

HISTORIA DE LA OCUPACIÓN DE LA RIBERA SUR DEL AMBA

El caso de Punta Lara entre el balneario y la fábrica

Ana Gomez Pintus
Universidad Nacional de La Plata

RESUMEN | La costa sur del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) alcanza 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. En este trabajo proponemos analizar los sucesivos procesos de ocupación del corredor Sur del AMBA, poniendo el foco particularmente en el caso de Punta Lara, partiendo desde el nuevo interés que cobra el estudio de las áreas costeras como resultado de la globalización de la Buenos Aires metropolitana, junto con las investigaciones históricas que aportan indicios para entender la conformación de estos espacios.

Palabras clave: historia urbana, costa sur, ribera, desarrollo histórico.

ABSTRACT | The southern coast of the Buenos Aires Metropolitan Area (AMBA) reaches 48 km along the banks of the La Plata River. The area extends along the coast of the districts of Avellaneda, Quilmes, Berazategui, Ensenada and Berisso. Unlike the North Bank, characterized by a prominent ravine and a narrow strip of lowlands on the coast, the South zone comprises a longer coastal extension and a wide strip of lowlands. In this work we propose to analyze the successive processes of occupation of the Southern corridor of the AMBA, focusing particularly on the case of Punta Lara, starting from the new interest that the study of coastal areas gains as a result of the globalization of metropolitan Buenos Aires. , along with historical research that provides clues to understand the formation of these spaces.

Key words: urban history, south coast, riverside, historical development.

Introducción

La costa sur del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) alcanza 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 virgen.

El desarrollo histórico de ambas costas también fue diferente, la zona de San Isidro en la costa Norte del Gran Buenos Aires reconoce una ocupación más temprana vinculada desde la época colonial al asiento de algunas de las familias porteñas más prominentes que instalaron allí sus quintas suburbanas.¹ Ya hacia fines del siglo XIX y comienzos del XX el suburbio Norte se construía como núcleo de ocio con El Tigre como principal referente. Hacia el Sur se encontraban en la línea del Ferrocarril del Sur, Barracas al Sur, Quilmes -cuya mancha urbana no alcanzaba aún el área de la costa- Pereyra y Punta Lara. En el sur nunca existió -y aún no existe- una línea costanera continua, como lo era la Ruta N°195 (Fig. 01) o los proyectos posteriores. Desde el Riachuelo (límite Sur entre la Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires) hacia el Sur la accesibilidad al río fue siempre discontinua, con algunas posibilidades de acceso en Bernal, Hudson, Quilmes y Punta Lara. A diferencia del borde costero Norte, el Sur era un territorio que se articulaba con otras localidades importantes como La Plata (capital de la Provincia de Buenos Aires fundada en 1882) y su puerto en la localidad de Ensenada.



Fig. 01. Esquema Vieja Ruta Nacional N°195. Fuente: (Darío Alpern)

¹ Una de las más emblemáticas quintas de este período perteneció a la familia Pueyrredón, es en donde funciona actualmente el Museo Municipal J. M de Pueyrredón.

En este trabajo proponemos abordar la construcción de la historia urbana de un área costera escasamente abordada por fuera de las historias locales. Partimos del nuevo interés que cobra el estudio de las áreas costeras como resultado de la globalización de la Buenos Aires metropolitana (Ciccolella, 1999), en tanto las riberas se han erigido como zonas de oportunidad para negocios inmobiliarios, por sus grandes superficies de suelo “infrautilizado” (Novoa, s.f.) y por su emplazamiento estratégico: centralidad y paisajes privilegiados. En este contexto, surgen una serie de estudios que analizan las nuevas formas de urbanización y profundizan en la dimensión conflictiva que reviste la producción del espacio en estas áreas y en la manera en la que los distintos actores disputan el uso del territorio.² A su vez cobran relevancia las investigaciones históricas, que desde diversas disciplinas: los estudios urbanos (Fedele, 2011; Novick, 2017; Bruno, 2021) y la historia del turismo (Pastoriza, 2011; Walton, 2012; Funnell, 1975), aportan pistas para entender la conformación de estos espacios.

Desde una perspectiva de larga duración proponemos analizar los sucesivos procesos de ocupación del corredor Sur del Área Metropolitana de Buenos Aires, poniendo el foco particularmente en el caso de Punta Lara, ponderando el abordaje de las prácticas recreativas, aunque sin soslayar el carácter siempre conflictivo que caracteriza a estas áreas, en tanto funcionan como el patio de atrás de la ciudad ampliada (Novick 2017). Así, el río de La Plata es frente costero y al mismo tiempo espacio segregado de la extensión urbana, en donde desde el siglo XIX se acumulan los equipamientos de la prefectura, las naves industriales y los depósitos, los clubes náuticos, la ocupación salteada y las amplias superficies de viviendas de autoconstrucción.

Se trata de un espacio en el que, a diferencia de las transformaciones más recientes experimentadas en el corredor Norte, aún es posible leer en su heterogeneidad la superposición de usos y proyectos de los siglos XIX y XX en un territorio que osciló entre el balneario veraniego, cierto carácter productivo –dado por la cercanía al puerto– y el espacio residencial. Si, como propone Fedele (2011:15), las costas han sido “tema protagónico” del planeamiento urbano, lo que caracteriza a la Ribera Sur es la falta de plan. Esta franja ha sido receptora de proyectos parciales. No gozó de los planes de embellecimiento de la década del diez³; ni de los planes de estética urbana de los veinte⁴. No hay “*cité des affaires*” para la Ribera Sur.

