

Entre el turismo relámpago y el espacio residencial. Caminos y tejidos en el borde costero del norte bonaerense (1900-1950).

Between short vacations and residential space. Roads and urban fabric on the river edge in north of Buenos Aires (1900-1950).

Gómez Pintus, Ana; Gruschetsky, Valeria

Ana Gómez Pintus agomezpintus@gmail.com
HITEPAC-CONICET, Argentina
Valeria Gruschetsky valeriaana@gmail.com
IESCT-UNQ – CONICET, Argentina

Estudios del ISHIR
Universidad Nacional de Rosario, Argentina
ISSN-e: 2250-4397
Periodicidad: Cuatrimestral
vol. 13, núm. 35, 2023
revistaestudios@ishir-conicet.gov.ar

Recepción: 25 Febrero 2023
Aprobación: 20 Marzo 2023
Publicación: 30 Abril 2023

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/422/4224029003/>

DOI: <https://doi.org/10.35305/eishir.v13i35.1777>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-
NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

Resumen: En este trabajo nos proponemos analizar históricamente la construcción material y simbólica de la ribera norte en el área suburbana de la ciudad de Buenos Aires (el trayecto costero que abarca desde la localidad de Vicente López hasta la de Tigre) a partir del cruce entre las infraestructuras de movilidad, los tejidos urbanos/suburbanos y las prácticas de sociabilidad y sus representaciones asociadas a este territorio. Se trata de un territorio que osciló durante la primera mitad del siglo XX entre el “turismo relámpago” y el espacio residencial y en donde las imágenes construidas socialmente por la elite finisecular conformaron una identidad que se perpetuó, más allá de las transformaciones operadas durante el periodo abordado. A partir del uso de un corpus variado de fuentes históricas proponemos construir una mirada en donde estas tres dimensiones permiten reconocer y resignificar ciertos proyectos y obras de infraestructuras en relación con la incorporación de nuevos tejidos (áreas recreativas y residenciales) en un territorio que desde fines del siglo XIX se conectaba con la Capital Federal.

Palabras clave: suburbios, turismo relámpago, tejido, infraestructuras viales, Gran Buenos Aires.

Abstract: In this work we propose to analyze historically the material and symbolic construction of the north bank in the Buenos Aires's suburban area (the coastal route that goes from the town of Vicente López to Tigre) from the intersection between mobility infrastructures, urban/suburban fabrics and sociability practices and their representations associated with this territory. During the first half of the 20th century this territory oscillated between "flash tourism" and residential space. The elite of the turn of the century shaped social images and identities that perpetuated beyond the transformations during this period. Based on the use of a varied corpus of historical sources, the main purpose was to build a view where these three dimensions allow us to recognize and give new meaning to certain infrastructure projects and works in relation to the incorporation of new fabrics (recreational and residential areas) in a territory that from late XIX century was connected with the Federal Capital.

Keywords: suburbs, short vacations, urban fabric, road infrastructure, Greater Buenos Aires.

Introducción

La costa de 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 desde fines del siglo XIX. El punto más lejano era el Tigre, localidad ribereña elegida por la elite porteña finisecular como uno de sus espacios de sociabilidad. La revista *Caras y Caretas* en sus columnas de sociales daba cuenta de su elección como destino de viaje para recién casados, así como también, durante los meses estivales, publicaba crónicas ilustradas con fotografía de las competencias de regatas o los bailes y fiestas de carnaval, entre otras actividades. 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 Époque* podía ser vista en todo su esplendor durante las temporadas veraniegas que comenzaban en noviembre cuando la vida social en la ciudad empezaba a apagarse. Estas imágenes de la vida social de la elite porteña configuraron un paisaje suburbano que articulaba el entorno natural con las prácticas urbanas de los sectores privilegiados.

Sol esplendoroso, luz diáfana y transparente, el río tranquilo, creciendo con lentitud y en las aguas mansas, proyectando sus sombras de formas fantásticas las arboledas de ambas orillas; este era el escenario, y los actores crecido número de remadores resbalando en esquifes largos y angostos por sobre el terso plano líquido; en las costas, damas de vestidos vaporosos, espectadores ávidos de nobles luchas accidentadas y simples indiferentes paseando aburrimientos por entre el interés y la animación de los profesionales y aficionados. No era por cierto una concurrencia desbordante, pero sí era una buena concurrencia, diseminada en los chalets inmediatos al campo de carreras, en vaporcitos empavesados que venían desde el Tigre y remontaban el Luján hasta frente al Tigre Hotel, punto terminal de las carreras señalando oficialmente por el aviso “vigilante”, fondeando a todas las anclas, y canoas, botes y balsas habilitadas expreso para las fiestas.[1]



Chalet del señor Bullrich

Figura 1
“Chalet del señor Bullrich”

Caras y Caretas. [2]

