed) Los mitos del turismo*. Endymion (301-337).

SEVILLA BUITRAGO, A. (2017). *Nuevos horizontes: hacia una investigación de la urbanización planetaria*. En SEVILLA BUITRAGO, A. Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala. Icaria. (269-288).

### Artículo en revista.

BRENNER, N., & SCHMID, C. (2015). *Towards a new epistemology of the urban?* City, 19(2-3), 151-182. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>

MULLINS, P. (1991). *Tourism urbanization*. International Journal of Urban Regional Research, 15(3), 326-342.

## 8 FIGURAS

<b>Figura 1.1</b> Panorámica actual de Gold Coast (Australia) uno de los casos testigo considerados por Mullins (1991) en su escrito “Urbanización turística .....	19
<b>Figura 1.2</b> Comparativo de imágenes de la costa de Benidorm entre décadas de 1950 y 2010.....	21
<b>Figura 1.3</b> Cancún: comparativo de imágenes satelitales de 1985 (izq) y 2019 (der)	21
<b>Figura 1.4</b> El territorio uruguayo en el contexto sudamericano. ....	24
<b>Figura 1.5</b> Postal de Punta del Este en la década de 1920. ....	24
<b>Figura 1.6</b> Portada y página de folleto oficial de Punta del Este editado por la Dirección Nacional de Turismo (1976). ....	25
<b>Figura 1.7</b> Maldonado-Punta del Este en el contexto rioplatense.....	26
<b>Figura 1.8</b> Localización de los Centros Integralmente Planeados con respecto a la Ciudad de México .....	29
<b>Figura 1.9</b> Esquema conceptual del planeamiento de la ciudad de Cancún .....	31
<b>Figura 1.10</b> Evolución de la política turística en la Argentina según Schenkel & Almeida García (2015) .....	34
<b>Figura 1.11</b> Evolución de los metros cuadrados de construcción gestionados en Montevideo y Maldonado (1970-2018).....	41
<b>Figura 1.12</b> Artículo de prensa nacional da cuenta del “boom” de la construcción de Punta del Este hacia fines de 1977.....	41
<b>Figura 1.13</b> Diario local “Punta del Este” da cuenta del incremento de la actividad de construcción en la zona a partir de 1973.....	42
<b>Figura 1.14</b> Diagrama de funcionamiento de la tesis.....	51
<b>Figura 2.1</b> Diagrama del proceso de urbanización de la sociedad según Lefebvre ....	56
<b>Figura 2.2</b> Momentos de la urbanización según (Brenner y Schmid, 2015) .....	57
<b>Figura 2.3</b> “Momentos de la urbanización” interpelados. ....	64
<b>Figura 2.4</b> Porcentaje de empleo industrial sobre el total del mercado de trabajo según nivel de desarrollo de las economías. ....	68
<b>Figura 2.5</b> Tasa de urbanización por continentes (1971- 2021) .....	68
<b>Figura 2.6</b> Postal de la costa de Brighton, fines del siglo XIX.....	72
<b>Figura 2.7</b> Detalle de mapa de Brighton (1886) sobre el sector central de la calle costanera donde se aprecia el trabajo sobre el borde en términos de calificación del acceso a la playa.....	73
<b>Figura 2.8</b> Proyecto de urbanización costera modelo balneario (1886) rescatado por Rouillard (1984).....	73
<b>Figura 2.9</b> Plan General de Ordenación Urbana de Benidorm (1956).....	83
<b>Figura 2.10</b> Tipologías de ocupación según las revisiones del Plan de Benidorm.....	84
<b>Figura 2.11</b> Costa de Benidorm en dos imágenes (1964 izq, y 1971 der.).....	84
<b>Figura 2.12</b> Urbanización de Punta Ballena (primera etapa). Antonio Bonet, 1945.Definición de la vialidad y circulaciones.....	89

<b>Figura 2.13</b> Detalle del plano de mensura de Punta Ballena (1946) (Agrimensores Levy, Ballesteros y Casciani sobre proyecto de Antonio Bonet). .....	90
<b>Figura 2.14</b> Concurso para la zona balnearia de Necochea- Quequén (1952). Antonio Bonet. ....	91
<b>Figura 2.15</b> Plan de Urbanismo de Interés Regional de 1964 (Candilis). ....	92
<b>Figura 2.16</b> Ciclo de vida de las áreas turísticas según Butler (1980).....	93
<b>Figura 2.17</b> Modelo espacio-temporal del desarrollo turístico litoral de Gormsen ....	94
<b>Figura 2.18</b> El tejido urbano turístico, sus formas de crecimiento, localización y evolución. (Diagrama de síntesis).....	95
<b>Figura 2.19</b> Algunas actividades para realizar en Punta del Este (1976). ....	112
<b>Figura 2.20</b> Vista de José Ignacio desde el Faro.....	114
<b>Figura 2.21</b> Urbanización turística y momentos y dimensiones: .....	118
<b>Figura 3.1</b> Etapas y territorios del turismo de sol y playa de los pobladores del Gran Buenos Aires. Una interpretación posible. ....	124
<b>Figura 3.2</b> Baño de señoras en la playa Pocitos a fines del siglo XIX .....	125
<b>Figura 3.3</b> Ubicación de las fundaciones balnearias en el litoral atlántico argentino (1874-1943) según Bruno (2006).....	126
<b>Figura 3.4</b> Rambla Bristol y el Paseo General Paz (hacia 1925).....	127
<b>Figura 3.5</b> La Rambla Bristol de Mar del Plata (1922) .....	128
<b>Figura 3.6</b> Plaza de Toros del Real de San Carlos (1940). ....	130
<b>Figura 3.7</b> Rambla de Piriápolis. (Década de 1920). ....	131
<b>Figura 3.8</b> Rambla de los Argentinos. Piriápolis. En la parte superior de la imagen se observa el Argentino Hotel en construcción (década de 1920). ....	132
<b>Figura 3.9</b> Establecimiento balneario promovido por Emilio Reus en la Ciudad Vieja (Montevideo).....	135
<b>Figura 3.10</b> Conformación urbana del tramo de la costa sur uruguaya Montevideo – Punta del Este.....	136
<b>Figura 3.11</b> Tramo Atlántida- Maldonado en la costa sur uruguaya hacia 1920.....	137
<b>Figura 3.12</b> Detalle del anterior, con destaque del tramo Atlántida- La floresta.....	137
<b>Figura 3.13</b> Detalle de figura 3.11. ....	138
<b>Figura 3.14</b> Detalle de figura 3.11. Maldonado-Punta del Este. Se aprecia el ferrocarril alejado de la costa y el comienzo del sistema de lagunas costeras que caracteriza este tramo de la costa uruguaya. Aún Punta del Este permanecía sin acceso directo por tierra desde Maldonado. ....	139
<b>Figura 3.15</b> Plano de mensura del deslinde en solares de Atlántida (1925) .....	139
<b>Figura 3.16</b> Detalle del anterior que muestra la estructura predial de las manzanas. ....	140
<b>Figura 3.17</b> Interpretación gráfica del Plan de Obras Públicas de la Ley 10.589 para el tramo Montevideo- Maldonado. ....	143
<b>Figura 3.18</b> Balnearios fraccionados hasta 1965 en Costa Este de Canelones (Tramo Puente Carrasco- Arroyo Solis Chico) correspondiente al primer trazado de la Interbalnearia según ley 11.889 .....	145