En tanto los planes se erigen como una agencia de representaciones sobre la ciudad y condensan ideas y debates que en un determinado momento están en juego sobre la ciudad- independientemente de los avatares de su realización- proponemos que la ausencia de los mismos, significó, de forma directa la ausencia de soluciones integrales, pero de manera mucho más amplia, la vacancia de debates, de “pensar” la costa, que terminó redundando en un patchwork de operaciones privadas que se fueron sumando bajo la lógica de la superposición a lo largo del “corto siglo XX” (Hobsbawm, 2000).

Metodológicamente, la investigación se apoya en fuentes primarias, registros

² Entre ellos podemos mencionar el trabajo de Alicia Novick, José Dadón, Viviana Colella, Marina Wertheimer, Ríos, D., & Pirez, P. (Abril de 2008). Urbanizaciones cerradas en áreas inundables del municipio de Tigre: ¿producción de espacio urbano de alta calidad ambiental? EURE, 34(101), 99-119.

³ Por ejemplo los proyectos de Benito Carrasco.

⁴ El Plan de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires, el plan de Ángel Guido para Santa Fe y Rosario. El plan de Della Paolera para Mar del Plata.

fotográficos, cartografías, registros fotogramétricos y publicaciones periódicas.

Las páginas que siguen sugieren a modo de hipótesis de trabajo, y como una manera de ordenar los materiales, una primera periodización de los artefactos y proyectos que jalonaron la costa. El periodo de abordaje recorre el arco que va desde la llegada del Ferrocarril hasta la década del sesenta, momento en que termina de definirse una identidad asociada a la instalación de los sindicatos, a la vez que para el periodo que se inicia en los sesenta fue posible acceder a fuentes fotogramétricas detalladas que por sí mismas justifican una nueva y más detallada investigación.

1- Los primeros pasos

En 1872 el ferrocarril del Sud llegó por primera vez al puerto de Ensenada. En su trayecto desde la Estación Central de Buenos Aires tenía paradas en Quilmes, Pereyra y Punta Lara, hasta llegar al puerto como destino final.

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 y se instalaron algunas infraestructuras típicas asociadas al puerto, la Escuela Naval Militar Río Santiago (1904) y saladeros y frigoríficos que habían sido desplazados de su emplazamiento primigenio a orillas del Riachuelo. En ese momento, entre fines del siglo XIX y comienzos del XX, las áreas costeras como Punta Lara, Ensenada o Quilmes compartían actividades portuarias con áreas de recreo para los habitantes locales y paseantes.⁵

En Punta Lara, las primeras señales en esta dirección, aunque aún incipientes, fueron la instalación del Club Regatas en 1902; la construcción del Palacio de Luis Castells entre 1887 y 1910, conocido posteriormente como Palacio Piria; mientras que en sitios como Quilmes hay documentos que muestran paseos en bicicleta por la Ribera cerca del cambio de siglo y un pic-nic de empleados ferroviarios en 1908 (Fig. 02). En rigor, éstas imágenes darían cuenta de prácticas en línea con la tradición analizada por John K. Walton (2012), del desarrollo del turismo popular en Gran Bretaña, cuando desde mediados del siglo XIX, con posterioridad a la llegada del ferrocarril, se generalizaron las excursiones a la costa de la clase obrera, especialmente a Blackpool, el primer balneario del mundo en sacar provecho y divisas de las vacaciones populares.

Continuando con Punta Lara, a las primeras iniciativas le siguieron, entre 1918 y 1924, la apertura del balneario y hotel de Martín Taylor (vecino de Ensenada) luego de que obtuviera la concesión de 1.200 metros de playa. Y posteriormente se sumaron "(...) las de Troncatti, Balsa, Gutierrez, Grondona y Cassini (...) ayudando a que Punta Lara dejara de ser un balneario desolado". (Aldazabal et al., 2016: 382). Las Delicias, Corbacho y el Modelo fueron los nuevos balnearios que se sumaron a la playa con construcciones de madera y casillas para baños más o menos precarias (Fig. 03). Mayormente, se encontraban 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

⁵ Berisso, una localidad vecina, un poco más alejada de la costa, fue tomando una identidad diferente, basada, como sugirió Mirta Lobato, en tres figuras: el trabajo, la inmigración y el esfuerzo (2001).



la costa uruguaya- y que seguían laxamente el modelo de las construcciones de veraneo de la élite en Europa (Vallejo, 2002). Otras de las construcciones que no faltaron en los balnearios fueron los muelles y ramblas públicas, como los que se iniciaron en la década del diez en Quilmes. Allí, el extenso muelle construido seguía la tendencia que marcaban un proyecto de Benito Carrasco de 1912 para el embellecimiento de la costa de Buenos Aires a Tigre (Gómez Pintus-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.

Fig. 02. Pic-nic de empleados ferroviarios en 1908. Fuente: Archivo fotográfico Quilmes.

