ark:/s22508112/alx4scprb

REGISTROS, ISSN 2250-8112, Vol. 21 (1) enero-junio 2025: 51-70

Espacialidades ribereñas y tiempo libre

Costa Sur del Gran Buenos Aires. 1910-1939

Riverside Spatialities and Leisure Time: South Coast of Greater Buenos Aires. 1910-1939

Ana Gómez Pintus
Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Universidad Nacional de La Plata, Argentina.

Resumen

En el año 1939 se sancionó la ley de Urbanización de playas y riberas de la Provincia de Buenos Aires. Este hecho jalona los diversos procesos de ocupación y uso de la ribera Sur, marcando el pasaje de un territorio caracterizado por la informalidad, la instalación de construcciones transitorias asociadas a las actividades recreativas, hacia una formalización y modernización del territorio generada por las mejoras viales junto a la construcción de sedes institucionales vinculadas al turismo.

A partir del uso de un corpus variado de fuentes buscamos dar cuenta de las transformaciones y sus soportes materiales que se desarrollaban en este escenario que incipientemente se incorporaba al mapa del turismo.

Sostenemos que se trató de un momento bisagra, que supuso la transformación de la ribera agreste en una playa con balnearios formales y equipamientos efímeros en la que fue tomando forma el ocio ribereño de las poblaciones metropolitanas. A lo largo de este proceso las acciones centralizadas del estado provincial buscaron la conformación de este sector como unidad territorial, aunque el análisis sobre Quilmes y Punta Lara ilustra distintas alternativas y temporalidades dentro de un proceso más amplio.

Palabras clave: ribera, construcciones, tiempo libre, turismo

Abstract

In 1939, the Buenos Aires Province Beach and Shoreline Urbanization Law was passed. This event marked the various processes of occupation and use of the southern shoreline, marking the transition from a territory characterized by informality, installation of temporary buildings associated with recreational activities, and its conflictive integration with traditional productive and service uses, to a formalization and modernization of the territory generated by the improvement of roads along with the construction of institutional headquarters linked to tourism.

Using a diverse body of historical sources, we seek to describe the transformations and their material supports that were taking place in this setting, which was incipiently incorporated into the tourism landscape.

We argue that this was a pivotal moment, involving a kind of competition –symbolically, but also physically– for the use of the beaches, which sought to be resolved through regulatory means.

Keywords: riverbank, leissure time, buildings, tourism

Recibido 8 de abril de 2025 Aceptado 19 de mayo de 2025 Publicado 30 de junio de 2025

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una licencia Creative Commons Attribution (CC BY)
http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

faud.unmdp

Introducción

El 4 de enero de 1939 se sancionó la Ley 4739 de Urbanización de playas y riberas de la Provincia de Buenos Aires. El 26 de ese mismo mes, el diario *La Nación* publicó una nota sobre,

> el retiro de las carpas instaladas en Punta Lara (…) este hecho está inspirado en un bien entendido espíritu de orden, moralidad y bien general ya que se fueron instalando en la playa varias carpas, muchas de ellas simples habitáculos hechos de bolsas y la mayoría de ellos sin permiso de geodesia. (En Punta Lara… 26 de enero de 1939, s.p.).

La noticia es indicativa de los cambios que se estaban llevando a cabo y de los proyectos que, desde el gobierno conservador se estaban implementando en el marco del Plan trienal 1937-39 presentado por el gobernador Manuel Fresco (Fernández, 2018; Fernández, 2014; Jáuregui, 2012, Bruno, 2018). Aunque las trasformaciones urbanas no son automáticas ni lineales, este hecho jalona los diversos procesos de ocupación y uso de la ribera. La norma es el corolario de una serie de regulaciones, como la redacción de un reglamento para las concesiones de playas y riberas de la provincia, la realización de un registro para las mismas y la previsión de un plan para diferentes sectores de la ribera por parte de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (MOP) que se remitían a comienzos del veinte (Bruno, 2005). En conjunto, las medidas apuntaban a liberar la zona de playas y a eliminar toda una serie de construcciones y equipamientos rudimentarios que habían ido poblando el espacio de la ribera en las primeras décadas del siglo XX, a medida que se popularizaban los paseos y las actividades de ocio. A partir de este momento se van borrando las huellas de una historia de mezcla y superposiciones como parte de la trasformación física de la provincia que el gobierno conduce a través de la obra pública como instrumento del progreso material de la Provincia y que incluía el fomento al turismo y la creación y mejoramiento de balnearios, lacustres y fluviales (Fernández, 2018).

El espacio al que nos referimos, la costa sur del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) comprende 48 km sobre la ribera del Río de La Plata. El área se extiende por la costa de los partidos de Avellaneda, Quilmes, Berazategui, Ensenada y Berisso. A diferencia de la Ribera Norte, caracterizada por una prominente barranca y una franja angosta de tierras bajas sobre la costa, la zona Sur comprende una extensión costera más larga y una franja ancha de tierras bajas inundables reconocibles por sus montes de sauzales y sus costas de pajonales y selva marginal. En términos geomorfológicos y a trazo amplio se identifican dos grandes sectores irregulares, por una parte, las mesetas de tierra firme, separadas por los cauces de arroyos y cañadas que desaguan al Río, y por la otra las zonas bajas pantanosas e inundables de la ribera propiamente dicha. Esta franja de difícil delimitación a la que de manera preliminar proponemos pensar como ribera con una silueta delimitada por la línea de cota de +5m que señala Etulain (2004), recibe denominaciones como costa, franja ribereña, terraza baja o frente de agua y presenta aristas particulares, tanto en su proceso de transformación a lo largo del tiempo, como en las dinámicas urbanas y ambientales recientes.

Por su parte, el devenir histórico de ambas costas –al Norte y al Sur de la Capital Federal– fue también diferente en el desarrollo de los usos recreativos, que en el Norte se registraron más tempranamente. Desde fines del siglo XIX, la ribera al norte de la ciudad de Buenos Aires ha sido un lugar asociado al ocio, al tiempo libre y a las actividades náuticas y deportivas. San Isidro, Tigre y San Fernando eran las localidades al norte de la ciudad –así como Adrogué hacia el sur– que, en tanto espacio público, se transformaban en los escenarios en donde la alta sociedad de la *Belle Epoque* podía ser vista en todo su esplendor. La revista *Caras y Caretas* en sus columnas de sociales daba cuenta de su elección como destino de viaje durante los meses estivales, publicaba crónicas ilustradas con fotografía de las competencias de regatas o los picnics y fiestas de carnaval, entre otras actividades (Gomez Pintus, Grutchesky, 2023). Con el cambio de siglo y el correr de las primeras décadas, las nuevas posibilidades generadas por el desarrollo de infraestructuras y la diversificación de los transportes hicieron posible un uso más extendido del tiempo libre. Lentamente, nuevos sectores sociales se incorporaron a las prácticas vinculadas al ocio y la recreación. Elisa Pastoriza sostiene que la democratización de estas prácticas, representada por el excursionismo o la realización

de actividades deportivas o de contacto con la naturaleza, fueron parte de un proceso de difusión de las actividades de la elite como consecuencia de una sociabilidad más expuesta y laxa en los lugares de veraneo. Estas prácticas se conformaron en un modo más de ascenso social cuyas expectativas se vinculaban con las ideas de la experimentación, del confort y de la modernidad (Pastoriza, 2011).

Concurrían por esos años, en efecto, varios procesos que ampliaron el mapa del ocio y contribuyeron a la formación de una incipiente industria del turismo que incluiría las costas de Quilmes, Bernal y Punta Lara. Aunque, como veremos, desde el Riachuelo hacia el Sur, la accesibilidad al río fue siempre discontinua, con algunas posibilidades de acceso en Bernal, Quilmes, Ezpeleta, Berazategui, Hudson y Punta Lara en Ensenada, razón por la cual no conformaron un paseo continuo, sino una serie de enclaves costeros mejor o peor conectados a las ciudades cabecera ubicadas en la meseta alta.