<b>Figura 3.19</b> Balnearios fraccionados, tramo Arroyo Solis Chico- Arroyo Solis Grande ( límite con Maldonado).....	146
<b>Figura 3.20</b> Hectáreas en fraccionamientos aprobados e inscriptos a nivel nacional por año, de nuevos balnearios en Canelones frentistas o al sur de ruta interbalnearia, y entre los arroyos Carrasco y Pando (1945-2018).....	147
<b>Figura 3.21</b> Hectáreas en fraccionamientos aprobados e inscriptos a nivel nacional, por año, de nuevos balnearios en Canelones frentistas o al sur de ruta interbalnearia, y entre los arroyos Pando y Solís Grande (1926-2015 .....	147
<b>Figura 3.22</b> Hectáreas en fraccionamientos aprobados e inscriptos a nivel nacional, por año, de nuevos balnearios en Maldonado frentistas o al sur de ruta interbalnearia, y entre arroyo Solís Grande y Punta Ballena (1921-2018).....	148
<b>Figura 3.23</b> Vista desde la sierra de la Ballena hacia la ensenada de Portezuelo, proximidades de Punta del Este. Década de 1950. ....	148
<b>Figura 3.24</b> Ruta interbalnearia – tramo Solís- Portezuelo.....	149
<b>Figura 3.25</b> Hectáreas en fraccionamientos aprobados e inscriptos a nivel nacional, por año, de nuevos balnearios en el departamento de Rocha, frentistas o al sur de ruta 9 (1906-2018).....	150
<b>Figura 3.26</b> Circuito rutas 9 y 10 y fraccionamientos en la costa de Rocha. Tramo Laguna Garzón- La Pedrera. En el caso de los balnearios con dos fechas de surgimiento, refieren al inicio de la ocupación a partir de un agrupamiento inicial de viviendas y la segunda .....	151
<b>Figura 3.27</b> Circuito rutas 9 y 10 y fraccionamientos en la costa de Rocha. Tramo La Pedrera- Aguas Dulces.....	152
<b>Figura 3.28</b> Circuito rutas 9 y 10 y fraccionamientos en la costa de Rocha. Aguas Dulces- Santa Teresa.....	152
<b>Figura 3.29</b> Circuito rutas 9 y 10 y fraccionamientos en la costa de Rocha. Último tramo: Santa Teresa- Barra del Chuy.....	153
<b>Figura 3.30</b> Parámetros de ocupación urbana en la costa sur durante el siglo XX (Tramo: Canelones, Maldonado, Rocha).....	154
<b>Figura 3.31</b> Síntesis de las escalas convergentes en el veraneo rioplatense estructurado por Mar del Plata y Punta del Este. ....	155
<b>Figura 3.32</b> Centros poblados del Río de la Plata en época Colonial .....	161
<b>Figura 3.33</b> Evolución de la división político- administrativa del territorio uruguayo .....	162
<b>Figura 3.34</b> Los ciclos del desarrollo territorial uruguayo desde fines del siglo XIX .....	165
<b>Figura 3.35</b> PIB por habitante en Uruguay 1900-2000 (Logaritmos en dólares de 1990) y ciclos de crecimiento. ....	167
<b>Figura 3.36</b> Principales centros urbanos de la costa del departamento de Maldonado, fecha de fundación y población en el censo más reciente (2011).....	168
<b>Figura 3.37</b> La Torre del Vigía. ....	170
<b>Figura 3.38</b> Plano de la Ciudad de San Fernando de Maldonado (1793) .....	170
<b>Figura 3.39</b> Evolución de la planta urbana de Maldonado hasta 1966 .....	172

<b>Figura 3.40</b> Plano de Grossey (1834) del Pueblo Ituzaingó en la península de Punta del Este.....	173
<b>Figura 3.41</b> Plano del trazado urbano de Punta del Este por el Ing. F. Surroca (1890) .....	174
<b>Figura 3.42</b> Detalle del anterior donde se aprecian las manzanas divididas en doce predios de 16,50 por 49,50 con una superficie de 816, 75 m2 cada uno. ....	175
<b>Figura 3.43</b> Ejido de la ciudad Maldonado (Ing. F. Surroca, 1888). ....	176
<b>Figura 3.44</b> Plano de parcelamiento de los terrenos públicos del ejido de Maldonado situados al sur de la ciudad. Ing. Agr. Rosendo Díaz (1909).....	176
<b>Figura 3.45</b> “Trazado Grille” (1912) que subdividió la costa de la bahía de Maldonado y definió la propiedad privada de los predios resultantes. ....	177
<b>Figura 3.46</b> Hotel Biarritz en la década de 1920. ....	178
<b>Figura 3.47</b> Folleto promocional de Pine Beach (1934).....	180
<b>Figura 3.48</b> Postal de la Playa brava en la década de 1950. Se observa a la izquierda el Hotel Nogaró y a la derecha el Miguez.....	180
<b>Figura 3.49</b> Cantegril Country Club en la época de su inauguración.....	181
<b>Figura 3.50</b> Localización del Hotel San Rafael (izq) y proyecto de una de sus fachadas (der).....	182
<b>Figura 3.51</b> Dos imágenes de la propuesta de Gomez Gavazzo para Punta del Este: edificios emblemáticos (izquierda) sectorización (ciudad de invierno y ciudad de verano) (derecha) .....	183
<b>Figura 3.52</b> Fotomontaje de la propuesta de Gomez Gavazzo para Punta del Este	183
<b>Figura 3.53</b> Principales edificios de residencias y hotelería en torno a Avenida Gorlero en 1956. En rojo los principales hoteles. En verde edificios públicos y en negro los primeros edificios en propiedad horizontal de Punta del Este .....	184
<b>Figura 3.54</b> Barrio B2 (1952) del Instituto Nacional de Viviendas Económicas en Maldonado .....	186
<b>Figura 3.55</b> Bloque del conjunto B2 del INVE (actual edificio Cebollatí) (hacia 1957). ....	186
<b>Figura 3.56</b> Barrios de la ciudad de Maldonado hacia 1970 .....	187
<b>Figura 3.57</b> Variantes de tejido urbano en el crecimiento de Maldonado-Punta del Este (1985-2015).....	189
<b>Figura 4.1</b> Interpretación gráfica de la ordenanza de zonificación del 5 de diciembre de 1949.....	205
<b>Figura 4.2</b> Interpretación gráfica de la ordenanza de subdivisión de la planta urbana de Maldonado, del 17 de diciembre de 1951 .....	206
<b>Figura 4.3</b> Síntesis de los principales parámetros edificatorios de la OGC 1959 en el departamento de Maldonado.....	208
<b>Figura 4.4</b> Interpretación gráfica de los sectores habilitados para el régimen en altura según la OGC 1959 .....	209
<b>Figura 4.5</b> Sectores de la región Maldonado-Punta del Este según la OGC 1974. .	211
<b>Figura 4.6</b> Zonas y sub zonas del sector Punta del Este en la OGC 1974 .....	212

<b>Figura 4.7</b> Manzana “tipo” del fraccionamiento del Ing Surroca (1890) en doce predios de 16,5 x 49,5 (816 m2).	213
<b>Figura 4.8</b> Zonas del sector Balneario en la OGC 1974	213
<b>Figura 4.9</b> Zonas del sector Maldonado en la OGC 1974	214
<b>Figura 4.10</b> Zonificación del sector 3.1 de acuerdo al decreto 3314 del 5/9/1975.	215
<b>Figura 4.11</b> Interpretación gráfica de los cambios del Anexo I de la OGC 1974.	215
<b>Figura 4.12</b> Interpretación gráfica de las modificaciones en las zonas del sector Maldonado (nueva zona 2.5) por decreto 3458 del 24/6/1983	216
<b>Figura 4.13</b> Interpretación gráfica de las Ordenanzas de aceras y taludes	218
<b>Figura 4.14</b> Plano de fraccionamiento de San Rafael (1937). En verde el parque desafectado del dominio público, rematado en 1978.	219
<b>Figura 4.15</b> Año de fraccionamiento de barrios en Maldonado – Punta del Este.	224
<b>Figura 4.16</b> Principales fraccionamientos urbanos en Maldonado y Punta del Este (1974-1982).	225
<b>Figura 4.17</b> Evolución de la cobertura de saneamiento en Maldonado y Punta del Este (1937 - 2018).	226
<b>Figura 4.18</b> Rambla de circunvalación de Punta del Este en construcción (1979).	227
<b>Figura 4.19</b> Plano turístico de Punta del Este (1977)	228
<b>Figura 4.20</b> Principales obras viales en Maldonado-Punta del Este (1977-1986) sobre mapas de ruta de acceso.	229
<b>Figura 4.21</b> Principales proyectos urbanos en el sector de transición Maldonado-Punta del Este (1975-1984).	230
<b>Figura 4.22</b> Cuatro obras significativas en Maldonado (1974-1983) De izquierda a derecha y de arriba hacia abajo: Intendencia Departamental (1983), reforma de la plaza San Fernando, Campus Municipal (1978-1982), Terminal de buses de Maldonado (1979).	231
<b>Figura 4.23</b> Izquierda: Semanario Península anuncia el certamen de esculturas en el Paseo de las Américas (1982) Derecha: “Los Dedos”. La escultura de Mario Irazábal que culminó siendo un ícono de Punta del Este.	231
<b>Figura 4.24</b> Transformación del puerto y estacionamiento de yates de Punta del Este tras las obras de las décadas de 1970 y 80.	232
<b>Figura 4.25</b> Evolución del total de viviendas particulares (izquierda) y de uso estacional (derecha) para los censos 1963, 1975, 1985 y 2011	235
<b>Figura 4.26</b> Tasa de viviendas desocupadas por segmento censal para Maldonado-Punta del Este (1963)	236
<b>Figura 4.27</b> Tasa de viviendas desocupadas por segmento censal para Maldonado-Punta del Este (1975)	236
<b>Figura 4.28</b> Tasa de viviendas estacionales por segmento censal para Maldonado-Punta del Este (1975).	237
<b>Figura 4.29</b> Densidad de vivienda por hectárea según segmento censal 1963 (sobre base de manzanas 1985).	238
<b>Figura 4.30</b> Densidad de vivienda por hectárea según segmento censal 1975 (sobre base de manzanas 1985).	239