Fig. 03. a. Balneario Las Delicias, 1936. b. Balneario Jockey Club, 1936. Fuente: (a. Colección Willy Dante; b. Revista de Arquitectura (1936), 186)



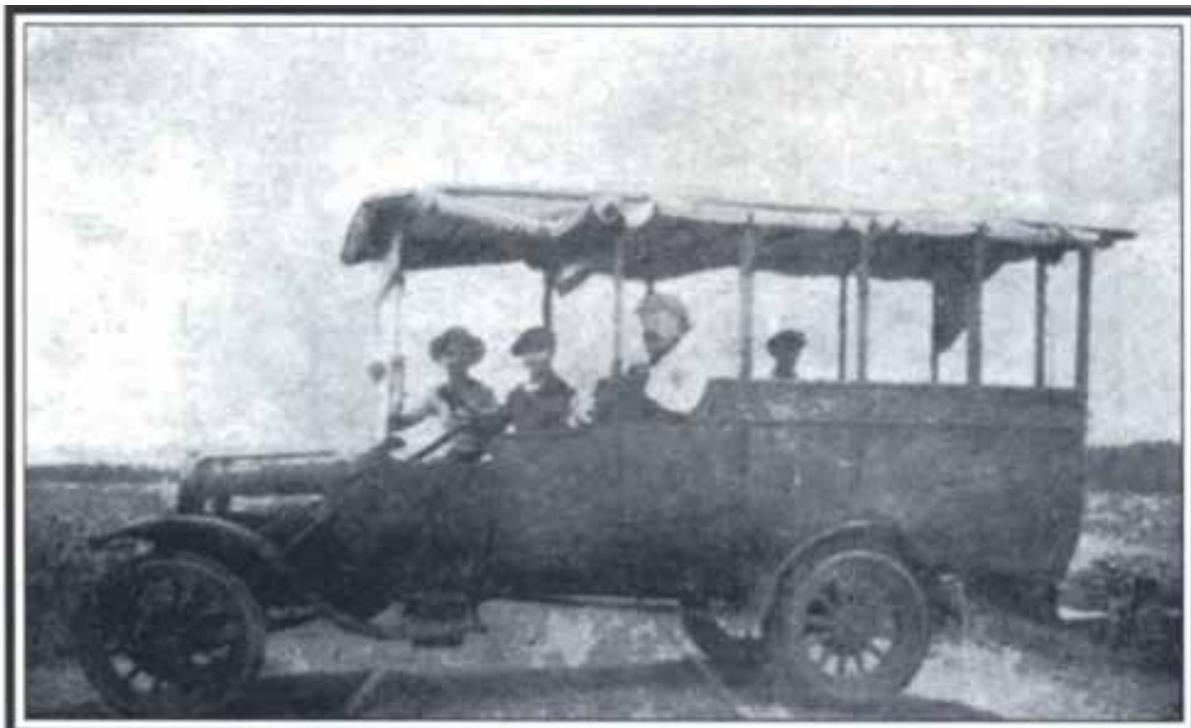
Para terminar de articular el escenario de la costa es necesario referirse a los medios de acceso que determinaban las posibilidades de éxito de los balnearios. En 1923, Cesar Onofri, antes de que existieran líneas de colectivos, trasladaba en “bañaderas” a los turistas a Punta Lara (Fig. 04). La promoción del acceso a través de los automotores que se iniciara en los años treinta fue acompañada de obras de infraestructura para posibilitar la buena circulación.⁶ Un primer acceso fue el camino afirmado que unía La Plata con la zona balnearia de Punta Lara en 1933 (Fig. 05). Se trataba de una distancia acotada, y 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 30 minutos, es decir el doble del tiempo señalado.

Además de caminos y avenidas costaneras, otras obras de infraestructura acordes a la nueva era del automóvil jalonaban la zona, la más significativa de ellas relacionada a la producción de hidrocarburos, fue la instalación de la destilería de YPF, terminada en 1925, en 80 hectáreas ubicadas entre la dársena de maniobras del Puerto de Ensenada y la ciudad de La Plata (Vallejo, 2002). A partir de este momento la zona también se vería afectada por la sanción de la ley 4053 (1929) de radicación de industrias en tierras fiscales Ensenada-Puerto La Plata, y la apertura de los talleres generales de la base naval Río Santiago (1934) (Rougier, 2023).

En síntesis, se trataba de un territorio donde se superpusieron diferentes proyectos que fueron tomando forma hacia los años treinta.

Fig. 04. Pequeña “bañadera” que utilizó César Onofri para llevar turistas a Punta Lara (1923).

Fuente: (ASNAGHI, C. (2004) Ensenada, Una lección de historia, fascículo 19)



⁶ El crecimiento del parque automotor durante década de 1920 había pegado un salto -la existencia de automotores paso de 48.007 unidades en 1920 a 435.822 unidades en 1930 - y en la década siguiente el impulso que tuvo la vialidad como política de Estado tras la sanción de la Ley Nacional de Vialidad en 1932 puso a los automotores en el centro de la escena en materia de transportes (Gruschetsky, 2019).



2- El Jockey Club y el balneario moderno

Este período marca la consolidación del balneario, simbolizada por la inauguración del Jockey Club de Punta Lara en 1936⁷ (Fig. 06) y la nueva sede del Club Regatas.

