



História da costa de Punta Lara em perspectiva regional

Historia de la costa de Punta Lara en perspectiva regional

Código do simpósio - Título do simpósio

Ana Gómez Pintus

HiTePAC, FAU-UNLP - CONICET, Argentina
agomezpintus@gmail.com

Florencia Saffer

HiTePAC, FAU-UNLP, Argentina
safferflorenciag@gmail.com

Florencia Minatta

HiTePAC, FAU-UNLP, Argentina
flor.minatta@gmail.com

Resumo:

O trabalho analisa os processos históricos de conformação da orla costeira sul da Área Metropolitana de Buenos Aires ao longo do século XX, com especial ênfase no caso de Punta Lara. A partir de uma perspectiva histórico-relacional, examina-se a reconversão das margens urbanas, originalmente vinculadas a usos produtivos e portuários, em espaços destinados ao lazer, ao turismo e ao tempo livre, em estreita relação com a expansão metropolitana e as transformações sociais. O estudo reconstrói uma periodização que articula as transformações materiais, os atores envolvidos e as políticas públicas que intervieram na configuração do balneário, desde as primeiras práticas recreativas informais de escala local até sua consolidação como destino de turismo de proximidade. Evidencia-se o caráter descontínuo e fragmentado da acessibilidade à orla sul, em contraste com o desenvolvimento da frente costeira norte, bem como o papel central do Estado provincial na formalização do balneário por meio de obras viárias, equipamentos recreativos e marcos normativos específicos. Além disso, analisam-se as mudanças associadas à democratização do bem-estar, ao turismo sindical e à expansão dos setores médios, que, a partir das décadas de 1940 e 1950, promoveram novas formas de apropriação do espaço costeiro. Por fim, o trabalho sustenta que, apesar dos processos de modernização e da crescente massificação do uso recreativo, a orla costeira sul não conseguiu integrar-se plenamente ao tecido urbano contínuo, mantendo-se como uma faixa de urbanização heterogênea e funcionalmente especializada no âmbito da expansão metropolitana.

Palavras-chave: ribera urbana, expansão suburbana, Punta Lara, Grande Buenos Aires.”

Resumen:

El trabajo analiza los procesos históricos de conformación del borde costero sur del Área Metropolitana de Buenos Aires a lo largo del siglo XX, con especial énfasis en el caso de Punta Lara. A partir de una perspectiva histórico-relacional, se examina la reconversión de las riberas urbanas, originalmente ligadas a usos productivos y portuarios, en espacios destinados al ocio, el turismo y el tiempo libre, en estrecha vinculación con la expansión metropolitana y las transformaciones sociales. El estudio reconstruye una periodización que articula las transformaciones materiales, los actores involucrados y las políticas públicas que intervinieron en la configuración del balneario, desde las primeras prácticas recreativas informales de escala local hasta su consolidación como destino de turismo de cercanía. Se pone en evidencia el carácter discontinuo y fragmentado de la accesibilidad a la ribera sur, en contraste con el desarrollo del frente costero norte, así como el rol central del Estado provincial en la formalización del balneario mediante obras viales, equipamientos recreativos y marcos normativos específicos. Asimismo, se analizan los cambios asociados a la democratización del bienestar, el turismo sindical y la expansión de los sectores medios, que desde las décadas de 1940 y 1950 promovieron nuevas formas de apropiación del espacio costero. Finalmente, el trabajo sostiene que, pese a los procesos de modernización y a la creciente masificación del uso recreativo, el borde costero sur no logró integrarse plenamente al tejido urbano continuo, manteniéndose como una franja de urbanización heterogénea y funcionalmente especializada dentro de la expansión metropolitana.

Palabras-clave: ribera urbana, expansión suburbana, Punta Lara, Gran Buenos Aires.

Introducción

Con el crecimiento de las ciudades en las primeras décadas del siglo XX, las riberas urbanas atravesaron un proceso de reconversión: ocupadas originalmente en vinculación con usos productivos y portuarios, comenzaron a ser percibidas como áreas de expansión moderna y disfrute del tiempo libre de la población metropolitana.

Para el año 1914, la ciudad de Buenos Aires llegaba a los 1.575.814 habitantes y los partidos de la futura región metropolitana a 486.281. En 1948 la ciudad tenía 2.981.043 habitantes, los partidos de la región metropolitana 1.785.500. Para la década del sesenta, la ciudad de Buenos Aires se mantenía estable pero el Gran Buenos Aires alcanzaba los 6.500.000 habitantes. Acompañando este crecimiento y metropolización de la ciudad se fueron articulando diferentes formas de la expansión. En parajes paisajísticamente atractivos, y especialmente en las costas, se asistió a una expansión suburbana en torno a la residencia de verano o de fin de semana, en combinación con la incorporación de pautas de sociabilidad vinculadas al sport y al uso del tiempo libre de las elites. Hacia la década del treinta, con el crecimiento de la economía, el avance de los derechos laborales y de las infraestructuras -FFCC y construcción de rutas y caminos- las prácticas deportivas y recreativas (asociadas originalmente a las elites) se extendieron hacia sectores cada vez más amplios de la población, hasta llegar a su pico en los años sesenta, en coincidencia con el protagonismo social que adquirirían las capas más jóvenes de la población.

En este marco, el trabajo propone estudiar desde una perspectiva histórica-relacional los procesos de conformación de la ribera sur del área Metropolitana de Buenos Aires poniendo el foco en el caso particular de Punta Lara, situada 48 km al Sur de la Capital Nacional y a pocos kilómetros de la Capital provincial. La investigación se concentra en la conformación de este sector de la ribera suburbana que adquiere características de paseo de cercanías jalonado por recreos, clubes y campings, y que a lo largo del periodo analizado fue adquiriendo diversas configuraciones socioespaciales que la diferencian de la expansión al Norte de la Capital y que pueden ser leídas en correspondencia con los derroteros históricos y espaciales del área metropolitana al sur de la Capital.

El espacio al que referimos forma parte de la franja ribereña que se despliega desde el Riachuelo (límite Sur de la Capital Federal) hacia el Sur, caracterizada por una extensión larga y ancha de tierras bajas inundables reconocibles por sus montes de sauzales y sus costas de pajonales y selva virgen. 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, en donde se ubican las áreas urbanas; y por la otra las zonas bajas pantanosas e inundables de la ribera propiamente dicha. En esta zona 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 ribereño continuo -como sucediera en el suburbio Norte-, sino una serie de enclaves costeros mejor o peor conectados a las ciudades cabecera ubicadas en la meseta alta (Figura 1).

Algunos aspectos sobre la conformación de este sector fueron analizados en un trabajo previo en el que buscamos dar cuenta de las transformaciones espaciales y los soportes materiales que en las primeras décadas del siglo XX surgían de las necesidades de adecuación de la ribera a las actividades del tiempo libre (Gómez Pintus, 2025). En esta oportunidad proponemos una ampliación del periodo de estudio hasta los años setenta, de manera tal que permita poner en relación la configuración del borde costero con los procesos de expansión urbana más amplios

que durante este ciclo han sido estudiados para el Gran Buenos Aires¹. Durante este recorrido buscamos construir una periodización en base al análisis de las transformaciones materiales, los actores involucrados y las acciones técnicas y de ordenamiento del sector que muestran la reconversión de la ribera desde la escala local al balneario metropolitano.