<b>Figura 4.31</b> Densidad de vivienda por hectárea según segmento censal 1985 (sobre base de manzanas 1985).....	239
<b>Figura 4.32</b> Edificio Pinar (Arq. Walter Pintos Risso, 1948) Primer edificio en PH de Punta del Este.....	240
<b>Figura 4.33</b> Principales desarrollos de edificios en altura en formato “pantalla” anteriores a 1974 en Punta del Este. ....	242
<b>Figura 4.34</b> Torres de Punta del Este previas a 1974.....	243
<b>Figura 4.35</b> Localización de los edificios en altura en Punta del Este y La Pastora según fecha de inicio de construcción, hasta 1982 .....	244
<b>Figura 4.36</b> Edificios en altura en Av. Roosevelt y Costanera y bloques de hasta 4 pisos en PH en costanera hasta 1982. ....	245
<b>Figura 4.37</b> Dos tramos de la costanera playa mansa (arriba, parada 12; abajo parada 21) .....	246
<b>Figura 4.38</b> Fachada de la costanera de Playa Mansa (paradas 1 y 2 y península). ..	247
<b>Figura 4.39</b> Folleto promocional del Edificio Malecón (1975, SAFEMA).....	248
<b>Figura 4.40</b> Folleto promocional del Edificio Malecón (1975, SAFEMA).....	248
<b>Figura 4.41</b> Interior de folleto promocional de Edificio Malecón. Planta tipo con cuatro apartamentos por piso. ....	249
<b>Figura 4.42</b> Algunas torres emblemáticas (1974-1982) en Punta del Este.....	250
<b>Figura 4.43</b> Pirámides de población de la ciudad de Maldonado (1963, 1975, 1985). .....	256
<b>Figura 4.44</b> Pirámides de población de la ciudad de Punta del Este (1963, 1975, 1985). .....	257
<b>Figura 4.45</b> Lugar de origen sobre el total no nacidos en el departamento de Maldonado para las localidades de Maldonado y Punta del Este (censos 1963-1975-1985). .....	258
<b>Figura 4.46</b> Publicidad de SAFEMA en página completa del Diario Punta del Este (1977).....	262
<b>Figura 4.47</b> .....	266
<b>Figura 4.48</b> Publicidad de SAFEMA (1981) en Diario Punta del Este .....	269
<b>Figura 4.49</b> Folletería institucional de SAFEMA (s/f). ....	270
<b>Figura 4.50</b> Publicidad de SAFEMA (1980) .....	271
<b>Figura 4.51</b> Vinculación de la red uruguaya con la argentina y brasileña a inicios de la década de 1950.....	289
<b>Figura 4.52</b> “Planteos de reestructuración física territorial regional recientes (1961-76)” según Barrachini,(1981).....	290
<b>Figura 4.53</b> Proyectos de integración regional en el PNDES .....	291
<b>Figura 4.54</b> Zonas y mercados turísticos para el PND .....	292
<b>Figura 4.55</b> Evolución de la población de Maldonado, Salto, Paysandú, Rivera y Trinidad (1963 a 2011) .....	294
<b>Figura 4.56</b> Porcentaje de población nacida en otro departamento por capital departamental en 1963, 1975 y 1985 .....	295
<b>Figura 4.57</b> Porcentaje de ocupados por rama de actividades para capitales departamentales (1963).....	295

<b>Figura 4.58</b> Porcentaje de ocupados por rama de actividades para capitales departamentales (1985).....	296
<b>Figura 4.59</b> Evolución comparada del PBI per cápita de Uruguay, Argentina y Brasil (1900-2016).....	297
<b>Figura 4.60</b> Evolución del turismo receptivo en Uruguay (1936-2016).....	297
<b>Figura 4.61</b> Porcentaje de residentes en Argentina sobre el total de turismo receptivo .....	298
<b>Figura 4.62</b> Actividades en Punta del Este. Folleto DNT.....	299
<b>Figura 4.63</b> Evolución del destino turístico de Mar del Plata en relación con el modelo de Butler.....	301

<b>Figura 10.1</b> Interpretación gráfica de las modificaciones en las zonas del sector Maldonado por el decreto 3385 .....	386
<b>Figura 10.2</b> Comparativo fotos aéreas Maldonado (1966, arriba; 2023 abajo) .....	389
<b>Figura 10.3</b> Punta del Este (1979) cuatro fotogramas del noticiero cinematográfico “Uruguay hoy” .....	390
<b>Figura 10.4</b> desarrollos de fines de los 70: las torres en Av. Roosevelt y edificios en lomo de Punta Ballena (1982).....	391
<b>Figura 10.5</b> El último esqueleto de los edificios de Av. Roosevelt paralizados por la crisis de 1982 se remató para culminarse en 2022.....	392
<b>Figura 10.6</b> Hoteles emblemáticos de Punta del Este anteriores a 1974 .....	393
<b>Figura 10.7</b> Publicidad del edificio Paz Marina (1972), primero en altura de SAFEMA .....	393
<b>Figura 10.8</b> Estudio de proyecto de la afectación en paisaje del Paz Marina (dibujo sobre foto). .....	394
<b>Figura 10.9</b> Un ejemplo de planta de Paz Marina: tres dormitorios más un cuarto de servicio.....	394
<b>Figura 10.10</b> Publicidad del Barrio Parque San Antonio, para sectores medios y bajos (“planes especiales para desalojados”) en Maldonado (1983). Diario Punta del Este (5/1/1983).....	395
<b>Figura 10.11</b> Panorámica de Punta del Este hacia la península (1970) Se aprecia a la izquierda la Playa Brava y la rambla costanera aún sin realizar y los primeros edificios en altura fuera de la península. (abajo a la izquierda Opus Alfa, 1965 sobre playa brava y al centro a la derecha sobre parada 1 de playa mansa, los cuatro bloques del “Vanguardia”, 1960).....	396
<b>Figura 10.12</b> El diario Península (continuador de Punta del Este) señala la emergente crisis de la construcción, en enero 1982, luego de la devaluación argentina (1981) y antes de la crisis uruguaya (noviembre 1982).....	396
<b>Figura 10.13</b> Propuestas para desarrollos de infraestructura no concretados en Punta del Este.....	397
<b>Figura 10.14</b> Otra “mega” propuesta no concretada: En 1979 se proponía erigir un hotel en el predio de propiedad de la intendencia donde finalmente se instalará en Conrad en 1997.....	397

**Figura 10.15** El boom se hizo también de decenas de edificios de pequeño tamaño como este que se publicita en el diario Punta del Este en 1975.....398

## 9 TABLAS Y CUADROS

**Tabla 3.1** Una interpretación posible de los vínculos entre aspectos estructurales de las “periferias turísticas” de Gormsen (1981) con el espacio estatal según Brenner (2004) y urbanización turística según Mullins (1991)..... 158

**Tabla 3.2** Primacía urbana en Sudamérica (2021) ..... 160

**Tabla 3.3** Variación de la población de Uruguay comparado la región, continente y mundo (1960-2020) ..... 161

**Tabla 3.4** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal de la etapa previa al balneario: la ciudad y la península (1757-1895)..... 190

**Tabla 3.5** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal en la primera etapa de turistización como balneario de elite y balneario de viviendas (1895-1933) ..... 191

**Tabla 3.6** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal en la segunda ronda de turistización de Punta del Este (1933-1974) durante el ciclo del estado benefactor uruguayo. .... 193

**Tabla 3.7** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal desde la apertura económica y el primer gran boom de la construcción hasta la integración plena a la globalización (1974-1997)..... 196

**Tabla 3.8** Síntesis de la difusión turística, tejido turístico y espacio estatal en el siglo XXI. .... 197

**Tabla 4.1** Síntesis de los parámetros edificatorios para urbanizaciones en la zona litoral del departamento de Maldonado, según la Ordenanza del 11 de mayo de 1940. .... 204

**Tabla 4.2** Síntesis de los parámetros edificatorios en planta urbana de Maldonado, según la Ordenanza 17 de diciembre de 1951 ..... 206

**Tabla 4.3** Síntesis de los principales parámetros edificatorios de la OGC 1959 en el departamento de Maldonado..... 207

**Tabla 4.4** Afectación de la regulación del desarrollo urbano en Maldonado-Punta del Este según tipos de norma y temática abordada (1974- 1982). .... 210

**Tabla 4.5** Evolución de la cantidad total de viviendas (particulares y colectivas) en los censos 1963, 1975 y 1985 ..... 233

**Tabla 4.6** Porcentaje de apartamentos sobre el total de viviendas particulares. .... 233

**Tabla 4.7** Porcentaje de apartamentos sobre el total de viviendas particulares ocupadas..... 233

**Tabla 4.8** Porcentaje de viviendas de temporada por departamento sobre el total de viviendas particulares en los censos INE (1963, 1975 1985, 2011) ..... 234