El primero se instaló cruzando el puente del Canal Villa Elisa, en un paraje algo alejado de los recreos y el núcleo más poblado en torno al Palacio Piria que se iniciara en los veinte. Para la década del cuarenta, era el principal atractivo del lugar, las fotografías del Jockey eran publicadas en las revistas porteñas y en las revistas especializadas como Revista de Arquitectura.⁸ Irradiaba en las inmediaciones cierto aire de progreso, por el peso simbólico que imponía, pero también porque impulsó – a través de la donación- la construcción del edificio para la parroquia Stella Maris (1941) y colaboró con la financiación de la Comisaría (1944) y la escuela primaria.

Ya para el año 1942, la apertura de la primera estación de servicio y del camping del Automóvil Club Argentino (ACA) (Fig. 07) continuaría la tendencia de expansión del balneario hacia el Norte. Por otra parte, la inauguración de este camping y el que también existía en el Balneario Quilmes eran muestras de la inclusión de los balnearios de la Ribera Sur en un circuito modernizador del turismo, del cual formaban parte, no sólo el Automóvil Club Argentino, sino también el Touring Club Argentino (con sede en la Ribera de Quilmes) y Yacimientos

Fig. 05. Camino La Plata – Punta Lara. Fuente: (Revista vialidad de la Provincia de Buenos Aires, 1933)

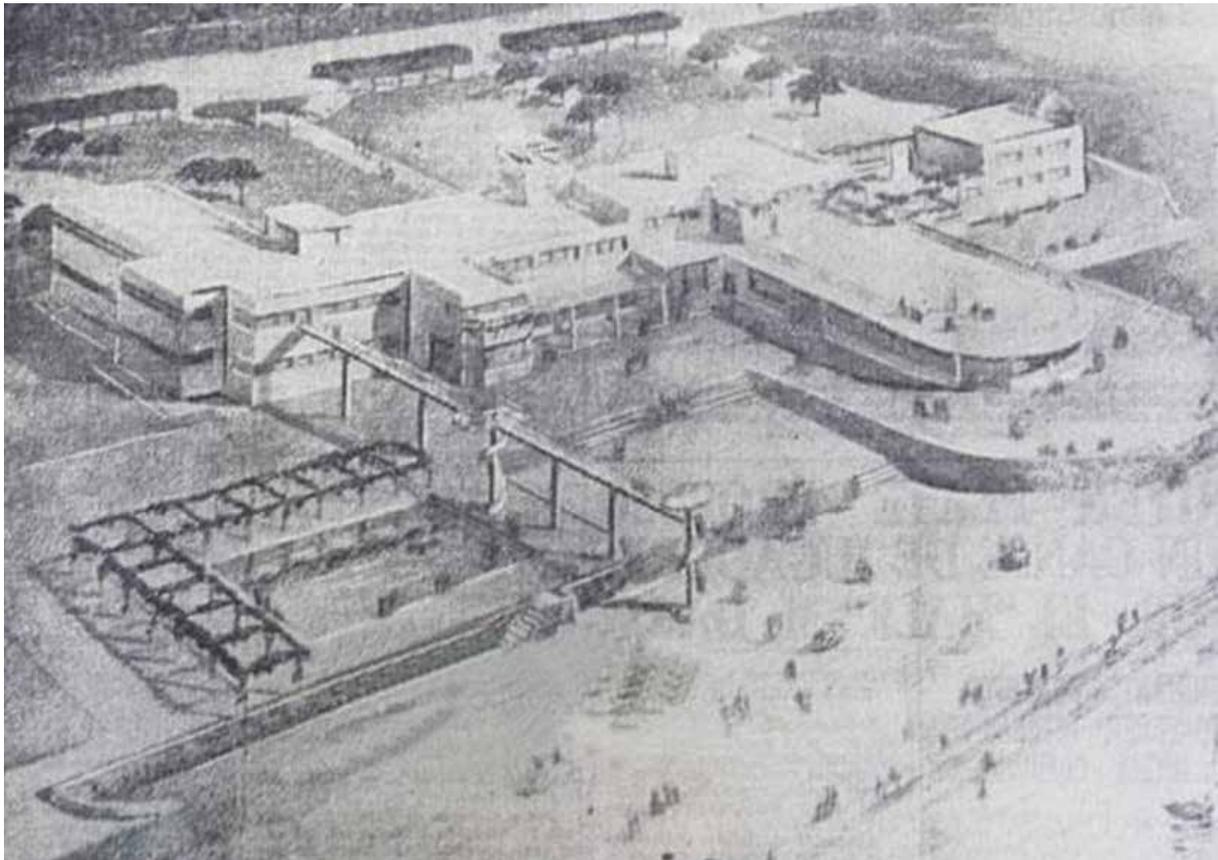
⁷ Construcción inaugurada en 1936 que se sumaba a las obras de expresiones modernistas y que le imprimió un nuevo aire a la localidad al tratarse de una estructura de hormigón armado.

⁸ PICO ESTRADA, L. (1936). Balneario Punta Lara, propiedad del Jockey Club de la Provincia. Revista de Arquitectura, 186, 274/282.

Petrolíferos Fiscales, que como analizó Piglia (2014) en Autos, rutas y turismo, formaron una triada que contribuyó al impulso y modernización del turismo en Argentina. Aquí cabe aclarar también, que aunque en esta oportunidad no profundizaremos en un análisis de la arquitectura, estas obras formaron parte de una tendencia hacia la introducción de la experimentación modernista asociada a los programas en lugares de “diversiones” (Liernur 2008: 214).