La descripción y la imagen de la crónica de *Caras y Caretas* (Figura 1) muestran las prácticas desarrolladas por la alta sociedad, en donde los deportistas y los espectadores junto al entorno agreste y natural se constituyen en elementos significativos para la consolidación de un sector social que buscaba irradiar una imagen distinguida hacia afuera pero también hacia adentro de su círculo social. Leandro Losada advierte que estas prácticas adquieren un carácter de puesta en escena con el objetivo de mostrar opulencia y formas de reconocimiento (Losada, 2021). Pero también advertimos en esas escenas el paisaje que se fue construyendo sobre ese borde costero entre la materialidad representada en los chalets, las villas y los clubes de regatas en torno al Tigre Hotel y las prácticas de un sector social que desarrolló en el cambio de siglo un importante despliegue público representadas en el decoro, la mesura y las buenas costumbres. Aquí la doble acepción que contiene la idea de paisaje, tal como señala Graciela Silvestri, nos permite articular la materialidad construida sobre el territorio con las representaciones visuales del mismo (Silvestri, 2003). Este segundo aspecto adquiere relevancia en esta historia sobre un territorio suburbano que osciló durante la primera mitad del siglo XX entre el “turismo relámpago” [3] y el espacio residencial y en donde las imágenes construidas socialmente por la elite finisecular conformaron una identidad que se perpetuó, más allá de que el público afluente se fuera ampliando a lo largo del periodo abordado.

Con el cambio de siglo y el correr de las primeras décadas, nuevos sectores sociales accedieron a este tipo de prácticas aumentando y diversificando el número de visitantes y/o veraneantes, a la vez que la alta sociedad elegía a Mar del Plata como la ciudad balnearia para transcurrir la temporada de verano (Losada, 2021). Estos cambios de hábitos reconfiguraron la presencia temporal y estacional de la elite en el suburbio norte. En rigor, este borde costero continuó

siendo un lugar donde la elite desarrolló sus “ritos públicos” de sociabilidad durante los fines de semana (Losada, 2021: 251).

En un primer momento se trataba de un lugar exclusivo. A las posibilidades que brindaba la ribera para el desarrollo de actividades deportivas propias de la elite, se sumaban las dificultades de acceso especialmente para aquellos sectores que dependían de los medios de transportes públicos a pesar de la cercanía a la ciudad. Sin embargo, a partir de la segunda década del siglo XX el escenario cambió rápidamente con la llegada del ferrocarril y sus promociones para visitar los recreos de la zona norte. En rigor, la nueva caracterización de la ribera norte pone en juego una serie de variables para analizar el proceso de conformación de un territorio muy cercano a la ciudad Capital, con una impronta marcada por la imagen y las prácticas de la elite porteña. Justamente, en el momento en que se amplió a nuevos sectores sociales como lugar de recreo como consecuencia de la movilidad social y la mejora de los transportes y las infraestructuras, también adquirió relevancia como espacio de residencia. Preguntarse por los tipos de loteos y su relación con la topografía del terreno se convierte en otra variable significativa para el análisis ya que las formas de la tenencia de la tierra, según las áreas afectadas, así como sus usos pueden ser leídos como elementos que refuerzan la impronta heredada de la elite porteña.

Partimos de la idea que el vínculo entre la ciudad y el suburbio es un tema trabajado desde diferentes perspectivas de análisis que permite dar cuenta de la multiplicidad de variables que intervienen en la conformación de ese territorio que excede a la ciudad en términos jurídicos-administrativos (Bruno y Mazza, 2003; Fishman, 1987; Hayden, 2004; Williams, 2001). Circunscriptos al área suburbana del corredor norte (el trayecto costero que abarca desde las inmediaciones del barrio de Núñez en la ciudad de Buenos Aires hasta la localidad de Tigre) analizamos su construcción material y simbólica a partir del cruce entre las infraestructuras de movilidad, los tejidos urbanos/suburbanos y las prácticas de sociabilidad y sus representaciones e imaginario asociadas a este territorio. Proponemos construir una mirada en donde estas tres dimensiones nos permitan reconocer y resignificar desde una perspectiva histórica ciertos proyectos y obras de infraestructuras en relación con la incorporación de nuevos tejidos (áreas recreativas y residenciales) en un territorio que desde fines del siglo XIX se conectaba con la Capital Federal. Un borde costero que posibilitaba el contacto con la naturaleza, una topografía atractiva a través de sus barrancas y un río que permitía el desarrollo de actividades y deportes náuticos se conformaron en elementos claves a la hora de definir el paisaje que caracterizó en términos generales al suburbio norte, a pesar de las particularidades de cada uno de los partidos que lo integraban.