<b>Tabla 4.9</b> Cantidad de edificios de más de 12 metros de altura y apartamentos involucrados, por sector de Punta del Este (1955-1982) .....	241
<b>Tabla 4.10</b> Tipos edificatorios del turismo de segundas residencias en Punta del Este (1974- 1982): del chalet al apartamento en PH en edificio con amenidades. ....	251
<b>Tabla 4.11</b> Dinámicas de crecimiento urbano en Maldonado -Punta del Este (1974-1982) .....	254
<b>Tabla 4.12</b> Evolución de la población en Maldonado y sus periferias comparado con valores nacionales (1963, 1975, 1985, 2011). ....	255
<b>Tabla 4.13</b> Evolución de la población en Punta del Este y sus localidades próximas, entre Laguna del Diarrio y arroyo Maldonado, considerando la referencia de la delimitación establecida por la ley N° 9398 (censos 1963, 1975, 1985, 2011). ....	256
<b>Tabla 4.14</b> Porcentaje de la población de la ciudad Maldonado que implica la población de Punta del Este (1963, 1975, 1985, 2011) .....	256
<b>Tabla 4.15</b> Porcentaje de personas nacidas en otro departamento en Maldonado y Punta del Este (1963, 1975, 1985). ....	257
<b>Tabla 4.16</b> Evolución de la PEA para Maldonado, Punta del Este y total país (1963, 1975 y 1985) .....	258
<b>Tabla 4.17</b> Porcentaje de ocupados por rama de actividad para Maldonado, Punta del Este y a nivel nacional. Censo 1963 .....	259
<b>Tabla 4.18</b> Porcentaje de ocupados por rama de actividad para Maldonado, Punta del Este y a nivel nacional. Censo 1985 .....	259
<b>Tabla 4.19</b> Síntesis de la caracterización sociodemográfica y económica a partir de dimensiones de la urbanización turística de Mullins (1991) para Maldonado y Punta del Este, según censos 1963, 1975 y 1985 .....	260
<b>Tabla 4.20</b> Proyectos y estrategias estatales espaciales referidas al turismo en el PNDES (1965-74) .....	276
<b>Tabla 4.21</b> Proyectos y estrategias estatales espaciales planteadas respecto al turismo en el PND (1973-77) .....	278
<b>Tabla 4.22</b> Proyectos y estrategias estatales espaciales planteadas respecto al turismo en el PND II .....	280
<b>Tabla 4.23</b> Urbanización turística en la transformación del espacio estatal uruguayo en la década de 1970. ....	287
<b>Tabla 4.24</b> Infraestructura y accesibilidad del turismo regional en Uruguay antes y después de la década de 1970 .....	293
<b>Tabla 4.25</b> Síntesis de la urbanización extendida para los aspectos de vida social y actores del desarrollo inmobiliario y turístico en Punta del Este. ....	302
<b>Tabla 4.26</b> Organismos multilaterales de tipo hemisférico (BID, OEA). Ámbitos de redefinición de jerarquías escalares de organización institucional y actividad regulatoria estatal con referencia al turismo en el río de la plata en la década de 1970. ....	305
<b>Tabla 4.27</b> Organismos multilaterales temáticos (OMT) Ámbitos de redefinición de jerarquías escalares de organización institucional y actividad regulatoria estatal con referencia al turismo en el río de la plata en la década de 1970. ....	305

<b>Tabla 4.28</b> Acuerdos adhoc bi nacionales o plurinacionales de ámbitos geográficos para desarrollo de infraestructura en el río de la plata. Ámbitos de redefinición de jerarquías escalares de organización institucional y actividad regulatoria estatal con referencia.....	305
<b>Tabla 4.29</b> Interpretación de las prácticas espaciales desde las nociones de "implosión" y "explosión" .....	307
<b>Tabla 5.1</b> Transformaciones de la urbanización concentrada en Punta del Este (1974-82). .....	311
<b>Tabla 5.2</b> Síntesis de las transformaciones de la urbanización extendida en Punta del Este (1974-82).....	313
<b>Tabla 5.3</b> Síntesis de las transformaciones de la urbanización diferencial en Punta del Este (1974-82).....	316
<b>Tabla 5.4</b> Una interpretación posible de los momentos y dimensiones de la urbanización turística. ....	318
<b>Cuadro 1:</b> “La Arquitectura del Boom” .....	251
<b>Cuadro 2:</b> Los edificios de Estudio Cinco en Punta del Este.....	252.
<b>Cuadro 3.</b> SAFEMA. A partir del testimonio Cr. Carlos A. Lecueder.....	263

## 10 ANEXOS

### 10.1 Entrevistas realizadas

Persona	Actividad	Vinculación con Punta del Este	Día entrevista	lugar
Carlos Lecueder	Titular del estudio Luis Lecueder. Contador, Empresario. Administrador de shopping centers y emprendimientos inmobiliarios	Su padre creó la empresa SAFEMA (Sociedad anónima para el Fomento Edificio de Maldonado) en 1972, responsable de 25 edificios en el boom de la construcción de 1974-81. Trabajó en esta empresa como responsable de contabilidad.	20 de noviembre 2020	Plataforma zoom
José Luis Sciandro	Abogado. Consultor en Ambiente y Ordenamiento Territorial	Secretario General de la intendencia de Maldonado (1985-90). Fundador del grupo "Bosque" movilizad en torno a temas ambientales y patrimoniales en Punta del Este (1982-1995). Integrante de la Liga de Fomento de Punta del Este.	12 de noviembre 2020	Maldonado. Sede UDELAR
Juan Andrés Sienna	Arquitecto. Consultor en Urbanismo	Director de Ambiente de la intendencia de Maldonado (1995-2000). Consultor en temas de urbanismo y OT en la intendencia de Maldonado (1985-95)	12 de noviembre 2020	Punta del Este. Domicilio particular.
Martin Ferrario	Director de bienes culturales de la Intendencia de Maldonado (2015-2020)		18 de noviembre 2020	Maldonado. Casa de la Cultura de la Intendencia.
Pascual Gattas	Empresario jubilado	Ex - Representante de FORD en Maldonado (dueño de planta ensambladora de autos). Ex - Socio de SAFEMA	18 de noviembre 2020	Punta del Este. Domicilio particular.
Florencia Sader	Titular de la inmobiliaria Sader (Punta del Este)	Hija de Luis Sader. Socio y fundador de SAFEMA. Integrante del Consejo Municipal de Punta del Este.	26 de noviembre 2020	Punta del Este. Sede de la inmobiliaria Sader.
Ricardo Sader	Empresario jubilado	Hermano de Luis Sader. Ex representante de General Motors en	26 de noviembre 2020	Punta del Este. Sede de la inmobiliaria Sader.

		Maldonado. Socio de SAFEMA		
Rodolfo López Rey	Arquitecto.	Socio de SAFEMA. Proyectista de más de 30 edificios y residencias en Punta del Este.	28 de noviembre 2020	Entrevista telefónica Intercambio por correo electrónico.
Mario Zinger	Arquitecto.	director de obra en edificio Garden Tower (Arq. Libedinsky)	4 de enero de 2021	Plataforma zoom.
Fernando Cairo	Abogado / Profesor de Historia. Sub Director de Cultura de la intendencia de Maldonado	Ha escrito varios libros de historia de Maldonado y Punta del Este. Socio de la Liga de Fomento de Punta del Este	5 de marzo de 2021	Maldonado. Casa de la Cultura. Intendencia de Maldonado.
Mónica Facio	Arquitecta. Funcionaria de la Dirección de Urbanismo de la Intendencia de Maldonado.	Su padre fue director de arquitectura de la intendencia en los 70 y su madre integraba grupo de artes y letras de Punta del Este	5 de marzo de 2021	Punta del Este. Domicilio particular.
Iván Arcos	Arquitecto. Titular de "Estudio Cinco".	Arquitecto en Estudio Cinco desde 1977. Ha participado del proyecto de casi 20 torres, edificios y residencias en Punta del Este.	30 de setiembre 2021	Estudio I. Arcos. Montevideo
Sergio Grosskopf	Desarrollador inmobiliario	Responsable de ocho torres en Punta del Este. Desarrollos en Miami y Bs As (Puerto Madero y Palermo).	13 de agosto de 2021	Show Room de "Fendi Chateau". Punta del Este
Luis Fulco	Arquitecto	Técnico en urbanismo en la intendencia de Maldonado (1977.1984)	10 de noviembre de 2021	Estudio L. Fulco. Montevideo

## 10.2 Anexo normativo.

### Extracto de normativas referentes a zonificación y parámetros urbanísticos en Maldonado-Punta del Este (1974-1982).

#### -Decreto departamental 3289 (12-7-1974) (Ordenanza General de Construcciones).

La región Maldonado Punta del Este, incluía los territorios limitados al oeste según la primera sección judicial del departamento (arroyo El Potrero), el arroyo Maldonado y el río de la plata y Océano Atlántico al sur. Al norte el límite lo fijaba una línea paralela a 5 km de la costa. Se dividió en tres sectores (Punta del Este, Maldonado, y Balneario)

#### *Sector 1: Punta del Este.*

##### Zona 1. Faro de Punta del Este.

Amanzanado regular en torno al faro. Refiere al núcleo original del balneario.

- Subzona 1.1.1.- Zona comercial, con dos calles comerciales, con FOS 100% en Planta Baja y hasta 9 metros de altura, con menores FOS en los pisos siguientes,
- Subzona 1.1.2: Resto del sector, con construcciones de uso residencial de hasta 7 metros con una ocupación de hasta 50%.