Como parte de este mismo estado de ánimo puede citarse el proyecto -no realizado- de Hilario Zalba (1943), para la dirección de urbanismo del M.O.P en la misma zona de Punta Lara (Fig. 08), para la cual proponía la ubicación de dos construcciones para balnearios que se elevaban sobre pilotis y se extendían paralelas a la costa para dar respuesta a las prácticas del turismo de fin de semana cada vez frecuentes.⁹

Fig. 06. Nueva sede del Jockey Club en Punta Lara. Fuente: (Colección Willy Dante)



Contemporáneamente, a los recreos y paradores que se mencionaron para el periodo anterior, se sumaron el Apeadero KM 51, Remolcador Guaraní y el recreo La expansión frente al Palacio Piria. A mediados de la década de 1940, una parte de estos terrenos conformaron el recreo veraniego de los trabajadores de la Dirección Nacional de Vialidad. Para esa década, existían muestras de que, salvo en sitios específicos como el Jockey Club, se consolidaba como lugar de turismo popular. A las inversiones municipales y de la provincia en murallones, paseos costeros y amenidades que compartían los visitantes (y los vecinos) de todas clases, se sumaron las inversiones privadas de pequeños constructores y comerciantes relacionados a los rubros gastronómicos y de entretenimientos: fondas, bailes, pantallas de cine al aire libre y atracciones como los concursos de puntería en el Recreo Carnevale en Quilmes (Fig. 09). Si bien se ofrecían una gama amplia de entretenimientos y números en vivo, nunca se acercaría al

⁹ COSOGLIAD, H.N. (Cur.) (2014). Hilario Zalba. Documentos 47 AF. La Plata: Facultad de Arquitectura y Urbanismo UNLP.



Fig. 07. Estación de servicio del ACA en Punta Lara. Fuente: (Archivo ACA).

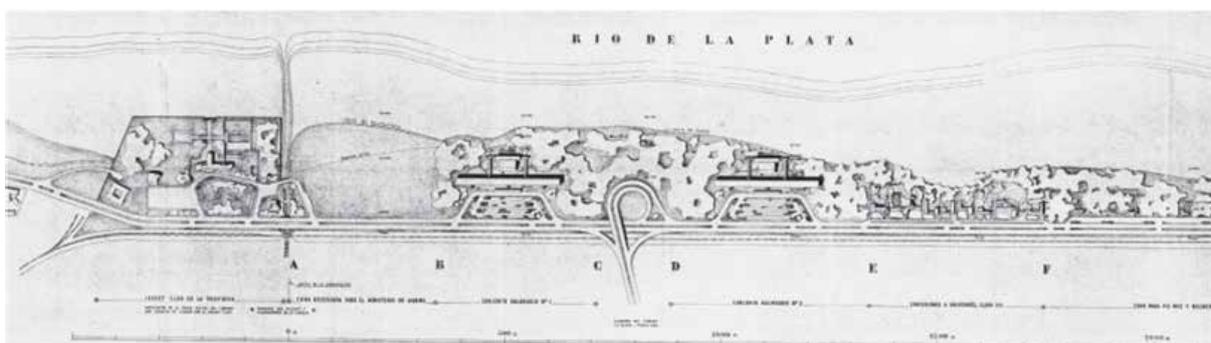


Fig. 08. Proyecto de Hilario Zalba. Urbanización de Punta Lara (1943). Fuente: (Documentos 47 AF)