Ahora bien, cabe preguntarse por qué el tipo de representaciones construidas por las prácticas sociales de la elite finisecular se consolidaron como una imagen generalizada del área que se mantuvo a través de los años. La promoción de los loteos, la construcción de determinados tipos de viviendas y los proyectos de infraestructuras incorporaron este tipo de imágenes en sus publicidades y diseños (Gómez Pintus, 2018; Gómez Pintus, 2016) ¿Cuáles fueron las particulares características de los procesos de urbanización de los pueblos ribereños situados al norte de la ciudad? Un área que surge como espacio para el ocio de un sector social que se amplía a nuevos grupos sociales gracias a las posibilidades que brindaba

el F.F.C.C., y que también se promueve como lugar de residencia suburbana en donde la automovilidad se convierte en un factor clave. Especialmente cuando el automóvil deja de ser un objeto de lujo, se hace más accesible y se diseñan y construyen infraestructuras viales (Hall y Freixa, 1996).

La cercanía que ofrece Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.), en particular cuando electrifica su servicio en 1916, acortando los tiempos de traslados se potencia con el desarrollo de la cultura vial a partir de la década de 1930 (Gruschetsky, 2019a; Piglia, 2014). Este contexto, estimula ese turismo de cercanía y en la década de 1940 las guías para viajeros construyen el suburbio como un espacio para el “turismo relámpago” que incluyó también al borde costero sur (Bernal, Quilmes, Berazategui y Punta Lara). Este concepto se desarrolla 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. En el caso del suburbio norte se sumaban las actividades del hipódromo. De esta forma, se promovía una relación más fluida entre la costa y la Capital mediante guías de difusión masiva dirigidas a un “hombre moderno” que disfrutaba una escapada a la naturaleza, el desafío de la velocidad y el excursionismo pero con la seguridad de volver al confort de su departamento en Capital (Ballent, 2005). La mirada comparativa entre el borde costero norte y sur de la ciudad, nos interpela sobre las diferentes formas de conformación de las áreas suburbanas, en donde cobran relevancia en el análisis las topografías, las actividades socio-productivas, los loteos, la presencia del Estado como hacedor de obras públicas y la mayor cercanía o no a grandes centros urbanos. 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.

Por otra parte, a partir de la mirada multidimensional propuesta reconocemos las tensiones entre los diferentes procesos de suburbanización que se fueron sucediendo y que se leen a través de sus cartografías, las prácticas y los proyectos de intervención urbana. Estos soportes permiten reconocer tres franjas de urbanización estructuradas según la topografía del terreno, los usos y los tiempos históricos de su ocupación: la barranca; el bajo y las lomas. Además, tendremos en cuenta tanto los proyectos materializados como aquellos otros que nunca se realizaron. En rigor, nos interesa ponderar el peso de las imágenes construidas sobre este territorio, cómo fueron retomadas y cuáles son las marcas que aún siguen persistiendo más allá de los cambios. Para ello partimos de la concepción de un grupo de autores que trabajaron con el concepto de palimpsesto como Corboz y Secchi que proponen, con diferentes matices, una concepción de la historia – al menos de la ciudad y del territorio- como proceso de selección acumulativa, donde el presente es el resultado de una extensa serie de prácticas que han llevado a destruir, modificar, conservar o construir *ex novo* algo que antes no podía ser siquiera imaginado (Corboz, 2015; Secchi, 2016). En esta línea, sostenemos que en el proceso de suburbanización de “los pueblos del norte de la ciudad” cada forma evolucionada contiene en su interior rastros de las formas anteriores que se hacen visibles en sus formas materiales y en las representaciones e imaginarios que lo construyen y lo definen como suburbio.

A partir de los interrogantes propuestos el trabajo se estructura en tres apartados. El primero se enfoca en el desarrollo de las infraestructuras de movilidad. Allí analizamos la articulación entre proyectos y materialidades que mejoraron e hicieron más seguro el acceso de los porteños a las áreas suburbanas en tanto lugar de veraneo y excursionismo primero y de residencia después. Comenzamos con el ferrocarril, continuamos con el proyecto de una avenida costera y terminamos con el Acceso Norte ramal Tigre. En el segundo apartado indagamos sobre la relación entre los tejidos urbanos, la topografía del terreno y el proceso de división y loteo del territorio. Los procesos de suburbanización y la promoción de nuevos espacios residenciales posibilita analizar también los cambios en las formas de habitar para contraponer la nueva materialidad con las imágenes finiseculares construidas sobre el suburbio norte. De esta forma cobra relevancia el tercer apartado ya que comparamos el proceso de suburbanización del borde costero norte con el del sur de la Capital. Es decir, se reconocen otras áreas de expansión asociadas a otro tipo de actividades pero que también funcionaron como espacio para el “turismo relámpago”. Por último terminamos con unas reflexiones finales en donde retomamos las ideas propuestas en la introducción sobre la imagen inicial que marcó la elite porteña finisecular en el territorio analizado.