Figura 01: Red de radiales y camino de la Capital Federal y su proyección sobre el frente de la ribera bonaerense. Detalle La Plata-Magdalena. Fuente: Radiales de la Capital Federal, A. Bemporat, Oficina Cartográfica Bemporat, Buenos Aires, s/f.

Se trata de problemáticas que se enmarcan, por un lado, en el interés que a nivel internacional cobran desde fines del siglo XX los estudios de las áreas costeras, entendidas como espacios de oportunidad. En particular, las investigaciones históricas, que desde los estudios urbanos (Fedele, 2011; Galimberti y Godoy, 2025; Novick, 2017, 2025; Bruno, 2021), aportan pistas para entender la conformación de estos espacios. Por su parte, desde la historia social y cultural, algunos autores 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; Gómez Pintus y Grutchesky, 2023; Gómez Pintus, Favelukes, 2025). Por otro lado, nos

¹ Gómez Pintus, 2017 y Favelukes, Gómez Pintus, Novick y Zanzottera, 2017.

interesa enmarcar este trabajo dentro de los estudios sobre los bordes metropolitanos (Favelukes, Gómez Pintus, 2017; Colella, 2009). Siguiendo la tesis desarrollada por Alicia Novick (2001), las áreas de ribera pueden pensarse en una doble condición de frente y fondo urbano: si, por un lado, y como ya se adelantó constituyen el frente costero, por el otro, son la retaguardia de la expansión urbana. Hecho que cobra especial relevancia para ciudades como Quilmes, o La Plata (Figura 2), que como mencionamos no se fundan sobre el río, sino un poco alejadas, sobre la terraza alta y en su crecimiento avanzan hacia el río, de manera que este se convierte en el “patio de atrás” de la urbanización.

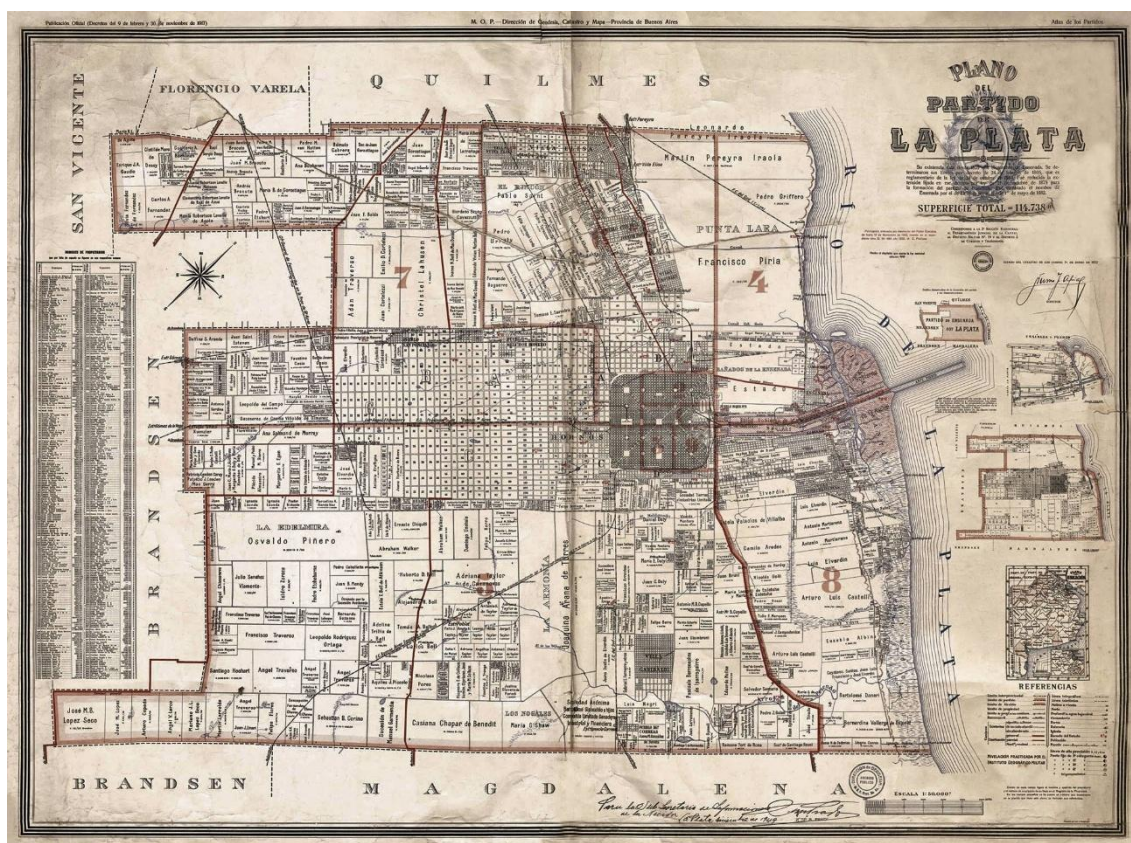


Figura 02: Plano de La Plata (1932). Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Geodesia.

En síntesis, se analizará el caso particular del borde costero para el sector de Punta Lara, como parte de procesos más amplios de la expansión metropolitana al Sur de la Capital. Para ello, las páginas que siguen se centran en fuentes cartográficas, planos del Instituto Geográfico Nacional, guías turísticas, memorias del Ministerio de Obras Públicas (MOP), la ley de Urbanización de Riberas de 1939 y el Decreto Provincial 5674 de 1968, las fuentes recopiladas en el Honorable Consejo Deliberante de Ensenada en donde se pudieron encontrar los expedientes referidos a las concesiones de playa, Relevamiento Taquimétrico y registro de concesiones (1927-1937) de la Playa de Punta Lara, Archivo Histórico de Geodesia, y registros fotográficos del Archivo General de la Nación.

1. Conexiones Locales

La costa significaba en los meses de verano la posibilidad de refrescarse en las aguas del río y de pasar un rato a la sombra de los sauces. Entre los primeros registros de usos recreativos modernos de la ribera, en la década del veinte ya hay noticias de los picnics que organizaban clubes y

asociaciones vecinales de la ciudad de La Plata, como el Club Ateneo Popular y Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia. Por estos 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 una costa que en muchos aspectos se alejaba o desacoplaba de las grandes áreas urbanizadas.