En este contexto, nos preguntamos por las transformaciones espaciales que surgían de las necesidades de adecuación de la ribera a las actividades del tiempo libre. ¿Qué características fueron definiendo la ribera Sur en las primeras décadas del siglo XX? ¿Qué tipos de transformaciones fueron convirtiendo esa rivera agreste en una incipiente playa metropolitana?

Buscamos dar cuenta de una etapa en la que conviven iniciativas de amplio alcance con apropiaciones informales de soportes materiales que, aun mínimos y fugaces, acompañaban las prácticas del ocio que se desarrollaban en este escenario que incipientemente se incorporaba al mapa del turismo. Sus características se vinculaban mayormente a la instalación de construcciones de carácter transitorio –incluso clandestino[1]– y a la conflictiva integración de las actividades del ocio junto a los tradicionales usos productivos y de servicios (la Escuela Naval, el Puerto, los frigoríficos en la vecina localidad de Berisso). Acompañando esa creciente actividad se asiste a la consolidación y mejora de la red vial junto a la construcción de sedes institucionales que empezaron a definir la morfología del territorio. Proponemos recorrer estas transformaciones a partir del año 1910 cuando la compañía Fiorito puso en funcionamiento el primer tranvía que unía a la ciudad de Quilmes con la costa, y su finalización en 1939, con la promulgación de la Ley 4739 de Urbanización de playas y riberas de la Provincia de Buenos Aires del 4 de enero de 1939.

Se trata de problemáticas que se enmarcan, por un lado, en la historia social, cultural que han puesto el acento en la "democratización del bienestar" (Torre y Pastoriza, 2002) y de las prácticas sociales vinculadas a la ampliación de los sectores medios (Pastoriza, 2011; Ballent, 2014; Gomez Pintus y Grutchevsky, 2023); de los modelos y representaciones que en torno al tiempo libre se han puesto en juego, tanto a nivel nacional como internacional, en un espectro amplio que va desde la formación de balnearios y entretenimientos populares en Estados Unidos (Funnell, 1975); pasando por la difusión de imágenes más tradicionales como las que referían a los balnearios marítimos de la provincia de Buenos Aires o de la ribera Norte de Buenos Aires (Pastoriza, 2011; Bruno, 2020; Ballent, 2014); o la incorporación de actividades que perseguían experiencias alternativas, como las que promovían, por ejemplo, el camping (Kaczan, 2023; Piglia, 2014). Y por el otro lado, en relación el desarrollo de la red vial, numerosos trabajos ponen el acento en la vinculación entre infra-estructuras, especialmente de movilidad y conectividad, y los procesos de desarrollo, modernización y expansión territorial (Ballent y Gorelik, 2001; Ballent, 2023; Fernandez, 2014; Jauregui, 2012). Más específicamente, distintos autores (Ballent, 2005, 2008, Bruno, 2018, Piglia, 2012) han rescatado el binomio indisoluble que conforman carreteras y turismo durante este período, conformándose en algunos casos en elementos turísticos en sí mismos (Grutchevsky, 2020).

Como hipótesis de trabajo, es posible pensar que en el periodo señalado se superponen dos imágenes que conviven en tensión en este proceso de ocupación de la ribera. Previo a la construcción de caminos y de las obras de los balnearios que estructuraron de manera permanente a la zona ribereña, se reconoce la organización de un espacio informal, guiado por la lógica de la necesidad de las actividades temporales y cuyas formas de materialización mayormente transitorias (casillas, carpas) configuraron en su momento una considerable proporción de la costa. Estas huellas buscaron eliminarse en un momento en que el turismo se ampliaba no solo en relación a los

excursionistas de las ciudades cabecera, La Plata y Quilmes, sino como destino de un "turismo relámpago" que se publicitaba en medios de prensa nacionales (*Guía Peuser de Turismo*, 1944). Este salto de escala, se hacía posible en paralelo a la regularización de las primeras infraestructuras viales, la apertura de nuevos caminos y la aparición de edificaciones permanentes, como clubes y balnearios privados, que instauraron la formalización de las actividades y sus equipamientos generando una imagen moderna y progresista que desde el gobierno conservador y grupos privados se buscó impulsar.

A partir del uso de un corpus variado de fuentes que incluye fotografías, periódicos, archivos de asociaciones vecinales, cartografía, informes gubernamentales, discusiones parlamentarias y memorias del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, proponemos un primer acercamiento al momento de formación de la ribera.

A lo largo del trabajo se esperan identificar las espacialidades y materialidades que conformaron la costa de rio. Se coloca la lupa en la escala regional de la ribera Sur y en los enclaves que la conforman, así como en construir una periodización que le es propia, en tanto se vincula, no sólo con procesos de transformación histórica a escala provincial, sino con la relación más directa que establece con la metropolización de las ciudades cabecera.

Para ello el artículo se organiza en dos apartados. En el primero, "Materialidades temporarias y playas suburbanas", se analizan los objetos, construcciones y espacios temporales vinculados a las actividades del ocio. En el segundo apartado "Entre lo transitorio y lo permanente" ponemos el foco en aquellas obras que por su envergadura y materialidad se convierten en elementos estructurantes en la construcción del "balneario moderno". Vialidades, clubes y balnearios construyen una imagen de la ribera pujante y civilizada.

Materialidades temporarias y playas suburbanas

En la región metropolitana la ribera se ha desempeñado como zona de servicios, de contacto con la navegación, de aprovechamiento de recursos como zona de pastoreo, pesca o fuente de agua, como área de trabajo, así como ha sido lugar de una relevante pero poco estudiada sociabilidad costera y urbana relacionada con las actividades del tiempo libre. Estas actividades formaron parte del repertorio de sociabilidades urbanas y prácticas culturales, entre las que empezaban a contarse formas incipientes del turismo que se ampliaron con particular vigor en un período signado por el crecimiento de las ciudades y la consolidación de una esfera del ocio por oposición al mundo del trabajo y en la que se expanden las relaciones laborales amparadas por la legislación que otorga un conjunto de beneficios a los trabajadores que les permite hacer uso del tiempo libre generando las condiciones para expansión de bienes culturales y entretenimientos urbanos masivos.

Entre los primeros usos recreativos de la ribera, algunas fotografías tempranas dan cuenta de un picnic de empleados ferroviarios en la Ribera de Quilmes (1908), o del picnic de la Asociación Ciclista en el recreo Las Delicias de Quilmes (Figura 1) y en Punta Lara hay noticias de los picnics que organizó el Club Ateneo Popular en 1923.[2] Estas actividades, organizadas por bibliotecas populares,[3] asociaciones obreras,[4] juventudes socialistas, anarquistas, grupos católicos o grupos nacionalistas, formaban parte de los modos de vida asociativa, ligada principalmente al barrio, o al trabajo, que como analizan Gutiérrez y Romero (1995), tienen que ver con la construcción de grupos de pertenencia en el marco de una ciudad ampliada. En este marco, los picnics y actividades al aire libre no suponían para este momento un culto contemplativo de la naturaleza virgen, así como tampoco las actividades de sol y playa resultaban aún el principal atractivo de las costas (Bruno, 2020), de modo que las excursiones muchas veces trasladaban los entretenimientos urbanos al nuevo escenario. No se trataba, inicialmente de un escape de la ciudad, sino de incorporar un escenario más, al de los ya tradicionales clubes de barrio. Las crónicas del diario publicaban "la tarde del domingo se deslizó entre bailes con orquesta en vivo, partidos de fútbol, pruebas atléticas y números de hilaridad (Fiebelkorn, 2021).[5]

Figura 1. Picnic del Club de ciclistas de Quilmes, 1908. Archivo Museo Histórico Fotográfico de Quilmes.