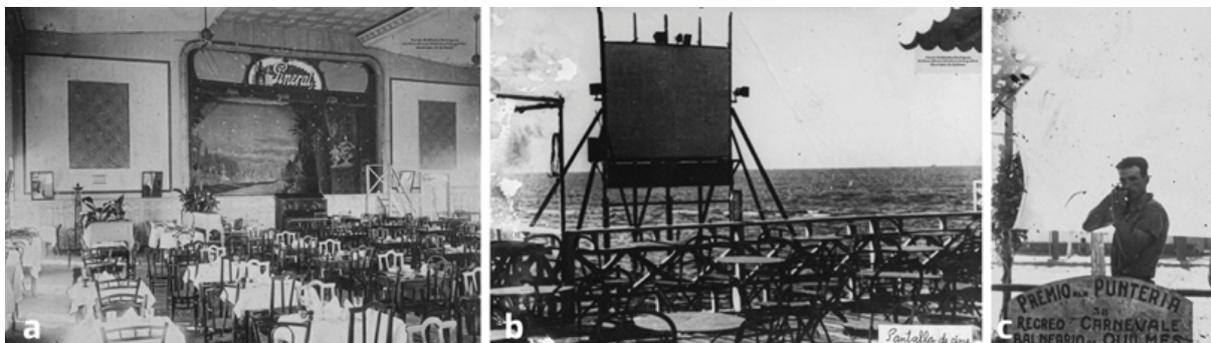


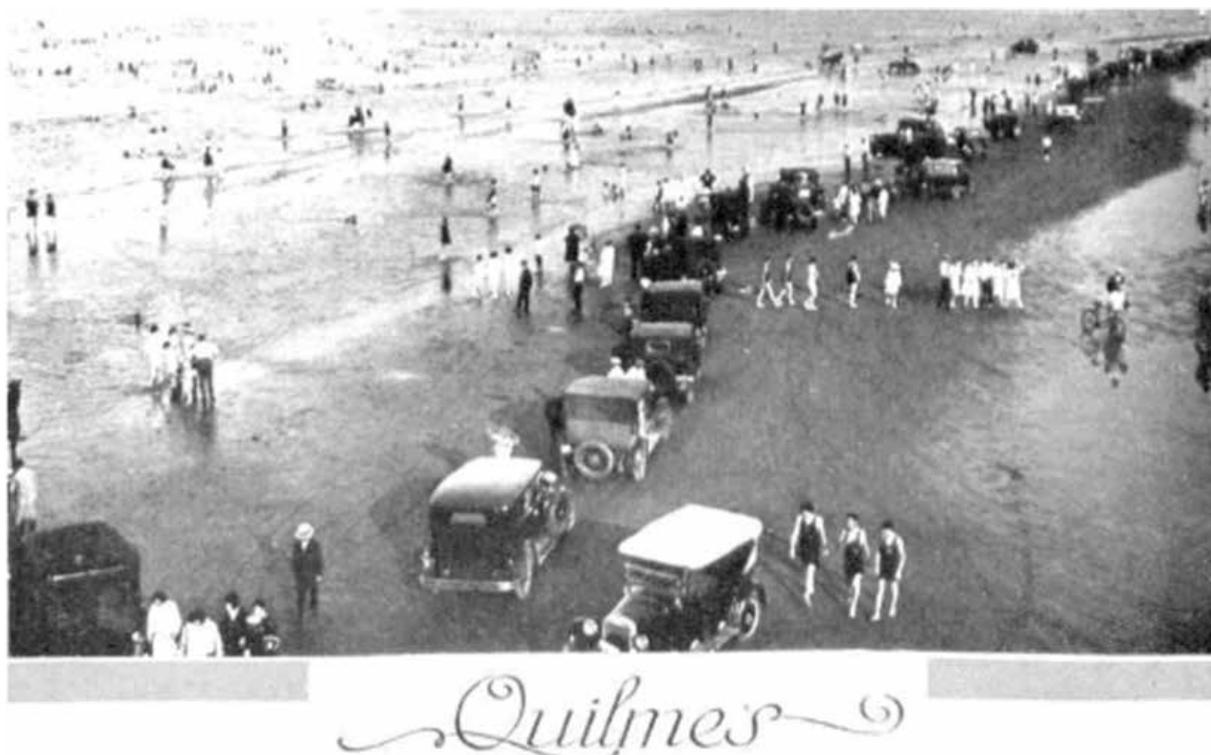
Fig. 09. a. Club El Pejerrey. b. Cine al aire libre en el Club El Pejerrey. c. Concurso de Puntería en el Recreo Carnevale. Fuente: (Archivo fotográfico Quilmes)

nivel y la inventiva desplegada a comienzos de siglo en los balnearios de masas norteamericanos. Allí la cultura de masas empezó a abrazar actividades antes marginales en la vida del país, entretenimientos físicos, sensuales, cuyo mayor exponente fueron los parques de diversiones de Coney Island (Kasson, 1978) o Atlantic City (Funnell, 1975).

Contemporáneamente, las guías Peuser de las décadas de 1940 y 1950 establecieron a la ribera sur como otro de los atractivos del “turismo relámpago” (Gomez Pintus y Gruschetsky, 2023). Las guías representaban a estos balnearios como un lugar popular de playas extensas, cercanas a la Capital y de fácil acceso. Además de Punta Lara, se sumaban las playas más cercanas como las de Bernal, Quilmes y Berazategui, balnearios que desde la década de 1930 ya tenían asiduos visitantes (Fig. 10). Por como estaban desplegadas las opciones del veraneo, estos espacios sumaban una nueva dicotomía, entre los espacios de la producción y del ocio, y dentro de este último grupo, se fue desarrollando una tensión entre ambas concepciones del ocio. Uno más vinculado a la socia-

bilidad de las clases respetables y dotar de entretenimientos que atrayeran a las nuevas clases medias. Este “dilema” al que referimos, se dirimiría en el periodo siguiente en favor del ocio popular.

Fig. 10. Balneario de Quilmes.
Fuente: (Caras y Caretas, 22)



3- La costa entre los astilleros y el turismo sindical

Durante las dos primeras presidencias de Perón se puso en marcha un programa de políticas públicas que, junto con las iniciativas generadas por la sociedad civil pusieron al tiempo libre y al ocio popular en un lugar destacado de las esferas del Estado nacional. Esto se manifestó en el crecimiento del consumo de entretenimientos populares, la asistencia a espectáculos deportivos, el cine y el turismo (Pastoriza, 2011) que tomó nuevas características en los balnearios del Río de La Plata.

Por ejemplo, ya mencionamos que la DNV inauguró en 1945 en el balneario de Punta Lara, un campamento veraniego para uso gratuito de sus empleados y obreros. A este le siguieron sucesivas aperturas de campings durante las décadas del cincuenta y sesenta.

Entre ellos, el Camping Luz y Fuerza, el Camping Correos y Telégrafos, el Camping de Jubilados Ferroviarios, el Camping Gas del Estado, el Camping Asociación Bancaria, el Camping de ATE, el Camping SUPE, o el Círculo de Periodistas.