Si bien el ferrocarril fue uno de los principales promotores de las zonas suburbanas, los servicios que llegaban a las diferentes zonas eran muy desparejos. En 1916 el servicio al Tigre (en la Zona Norte del Gran Buenos Aires) vía estación Victoria se convirtió en el primero electrificado, de esta forma, tal como se observa en las publicidades del FCCA a pocos minutos de la Capital Federal era posible que una familia tipo de empleados disfrutara de un pic-nic en la ribera norte a fines de los años veinte. El ferrocarril del Sud, en cambio, hacía un recorrido más alejado de la costa, que llegaba al centro de la localidad de Quilmes, en donde se podía hacer combinación con el tranvía 22 para llegar hasta el balneario. Más al Sur, a 48 km de la Capital Federal se encontraba el incipiente balneario de Punta Lara, al mismo llegaban los trenes desde Retiro, vía Pereyra: allí, antes de llegar a la ciudad de La Plata se desviaban hacia la costa. Esto es importante porque da cuenta de que, en este momento, el acceso a la costa se hacía en ferrocarril desde la Capital Federal, o debía hacerse por caminos de tierra desde Ensenada –la localidad más cercana con apenas 12.443 habitantes (Censo de 1914) - en los escasos automóviles que había hasta el momento, o en camiones especialmente preparados para el traslado de pasajeros que recibían el nombre de “bañaderas”. Se puede resumir que Punta Lara, se encontraba demasiado lejos para los excursionistas porteños -sobre todo teniendo en cuenta que existían otros balnearios más cercanos y con mejor accesibilidad- y mal conectada para los platenses que no tuvieran automóvil privado. De modo que los paseantes principalmente de las localidades vecinas de Berisso y Ensenada.

Desde esta última localidad llegaron también los primeros inversores, que a principios de la década aparecen en las noticias sobre el pueblo balneario, a partir de una concesión de 1.200 metros de playa que obtuvo el señor Martin Taylor para instalar un balneario público y hotel.

Como mostramos en otra investigación (Gómez Pintus, 2025), el desarrollo del balneario en estos primeros años fue lento. Más allá de algunas fotografías sueltas, los primeros relevamientos que se conservan del área son de inicios de los años treinta, cuando el crecimiento que empezaba a registrarse con relación a las costas y a su uso recreativo -junto a una política del Estado provincial que buscaba impulsarlo- condujeron a la creación de órganos específicos para su ordenamiento, como la “jefatura de playas y riberas” (1926) dentro del Ministerio de Obras Públicas. Desde esta oficina se ordenó la realización de un relevamiento taquimétrico -levantado por el Departamento de Geodesia en 1932- y el levantamiento efectuado en noviembre de 1936 (Figura 3) en el cual es posible apreciar que además de los balnearios y recreos², la costa se cubría de casillas que se localizaban aleatoriamente y cuyos usos correspondían presumiblemente a depósitos y áreas de guardado que se sumaban a los balnearios. En estos primeros años, los recreos se ubicaban de manera incipiente en las cercanías del Palacio Piria, un emprendimiento inmobiliario del empresario uruguayo Francisco Piria que compró esta estancia y su palacio con la intención de promover un loteo a la manera de otros que ya había desarrollado en la costa uruguaya³. Y que en Punta Lara no terminó de prosperar, posiblemente por la escasa conectividad y carácter

² Publicidad del Balneario Las Delicias, Colección Willy Dante. Imagen publicada en Facebook. Recuperado el 3 de diciembre de 2023.

³ Véase Vallejo (2023) sobre el emprendimiento inmobiliario impulsado por Francisco Piria.

embrionario que marcó al sector hasta entrada la década del treinta. El carácter transitorio de la mayor parte de las construcciones que se levantaban en la ribera obedece a una serie de cuestiones como el uso temporario que tenían estas estructuras (que a la vez formaban parte de una tradición de tipologías ribereñas de construcción liviana que sacaba provecho de los materiales disponibles en las zonas portuarias), a los actores económicos, es decir los dueños de los recreos que eran actores locales que realizaban pequeñas inversiones y finalmente, a las condiciones legales en que se realizaban las concesiones de playa (en el caso de que se hubieran solicitado). Esto implicaba, como señala Perla Bruno (2005), que podían ser canceladas cuando por cualquier razón se estimara necesario, debiendo el concesionario levantar a su costa las instalaciones que hubiera erigido sin tener por ello motivo para reclamar indemnización, de manera que las inversiones realizadas en la costa procuraban minimizar los costos a fin de reducir los riesgos.

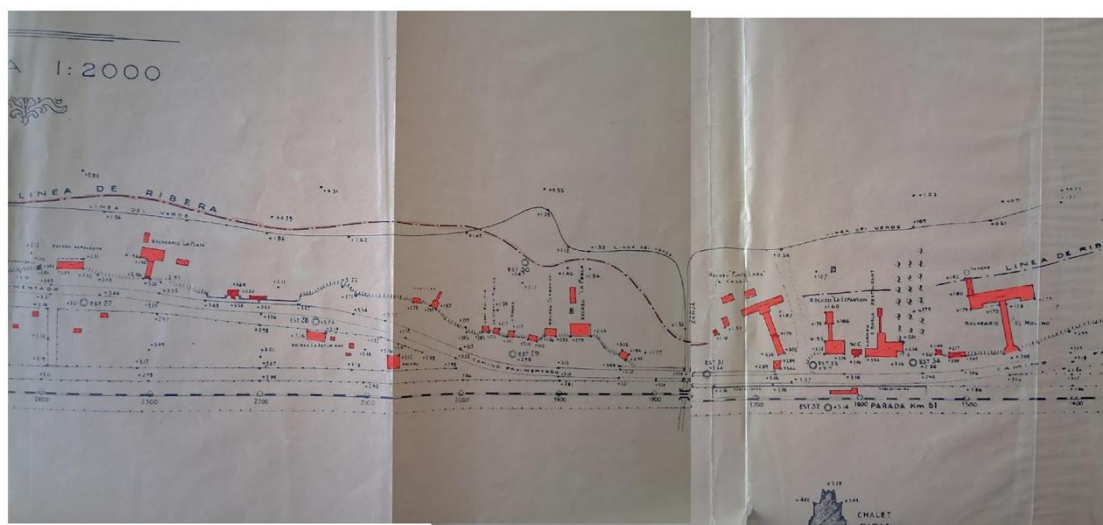


Figura 03: Costa del Río de la Plata. Levantamiento (1936). Fuente: Archivo del Honorable Concejo Deliberante de Ensenada.

En resumen, durante este periodo las construcciones eran precarias, al igual que los permisos de concesiones, que podían ser constantemente revaluados. Los agentes que las solicitan son mayoritariamente comerciantes locales, cuya capacidad de inversión es reducida, acorde además con un paraje sin rutas pavimentadas y servicios consolidados.

2.

En enero de 1939, el diario La Nación publicó una nota sobre el retiro de las carpas instaladas en Punta Lara, hecho que según el periódico estaba 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” (La Nación, 26 de enero de 1939).

Esta medida se encontraba incluida en la ley de Urbanización de playas y riberas de la Provincia de Buenos Aires. La misma formaba parte de un plan más amplio de modernización territorial e impulso al turismo que tuvo lugar durante el gobierno conservador del gobernador Fresco (1936-1940) y que buscó generar espacios para la actividad turística en todo el territorio bonaerense materializándose a partir de obras públicas para el turismo que incluyeron los más conocidos balnearios de Mar del Plata, pero también los construidos por los equipos del Ministerio de Obras

Públicas de la Provincia (MOP) entre 1936 y 1940 en Chascomús, Marcelino Ugarte o Bartolomé Mitre (Fernandez, 2014) y una extensa red de carreteras que conectaban los distintos puntos⁴.