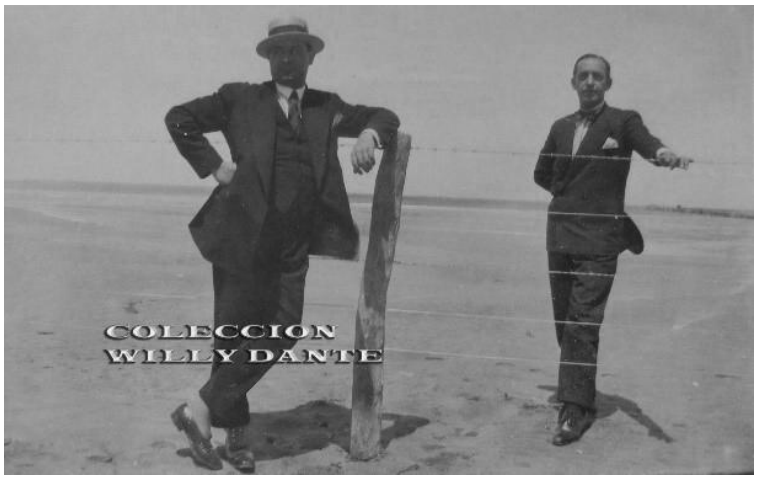
Salvo el caso excepcional del balneario Fiorito en Quilmes, en los primeros años las comodidades y servicios que se ofrecían a los paseantes eran exiguas por las dificultades prácticas que suponía en los inicios el traslado a la costa –tanto de los excursionistas como de los insumos que requerían para la estadía: sillas, comidas, bebidas– hasta que se organizaron los primeros recreos y balnearios que comenzaron a ofrecer estos servicios. En el apartado siguiente analizaremos en qué medida la posibilidad de desarrollo de las zonas ribereñas estaba marcado por la accesibilidad, más temprana en la costa de Quilmes, y que para el caso de Punta Lara se hizo inicialmente desde Ensenada –la localidad más cercana a la costa–, y a partir de los años treinta por el camino de tierra La Plata-Punta Lara (Figura 14). Esta modernización vial marcó un salto de escala, que no sólo fue cuantitativo, sino que redundó en el establecimiento de instituciones como el Jockey Club, o la fundación de la "ciudad balnearia de Punta Lara".

Sin embargo, hasta este momento, las construcciones precarias, de uso temporario, recreativo y sin áreas residenciales, ni hoteles, fueron el rasgo dominante de la ribera. Retomando la fotografía del picnic (Figura 1), vemos que la única construcción era una casilla precaria que servía como apoyo para organizar la venta de bebida y comestibles que se llevaban para cada evento desde la ciudad. Los clubes, cuyas actividades deportivas convocaban a los excursionistas hacia las costas, también se alojaron originalmente en construcciones de madera, como la del Club Regatas (1902), o el Náutico de Berisso (1929) sobre el río Santiago y arroyo Doña Flora, dos afluentes del Rio de La Plata.

Hacia la década del veinte, aparecen en los diarios las primeras noticias sobre la creación del pueblo balneario, a partir de una concesión de 1200 metros de playa que obtuvo el señor Martin Taylor (vecino de Ensenada) para instalar un balneario público y hotel. A esta primera iniciativa se sumaron "las de Troncatti, Balsa, Gutierrez, Grondona, Cassini, y Corbacho (...) ayudando a que Punta Lara dejara de ser un balneario desolado" (Aldazabal et al., 2016, p. 382).[6] Las Delicias –que más tarde tomaría el nombre del Monumental (Figura 2)–, Corbacho y el Modelo fueron los nuevos balnearios que se sumaron a la playa. Como muestra la figura 3, en 1920 llegaron los primeros agrimensores a trazar los terrenos para el recreo Las Delicias. La imagen

muestra un paisaje virgen, el único dato de este territorio que comienza a intervenirse son dos personas que parecen ser el dueño del recreo junto al agrimensor y el alambrado de púas que delimita el loteo. En términos de Reviel Netz la presencia del alambre de púa representa la llegada de la modernidad a través de una tecnología que posibilitó el control masivo del espacio y, en este caso, la delimitación de la propiedad privada (2015).

Estos primeros balnearios eran construcciones de madera que se levantaban sobre la zona de playa generando pasarelas y ramblas sobre palafitos a las que se podía acceder desde el nivel más elevado de la barranca, por donde pasaba la calle costanera y que se extendían hacia la playa a la que se vinculaban mediante escaleras –que dependiendo de las mareas quedaban cubiertas por el rio– y en las construcciones más complejas con muelles privados.



Figuras 2 y 3. Recreo Las Delicias, en Punta Lara. Circa 1933. Archivo General de la Nación y Agrimensores en la playa de Punta Lara. Colección Willy Dante.

Figura 4. Calle Costanera en Punta Lara. 1935. Archivo General de la Nación. Inventario 166216.

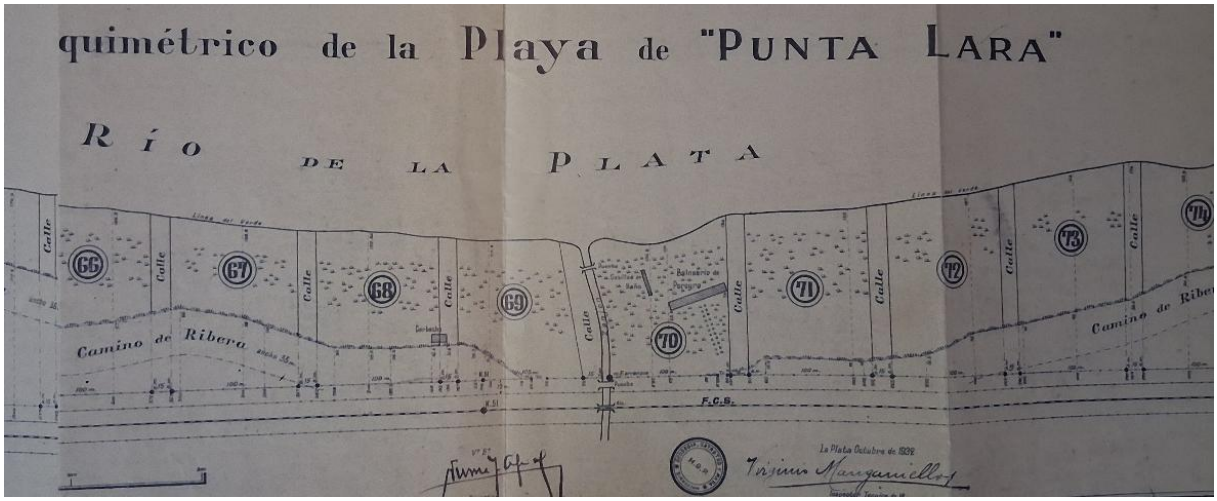
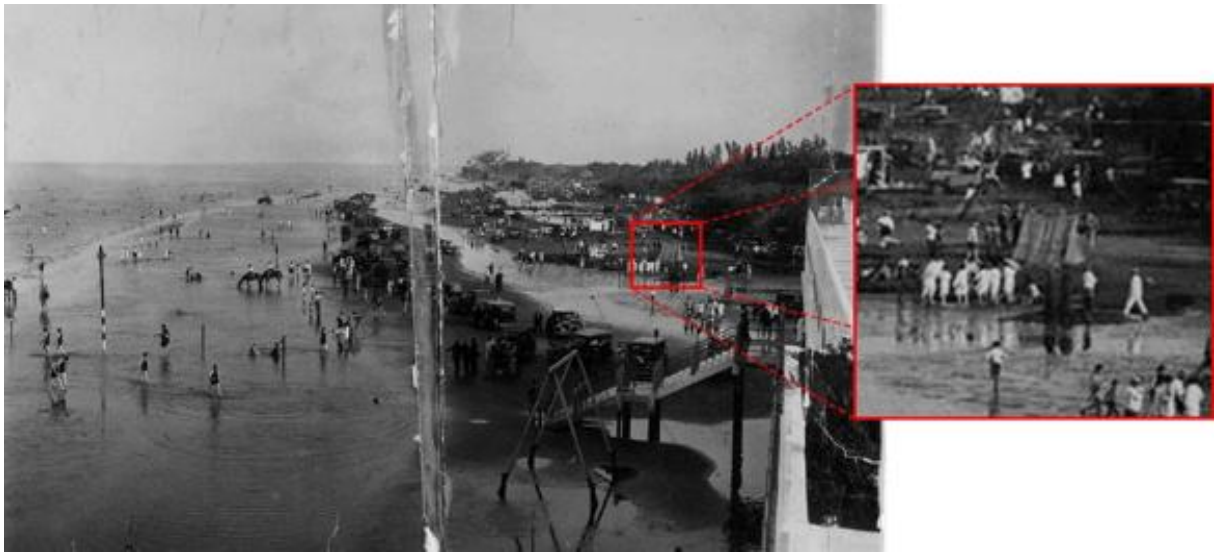


Figura 5. Relevamiento Taquimétrico, Playa de Punta Lara. 1932. Archivo Histórico de Geodesia, MOP.