En conjunto fueron consolidando todo el borde costero en una extensión de aproximadamente 10km, extendiendo hacia el Norte el núcleo inicial de los años veinte en torno al Palacio Piria e irrumpiendo en el área de la costa luego de que durante el gobierno del General Onganía se permitiera su ocupación.

El fenómeno de los campings y hoteles de sindicatos debe entenderse a partir de algunas medidas que facilitaron concesiones para los sindicatos permitiéndo-

doles fundar instituciones para el servicio social y manejar un mayor caudal de fondos.¹⁰ Elisa Pastoriza (2011) señala que el epicentro de este fenómeno fue, primero la provincia de Córdoba y ya hacia la década del cincuenta se incorporaría Mar del Plata. Si bien esto es cierto en relación a los destinos de viajes vacacionales, también existieron- y no solo en las zonas ribereñas- recreos y campings cuyo uso prioritario fue el de incluir colonias de vacaciones, excursiones por el día o de fin de semana en zonas de fácil acceso a las grandes ciudades. Así en este mismo periodo se verifica, además de la mencionada Punta Lara, en Quilmes o en el Barrio Parque Peluffo en La Matanza.¹¹

Por otra parte, la intervención del Estado también redundó en obras de infraestructura como el camino La Plata- Punta Lara (continuación de la Diagonal 74) que ampliaron la accesibilidad a turistas y también a trabajadores de zonas cercanas que diariamente trabajaban en las fábricas como el Astillero Río Santiago, inaugurado en 1953 y que llegó a tener más de 8.000 empleados.

La masividad que hacia los años sesenta comenzó a caracterizar a los balnearios del sur se intuye en imágenes como las del tranvía a la Ribera de Quilmes, las líneas de colectivos que se ampliaban o las notas de los diarios locales, como El Día, que en el verano de 1967 titulaba, “Punta Lara volvió a saturarse ayer”, o en una Revista local estima una concurrencia de entre 10.000 y 15.000 visitantes por día para el verano de 1970¹² (Fig. 11).

Reflexiones finales

La coexistencia de espacios destinados para el ocio y el tiempo libre con infraestructuras de producción fue una de las características principales en la definición de la Ribera Sur bonaerense. Punta Lara constituye un ejemplo clásico dentro del escenario ampliado.

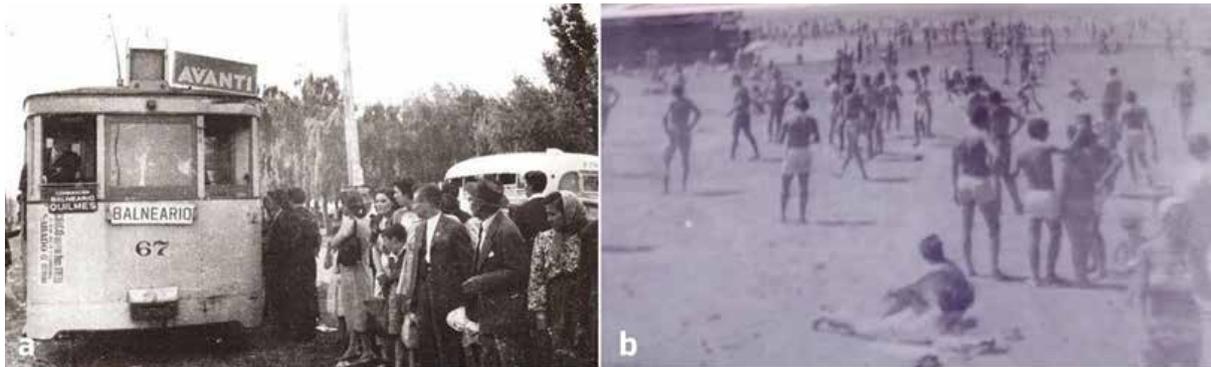
Como hemos demostrado a lo largo del trabajo, el borde costero fue incorporado a las prácticas recreativas de los habitantes de la Capital Provincial, pero también de los habitantes de la zona Sur del GBA que se apropiaban de estos sectores más a tono con “la ampliación de las posibilidades del veraneo porteño” (Ballent, 2014: 633), tal como lo muestran las guías para viajeros de difusión masiva publicadas entre las décadas de 1930 y 1950.

Así se pasó de un paseo con recreos y casillas de baños de madera en los veinte, a los episodios de modernización que marcaron el Jockey Club y el barrio que se fue construyendo en sus inmediaciones en los cuarenta. A su vez, en coincidencia con la apertura de las nuevas vías de tránsito, se vivió un desplazamiento del núcleo inicial en torno al Palacio Piria hacia el Norte donde se ubicaron primero el Jockey Club, y desplazando aún más la frontera de la urbanización, el emblemático edificio del ACA. A partir de los años cincuenta, el balneario fue testigo de la transformación y masividad que se empezaban a experimentar en algunos sitios turísticos beneficiados por las políticas del peronismo y la instalación de campings sindicales en una localidad marcada desde

¹⁰ Estas medidas fueron el decreto de personería gremial del año 1945 que otorgaba un salario básico y aguinaldo a los trabajadores y a la creación del Instituto Nacional de Remuneraciones.