##### Zona 2: Centro de Punta de Este.

Amanzanado regular en torno a la Avenida Gorlero, de gran complejidad en la normativa. Incluye la centralidad comercial y cultural de Punta del Este de mediados del siglo XX. Se definieron cinco sectores, incluyendo condiciones para el desarrollo en altura y singularidad para la ocupación de manzanas con grandes pendientes en la zona del puerto.

- Subzona: 1.2.1: Predios frentistas a la Avenida Gorlero: Se permitían altura en torres hasta 54 metros para padrones con superficie de 2400 m<sup>2</sup> mínimo (capítulo 4, figura 7) en esquina y con al menos 49,5 metros de frente (un cuarto de manzana). Estas torres abarcarían el 30% de la superficie del terreno, pero en el basamento de 6 metros de altura, podrían ocupar hasta el 100%. Las alturas podían ser 54, 45 o 36 metros, sin que se habilitaran alturas intermedias, también con basamentos de 6 metros. Para los casos de terrenos menores a 1500 m<sup>2</sup>, los parámetros básicos eran: altura máxima 14 metros con FOS 100%. En terrenos de más de 1500 m<sup>2</sup> también en esquina, podrían realizarse torres de hasta 36 metros con 40% de ocupación en el tramo de altura.
- Subzona 1.2.2. Predios adyacentes a Gorlero, tienen los mismos parámetros de altura y ocupación que los frentistas.
- Subzona 1.2.3. Calles 20 y 24: Se permiten alturas hasta 36 metros en torres exentas con basamentos con FOS 100% de 3 metros de altura, para terrenos en

esquinas de 2400 m<sup>2</sup> y de 49.5 metros de un lado. El régimen de predios menores a 1500 m<sup>2</sup> es de hasta 12 metros de altura y FOS 100%.

- Subzona 1.2.4. Manzanas con gran pendiente frente al puerto. Habilita altura hasta 36 metros del lado de Gorlero, del lado de la rambla la altura no puede sobrepasar el nivel de la calle de Gorlero. Sobre ésta Avenida, la fachada debe ser calada en planta baja, permitiendo mantener las visuales a la costa.
- Subzona 1.2.5. Resto del centro de Punta del Este: solo edificaciones bajas (12 metros de altura máximo) y ocupación 50%.

### *Zona 3: La pastora.*

Contigua a la península donde culmina el damero fundacional de Punta del Este y se pierde la regularidad del trazado que queda estrangulado por la estación del ferrocarril (hoy terminal de buses interdepartamentales de Punta del Este) y la llegada de las costaneras desde Las Delicias (Playa Mansa) y San Rafael (Playa Brava): “*Sus manzanas corresponden a un concepto de espacio progresivo, irregular (...) esta zona se habría de transformar en el articulador, la antesala del territorio destinado al bosque urbanizado*”. (Gorgoso,2011; 12). Desde la OGC 1959 aparecía como ámbito para edificación en altura (45 metros) para grandes predios (3000 m<sup>2</sup>) conformación que se mantiene, con leves alteraciones.

La OGC 1974 la divide en tres ámbitos donde se potencia el desarrollo en vertical.

- Subzona 1.3.1. Costaneras. En predios de más de 3000 m<sup>2</sup> y mínimo 40 metros de frente, pueden elevarse torres de hasta 45 metros, (mínimo 36 metros de altura) inscriptas en un cuadrado de 30metros de lado, con FOS 30% de la superficie. Para el caso de hacer dos torres en el predio, la separación entre ambas debe ser mayor al 2/7 de la suma de ambas alturas<sup>161</sup>. Para predios menores a 3000 m<sup>2</sup>, la altura máxima era de 12 metros y 14 metros en caso de planta baja calada (pilares, planta libre, servicios, que no deben superar el 40% de la superficie de las plantas superiores). En todos los casos el FOS es de 50%.
- Subzona 1.3.2. Continuación Gorlero. Para predios de más de 3000 m<sup>2</sup> y mínimo 40 metros de frente, pueden elevarse torres de hasta 45 metros, (mínimo 36 metros de altura) inscriptas en un cuadrado de 30metros de lado, con FOS 30% de la superficie y FOS 100% en planta baja. Para el caso de hacer dos torres en el predio, la separación entre ambas debe ser mayor al 2/7 de la suma de ambas alturas. Para predios menores a 3000 m<sup>2</sup>, la altura máxima es 12 metros con FOS 100% en planta baja y 50% en plantas altas.
- Subzona 1.3.3. Resto de La Pastora. Para predios de más de 3000 m<sup>2</sup>, situados en esquina, y mínimo 40 metros de frente, pueden elevarse torres de hasta 36 metros de altura, inscriptas en un cuadrado de 30metros de lado, con FOS 30% de la superficie. Para el caso de hacer dos torres en el predio, la separación entre ambas debe ser mayor al 2/7 de la suma de ambas alturas. Para predios menores a 3000 m<sup>2</sup>, la altura máxima es 7 metros con FOS 50% (se puede llegar a 10 metros con

---

<sup>161</sup> Esto significa que, si las torres son de 45 metros de altura, deben estar separadas al menos 25 metros.

planta baja calada con elementos estructurales). Predios menores a 12 metros de frente o 300 m<sup>2</sup> de superficie pueden tener FOS 80% en planta baja.

### *Sector 2. Maldonado*

Se divide en tres zonas: plaza, centro y resto del sector. Hasta la OGC 1959 este sector se planteaba uniforme con alturas hasta 10 metros y FOS 80%, salvo la habilitación para edificios en altura según el ancho de las calles. En la OGC 1974 se presentan estrategias de densificación y edificación en altura en el sector central y una gradación en baja densidad hacia una extensa periferia de baja ocupación.

Se divide en tres sectores articulados por la centralidad de la plaza principal (Plaza San Fernando) y el damero regular de la expansión de la cuadrícula a fines del siglo XIX.

- Subzona 2.1. Plaza. Manzanas que siguen en dirección norte-sur y este-oeste a la plaza San Fernando de Maldonado dentro del damero regular de Maldonado. Tiene dos regímenes: construcciones bajas y altura. Para la construcción baja, plantea alturas máximas de 12 metros, con FOS 100% en planta baja; y los predios en esquina deben tener ochavas de 3 metros. Para el régimen de altura no hay tamaño mínimo de predio, puede ser hasta 22 metros (planta baja y siete niveles), con FOS 100% en planta baja y hasta 80% en el resto de los niveles.
- Subzona 2.2. Centro. Incluye el resto del damero regular del centro de Maldonado, no incluido en la 2.1. No habilita torres, la altura máxima es 9 metros con FOS 80% y ochavas de 3 metros en todas las esquinas.
- Subzona 2.3. Resto del sector. Tampoco se habilitan torres, la altura máxima es 7 metros con FOS 50%.

### *Sector 3. Balneario*

Es el ámbito entre Maldonado y la península, caracterizado por la presencia del bosque de pinos y estructurado por la edificación de viviendas particulares exentas en amplios predios. Se admite una modalidad única de ocupación del suelo en baja densidad y dos niveles, salvo una jerarquización vial.

- Zona 3.1. Barrio Jardín. Incluye todo el sector menos las costaneras y calles principales. Altura máxima 7 metros (en caso de planta baja calada puede llegar a 10 metros). FOS: 40%. Se puede ocupar retiros con construcciones auxiliares de la vivienda hasta 36 m<sup>2</sup>
- Zona 3.2. Costaneras. Rambla playa mansa entre Av. Chiverta y Carretera a Las Delicias y Rambla Playa Brava entre Av. Chiverta y Av. San Pablo (San Rafael). Se admite la edificación en altura hasta 45 metros para predios de más de 6000 m<sup>2</sup> si es en esquina o 3000 m<sup>2</sup> si es una manzana entera. La torre deberá estar inscrita en un cuadrado de 30 metros de lado, y ocupar hasta 30% FOS, con construcción baja de hasta 6 metros de altura y 40% FOS. En caso de dos torres en el predio, deben separarse por 2/7 de suma de alturas entre ellas
- Zona 3.3. Vías principales. Incluye Carretera a Las Delicias desde Costanera hasta calle 25 de mayo, Av. Roosevelt en toda su extensión, Av. Pedragosa

Sierra desde Costanera hasta Roosevelt, Costanera desde Parada 25 (Las Delicias) hasta Laguna del Diario, Costanera desde Av. San Pablo hasta La Barra; Rutas Nacionales y Caminos Departamentales. No se admite edificación en altura mayor a 12 metros, FOS 50%, construcciones auxiliares en retiros: hasta 36 m<sup>2</sup>.