Figuras 6 y 7. Fotografía de la Ribera de Quilmes. C. 1910. Y Ribera de Punta Lara. 1935. Archivo General de la Nación, inventario 166420.

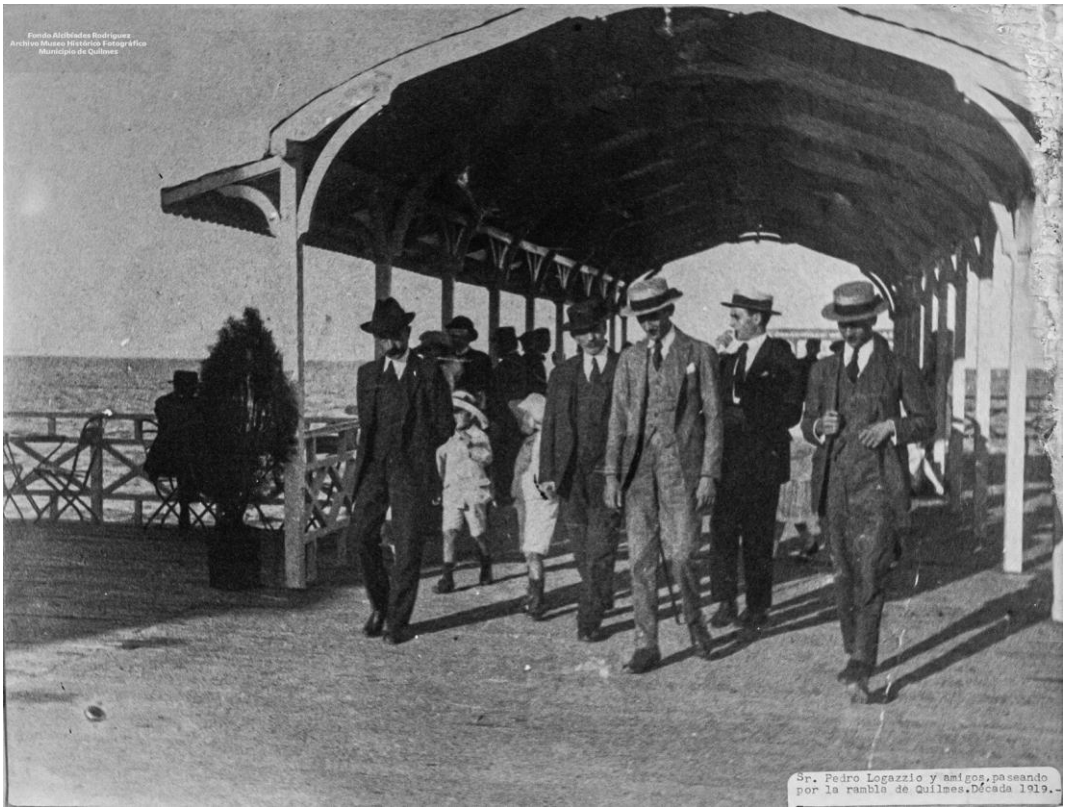
En Punta Lara, estos recreos formaban un núcleo incipiente (Figura 4) en las cercanías del Palacio Piria, un emprendimiento inmobiliario del empresario uruguayo Francisco Piria que compró esta estancia y su residencia con la intención de promover un loteo a la manera de otros que ya había desarrollado en la costa uruguaya, y que coincidían con las propuestas que Benito Carrasco publicaba para la ribera Norte de la Capital (Vallejo, 2002). En esta zona, como deja ver la figura 4 que corresponde al año 1935 y el relevamiento taquimétrico de la playa de "Punta Lara" levantado por el Departamento de Geodesia (Figura 5) algunos años antes, en 1932, además de los balnearios y recreos cuyas imágenes han trascendido en publicidades y publicaciones periódicas,[7] la costa se cubría de casillas que se localizaban aleatoriamente y cuyos usos correspondían presumiblemente a casillas de baños, a kioskos, a depósitos y áreas de guardado que se sumaban a los balnearios, a puestos de guardacostas.

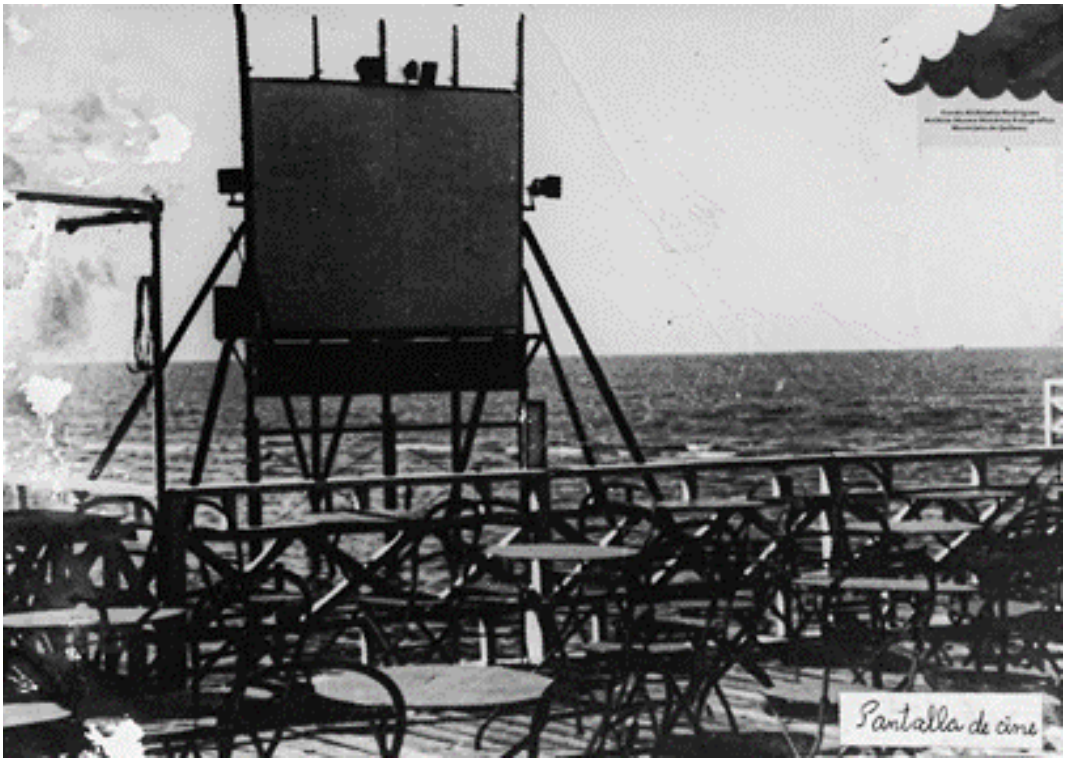
Entre lo transitorio y lo permanente

Un antecedente temprano de la tendencia a la formalización de los equipamientos para las actividades de la ribera que recién señalábamos se observa en Quilmes. Allí en la década del diez se iniciaron las obras de la Rambla, mientras que, en paralelo, se proyectaba un extenso muelle sobre el río que seguía la tendencia que marcaba un proyecto de Benito Carrasco de 1912 para el embellecimiento de la costa de Buenos Aires a Tigre (Gómez Pintus y Gruschetsky, 2023; Novick, 2001), pero también como se habían proyectado para Mar del Plata y Necochea. Perla Bruno (2015) señala que estos muelles o amarraderos eran originalmente estructuras funcionales que permitían el desembarco en localidades sin puerto –grandes monumentos de la edad de hierro victoriana– que luego, fundamentalmente a partir del acceso a la costa por ferrocarril, devinieron en lugares de esparcimiento –palacios de placer– y en cuanto se afirmaron como atracción turística hacia la mitad del siglo XIX, no hubo localidad balnearia europea que no tuviera uno.