Si hasta el momento la conexión más rápida era a través del FFCC (que los domingos y feriados sacaba trenes de excursión exclusivos desde Capital Federal al balneario de Punta Lara), la década del treinta fue la era del automóvil: se sancionaron la Ley Nacional de Vialidad (1932), lo que permitió a su vez que las provincias sancionaran leyes particulares. Se crearon la Dirección Nacional de Vialidad, la Dirección Provincial de Vialidad y los diarios y revistas de tirada masiva comenzaron a incluir en sus páginas mapas ruterios de los alrededores de Buenos Aires (Figura 4)⁵ dando cuenta del impulso que cobraba la cultura del automóvil (Ballent y Gorelik, 2001).

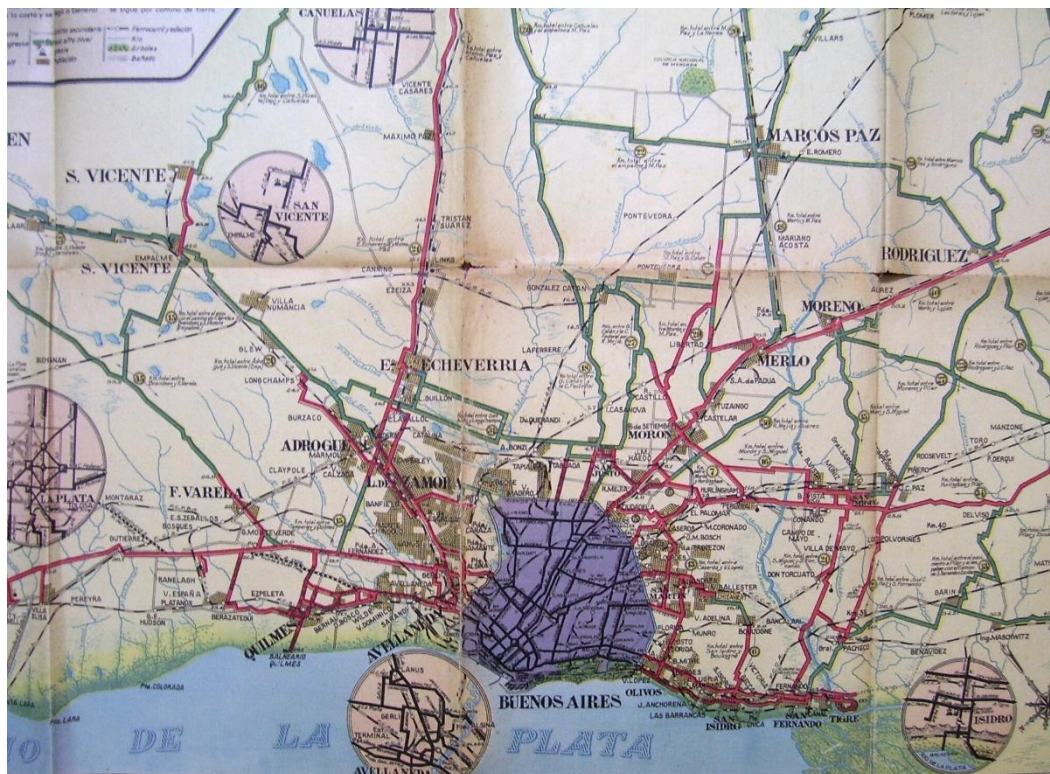


Figura 04. Mapa de carreteras de los alrededores de Buenos Aires publicado por el Diario La Prensa en 1934. Fuente: Diario La Prensa, 1934

Como parte de las políticas de fomento al turismo, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires proyectó un camino costanero que buscaba comunicar la Capital Federal con los pueblos de la ribera sur (Figura 05). En 1934 se iniciaron las obras de lo que se llamó el camino costanero Punta Lara-Quilmes. Esta medida debe contarse entre las más importantes promovidas por el Estado provincial, ya que implicó la formalización del balneario permitiendo la llegada mediante una ruta moderna a dos importantes obras que se construyeron en esos años: la sede social del Jockey Club de la Provincia, proyectada y ejecutada hacia 1935-36, y el edificio central

⁴ La importancia de dicha red, tanto para el desarrollo económico general como para la industria turística en particular, fue objeto de análisis de distintos trabajos (Ballent, 2005, 2008; Bruno, 2006; Piglia, 2012) quienes focalizan además en los caminos no solo como nexos entre puntos, sino también como elementos turísticos en sí mismos, asociados a la idea de Parkway.

⁵ También se publicaban planos callejeros de los suburbios de Buenos Aires, como estudia el trabajo de Gómez Pintos y Minatta (2020) y que guiaban a los automovilistas en las áreas urbanas de reciente urbanización.

del Automóvil Club Argentino (ACA), inaugurado en 1942 (Figura 06). Estas obras, aunque se trata de instalaciones de entidades privadas, deben entenderse como parte de los programas de formalización del balneario a tono con el plan del gobierno conservador que en el caso del Jockey Club cedió terrenos fiscales y extendió permisos especiales para su construcción.

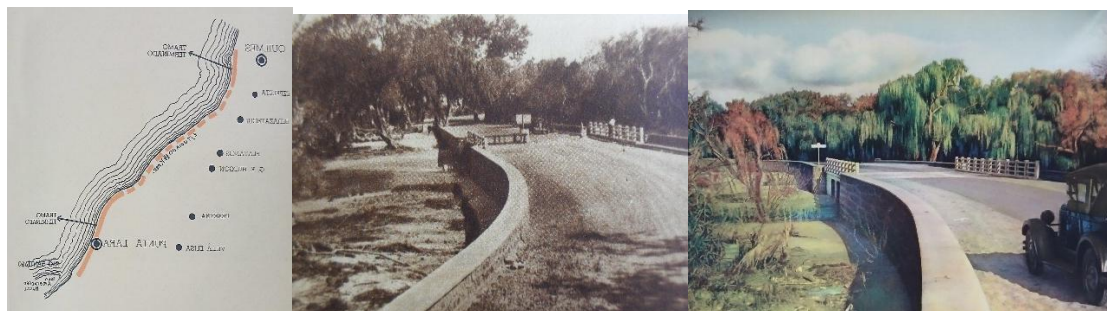


Figura 05: Proyecto y materialización del camino costero Punta Lara-Quilmes. A la izquierda, esquema del trazado vial proyectado; al centro, imagen del Camino Punta Lara-Quilmes en construcción; a la derecha, dibujo del proyecto del puente sobre el Arroyo Las Cañas. Fuente: Cuatro años de Gobierno, 1936-1940; La Prensa, 1936.