**- Decreto 3314 (5-9-1975)** modifica la zonificación del sector balneario, creando dentro del sector 3.1 “Barrio jardín” las subzonas I, IIa, IIb, IIc, III y IV. También profundizó en las características de las construcciones en bloques de viviendas (Capítulo 4, Figura 10). Se mantuvo la norma general de 7 metros de altura, pero variando el FOS: para vivienda aislada 25%, vivienda con construcciones secundarias 40%, block único o viviendas agrupadas como block: 30%, permitiendo ocupación de retiro lateral o posterior con hasta 20m<sup>2</sup>. Se admitía hasta 9 metros de altura con plata baja calada, ocupando hasta 30% de la superficie de las plantas superiores y con no menos de 50% de transparencia.

Se autorizaba hasta dos viviendas agrupadas en el mismo predio (admitiéndose construcciones subsidiarias a ellas dispuestas de forma separada), según la zona y superficie del padrón. En zona I los padrones deben tener superficie múltiplo de 400 m<sup>2</sup>, en II de 600 m<sup>2</sup> y en III y IV de 1000 m<sup>2</sup>.

Se autorizaban los bloques (máxima longitud 30 metros) salvo en la subzona III (Barrio Parque del Golf- San Rafael), en las siguientes condiciones:

Para subzona I: 800 m<sup>2</sup>; para II: 1200 m<sup>2</sup>; para IV: 2000 m<sup>2</sup>.

Para construir más de un bloque en un solo padrón los terrenos deberían tener una superficie mínima para bloque por sector multiplicada por 1,5 y estar separados 6 metros. Para las viviendas aisladas, la distancia mínima será de 5 metros.

Para la subzona 3.2 “Costaneras” y para la 3.3 “Vías principales” regían los mismos criterios generales sobre bloques y más de una vivienda en el lote; con la diferencia de que se admiten bloques de hasta 40 metros de largo frente a la rambla. Los FOS serán: para vivienda única con construcciones secundarias 50%, para bloques aislados 40%, para viviendas aisladas: 25%.

También se explicitaba que en el sector Punta del Este los edificios obligatoriamente deben tener un lugar de estacionamiento por cada apartamento y en el caso de los hoteles, uno cada tres habitaciones.

**- Decreto 3347 (22-7-1977)** “Anexo I de la OGC 1974”.

Dejó sin efecto la edificación en altura en el Sector Punta del Este, salvo en la zona 1.3, ampliada amplió hasta la calle Biarritz <sup>162</sup> (Capítulo 4, Figura 11). Altura máxima y única: 30 metros ampliándose el predio mínimo a 3500 m<sup>2</sup> con 45 metros de un lado.

---

<sup>162</sup> Este decreto fue precedido por una resolución de la Junta de Vecinos del 18-3-1977 ratificada por el intendente municipal el mismo día que suspendió la aplicación de los artículos 68, 69, 70 y 82 de la OGC 1974 y que implicaba detener las autorizaciones en altura en la península y costaneras. Esta disposición refería en teoría “hasta tanto no sea aprobado el plan director para el Área Turística de Punta del Este”. Ver Altmann Macchio (2023).

En caso de realizar más de un edificio en el predio, debía mantenerse la proporción de un edificio cada 3500 m<sup>2</sup> de superficie del padrón y bajándose el FOS a 25%. También se eliminó el régimen de alturas en las costaneras de Barrio Jardín (Zona 3.2). Además se estableció la obligatoriedad de graficar la forestación en el predio en sector balnearios así como la reposición de especies retiradas en la construcción.

**- Decreto 3351 (16-12-1977) “Anexo II de la OGC 1974”.**

Al concretarse la carretera panorámica de Punta Ballena, se propició preservar las visuales de esta paisaje característico de la región, y mantener “amplias vistas sin interferencias” (Art. 25), no pudiendo superar las construcciones el metro de altura medido desde el nivel de la carretera.

Por otra parte, dispuso cambios en los parámetros de la Avenida Roosevelt. Se habilitó la edificación en altura (en torres inscriptas en un cuadrado de 30 metros de lado) en predios frentistas a la Avenida Roosevelt, entre Av. Pedragosa Sierra y Francisco Acuña de Figueroa, en terrenos frentistas de al menos 2000 m<sup>2</sup> con 40 metros de frente y FOS de 25%. El régimen general de construcciones bajas pasó de 12 a 14 metros altura y el FOS disminuyó de 50% a 40%.

**- Decreto 3385 (2-1-1979) “Anexo III de la OGC 1974”.**

Realizó una nueva subdivisión del sector Maldonado. Se generó un tercer sector al sur de la trama de la ciudad, en el entorno al predio en el que estaba construyendo la nueva sede de la intendencia departamental y se redefinió el entorno a la plaza San Fernando el cual pasaron a ser las ocho manzanas en torno a la plaza que conformaron el trazado fundacional de San Fernando de Maldonado. El sector casco urbano se amplió levemente hacia el este integrando parte de las manzanas situadas entre la calle Santa Teresa y la calle 19 de abril. En tanto el “Barrio jardín” incluyó parte del sector de transición entre las tramas de Maldonado y Punta del Este (Capítulo 4, Figura 12), dejando de estar incluido en el “resto del sector” que funcionaba por exclusión de las zonas plaza y casco urbano.

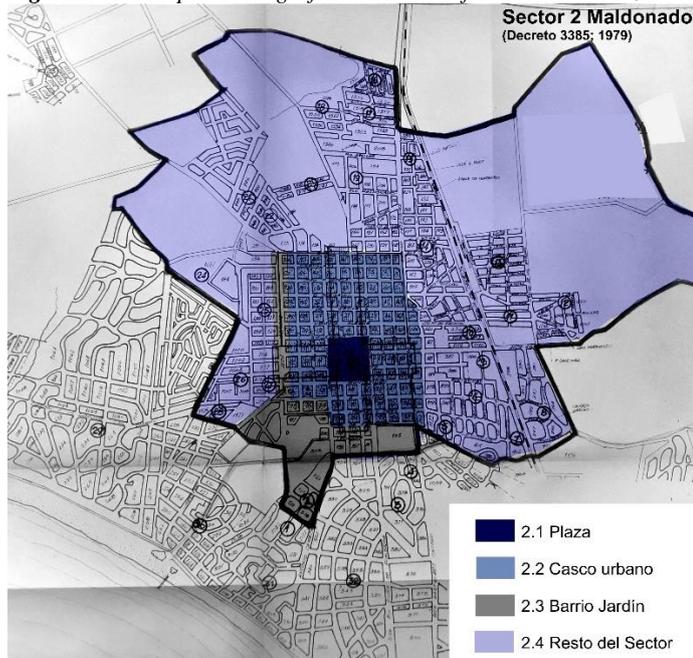
Esta normativa propició la densificación del centro de Maldonado y casco urbano al plantear las tipologías de bloques bajos (5 niveles) y medios (10 niveles).

La zona 2.3 barrio jardín integró estas tipologías edificatorias pero en menor densidad. Los principales parámetros edificatorios y de ocupación de las parcelas pasaron a ser los siguientes:

- Zona 2.1. Plaza. Altura máxima según tipos edificatorios: 13,6 metros. bloques bajos y 28 metros los bloques medios. Las construcciones de la manzana catastral 4 (iglesia) no podrán superar los 12 metros. FOS: 50% bloques bajos, 45% bloque medios.
- Zona 2.2. Casco urbano. Altura máxima según tipos edificatorios. 28 metros para bloques medios y 13,6 metros. para bloques bajos, y 7 metros. el resto de las construcciones. FOS: 45% bloque medios, 50% bloques bajos y 55% el resto.
- Zona 2.3 Barrio Jardín. Altura máxima según tipos edificatorios: 28 metros. bloques medios, 12,5 metros para bloques bajos y 7 metros. el resto. FOS: 30% bloques medios 40% el resto.

- Zona 2.4 El resto del sector se mantiene con la altura máxima 7 metros y FOS 50%.

**Figura 10.1** Interpretación gráfica de las modificaciones en las zonas del sector Maldonado por el decreto 3385



Fuente: Elaboración propia sobre cartografía Intendencia de Maldonado, 1974.

- **Decreto 3397 (24-8-1979)**. Se vuelven a modificar las normas de la zona 1.3 “La Pastora”, creándose tres tipos edificatorios: bajo, medio y alto. Para la edificación alta, se precisan 3000 m<sup>2</sup> de superficie para levantar edificios de 45 metros con FOS 30%. Para la edificación de altura media, se requieren predios de 1000 m<sup>2</sup> con los cuales se pueden generar alturas de hasta 24 metros, también con FOS 30%. Los predios menores a 1000 se deben adscribir a las normativas de edificación baja. Mientras que en la costanera se puede llegar a un Factor de ocupación total (FOT) de 5,1, en el “resto” ese valor llega a 3, 4 aunque se pueda llegar a 45 metros de altura.

- **Decreto 3436 (9-12-1981)**. Entorno del Edificio Comunal.