1. Los proyectos de la costanera norte: vías, caminos, avenidas y accesos

Entrados en las primeras décadas del siglo XX, las nuevas posibilidades generadas por el desarrollo de infraestructuras, la diversificación de los transportes y la promoción de compra y venta de lotes más accesibles primero y el proceso de democratización del bienestar que caracterizó a los gobiernos peronistas (1943-1955) después, incorporó nuevos sectores sociales en las prácticas vinculadas al ocio y el tiempo libre. Elisa Pastoriza sostiene que la democratización de estas prácticas, representada en el acceso a las vacaciones, al igual que otras como 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. De esta forma fue posible la reproducción de esos hábitos, a la vez que se amplió su accesibilidad a partir del progreso de los sistemas de transportes y la urbanización del territorio. Estas prácticas se conformaron en una forma más de ascenso social cuyas expectativas se vinculaban con las ideas de la experimentación, del confort y de la modernidad (Pastoriza, 2011).

La experiencia de la velocidad fue una de esas prácticas constitutivas de la vida moderna a las que hace referencia Pastoriza, y los trenes eléctricos y los automotores fueron dos medios de transporte que posibilitaron experimentarla en los itinerarios transitados entre el lugar de residencia y el lugar del ocio. Las promesas de una empresa de ferrocarril de llegar en pocos minutos a esa “playa saludable de recreo y esparcimiento” apuntaban a un público que buscaba vivir esa experiencia que se iniciaba en la estación Retiro o cuando unas décadas más tarde se subía a su automóvil y culminaba en esas cortas estadías en los balnearios del suburbio bonaerense. Actividades posibilitadas por

el desarrollo de las infraestructuras del transporte que transformaron las prácticas de desplazamientos[4] en el acceso a nuevos lugares de residencia en el suburbio.

En este apartado analizaremos los proyectos y obras de infraestructuras de movilidad, entendidas como las formas concretas (vías, calles, avenidas, puentes, rutas y autopistas, etc.) que han requerido planificación, inversión y trabajo y, que se proponen, en tanto obras públicas, como soluciones para la “buena circulación” con el objetivo aumentar y ordenar el caudal de tránsito, acortar los tiempos de traslados y mejorar la seguridad. La diversificación de los transportes es otro aspecto para entender el proceso de conformación del espacio suburbano. En todo caso analizar en primer término el lugar que ocupó el FFCC como promotor de la ribera norte, nos permite complejizar la mirada sobre el impacto de la cultura del automóvil en la consolidación de los barrios suburbanos. No es un dato menor que muy tempranamente se celebrara como un acontecimiento trascendente la inauguración del camino afirmado- o por lo menos algunos de sus tramos- que unía a la Capital con el Tigre (N°195) -, inaugurado por el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, el Señor Ignacio Darío Irigoyen y el ministro nacional Etcheverry como parte de las obras que se realizaron para los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo.[5] Obra presentada como solución a los accidentes que transcurrían en el trayecto entre la ciudad de Buenos Aires y la mencionada localidad.

1.1. Los trenes suburbanos

El Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.) promocionaba en el verano de 1912/13 su servicio de trenes rápidos hacia los pueblos del norte de la ciudad. Partiendo de Retiro la ciudad se desdibujaba a medida que se acercaba a sus límites y aumentaba la distancia entre las diferentes estaciones. Los recorridos propuestos por la empresa eran dos. Uno bordeaba la costa dentro de la Capital y a partir de la estación Vicente Lopéz se alejaba aproximadamente entre unas 12/15 cuadras hacia el oeste a la altura de las estaciones de Olivos, Martínez, San Isidro Oeste acompañando la traza de la avenida Blandengues (en la actualidad av. Del Libertador); a la altura de la estación Victoria volvía hacia el borde costero para terminar el recorrido en la estación de Tigre oeste previa parada en San Fernando Oeste. El otro ramal hacía un recorrido inverso, partiendo de Retiro atravesaba la zona norte la ciudad más hacia el oeste. A la altura de la quinta de Saavedra cruzaba a la provincia para continuar por la estación Florida -se trataba de un primer trayecto más cercano a la futura ruta Panamericana y que atravesaba la franja que denominamos las lomas (aspecto que desarrollaremos en el siguiente apartado)-. A partir de la estación Borges en el partido de Vicente López se pegaba al borde costero estableciendo estaciones cercanas a los balnearios - Anchorena, San Isidro Este, Punta Chica, San Fernando Este- para finalizar también en la estación de Tigre (Figura 2). El ferrocarril promocionaba su servicio suburbano resaltando las posibilidades recreativas que ofrecía la zona, según la empresa se trataba de “Los mejores sitios para recreo y excursiones”; a la vez que ofrecía diferentes tipos de abonos para la compra de boletos: rebajas para las familias, “Boletos de recreo todos los días de fiesta” para estudiantes, aprendices y niños de escuela y boletos a bajo precio para obreros. En rigor, el ferrocarril fue uno de los principales promotores de la zona revelando al gran público un área cercana