En paralelo a la modernización de la costanera, se mejoraron también los accesos que vinculaban a la zona balnearia con la capital provincial a través del camino afirmado que recorría un área rural que no estaba urbanizada. Recordemos lo que dijimos, que la ciudad de La Plata se fundó tierra adentro, sobre la meseta alta, alejada unos 10 kilómetros de la costa, es por eso, que el camino La Plata-Punta Lara sólo comenzó a urbanizarse luego de que la relación entre ambos sitios se hiciera más fluida. Esto sucedería recién hacia los años cincuenta: a comienzos de esa década se pavimenta la ruta (1951) y aparecen algunas acciones del municipio tendientes a ordenar su crecimiento. A través del Decreto número 7949, se sancionaba que sobre los terrenos frentistas a la diagonal 74 (camino La Plata-Punta Lara) debía privilegiarse un tipo de loteo residencial, de baja densidad, con retiros de frente y que favoreciera la construcción de tipologías exentas que generaran frente al camino una imagen de barrio jardín.

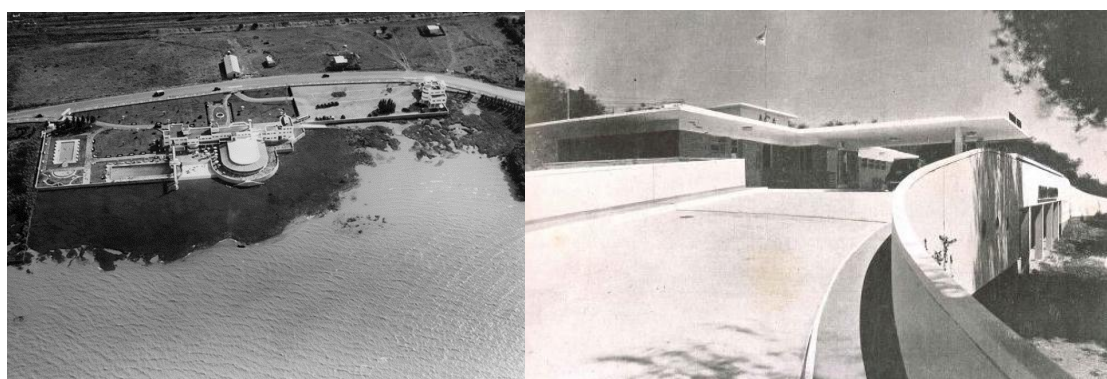


Figura 06: Equipamientos recreativos vinculados a la infraestructura vial en Punta Lara. A la izquierda, vista aérea del sector del Jockey Club Punta Lara; a la derecha, vista del edificio del ACA Punta Lara. Fuente: Archivo General de la Nación, 1938; Revista Nuestra Arquitectura, 1943.

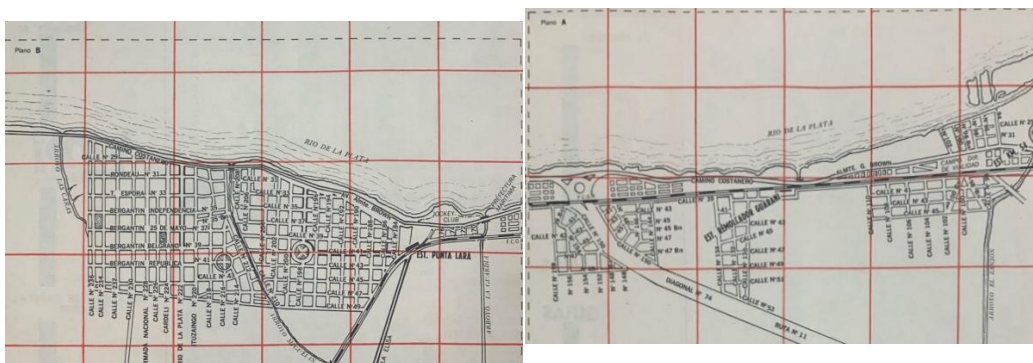
A otra escala, el tipo de trama que se fomentaba puede ponerse en relación con las imágenes que por esos mismos años se difundían del proyecto del Acceso Norte, ramal Tigre que buscaron representar esa imagen suburbana pintoresca, de loteos de manzanas amplias, poco densificados y con entornos parquizados (Gomez Pintus y Grutchesky, 2023). Se buscaba dar un tratamiento

paisajístico a tono con las imágenes que se asociaban al ocio y los sitios de veraneo⁶. Se pensaba en los caminos no sólo como nexos entre puntos, sino también como elementos turísticos en sí mismos, donde la cuestión estética estaba en el centro de las interpretaciones de la producción del territorio (Grutchesky y Piglia, 2025)⁷. Sin embargo, mientras que las imágenes de referencia, vinculadas a la difusión de los suburbios anglosajones, eran las mismas en el suburbio Norte y en el Sur, se imponían sobre realidades bien diferentes. En el Norte, los primeros tramos del camino afirmado de Capital a Tigre se habían construido en la década de 1910, y ya para la década de 1920 la Guía Azul señalaba que el trayecto hacia la costa Norte “transcurría en una continuidad urbanística y demográfica por la densidad de la trama”, contrastando con las imágenes que en los treinta muestran este trayecto (Figura 07), y que como veremos, tampoco en el periodo siguiente llega a consolidarse (Figura 08).



Figura 07. Camino La Plata- Punta Lara Fuente: Revista Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, 1933

Esta diferencia en los ritmos y formas de consolidación urbana entre el norte y el sur del área metropolitana ayuda a explicar la necesidad de una intervención más sistemática del Estado en la ribera sur. Por ejemplo, desde el MOP se construyeron alojamientos para vestuarios y se presentó el Plano General de Urbanización de Punta Lara (esc 1:2.000) que incluía al menos tres mega estructuras (tiras de más de 100mts de largo) con equipamientos sobre la playa, un conjunto de viviendas para vacaciones, un área con dormitorios y sector para acampar y áreas para picnic.⁸



⁶ Rodrigo Booth. Un paisaje en movimiento. Prácticas turísticas e infraestructuras para el automóvil en Chile, 1902-1931, coeditado por la Biblioteca Nacional de Chile y la Universidad de Chile.

⁷ Se vinculan a esta noción la idea de Parkway o rutas panorámicas como las que se construían en Chile o la costa de California.

⁸ Proyecto de Urbanización de Punta Lara. Plano General. Arq. Hilario Zalba. 1944. Biblioteca y archivo Histórico de Geodesia, MOP.

Todos estos adelantos estimulaban el turismo de cercanías, construido en las guías para viajeros como un espacio para el “turismo relámpago” y que, si bien tenía a los pueblos del Norte como principales beneficiarios, también incluía localidades del borde costero Sur como Quilmes y Punta Lara. Este concepto se desarrolló entre los años treinta y cuarenta, y hace referencia a cómo se organizaban sobre la costa de los alrededores de Buenos Aires las prácticas asociadas al esparcimiento a través de clubes náuticos, paradores, balnearios y recreos. De esta forma, se promovía una relación más fluida entre la costa y la ciudad mediante guías de difusión masiva dirigidas a un “hombre moderno” que disfrutaba una escapada a la naturaleza y el excursionismo, pero con la seguridad de volver al confort de su departamento en Capital (Ballent, 2005). En esta línea, podemos analizar la modernización que atraviesa Punta Lara, resumida en la realización del camino y las obras del Jockey y el ACA. Estos dos edificios eran importantes obras de hormigón armado, presentadas en las revistas como expresión de progreso y modernización, supusieron, además, la aparición de una vida social de la elite que participaba de las veladas con la presencia del gobernador y sus ministros⁹. Mientras que el ACA, por la oferta de servicios que promocionaba, y su gran cantidad de socios, colocaba a Punta Lara en un mapa del ocio que superaba la escala de la Capital provincial¹⁰.