Modifica zonificación en sector Maldonado en torno al nuevo edificio de la intendencia (se hacen mínimos ajustes a los límites de los ámbitos “barrio jardín” y “casco urbano” en virtud de las aperturas de calles realizadas en el entorno del edificio de la intendencia). Se agregan algunas disposiciones sobre ocupación ampliación de retiros en estos sectores en particular cuando se desarrollan actividades comerciales.<sup>163</sup>

<sup>163</sup> Este decreto no innova en aspectos estructurales sobre el uso del suelo en éste sector de la ciudad. Pero es interesante rescatar las declaraciones del Director de Arquitectura de la Intendencia de Maldonado, Arq. Hugo Isnardi, recogidas en las actas de la Junta de Vecinos al momento de discutirse ese proyecto de decreto, quien señala la importancia de “una adecuación de las áreas que habrán de rodear el futuro edificio Comunal, previendo a tales fines los cambios en la localización de actividades y viviendas, conformando un todo orgánico con otras resoluciones ya adoptadas en materia de transporte y habilitación de establecimientos industriales y comerciales (agregando que se pretende) evitar el vaciamiento del centro tradicional, inviable desde lo económico y social. (Señalando Isnardi) que se ha tratado de adoptar un criterio de ocupación que reconociese la transición entre el área balnearia y la residencia permanente, evitando un corte tajante entre dos formas de uso del suelo tan diferentes” (DDJJVVM, Tomo 35; 309, sesión del 9-12-1981)

- **Decreto 3458 (24-6-1983)**. Entorno inmediato del edificio comunal.

Se modifican los sectores 2.2 (Casco Urbano), 2.3 (Barrio Jardín) y 3.1 (Balneario) para crear la zona 2.5 del sector Maldonado, de “Entorno inmediato del Edificio Comunal”, integrando las manzanas frentistas a la nueva intendencia. (Capítulo 4, Figura 12). La norma destaca la mixtura de usos, propiciando la actividad comercial a través de parámetros diferenciados cuando se ocupe con este fin más del 50% de la planta baja.

Regulación de tipos urbano- edilicios referidos al uso turístico residencial:

- **Decreto 3369 (19-5-1978)**. Regulación de la modalidad de *countries* en bordes de curso de agua.

Reafirma, en concordancia con las leyes nacionales de Centros Poblados y costas, dejar una franja *non edificandi* de 150 metros respecto a la ribera de cursos de agua en el caso de éste tipo de emprendimientos, la cual se libera para uso público, condición indispensable para la aprobación de los proyectos.

Las urbanizaciones podían ser privadas (calles sin acceso público) durante 15 años, tras lo cual deben librarse a uso público.

La aprobación de los emprendimientos quedaba sujeta a un convenio entre la intendencia y el desarrollador donde se explicitara el cumplimiento de la urbanización comprometida, la cual podrá realizarse en etapas.

- **Decreto 3382 (27-10-1978)**. Ordenanza de Clubes de campo.

Define y regula la urbanización suburbana temporal campestre que podrá tener modalidades abiertas o cerradas.

Define al club de campo como “toda urbanización que reúna las siguientes características: a) que parte del área urbanizada se destine a vivienda de temporada b) que el área restante se destine a actividades deportivas, sociales, culturales y/o reservas forestales y animales c) que ambas partes formen una unidad funcional y jurídica que los convierte en un todo” (Decreto 3382; Art. 2). “El espíritu de éste tipo de urbanización es aprovechar las condiciones naturales y el carácter de la zona donde se implanten” (Decreto 3382, Art. 7).

Los clubes de campo podrían ser abiertos o cerrados en ámbitos a ser definidos por la intendencia por reglamentación.

Definió como 50 hectáreas el máximo de superficie de vivienda máxima para clubes de campo cerrados, una vivienda aislada cada 1000 m<sup>2</sup> de terreno y una reserva forestal de al menos 15% de predio.

Respecto a la gestión de éstos proyectos se planteó que si bien corresponden a una urbanización o fraccionamiento y se deben a éstas normativas, se tramitarán como proyecto de arquitectura (lo que permite incluirlos dentro del régimen de propiedad horizontal, por ejemplo).

El desarrollador se debía comprometer a ejecutar la infraestructura y equipamiento necesario y proyectado así como mantener el enjardinado y la forestación. El trazado

de calles debería permitir la *transitabilidad* y escurrimiento de agua. Si las obras no se iniciaban en doce meses desde la aprobación, caía el permiso de construcción gestionado.

Análogamente que con el decreto 3369, la modalidad cerrada garantiza este carácter por al menos quince años y luego se libera a uso público; y sobre la gradación del acceso se refiere a que de haber control de acceso, el mismo “no puede afectar el normal desarrollo del tránsito en las vías públicas” (Decreto 3382. Art. 23).

**- Decreto 3394 (20-7-1979) Ordenanza de Hoteles.**

Regulaba la construcción de nuevos hoteles o la ampliación de los existentes, en dos aspectos principales respecto a la ocupación urbana del suelo: zonificó en qué ámbitos geográficos se podían construir y bajo qué parámetros urbanísticos, en atributos diferentes a los planteados en la Ordenanza de construcciones.

En el caso de algunos sectores del barrio jardín y de las vías principales estableció “altura libre” en predios grandes. En el caso de barrio jardín (sector IIb y IIc1) para predios de 2400 m<sup>2</sup> se permitía altura libre con FOS 35% en planta baja y 25% en el resto de los niveles. En Cantegril, otro sector del barrio jardín de Punta del Este, se permitían esos mismos parámetros pero en terrenos de al menos 4000 m<sup>2</sup>

En las vías principales (Roosevelt, Continuación Gorlero, Costanera y Rutas Nacionales) esos parámetros quedaban activados para predios mayores a 1200 m<sup>2</sup>

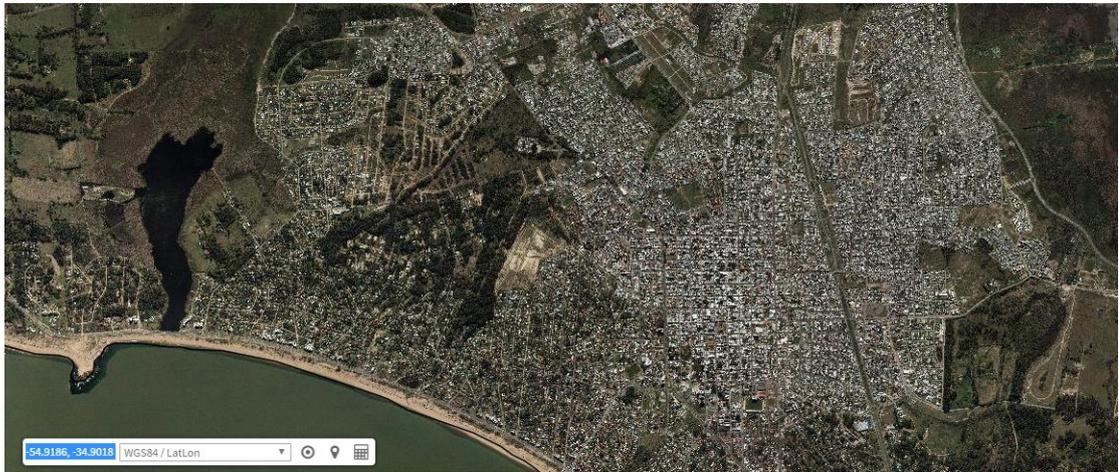
La norma también establecía, en su artículo 5 que “En caso de hoteles de lujo y primera categoría, los parámetros de edificación podrán ser motivo de consulta previa”. Por otra parte “los edificios destinados a hotel que se construyeran en las áreas con parámetros especiales deberán mantener su destino por un lapso no menor de quince años” (Decreto 3394. Art. 12).<sup>164</sup>

---

<sup>164</sup> De alguna manera, esta norma toma en cuenta aprendizajes de la polémica del pasaje a propiedad horizontal de varios hoteles de la región, que no eran redituables fuera de temporada, al momento de reglamentarse a nivel departamental, la ley de propiedad horizontal en la década de 1950.

### 10.3 Anexo gráfico.

*Figura 10.2 Comparativo fotos aéreas Maldonado (1966, arriba; 2023 abajo)*



*Fuente: IDE UY*

**Figura 10.3** Punta del Este (1979) cuatro fotogramas del noticiero cinematográfico “Uruguay hoy”



Referencias: Arriba a la izquierda: El Malecón II y El Torreón en construcción. Arriba a la derecha: Panorámica de Playa Mansa (paradas 6 a 8, con torres de Pintos Riso en construcción sobre la costanera) y la península. Abajo a la izquierda: Parquemar Gorlero en obra. Abajo a la derecha: obreros de la construcción.