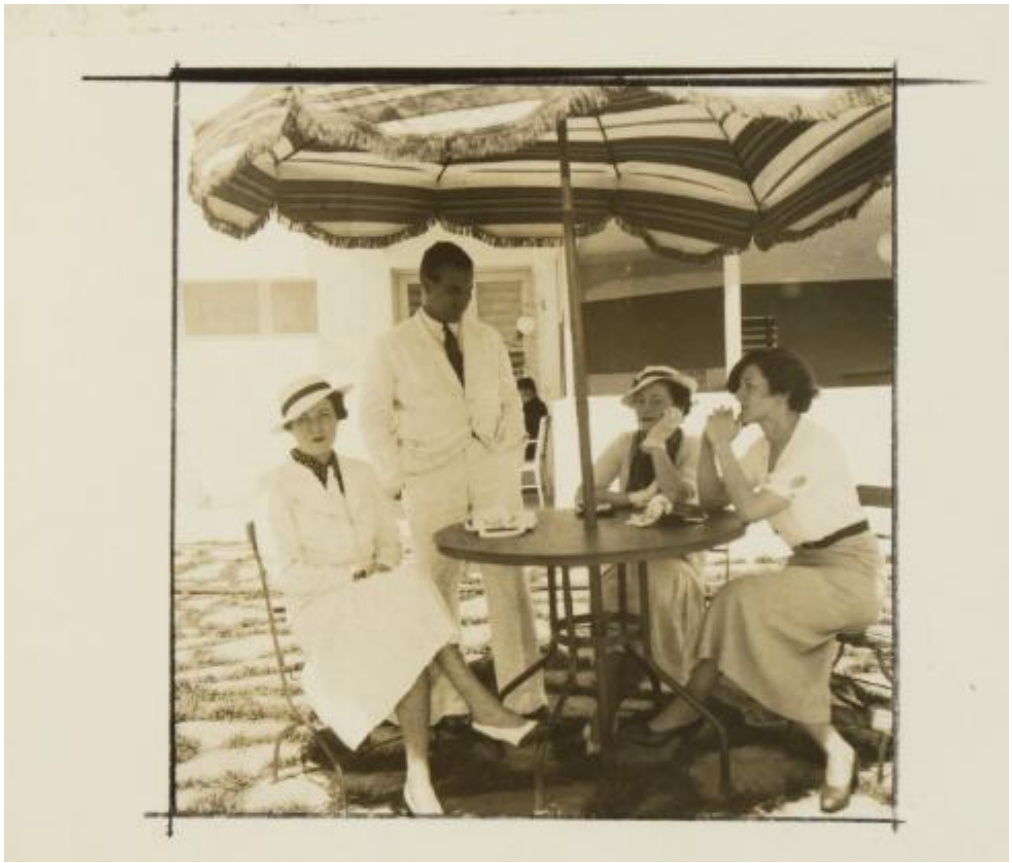
En Quilmes, las fotografías dejan ver la estructura elevada de madera y el paseo elegante correspondiente al primer balneario de la Ribera Sur (Figura 8). El balneario Fiorito perteneció a la familia del mismo nombre, que en 1910 adquirió la compañía de tranvías River Plate para cubrir el trayecto desde el centro de Quilmes hasta la costa, en paralelo a la realización de los trámites municipales para conseguir el permiso de la apertura del balneario (Salustio, 2020).

Los balnearios eran instalaciones de servicios, con vestuarios, con ramblas y pérgolas para el paseo, pero eran sobre todo lugares de sociabilidad en un momento, como señala Pastoriza, en el cual se manifestó un crecimiento del consumo de entretenimientos: la asistencia a espectáculos deportivos, el cine y el turismo, (Pastoriza, 2011) que tomó nuevas características en los pueblos balnearios del Río de La Plata. Las actividades que se ofrecían incluían tres confiterías (Joyas del Plata, La Ideal y Munich), salón de baile y la incorporación de una pantalla de cine instalada directamente en el rio, para ser vista desde la confitería sobre el muelle (Figura 9).[8] Una versión *agiornada* del balneario se instaló en el paraje de Punta Lara. En 1935 el gobierno de la provincia aprobó el trazado urbanístico de la "Ciudad balnearia de Punta Lara" y se iniciaron los primeros loteos residenciales. Un año más tarde fue inaugurado el balneario del Jockey Club. Diseñado por el arquitecto Manuel Pico Estrada, la sede del club le imprimió un nuevo aire a la localidad al tratarse de una estructura de hormigón armado y la primera en una serie más amplia de obras realizadas por el Jockey Club (la iglesia, la escuela y la comisaría) que jugarían un rol fundamental en la consolidación del balneario (Figura 10). A partir de la construcción de esta obra, la localidad adquirió nueva visibilidad, con su aparición en la prensa especializada (*Revista La Ingeniería*, 1935 y Balneario Punta Lara, 1936), y también como destino para el "turismo relámpago", o en las páginas de sociales de publicaciones periódicas que difundían imágenes de los eventos que allí se organizaban, que retrataban a las importantes familias de la sociedad platense (Figura 11) o una velada con la presencia del gobernador y sus ministros.





Figuras 8 y 9. Rambla de Quilmes, 1919 y Pantalla de cine en el Balneario Fiorito, 1937. Archivo Museo Histórico Fotográfico de Quilmes.



Figuras 10 y 11 Balneario Jockey Club. 1950. Archivo Heynes.

En cuanto a la obra, la misma es contemporánea a propuestas recreativas de características similares construidas por los equipos del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia (MOP) entre 1936 y 1940 en otros balnearios y centros turísticos de cercanía como Chascomús, Marcelino Ugarte o Bartolomé Mitre (Fernández, 2018). Al igual que en los ejemplos que mencionamos, el edificio del Jockey se desarrollaba dentro de los cánones de la modernidad, en lo que podríamos denominar su vertiente "náutica", como bandera para los nuevos programas relativos al turismo y el deporte (Liernur, 2004). En sus formas abstractas, de lenguaje despojado, ausente de elementos decorativos, era además expresión del progreso material y técnico alcanzado por la industria; como lo mostraban las publicidades de Cemento Portland o de la empresa constructora Polledo Hnos que se publicaban en la *Revista de Arquitectura*: el nuevo edificio era sinónimo de modernización y progreso (Publicidad Compañía Argentina de Cemento Portland, 1936 y Publicidad Polledo Hnos y Cia. 1936).

La otra obra que continuó esta tendencia modernizadora, fue la estación de servicio y camping del ACA (1938-39). Su realización formó parte de una gran red nacional de aproximadamente 180 estaciones que buscaron cubrir la extensión de nuestro país, distribuidas en las principales rutas y ciudades. Su arquitecto, Antonio Vilar, trabajó en una serie de soluciones constructivas y funcionales que le permitieron llegar a la idea de un edificio-tipo. Implantado en un terreno de 4 ha, se eleva mediante columnas generando dos grandes rampas de acceso simétricas que se transforman en un gran mirador hacia el paisaje ribereño, al mismo tiempo que reinterpretan le necesidad de elevación de las tipologías ribereñas frente a las posibles crecidas del río (Figura 12). La ubicación del edificio es estratégica en relación al paisaje y la tipología es atípica en el conjunto de estaciones de servicio proyectadas por Vilar, por la particularidad de su localización (Eliggi, 2010).