3.

En enero de 1939, A la vez que, como mencionamos, florecían los bailes elegantes en el jockey, se asistía desde los años cuarenta al inicio de una tradición de turismo sindical. Inicialmente, el ministro Pistarini lanzó un plan de turismo popular, y en 1947, con el plan Quinquenal y la aprobación del Préstamo Nacional Hotelero, cobró impulso una nueva política que financiaba a particulares y asociaciones sindicales en la construcción de instalaciones turísticas, que permitieron el inicio de los viajes colectivos para empleados y obreros y las excursiones estudiantiles.¹¹

Sitios como Córdoba o Mar del Plata recibieron gran cantidad de inversiones en hoteles y áreas recreativas (Pastoriza, 2011), mientras que los destinos cercanos ofrecían recreos, clubes y campamentos para estadias cortas. Por ejemplo, en 1945 la DNV inauguró en el balneario de Punta Lara un campamento veraniego para uso gratuito de sus empleados y obreros y a partir de 1950 el ex Palacio Piria funcionó como el Instituto de Minoridad de la Provincia y albergó colonias de vacaciones para los niños huérfanos. La instalación de clubes y predios deportivos en manos de los sindicatos era un fenómeno que se repetía en diferentes sectores de la expansión: por ejemplo, en la zona Oeste, el barrio parque Peluffo, cuyas tierras se habían loteado en los años cuarenta para la construcción de quintas de veraneo y fin de semana, vio entre los años cincuenta y sesenta como muchos de esos chalets y parques arbolados fueron comprados por sindicatos

⁹ La Institución, que abrió sus Puertas en 1904, reunía a personalidades de la política y la vida pública platense que se reunían en torno a actividades Sociales y al deporte turístico, de donde provenían los fondos que permitieron a esta institución la Construcción de las diferentes sedes Sociales y de la iglesia, escuela y departamento policial, cuya Construcción donaron a la ciudad balnearia de Punta Lara.

¹⁰ Véase, entre otros, Piglia (2012) sobre la participación del ACA en la configuración de rutas y servicios y su articulación con el estado en políticas de vialidad y turismo.

¹¹ Scarzanella, E. El ocio peronista, p. 73.

como el Sindicato del Fibrocemento, Camping Sindicato de Trabajadores de la Industria del Gas (STIGas), Sindicato de Trabajadores de la Industria del Hielo, Sindicato de Jaboneros¹².

Podemos decir que este fenómeno se inició con el peronismo, pero no cesó tras su caída en 1955. Hacia los años sesenta, se vive un nuevo periodo de desarrollo industrial orientado al mercado interno y estimulado por políticas públicas. La economía argentina entró en una fase expansiva¹³, lo que se tradujo en un nuevo proceso de movilidad social ascendente y de expansión del consumo de masas. Esto incluyó una mayor comercialización de automóviles, así como un mayor acceso al tiempo libre, a las actividades recreativas y al turismo (Grutchesky y Piglia, 2025).

En este contexto, Punta Lara experimentó un momento de fuerte expansión, en relación con la mejora en los ingresos que atravesaban los sectores industriales (predominantes en la zona Sur del GBA) y más particularmente por la cercanía del balneario a las localidades de Ensenada y Berisso, de carácter fuertemente industrial y que vivían por esos años una expansión de su economía¹⁴. Esquemáticamente, podríamos decir que gran parte de esa prosperidad se orientó hacia dos sectores: la expansión residencial privada y la oferta turística sindical.

Durante el periodo previo, en 1935, se había aprobado el loteo de la “ciudad balnearia de Punta Lara” que en principio no mostró un rápido desarrollo, con la nueva prosperidad muchas familias se volcaron a la compra de un terrenito en el loteo de la ciudad balnearia. Nuevamente, si ponemos en relación al sector que nos convoca con el panorama más amplio de la expansión sobre los bordes costeros, se puede ver que en otros sitios la ocupación residencial era de larga data. Especialmente en aquellas franjas de la costa Norte como San Isidro, favorecidas por la existencia de las barrancas que permitieron la temprana ocupación de la costa sin los peligros que suponían a la vuelta del siglo XX las epidemias, y que, pasado el tiempo, para 1950 y 1960, se habían incorporado como suburbios de residencia estable gracias a la modernización de las infraestructuras y el crecimiento metropolitano. Para Punta Lara (Figura 09), en cambio hay que pensar que, para los nuevos sectores medios, los loteos en cuotas permitían acceder con ahorro y constancia a una parcela que se convertía en una forma de ahorro o aumento patrimonial y en la que, con el tiempo, se podía levantar una casita para pasar los fines de semana y las vacaciones¹⁵.

¹² Este proceso de transformación y reconversión de áreas suburbanas tenía relación con la propia lógica de los loteos de la especulación inmobiliaria, que loteaban áreas vacantes con algún diferencial paisajístico, a la espera de un desarrollo suburbano que a veces no llegaba a producirse o al menos no completamente, generando como resultado una urbanización heterogénea que se reconvertía de acuerdo con nuevas oleadas de urbanización. Véase Gómez Pintus, Ana, Formación y transformación de los espacios suburbanos. Lógicas de loteo y procesos de urbanización en el borde metropolitano bonaerense, Revista Registros, FAUD-UNMDP.

¹³ El PBI creció a tasas promedio altas (5%) y también lo hizo el PBI per cápita (3.9%).

¹⁴ Rougier señala que, en el año 1970, los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada (que se habían autonomizado em 1957) sumaban el 4,7% del PBI de la Provincia, solo superado por Avellaneda. Véase Rougier, Marcelo.

¹⁵ Este fenómeno se verifica en diferentes sectores de la expansión, donde la compra de un terreno se entendía a partir de la posibilidad de disfrutar de la tranquilidad suburbana, pero también de la posibilidad de realizar una inversión en un contexto de crecimiento urbano que constantemente valorizaba el precio de la tierra en las periferias (Gómez Pintus, 2017).



Figura 09: Clasificación de la ocupación de manzanas en el área balnearia de Punta Lara según densidad de viviendas. Se distinguen sectores de baja ocupación (1-7 viviendas por manzana), ocupación media (8-14 viviendas) y alta ocupación (15-21 viviendas), correspondientes a las áreas más consolidadas hacia mediados de la década de 1960. Fuente: Elaboración Florencia Saffer sobre base de fotografía aérea.