Figura 3
Afiche publicitario del F.C.C.A.
s/f

Hasta la década de 1920 la red de ferrocarriles urbanos de la ciudad de Buenos Aires formaba una densa trama que llegaba a las áreas suburbanas más alejadas, donde se fusionaba con las líneas interurbanas (Schvarzer, 2007). Frente a otros medios de transportes urbanos públicos – tranvías y subtes - eran los únicos que atravesaban de forma sistemática la ciudad y sus alrededores al no depender de las condiciones climáticas y/o de la deficiencia de la red caminera. La línea que conectaba la ciudad con la ribera norte había comenzado a funcionar en 1891, un servicio que promovía el turismo ferroviario de los sectores acomodados por el alto costo de las tarifas, situación que cambió paulatinamente a través de las promociones de las empresas que publicaban en revista de circulación masiva a las que ya hemos hecho referencia.

En la década de 1930 la Guía Azul, una publicación editada por *Touring Club Italiano* para fomentar el turismo en general y el carretero en particular, les dedicaba un apartado a los sitios para visitar a los alrededores de Buenos Aires, sosteniendo que el Tigre era la localidad más concurrida por la sociedad porteña como lugar de veraneo de muchas familias. A pesar de que era una publicación de una entidad asociada al automovilismo, señalaba que el ferrocarril era el principal medio de transporte para arribar a la localidad "(...) gracias a los numerosísimos trenes que hacen el servicio desde Bs. As., en 40-60 minutos por las dos líneas del

F.C.C.A. que unen la Estación del Retiro con la linda pequeña ciudad del Tigre”. [6] A la descripción de la visita a la localidad se le adjuntaba un mapa con las líneas de los ferrocarriles alrededor de la Capital.

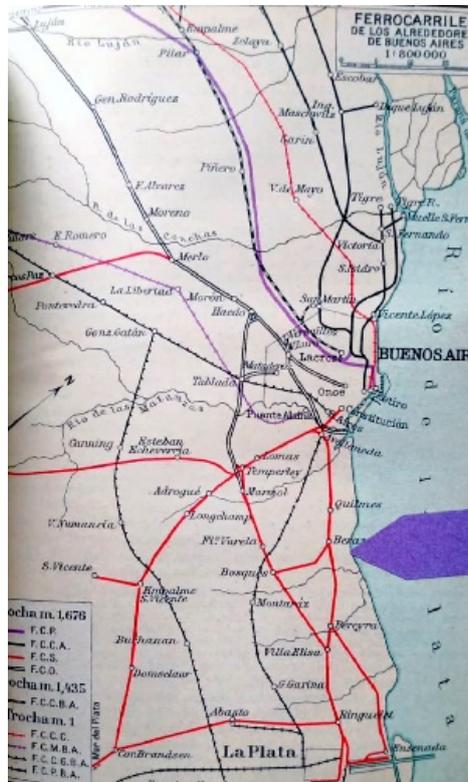


Figura 4
Plano de FFCC de los alrededores de Buenos Aires
Guía Azul, 1932

Para el mismo periodo el Automóvil Club Argentino (ACA) publicaba un mapa rutero con los caminos radiales a la ciudad de Buenos Aires, al igual que lo hacía el Ministerio de Obras Públicas (MOP) donde, además, informaba que se trataba de un camino afirmado (Figura 4). 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 -[7] 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, 2019a). En lo que respecta al trayecto entre la ciudad y el suburbio norte los ferrocarriles continuaron siendo una de las principales opciones de viaje para acceder a la zona balnearia a través del transporte público. En rigor, el servicio de ferrocarril que bordeaba todos los balnearios (ramal Borges) siguió funcionando hasta 1961, aunque promediando la década de 1940 la oferta de buses y colectivos comenzó a crecer como una alternativa competitiva al presentarse como un servicio moderno y novedoso.