Figura 12. Estación Caminera Suburbana Punta Lara (enero, 1943). *Nuestra Arquitectura*, (162).

Los otros elementos que jalonaban el territorio eran los caminos y vías de acceso. El ferrocarril del Sud llegó por primera vez al puerto de Ensenada en 1872. Inicialmente, las condiciones naturales del lugar competían con el puerto de Buenos Aires, al menos antes de la construcción de Puerto Madero (1882-1898). Había un muelle de carga y descarga para navíos. En su trayecto desde la Estación Central de Buenos Aires tenía paradas en Quilmes, Pereyra y Punta Lara, hasta llegar al puerto como punto final del recorrido. En ese momento, entre fines del siglo XIX y comienzos del XX, las áreas costeras como Punta Lara o Ensenada compartían actividades portuarias, con áreas de recreo para los habitantes locales y paseantes. Años más tarde, como señal de la consolidación del área como destino recreativo, llegarían –los domingos y feriados– trenes de excursión exclusivos a los balnearios de Punta Lara (Publicidad de trenes de excursión desde la Capital a Punta Lara, 1934).

Si bien referimos a este momento como "efímero" la traza del ferrocarril ya definía el territorio. Alejado entre 100 y 400 metros de la costa –dependiendo del límite zigzagueante que marcaba esta última– demarcaba el límite entre los campos más vírgenes y la zona de ocupación turística. Como dijimos, el ferrocarril corría paralelo a la costa en Punta Lara, para adentrarse en el terreno hasta Pereyra, el pueblo de Villa Elisa. En la ciudad de Quilmes, la estación coincidía con el centro de población, distante más de 3 km de la ribera. Para vincular esta distancia, desde la década del diez, se otorgó la concesión al primer tranvía que unía el centro de Quilmes con la costa. Desde ese mismo año también llegaba a Quilmes el tranvía 22 –desde Plaza de Mayo– pudiendo sacar un boleto combinado desde la Capital hasta el Balneario que se inauguró en 1915.

La accesibilidad garantizaba el buen resultado de las propuestas turísticas, por eso como soporte al desarrollo de estas áreas el estado provincial intervino directamente a través de la construcción de caminos. En esta etapa –a partir de 1930– las obras de caminería se instalaban en la agenda de los gobiernos conservadores, que como señalan Jaúregui (2012) y Ballent y Gorelik (2001), renovaban mediante la red vial el sueño decimonónico de la integración territorial de un país que se modernizaba. Así, si para 1932 el país disponía de sólo 2000 km de tránsito carretero permanente, hacia 1944 la red nacional se había ampliado a casi 6000 km, con más de 3000 en construcción, en tanto en la provincia de Buenos Aires se sumaban unos 8000 km (Ballent y Gorelik, 2001). Mientras que el crecimiento en el número de automotores parece haber precedido al de las rutas, habiéndose registrado el salto más notable entre 1925 y 1930 de 160.632 a 344.169 unidades, llegando a 450.000 unidades en 1942 (Piglia, 2018).

Como parte de las políticas de fomento al turismo, la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) proyectó un camino costanero que buscaba comunicar la Capital Federal con los pueblos de la ribera sur. El primer tramo, denominado "Punta Lara-Quilmes" esperaba unir ambos pueblos balnearios y sacar a Punta Lara de su aislamiento que "solo le permite ser visitado por poblaciones vecinas" (Primer tramo del camino Punta Lara-Quilmes, p. 125). Los primeros kilómetros entre Ensenada y Punta Lara fueron pavimentados en 1934, y luego el asfalto se extendió entre la estación de ferrocarril de Punta Lara y Boca Cerrada (5,5 km más al Norte) en el año 1938. La apertura de este nuevo tramo consolidaba un sector más moderno materializado, como ya se anticipó, a partir de la inauguración del Jockey Club y del Automóvil Club Argentino, que se sumaban a la zona en la cual, en los años veinte, se instalaron los primeros recreos (Figura 4).

Este camino aprovechaba el paisaje costero al conformarse como parte del paseo (Figuras 13 y 14). Sin embargo, a los pocos meses de su inauguración sufrió importantes destrozos debido a las subidas de la marea generadas por las sudestadas desatadas en los meses invernales. La solución fue construir un muro de contención a lo largo del camino de la ribera pero que necesitaba mantenimiento constante. De esta forma, los tramos que conectaban el borde costero desde la localidad de Avellaneda a Quilmes, y a esta última y Punta Lara nunca llegaron a realizarse.

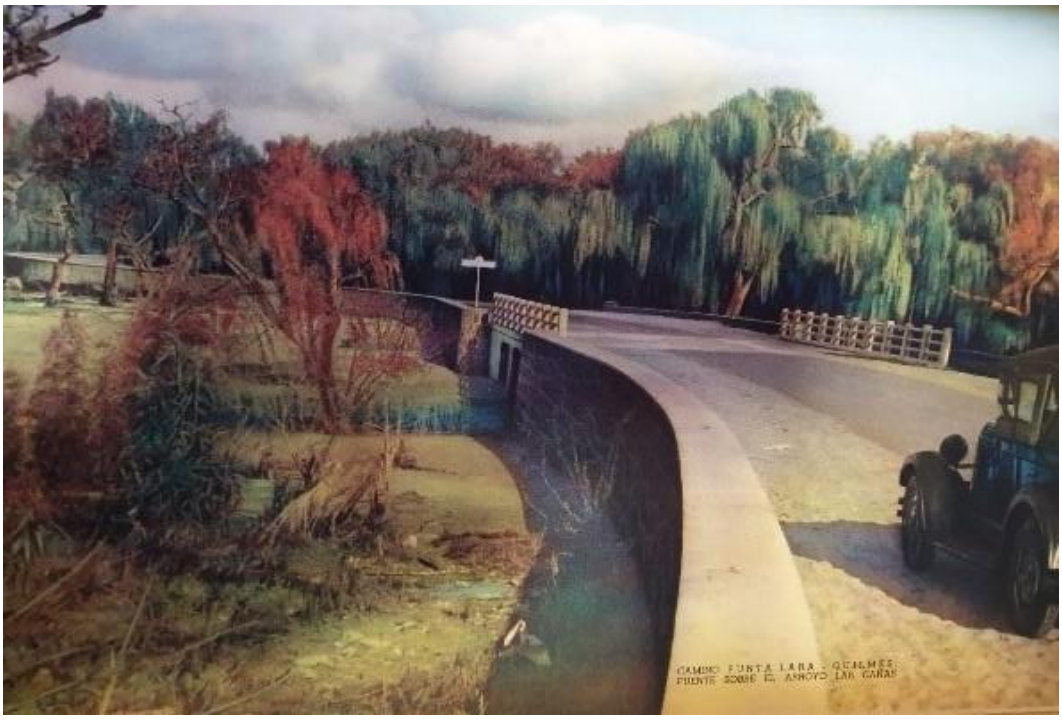


Figura13. Camino Punta Lara-Quilmes. Puente sobre el arroyo Las Cañas. República Argentina. Provincia de Buenos Aires (1940). *Cuatro años de Gobierno: Período 1936-1940,* s.p.

Figura 14. Foto aérea del camino pavimentado Punta Lara-Quilmes. 1937. Archivo General de la Nación, negativo 20543.

Figura 15. Camino La Plata- Punta Lara (1933). *Revista Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*.