La otra transformación más notoria del periodo fue la que se registró sobre la franja costera, en donde comenzó a hacerse evidente el fortalecimiento de los sindicatos y asociaciones profesionales (beneficiados por la ley de Asociaciones Profesionales, 14.455/58) que invirtieron en hoteles y complejos turísticos para sus asociados. En las áreas costeras, se sumó una última reglamentación que favoreció la ocupación: la sanción del Decreto Provincial 5674/1968 que amplió el régimen para el otorgamiento de concesiones y permisos para el uso y/o explotación de la playa, con fines turísticos (Figura 10). Si en términos generales las concesiones se realizaban mediante licitaciones públicas, se estableció un apartado espacial en donde instauraba una situación excepcional para las Entidades de Bien Público, Asociaciones Civiles y/o Profesionales, que podrían obtener permisos precarios con la presentación de la documentación requerida. En un área marcada por una fuerte presencia obrera y sindical, estas medidas ocasionaron la propagación de hoteles, colonias y complejos sindicales ocupando gran porcentaje de la franja costera. Si en la década del sesenta se concesionaron tierras para el Club de Pesca (ley 6940, modificada por 8313), la Asociación de Profesionales de Músicos, y se construyó el Hotel del Sindicato Unión de Petroleros. Ya en los setenta la instalación de clubes y campings sindicales se ampliaría a más de veinte instituciones¹⁶. La ordenación de estos clubes debe contarse como una de las transformaciones materiales más destacadas del periodo, y sobre la que aún es necesario investigar.

¹⁶ Durante este período tramitaron las concesiones la Agrupación de Jubilados y Pensionados Ferroviarios; la Asociación de Trabajadores del Estado, Sindicato Unión de Conductores de Taxis; Asociación de Empleados de Comercio; el Círculo de Oficiales de Mar; la Dirección de Servicios Sociales Policía; el Centro de Retirados de la Armada; el Sindicato de Gas del Estado; el Sindicato de Empleados Textiles y de la Industria; la Dirección General de Establecimientos Penales; los Profesionales del Turf; el Sindicato de Correos, la Asociación de Empleados Legislativos; los Bomberos Voluntarios de Ensenada; el Sindicato de Municipales; la Asociación Profesionales de Músicos; Obras Sanitarias y Empleados de Salud Pública.



Figura 10: Infraestructuras turísticas promovidas por sindicatos y asociaciones profesionales en la franja costera de Punta Lara. A la izquierda, camping del Gas del Estado; a la derecha, hotel del Sindicato Unido de Petroleros del Estado (SUPE). Fuente: Facebook Amigos Gas del Estado, ca. primera década de 1960; Página oficial del Sindicato Unido Petroleros del Estado (SUPE), s/f.

En cuanto a la conformación territorial, Punta Lara se ocupaba hacia el hinterland, de forma saltada, con la construcción de casas de fin de semana -como se ve en las fotos aéreas de 1964 (Figura 08) y cuyo loteo de representa en la Guía Lumi del mismo periodo (Figura 09)- y con el creciente número de clubes y de instalaciones recreativas que ocupaban la franja costera (Figura 09). En la guía turística del Automóvil Club (1964), Punta Lara se describía como uno de los balnearios más importantes de la zona, “La villa, de características modernas, tiene el encanto de sus residencias veraniegas y típicos chalecitos rodeados por jardines”. Hacia los años sesenta la playa de Punta Lara se volvió masiva. La Revista Gente publicó en 1970 una tapa con sus modelos en Punta Lara y el diario local “El Día” tituló “Punta Lara volvió a explotar”. La visitaban grupos de jóvenes y familias excursionistas que llegaban de forma independiente, pero también familias y grupos de trabajadores que aprovechaban las instalaciones de los clubes sindicales y de asociaciones profesionales que organizaban los traslados desde otras filiales de la zona Sur.

Como contraparte, disminuían las áreas de acceso público a la playa y crecían las denuncias por lo derramamientos de petróleo y la aparición de peces muertos a causa de la creciente contaminación.

Conclusión

El análisis de este sector de la costa nos permite trazar conclusiones en distintos niveles. En la escala local, Punta Lara se configuró como lugar de recreo y ocio que combinó áreas con recreos populares y episodios de modernización que durante cierto periodo marcaron la visibilidad de la localidad que superó la escala local.

A escala más amplia, en contraposición a la expansión hacia el Norte del GBA, que combinara los espacios destinados al ocio, los deportes y el tiempo libre con lugares de residencia, debemos hablar aquí de un crecimiento no residencial. Que como hemos recorrido a lo largo del trabajo, pasó de ámbito de la recreación informal de escala local, a incorporarse a un territorio del “turismo relámpago”, que hacia la década de 1940 le permitió trascender su carácter local, de la mano de la aparición de actores institucionales de mayor envergadura que convivieron con los recreos más locales. Con el correr de las décadas, a la par del crecimiento de las capas medias de la sociedad, Punta Lara se consolidó como sitio de turismo de cercanía, con la incorporación de loteos de segunda residencia y posteriormente con la instalación de clubes y campings sindicales que ocuparon la costa y desplazaron a los recreos de las primeras épocas.

Inicialmente, las transformaciones materiales acompañaron los procesos de modernización del territorio, (la realización de importantes sedes de clubes, la realización del camino) pero en la década del setenta quedó claro que la esperada culminación del Camino Costanero, que uniera Punta Lara con Quilmes no llegaría a consolidarse. Así, si ponemos nuevamente en dialogo el desarrollo del borde costero con el crecimiento metropolitano registrado a fines del periodo, el borde costero al Sur de la Capital no llegó a ser incorporado al tejido urbano continuo, permaneciendo como una franja de urbanización heterogénea desencajada de la urbanización (Figura 11).