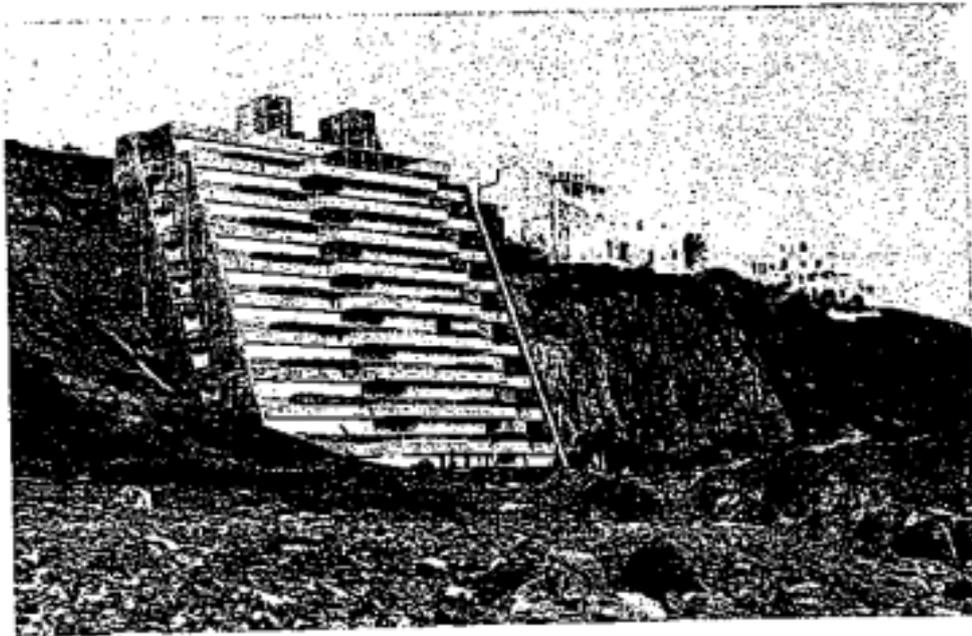
Fuente: extraído del documental “La Quimera de la costa” (1993)

*Figura 10.4 desarrollos de fines de los 70: las torres en Av. Roosevelt y edificios en lomo de Punta Ballena (1982)*

**Foto 1. La imagen deseada (la avenida Roosevelt en Punta del Este)**



**Foto 2. Edificio de departamentos sobre la ladera de Punta Ballena**



*Fuente: Extraído de Arana (1983; 142).*

**Figura 10.5** El último esqueleto de los edificios de Av. Roosevelt paralizados por la crisis de 1982 se remató para culminarse en 2022



*Fuente: fotografías del autor (2021)*

**Figura 10.6 Hoteles emblemáticos de Punta del Este anteriores a 1974**



**Referencias:**

1. Hotel Biarritz (1908; convertido a PH en 1956; reformado).
2. Hotel British House (1911), convertido a PH 1956, muy modificado actualmente.
3. Hotel España (1910, demolido en 1970).
4. La Cigale (1939, Demolido en 1977).
5. Hotel Miguez (1952, convertido a PH en 1967, vigente).
6. Hotel Playa (1950; demolido en 2006).
7. Hotel de Risso (1895; reformado a Hotel Palace, actualmente abandonado).
8. Hotel San Rafael (1948; demolido en 2019).

Fuente: Banco de Historias locales: <https://bhl.org.uy/>

**Figura 10.7 Publicidad del edificio Paz Marina (1972), primero en altura de SAFEMA**



Fuente: Archivo del Instituto de Historia – FADU UDELAR. Fondo Gómez Platero.

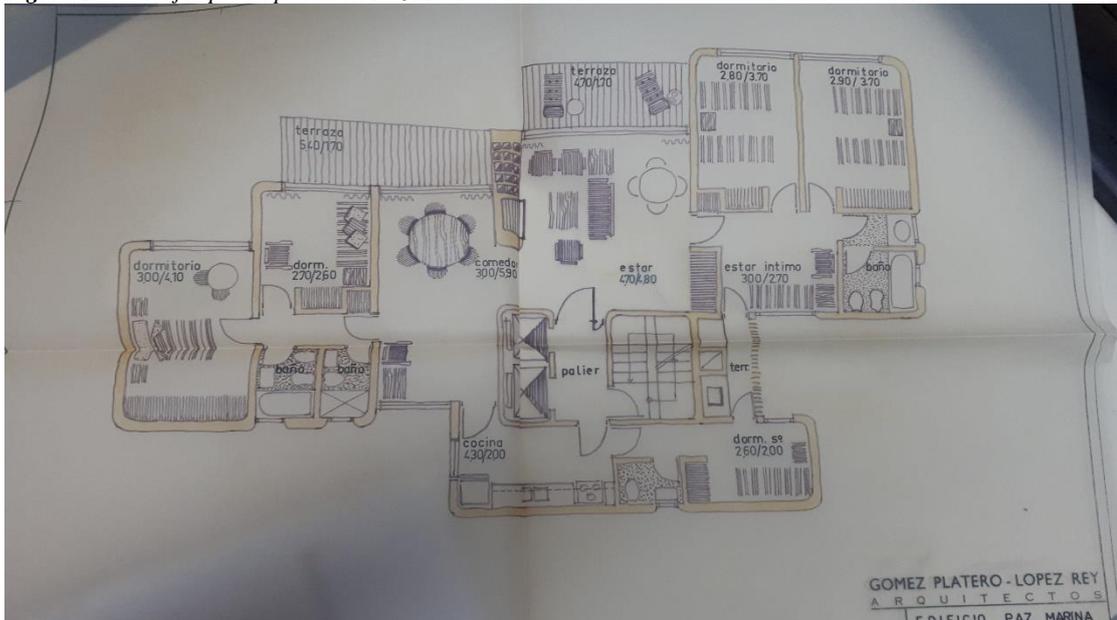
**Figura 10.8** Estudio de proyecto de la afectación en paisaje del Edificio Paz Marina (dibujo sobre foto).



*Nota: los edificios más afectados en sus panorámicas también fueron aprobados por excepción: Península e Il Campanile*

*Fuente: Archivo del Instituto de Historia – FADU UDELAR. Fondo Gómez Platero*

**Figura 10.9** Un ejemplo de planta de Paz Marina: tres dormitorios más un cuarto de servicio.



*Nota: el edificio se abre con dormitorios, estor y comedor hacia el puerto con balcones y se cierra con muros casi ciegos hacia la ciudad a través de la cocina y dormitorio del personal doméstico.*

*Fuente: Archivo del Instituto de Historia – FADU UDELAR. Fondo Gómez Platero*

**Figura 10.10** Publicidad del Barrio Parque San Antonio, para sectores medios y bajos ("planes especiales para desalojados") en Maldonado (1983). Diario Punta del Este (5/1/1983).

**BARRIO PARQUE  
SAN ANTONIO**

"ES UNA REALIDAD"

**2ª ETAPA: 240 VIVIENDAS**

(ACTUALMENTE EN CONSTRUCCION)



BARRIO PARQUE SAN ANTONIO, a 5 cuadras del centro de Maldonado y con todas las comodidades y servicios.  
PLANES ESPECIALES PARA DESALOJADOS A "PURA CUOTA"  
Construye: FRAMYL S.A. Promueve: DISNAMAR S.A.  
Sarandí 776, Tel. 2 58 59  
SU VIVIENDA PROPIA ES REALIDAD CONSULTANDO A DISNAMAR, EMPRESA LIDER.

*Nota: la empresa desarrolladora quebró poco tiempo después de éste aviso y el emprendimiento quedó inconcluso generando importantes problemáticas económicas y sociales.  
Fuente: Diario Punta del Este 5/1/1983.*

**Figura 10.11** Panorámica de Punta del Este hacia la península (1970) Se aprecia a la izquierda la Playa Brava y la rambla costanera aún sin realizar y los primeros edificios en altura fuera de la península. (abajo a la izquierda Opus Alfa, 1965 sobre playa brava y al centro a la derecha sobre parada 1 de playa mansa, los cuatro bloques del "Vanguardia", 1960)



Fuente: colecciones digitales Biblioteca Nacional.

**Figura 10.12** El diario Península (continuador de Punta del Este) señala la emergente crisis de la construcción, en enero 1982, luego de la devaluación argentina (1981) y antes de la crisis uruguaya (noviembre 1982)



Fuente: Península 2/3/1982.

Figura 10.13 Propuestas para desarrollos de infraestructura no concretados en Punta del Este



Fuente: Punta del Este, 9/7/1975

Figura 10.14 Otra “mega” propuesta no concretada: En 1979 se proponía erigir un hotel en el predio de propiedad de la intendencia donde finalmente se instalará en Conrad en 1997



Fuente: El País, 29/4/1979

*Figura 10.15 El boom se hizo también de decenas de edificios de pequeño tamaño como este que se publicita en el diario Punta del Este en 1975*

**PUNTA DEL ESTE**  
**ALMO S.R.L.**

Construye y vende en Parada 14 y 1/2  
PERU Y COVADONGA  
Apartamentos primera categoría a  
60 metros de la playa

Apartamentos de 1 y 2 dormitorios, totalmen-  
te alfombrados. Baños y cocinas con pisos en  
cerámica, artefactos de color. Boxes y coche-  
ras independientes, solarium, etc.

**INFORMES —**

PUNTA DEL ESTE: TEL. 8 28 55  
MONTEVIDEO: TEL. 91 74 26

*Fuente: Punta del Este, 9/7/1975*