Solo se consolidaron dos tramos de camino, en Quilmes y Punta Lara que se convirtieron en condición de posibilidad para el desarrollo masivo de los balnearios. Estos tramos se vinculaban a los primeros accesos con las ciudades cabeceras. A la playa de Punta Lara se llegaba inicialmente desde la ciudad vecina de Ensenada, desde donde en la década del veinte salían micros de excursión durante la temporada de verano, confirmando de alguna manera lo que publicaba el informe de gobierno citado. Hasta que en 1933 se realizó el camino afirmado que unía, de forma directa, a la Capital provincial con la zona balnearia de Punta Lara. Se trataba de una distancia acotada, tal como se muestra en la figura 15. El trayecto recorría un área rural que no estaba urbanizada. Si bien algunas publicidades señalaban que se podía acceder en 15 minutos a través de buses que conectaban la estación de ferrocarril con el área ribereña, el acceso desde la capital bonaerense a través del automotor era de aproximadamente de 30 minutos, es decir el doble del tiempo señalado.

Reflexiones finales

Como señalábamos al comienzo, durante el periodo que culmina con la Ley 4739 de 1939 se produjo la transformación de la ribera agreste a una playa con balnearios formales y equipamientos efímeros en la que fue tomando forma el ocio ribereño de las poblaciones metropolitanas. En este marco, el trabajo presentó un recorrido en el que se asistió a la reconfiguración de la Ribera Sur desde una condición inicial de coexistencia de usos y ocupaciones diversas a su especialización como área para el disfrute del tiempo libre y el turismo de cercanías.

Una mirada multi-escalar a la franja ribereña como conjunto y a los enclaves costeros de Punta Lara y Quilmes han permitido entender que las intervenciones centralizadas desde el Estado provincial buscaron la conformación de este sector como unidad territorial. Lo que puede verse a partir de los proyectos viales y de ordenamiento implementados por la Dirección Provincial de Vialidad y el MOPBA. Por su parte, la lupa puesta sobre las localidades ha permitido entender algunas dinámicas diferenciales ligadas a las distintas escalas y actores involucrados en los procesos. En el trazo grueso fue posible ver que el uso de la ribera se fue intensificando de la mano de actividades recreativas de carácter espontaneo y predominantemente locales (picnics de clubes de fomento, o agrupaciones de trabajadores de las cercanías) y que, lentamente se incorporaron actividades y ámbitos más formalizados que captaban la atención de los sectores medios y medios altos provenientes de las ciudades cabecera: La Plata, Quilmes o de la Capital Federal.

Como correlato espacial de esta transición, durante las primeras décadas del siglo XX la playa se pobló de estructuras y construcciones dispersas de carácter más o menos transitorio que ocupaban la terraza baja y la vera del camino –todavía de tierra– que recorría parte de la costa. A excepción de algún fragmento en Quilmes, la imagen resultante reflejaba cierta idea de desorden, en tanto las construcciones aparecían dispersas en un área en la que no se reconocía loteamiento, ni deslinde entre áreas públicas y privadas. Desde mediados de la década del treinta, distintas notas de prensa comienzan a registrar el problema de "la falta de espacios libres y la proliferación de construcciones malsanas y desprovistas de todo valor estético" lo que nos permite intuir la tensión creciente entre los usos populares y el cambio de escala y de *status* que experimentaban las ciudades balnearias.

Como adelantamos en la introducción, el proyecto de un camino costanero que uniera los sectores de ribera quedó incompleto. Esto implicó la falta de continuidad entre los balnearios locales, que funcionaron más vinculados con sus ciudades cabeceras que con el engranaje metropolitano. Se trató entonces de enclaves de cercanía, a diferencia del borde norte rioplatense; una disparidad que replica el origen diferencial de las dos zonas balnearias: una marcada por la vida social de la elite de la *belle époque* y la otra asociada a las prácticas populares del descanso ribereño.

Dentro de este marco general, Quilmes y Punta Lara ilustran, a su vez, distintas alternativas y temporalidades. En efecto, la Ribera de Quilmes recibió tempranamente obras municipales para el paseo, así como la instalación de un importante balneario, a los que se accedía por caminos consolidados y un transporte público que permitía una buena conectividad con la ciudad de Quilmes y con la Capital Federal. Punta Lara, por su parte, permaneció hasta bien entrados los años treinta como destino de paseantes locales –de Ensenada– y con transformaciones espaciales mínimas hasta el mejoramiento y posterior pavimentación de los caminos que funcionaron como condición de posibilidad para la construcción del Jockey Club, del ACA, de los primeros loteos de la ciudad balnearia, y más tarde, para su integración territorial. En el proceso se pusieron en juego diversas tensiones protagonizadas por los actores de la modernización del espacio urbano.

Notas

[1] La clandestinidad estaba dada por la falta de permisos, o autorizaciones que debía expedir la dirección de Geodesia del MOPBA

[2] En rigor, los inicios de esta actividad se remontan en nuestro país a la década de 1860, cuando sectores de la elite que disponían de tiempo libre solían pasar los domingos en San Isidro o Tigre. Como muestran Silvestri (2008) o Rolla (2023), en la región del Plata fueron los "ingleses" quienes introdujeron una sensibilidad estética por los jardines y el "verde" en general, que se expresaba a través de un "mayor contacto con la naturaleza", y de formas típicas de disfrute del ocio y el tiempo libre: los paseos y picnics, los baños y el nado, los deportes náuticos como la vela (yachting) y el remo (rowing). Esas nuevas formas de recreación fueron emuladas gradualmente por parte de las elites porteñas para convertirse en la década de 1880 en prácticas y valoraciones propias. Así, para fines de siglo hay noticias de picnics organizados por diferentes grupos y en una geografía ampliada que incluía sitios como la costa del Riachuelo o Isla Maciel, Palermo, la Costanera Sur, Villa Devoto, Quilmes y un poco más tarde, Punta Lara.

[3] Emilio Zola, Estudiantes del Sud, Biblioteca Popular Edmundo De Amicis, Club Ateneo Popular y Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia, Centro Cultural y Biblioteca "Alborada".

[4] Unión ferroviaria, Asociación obrera de socorros mutuos.

[5] Como lo dejan ver las fotografías, nunca faltaban los instrumentos. De acuerdo al clásico estudio de Pujol, en la segunda década del siglo XX la danza se democratizó en el territorio rioplatense: si el baile con orquesta contratada había sido hasta entonces un lujo para minorías, con el boom de los bailes públicos, "miles de inmigrantes y criollos urbanizados se acostumbraron a la experiencia corporal de la música. Para mediados de la década de 1910, y tras su consagración en los salones de baile europeos, el tango se convirtió en el "rey de los bailes modernos": se bailaba en salones, cabarets, teatros, recreos, clubes y sociedades de fomento.

[6] Según un registro encontrado en el archivo de Geodesia se realizaron 14 pedidos de concesiones entre 1927 y 1933.

[7] Publicidad de balneario Las Delicias, Colección Willy Dante, [Recuperado 03/12/2023: https://www.facebook.com/photo?fbid=1020700776 9170827&set=a.1158006868498&locale=es_LA

[8] Para le década del veinte el cine era uno de los entretenimientos favoritos de la población, además de una forma de penetración de la cultura norteamericana. En 1927, como indica el estudio de Karush (2013) Argentina se había convertido en el segundo mercado para las cintas de la industria de Hollywood.

Referencias

Aldazábal, E., Amor, M., y Nacarat, M. (2016). *Palacio Piria al rescate de un gigante olvidado*. En *Terceras Jornadas Latinoamericanas de Patrimonio y Desarrollo*. ICOMOS, Universidad Católica de La Plata.

Ballent, A y Gorelik, A (2001). País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis. En A. Cattaruzza (Dir.), *Nueva Historia Argentina. Tomo VII. Crisis Económica, avance del Estado e Incertidumbre Política* (pp. 143-200). Editorial Sudamericana.

Ballent, A. (2014). *Country life*. Los nuevos paraísos, su historia y sus profetas. En J. F. Liernur y A. Ballent (Eds.), *La casa y la multitud: Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna* (pp.627-654). Fondo de Cultura Económica.

Ballent, A.; Zunino Singh, D.; Piglia, M. y Gruschetsky, V. (2023). *Infraestructura y Estado. Episodios de la modernización territorial argentina*. Universidad Nacional de Quilmes.