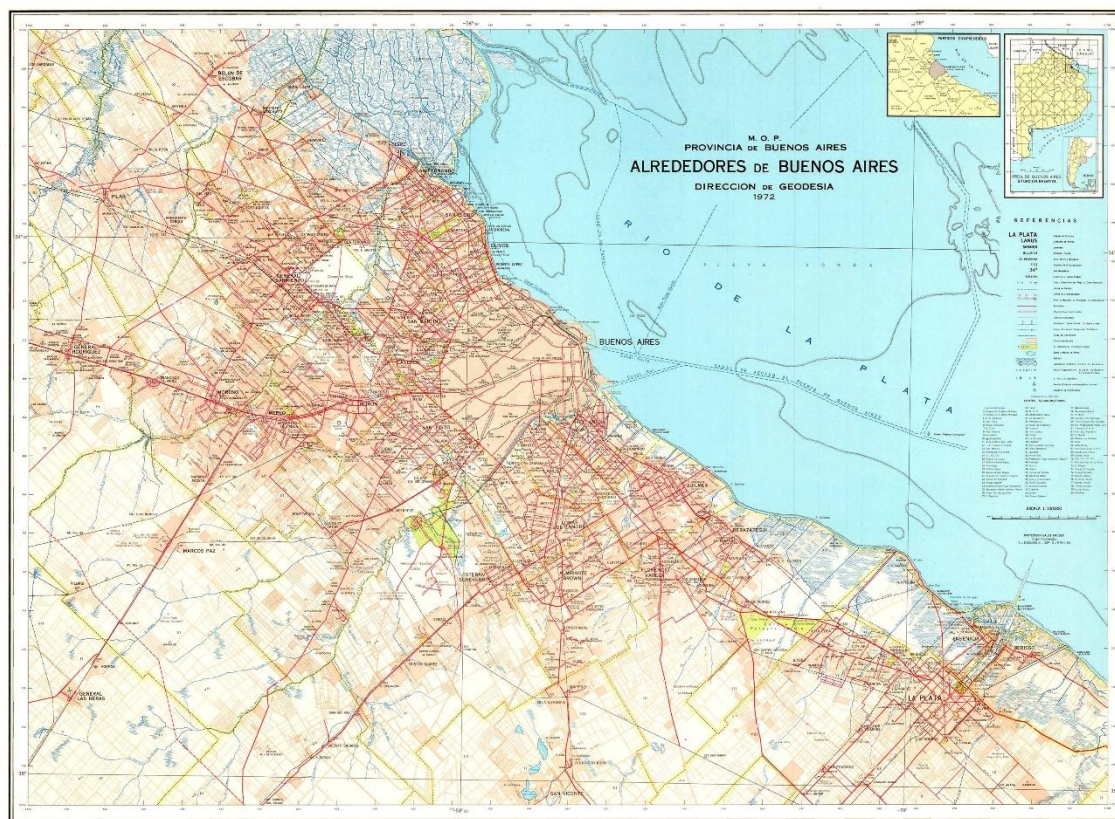


Figura 11. Plano de los alrededores de Buenos Aires, 1972. Fuente: Dirección de Geodesia MOP

Referencias

ALDAZÁBAL, Estela.; AMOR, Mariana.; NACARAT, Martín. Palacio Piria al rescate de un gigante olvidado. **Terceras Jornadas Latinoamericanas de Patrimonio y Desarrollo**. La Plata, 2016.

BALLENT, Anahí.; GORELIK, Adrián. País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis. In: CATTARUZZA, Alejandro. (Dir.). **Nueva Historia Argentina. Tomo VII: Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2001. pp. 143-200.

BOHOSLAVSKY, Hernán.; SOPRANO, Germán. **Un Estado con rostro humano**. Buenos Aires: UNGS; Prometeo, 2010.

BOOTH, Rodrigo. **Un paisaje en movimiento: prácticas turísticas e infraestructuras para el automóvil en Chile, 1902-1931**. Santiago de Chile: Biblioteca Nacional de Chile, Universidad de Chile, 2025.

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

CASTILLO, Simón. **El río Mapocho y sus riberas: espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)**. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2014.

DADÓN, Jorge Ramón. Procesos de configuración de frentes urbanos costeros: la ribera de Buenos Aires (Argentina). **Investigaciones Geográficas (España)**, Alicante, v. 74, pp. 223-243, 2020.

GALIMBERTI, Cecilia. A orillas del río: la relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. **Revista Transporte y Territorio**. Buenos Aires, v. 12, pp. 87-109, 2015.

GALIMBERTI, Cecilia; GODOY, Sebastián. Lo fluvial y lo costero como dimensiones de transformación urbana: concepciones, prácticas y apropiaciones de la ribera de Rosario. **Registros. Revista de Investigación Histórica**. Mar del Plata, v. 21, núm. 1, pp. 26-50, 2025.

GÓMEZ PINTUS, Ana. **Las formas de la expansión: 1910-1950. Barrios parques y lotes de fin de semana en la construcción del espacio metropolitano de Buenos Aires**. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2017.

GÓMEZ PINTUS, Ana. Espacialidades ribereñas y tiempo libre: Costa Sur del Gran Buenos Aires. 1910-199. **Registros. Revista de Investigación Histórica**. Mar del Plata, v. 21, pp. 51-70, 2025.

GÓMEZ PINTUS, Ana; GRUTCHESTSKY, Valeria. Entre el turismo relámpago y el espacio residencial: caminos y tejidos en el borde costero del norte bonaerense (1910-1950). **Estudios del ISHiR**. Rosario, v. 13, pp. 1-32-, 2023.

GÓMEZ PINTUS, Ana; MINATTA, Florencia. Mapas callejeros o cómo transitar el área metropolitana de Buenos Aires. La guía Filcar de planos suburbanos de 1955. En **Geograficando**; vol. 16, no. 2. Noviembre 2020. <https://doi.org/10.24215/2346898Xe082>

GRUTCHESTSKY, Valeria. La Dirección Nacional de Vialidad, una repartición modelo del Estado Moderno: técnica y política en la Ciudad de Buenos Aires en la década de 1930. In: MENAZZI, Luján; JAJAMOVICH, Guillermo (comps.). **Saberes urbanos: profesionales técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de la ciudad**. Buenos Aires: Instituto Gino Germani; TeseoPress, 2019.

GRUTCHESTSKY, Valeria; PIGLIA, Melina. De Buenos Aires a Mar del Plata: Infraestructura vial, turismo y políticas de movilidad en la Argentina (1938-2000). **Estudios Sociales del Estado**. Buenos Aires, v. 11, núm. 21, pp. 61-97, 2025.

ITURRIAGA, Sebastián. Mapocho 42k: conectividad de un paisaje ribereño como espacio público memorable. **Estudios del Hábitat**. La Plata, v. 16, pp. 1-11, 2018.

JAMES, Daniel. **Sindicatos, burócratas y movilización**. In: **Nueva Historia Argentina: Violencia, proscripción y autoritarismo (1955-1976)**. Tomo IX/XI. Buenos Aires: Sudamericana, 2003. pp. 118-167.

JAUREGUI, Adrián. Obras públicas y eficiencia burocrática (1932-1943). **Travesía**. San Miguel de Tucumán, v. 14, pp. 79-106, 2012-2013.

NOVICK, Alicia; SANTALÓ, Pablo Gustavo; LINARES MARÍA, Patricia; ZONZOTERRA, Graciela; PEYREGNE, Emmanuel. **La costa del Río de la Plata en Buenos Aires: territorios, historias y debates**. Buenos Aires: Observatorio AMBA, 2025.

PASTORIZA, Elisa. **La conquista de las vacaciones: breve historia del turismo en la Argentina**. Buenos Aires: Ediciones Edhasa, 2011.

ROUGIER, Marcelo (coord.). **Escenarios del desarrollo industrial bonaerense. 1820-2020**. Ediciones Bonaerenses, 2023.

SCARZANELLA, Eugenia. El ocio peronista. vacaciones y "turismo popular" en Argentina (1943-1955). en **Revista Entrepasados** N° 14. |1998

TORRE, Juan Calor, PASTORIZA, Elisa. La democratización del bienestar. In: TORRE, Juan Carlos (dir.). **Nueva Historia Argentina. Tomo VIII**. Buenos Aires: Sudamericana, 2002. pp. 257-312.

VALLEJO, Gustavo. El hilo de Ariadna: intercambios y estrategias comerciales urbanísticas de Francisco Piria. **Revista Sociohistórica**. La Plata, (11-12), pp. 99-122, 2002.