¹¹ Conformado a partir de sucesivos loteos de fin de semana en los años cuarenta y cuyas quintas fueron vendidas entre mediados de los cincuenta y sesenta a manos de sindicatos, como el Sindicato de Vidrio; del Fibrocemento, el Camping de Camioneros o el Sindicato de Trabajadores de la Industria del Gas (STIGAS) en La Matanza.

¹² Revista La Nueva Punta Lara, 1970.



sus inicios por una fuerte tradición obrera.

Si bien esta investigación presenta algunos indicios, resta por profundizar un análisis que permita determinar hasta qué punto los sucesivos proyectos que marcaron los destinos de la Ribera Sur se entretujan con los avatares que atravesó la Argentina.

Fig. 11. a. Tranvía a la Ribera de Quilmes. b. Playa de Punta Lara, verano 1970. Fuente: (a. Blog El Quilmero; b. Revista La Nueva Punta Lara, 1970)

Bibliografía

ALDAZABAL, E., AMOR, M., & NACARAT, M. (2016). Palacio Piria al rescate de un gigante olvidado. Terceras jornadas latinoamericanas de Patrimonio y Desarrollo. La Plata: Icomos, Universidad Católica de la Plata. Archivo fotográfico Quilmes

ARCHIVO FOTOGRAFICO (ARBA)

ASNAGHI, C. (2004). Ensenada, una lección de historia. Fascículos coleccionables.

BALLENT, A. (2014). Country life. Los nuevos paraísos su historia y sus profetas. En J. F. LIERNUR & A. BALLENT (Eds.), *La casa y la multitud: Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna* (pp. xx-xx). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

BELTRAMI, M. (2021). Punta Lara y el turismo social durante el gobierno de Domingo Mercante (1946-1952). XVIII Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 28-30 septiembre.

BLOG EL QUILMERO

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. VII Encuentro de Docentes Investigadores en Historia del Diseño, la Arquitectura y la Ciudad, Rosario, 26-27 mayo.

BRUNO, P. (2021). Fundación de balnearios, planes y proyectos para la costa marítima bonaerense: transformación del territorio litoral 1930-1960. Tesis doctoral. Universidad Nacional de Mar del Plata.

CHARRIERE, M. (coord.) (2017). *Costas y cuencas de la Región Metropolitana de Buenos Aires: estudios, planes y proyectos*. Buenos Aires: CPAU.

CICCOLELLA, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *Eure* (Santiago), 25, 5-27.

COLELLA, V. (2021). Transformaciones, persistencias y resistencias en la Costa Norte del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires.

DADÓN, J. R. (2020). Procesos de configuración de frentes urbanos costeros. La ribera de Buenos Aires (Argentina). *Investigaciones Geográficas* (España), 74, 223-243.

DANTE, W. Entrevista personal.

DIARIO EL DÍA, LA PLATA

FEDELE, J. (2011). El río en la ciudad del plan. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

FUNNELL, C. (1975). *By the beautiful sea: The rise and high times of that great American resort Atlantic City*. Nueva York: 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. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.

GÓMEZ PINTUS, A., & 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).

GRUSCHETSKY, V. (2019). La avenida General Paz. Infraestructuras de movilidad urbana, expertos y política en Buenos Aires (1887-1941). Tesis doctoral, Universidad Torcuato Di Tella.

HOBSBAWM, E. (2000). *Historia del siglo XX*. Barcelona: Crítica.

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

NOVICK, A. (2001). La costa en proyectos. *Revista de arquitectura SCA* (Buenos Aires), 201, 56-65.

PASTORIZA, E. (2011). La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina. Buenos Aires: Ediciones Edhasa.

PASTORIZA, E. (2012). Nuevos Objetos de la Historia: los estudios turísticos en una perspectiva comparada. *Anuario IEHS* (Tandil), 27, 323-330.

PIGLIA, M. (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, 2-5 octubre.

PIGLIA, M. (2014). Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el Estado. Buenos Aires: Siglo XXI.

ROUGIER, M. (comp.) (2023). Escenarios del desarrollo industrial bonaerense (1820-2020). La Plata: Ediciones Bonaerenses.

TORRE, J. C., & PASTORIZA, E. (2002). La democratización del bienestar. En J. C. TORRE (dir.), Nueva Historia Argentina (Tomo VIII, pp. xx-xx). Buenos Aires: Sudamericana.

VALLEJO, G. (2002). El hilo de Ariadna: intercambios rioplatenses y estrategias comerciales urbanísticas de Francisco Piria. Revista Sociohistórica (La Plata), 11-12, 99-133.

WALTON, J. (2012). La invención del turismo popular: Gran Bretaña siglos XVIII y XIX. Anuario IEHS (Tandil), 27, 417-433.

WERTHEIMER, M. (2017). Las costas metropolitanas del Río de La Plata: de balnearios abiertos a paisaje natural. Primeras Jornadas de Investigación "Ríos Urbanos: nuevas perspectivas para el estudio, diseño y gestión de los territorios fluviales", Universidad Nacional de La Plata / Universidad Nacional de San Martín, 2-3 noviembre.

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima... [et al.] ; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez ; Compilación de Mónica S. Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba : Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba ; Cataluña : Universitat Politècnica de Catalunya, 2024.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007