Balneario Punta Lara (junio, 1936). *Revista de Arquitectura,* (186), 274-282.

Beltrami, M. (2022). Punta Lara y el turismo social durante el gobierno de Domingo Mercante (1946-1952). En *XVIII Congreso de Historia de los pueblos*. https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/157475

Bruno, P. (2005). Hacia la conformación de la ribera marítima bonaerense como territorio del turismo de sol y playa. *Registros. Revista De Investigación Histórica*, (3), 35–53. https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/408

Bruno, P. (2015). Urbanismo y Arquitectura en la construcción del territorio del turismo en el litoral marítimo bonaerense: la villa Díaz Vélez en planos y proyectos. En *VII Encuentro de Docentes Investigadores en Historia del Diseño, la Arquitectura y la Ciudad*. http://hdl.handle.net/2133/7017

Bruno, P. (2020). Imágenes de la vida junto al mar. Argentina en las primeras décadas del siglo XX. En M. Montero (Ed.), *Construcción de la ciudad contemporánea: Infraestructuras, sociedad y espacios urbanos* (pp. 115-136). Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, Argitalpen Zerbitzua.

Bruno, P. (6-8 de junio 2018). *Turismo y obra pública en la provincia de Buenos Aires: Las gestiones de Fresco y Mercante en perspectiva comparada*. XII Jornadas de Investigadores en Historia. CEHis - Departamento de Historia, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Edelstein, O. (2013). Los domingos del verano porteño en los '20. En *XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras*. Universidad Nacional de Cuyo.

Eliggi, C. (2010). Los edificios del Automóvil Club Argentino en La Plata y Punta Lara. Características y valoración patrimonial. https://digital.cic.gba.gob.ar/items/af919539-8261-4155-88a3-4eab6812e28a

En Punta Lara. El retiro de las carpas instaladas en la playa (26 de enero 1939). *La Nación*, s.p.

Etulain, J. C. (2004). Transformaciones territoriales recientes en el litoral sur de la RMBA: un camino de gestión posible. *Cuaderno urbano: espacio, cultura y sociedad*, 4, 11-42. https://doi.org/10.30972/crn.441756

Fernandez, M.I (2018). Construcciones para el turismo. Balnearios fluviales y lacustres. Buenos Aires, 1936-1940. *Investigación + Acción*, (21), 127–142. https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/271

Fernández, N (2014). Estado, política y obras públicas. El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1917-1943. En *Jornadas de Becarios y Tesistas Unq*.

Fiebelkorn, A. (2021). Faros en la ruta de la cultura? Bibliotecas populares platenses…http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.2067/te.2067.pdf

Funnell, C. (1975). *By the beautiful sea: The rise and high times of that great American resort Atlantic City*. Knopf.

Gómez Pintus, A. (2013). *La forma de la expansión. 1910-1950: barrios parques y lotes de fin de semana en la construcción del espacio metropolitano de Buenos Aires*. Universidad Nacional de La Plata.

Gómez Pintus, A. y Gruschetsky, V. (2023). Entre el turismo relámpago y el espacio residencial. Caminos y tejidos en el borde costero del norte bonaerense (1900-1950). *Estudios Del ISHiR* (Rosario), 13 (35). https://doi.org/10.35305/eishir.v13i35.1779

Gruschetsky, V. (2020). Nuevas avenidas, nuevos paisajes. La transformación de Buenos Aires a través de las infraestructuras de movilidad durante la década de 1930. *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional*, *VII* (2), 121-145. https://www.academia.edu/79440577/Nuevas_avenidas_nuevos_paisajes_La_transformaci%C3%B3n_de_buenos_aires_a_trav%C3%A9s_de_las_infraestructuras_de_movilidad_durante_la_d%C3%A9cada_de_1930

Guía Peuser de Turismo (1944). Peuser.

Gutierrez, L. y Romero, L. (1995). *Sectores populares, cultura y política. Buenos Aires en la entreguerra*. Editorial Sudamericana.

Jauregui, A. (2012). Obras públicas y eficiencia burocrática (1932–1943). *Travesía*, (14–15), 79–106. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/numero14/04-jauregui.pdf

Kaczan, G.P. (2023). Placeres de la vida errante: Primeras experiencias de turismo en autocamping, Argentina hacia 1920-1940. *Historelo* (Colombia), 15 (32), 132-174. https://doi.org/10.15446/historelo.v15n32.101303

Karush, M. (2013). *Cultura de clase: Radio y cine en la creación de una Argentina dividida (1920-1946)*. Ariel.

Kasson, J. (1978). *Amusing the million: Coney Island at the turn of the twentieth century*. Hill and Wang.

Liernur, F. (2004). *Historia de la Arquitectura en Argentina*. Fondo Nacional de las Artes.

Müller, L. , Shmidt, C., Parera, C y Fiorito, M. (2018). Representar al Estado: arquitecturas, infraestructuras y algunos dilemas. México, Brasil, Chile y Argentina (1929-1973). En *Registros*. 14(2), 1–3. https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/274

Netz, R. (2015). *Alambre de púas: Una ecología de la modernidad*. Eudeba.

Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Ediciones Edhasa.

Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Siglo XXI.

Piglia, M. (2018). O turismo de automóvel na Argentina (1920-1950). *Tiempo Social*, *30*(2), 87-111. https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142085

Piglia, M. (2-5 de octubre de 2013). *Caminos y balnearios. La política vial de Mercante (1946-1952)*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Primer tramo del camino Punta Lara-Quilmes (1940). En República Argentina. Provincia de Buenos Aires, *Cuatro años de Gobierno: Período 1936-1940* (pp. 123-133) (tomo IV). Guillermo Kraft.

Publicidad Compañía Argentina de Cemento Portland (junio, 1936). *Revista de Arquitectura*, (186), p. 199.

Publicidad de trenes de excursión desde la Capital a Punta Lara, 1934. Colección Willy Dante.

Publicidad Polledo Hnos y Cia. Ingenieros Constructores Balneario Jockey Club de Punta Lara (junio, 1936). *Revista de Arquitectura,* (186), p.193.

Revista La Ingeniería (marzo,1935). (725), 163-165.

Rolla, F. (2023). Clubes deportivos británicos en Buenos Aires: Materialidad y representación en torno a la arquitectura prefabricada en madera (mediados-fines del siglo XIX). (2023). *Estudios Del hábitat, 20*(2), e118. https://doi.org/10.24215/24226483e118

Salustio, M. (2020). Conferencia Junta Histórica de Estudios de Quilmes. https://www.youtube.com/watch?v=ISXsvVDEwUc&ab_channel=JuntadeEstudiosHist%C3%B3ricosdeQuilmes

Silvestri, G. (2008). La vida en clave verde. Cambios en las formas de habitar urbano y rural o mediados del siglo XIX. *Registros*. *Revista De Investigación Histórica*, (5), 16–30. https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/359

Torre, J. C. y Pastoriza, E. (2002). La democratización del bienestar. En Torre, J.C. (dir.). *Nueva Historia Argentina* (pp. 257-313). Tomo VIII. Sudamericana.

Vallejo, G. (2002). El hilo de Ariadna: intercambios rioplatenses y estrategias comerciales urbanísticas de Francisco Piria. *Revista Sociohistórica* (11-12), 99-133. http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/13707

Walton, J. (2012). La invención del turismo popular: Gran Bretaña siglos XVIII y XIX. *Anuario IEHS*, 27, 417-433. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4970089

Ana Gómez Pintus

Arquitecta y Doctora en Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Magister en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad, Universidad Di Tella. Docente de posgrado en Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario y en Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires. Profesora titular Investigación en Arquitectura y Jefa de Trabajos Prácticos de Teoría de la Arquitectura, y Docente de posgrado en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNLP. Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata, 47 162, (B1900). La Plata, Argentina.

agomezpintus@gmail.com

https://orcid.org/0000-0003-3149-1036