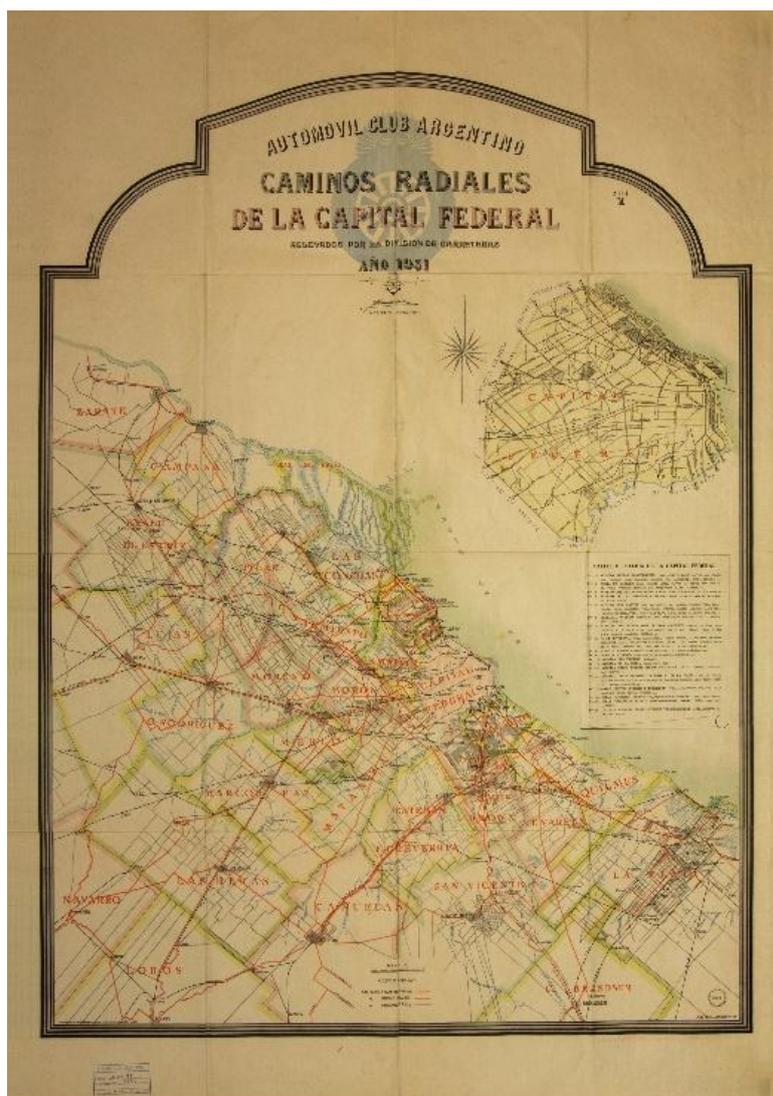


Figura 5
Caminos Radiales de la Cap. Fed. y GBA. Relevado por la división de Carreteras
Plano A.C.A., 1931

Estaba claro que el contexto económico-político internacional de la primera posguerra y la crisis económica mundial de 1930 impactaron en las empresas ferroviarias de capitales extranjeros (López y Waddell, 2007), sumado a que, en términos comparativos con los servicios interurbanos de ferrocarriles, se trataban de trayectos cortos de costos más elevados ya que comunicaban la ciudad con el suburbio donde predominaba el servicio de pasajeros y no el de carga que daba mayor rentabilidad. En este clima, los automotores fueron ganando territorio cuando las obras viales cobraron celeridad y se materializaron en accesos, caminos o carreteras asfaltadas o de hormigón armado y cuando además la tecnología de riel se presentaba rígida frente a la versatilidad que proyectaban los automotores.

1.2 Paisaje y velocidad: la avenida costanera y su entorno

En 1924, el Ingeniero Benito Carrasco publicó en el diario *La Nación* una nota que retomaba un proyecto para la realización de una avenida costanera

presentado hacía diez años y que estaba en sintonía con ese primer camino afirmado inaugurado en 1910. A la luz de los acontecimientos había quedado obsoleto debido a la popularidad que había ganado la ribera del suburbio norte lindero con la Capital. La afluencia de mayor cantidad de personas en el transcurso de estas décadas y el crecimiento del parque automotor eran factores relevantes a la hora de mejorar y diseñar nuevos caminos más acordes con las nuevas tecnologías de circulación. En este contexto, el proyecto de realizar una avenida ribereña parecía una decisión acertada. Carrasco proponía unir la Capital con la localidad de Tigre con una avenida pintoresca (en sintonía con el paisaje que proponía la ribera norte) pero que estuviese pavimentada para posibilitar la “buena” y “segura” circulación de los automotores.

La avenida costanera proyectada arranca del Bulevard de Circunvalación Norte, en las inmediaciones de la estación Rivadavia, y siguiendo las sinuosidades de la costa llega hasta el Tigre, recorriendo una extensión de 17 Kilómetros. Conviene recordar aquí que la única parte de la ribera del estuario que aún conserva su aspecto agreste y pintoresco es precisamente la que comprende el recorrido de esta avenida, y que se trata, desde luego de aprovechar realizando esta obra de progreso (...). Tiene un ancho de 70 metros, comprendidos los veredones arbolados para peatones, las calzadas para automóviles, los jardines, caminos para jinetes, etc.[8]

La propuesta en cuanto a la técnica vial incluía diferentes espacios según el tipo de movilidad, pero además promovía algún tipo de intervención desde el punto de vista urbano inspirado en modelos como La rambla de Montevideo y la avenida Beiramar de Río de Janeiro. En la localidad de Vicente López proyectaba un parque con servicios recreativos (restaurantes, gimnasio, teatro al aire libre); en Olivos la construcción de una gran explanada de vastas terrazas al estilo de Niza y Montecarlo; en San Isidro la formación de un gran parque para recreo y juegos atléticos aprovechando la naturaleza de la zona (Figura 6). Finalmente, el proyecto de Carrasco no se realizó en cuanto a la avenida costera. Sin embargo, en un número de la revista *Caras y Caretas* de 1931 dedicado al veraneo muestra los paradores y balnearios de la ribera norte en donde se pueden observar algunas características referidas en el proyecto (Figura 7). Estaba claro que se trataba de un espacio asociado a las actividades náuticas, el ocio y el disfrute del tiempo libre.

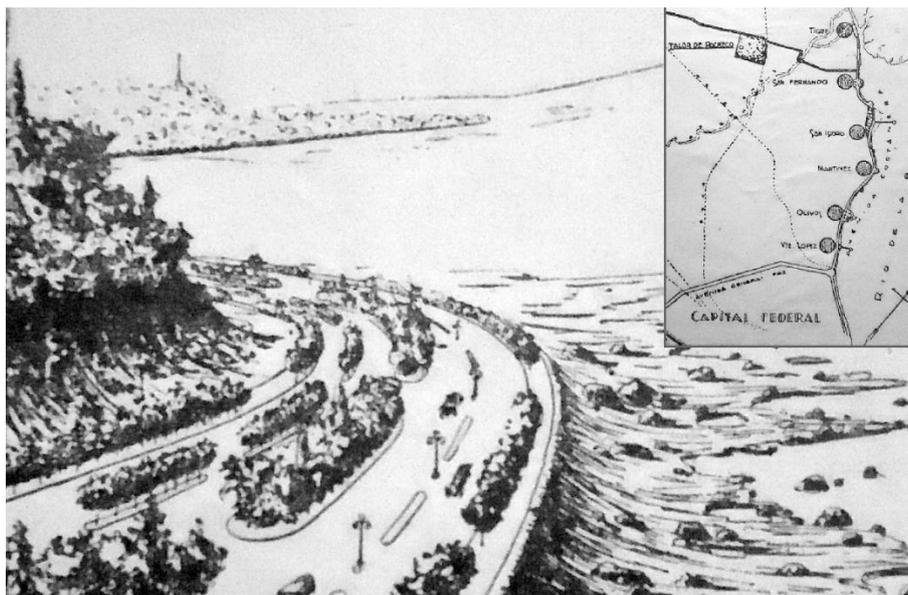


Figura 6

“Proyecto de la avenida Costanera”

Carrasco, Benito J. (1927). *Algunas consideraciones sobre la urbanización de las ciudades. Recopilación de artículos publicados durante los años 1923 al 26*. Buenos Aires: Los amigos de la ciudad



Figura 7

Balnearios de Vicente López, Olivos y San Fernando

Caras y Caretas. [9]

Retirado un poco más de 10 cuadras del borde costero, el Jockey Club de Buenos Aires poseía un predio de aproximadamente 320 hectáreas de campo en la localidad de San Isidro. Durante la década de 1920 comenzaron las obras para realizar un “verdadero paraíso del deporte” que en 1935 concluyeron con la inauguración del Hipódromo de San Isidro, convirtiéndose en una de sus principales atracciones. Se trataba de una importante intervención en el territorio que además de la pista de cuarenta metros de ancho y sus canchas de polo contaba con un parque con hermosos árboles; *links* de golf, un predio de deportes para tenis, rugby, hockey y un lago de natación. [10] La revista *Caras y Caretas* recalca dos aspectos, el primero se refería a la facilidad de acceso desde la Capital al señalar que se encontraba a veinte minutos de Buenos Aires. Y segundo, recuperaba la imagen pintoresca característica del poblado de San Isidro para resaltar el entorno del predio. Es decir, un espacio que posibilitaba el contacto con la naturaleza, el sport y el tiempo libre y de acceso rápido desde la ciudad.

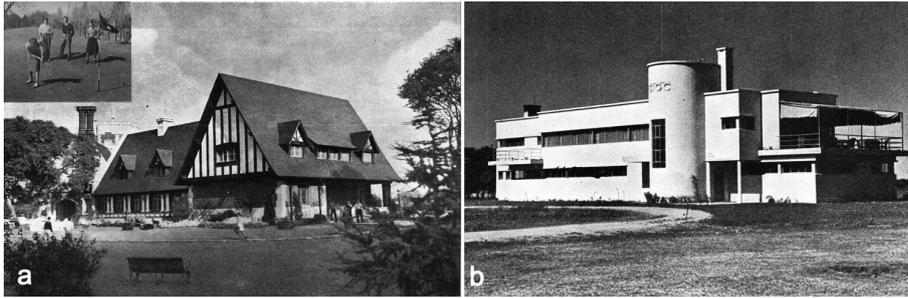


Figura 8

a. Jockey Club de San Isidro, edificio frente al Golf (1933 y 1947). b. Golf Club de San Isidro. Ambos clubs se encuentran en la franja las lomas

Revista de Arquitectura y La Prensa.[11]

Tal como señalamos en el subapartado anterior, “los pueblos del norte de la ciudad” fueron ganando popularidad en la sociedad porteña durante las décadas de 1920 y 1930. Nuevamente la premisa de un fácil y rápido acceso desde la ciudad de Buenos Aires se señalaba como garantía de un paseo exitoso y posible de realizar en un día gracias a los servicios que ofrecía el F.C.C.A. por un trayecto que, según la Guía Azul, presenta una continuidad urbanística y demográfica por la densidad de la trama. En rigor, a través de la descripción del viaje en tren y en el cruce con los mapas oficiales y de las asociaciones automovilísticas se trataba aún de una zona de quintas, algunas con elegantes vistas al río gracias a la barranca, y algunas otras más alejadas de la Capital con “huertas y naranjos”. [12] Promediando la década de 1940, las guías turísticas Peuser sumaban nuevas opciones de transportes, se apelaba a los usuarios de los automotores (automóviles, buses y colectivos) a observar la red caminera de los alrededores de Buenos Aires para conocer y disfrutar propuestas muy cercanas a la ciudad donde pasar unos días en contacto con la naturaleza y las actividades que ofrecían el suburbio norte. [13]

El desarrollo de todas estas actividades y la promoción como destino del “turismo relámpago” recuperaba esa imagen inicial construida a fines del siglo XIX, pero debía ser acompañada con el desarrollo de nuevas infraestructuras viales que posibilitasen contener un caudal de tránsito más intenso. La propuesta del ramal Tigre del acceso Norte buscó capitalizar esa necesidad de mejorar la comunicación y ofreció una nueva arteria, pero ubicada a unas 20/25 cuadras hacia el oeste. De esta forma la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) promocionaba este acceso desde su doble funcionalidad: una arteria rápida y segura para la velocidad de los automotores prevista como acceso al conectar la ciudad con las rutas nacionales, a la vez que mejoraba la circulación en una zona del Gran Buenos Aires que presentaba altos niveles de congestión y afluencia de tránsito.

1.3 El acceso Norte

El acceso Norte fue proyectado a principios de la década de 1940. Nace en el límite de la Capital Federal (intersección entre las avenidas General Paz y del Tejar) y a la altura de San Isidro se bifurca en dos ramales, uno de los cuales se dirige hacia El Tigre. Como mencionamos en el subapartado anterior,

este ramal se proyecta a más de 2/3 km de la costa, es decir se distanciaba del camino preexistente que conectaba la Capital con “los pueblos del norte” a pesar de que una de sus funciones destacadas era canalizar el intenso tránsito que generaban las localidades de Tigre como “centro de deportes náuticos” y San Isidro que sumaba, además, las actividades del hipódromo, la práctica del golf entre otras que se realizaban en su campo de deportes. La decisión de realizarlo a una distancia considerada de las habituales vías de comunicación (avenida blandengues y avenidas Maipú- Santa Fe - Centenario) se podría remitir a la experiencia de otros países como Italia donde fueron resistidas por la población local. Este tipo de vías priorizaban la funcionalidad vial y entraban en tensión con trazados que habían surgido por otras razones ya fuesen económicas y/ o turísticas. La forma de evitar este tipo de problemas era avanzar por zonas con menor densidad. “No se puede esperar hasta que las tierras se subdividan más, que se construyan fábricas; que surjan instalaciones con intereses diversos; que las chacras, las granjas y las quintas estén en plena producción”. [14] La figura 9 permite observar los diferentes caminos (existentes y proyectados) y las zonas representadas con mayor densificación urbana. La traza del acceso norte parecía solo atravesar un primer segmento de zonas urbanizadas para adentrarse en un territorio con solares extensos que fueron loteándose a medida que el proyecto vial comenzó a materializarse y generar oportunidades de inversiones inmobiliarias (Figura 10).



Figura 9

Plano recorte del acceso Norte – Ramal Tigre

Elaboración propia en base a AGVN (1951), “Plan de accesos viales a las grandes ciudades”. Buenos Aires: Guillermo Kraft

Desde la DNV estos aspectos fueron considerados ya que los proyectos realizados en áreas con algún grado de densificación se transformaban en empresas onerosas por lo costos generados por las expropiaciones, a los que sumaban los costos políticos sociales de las relocalizaciones de la población y/ o actividades económicas. De todos modos, el principal objetivo del plan de accesos que llevó adelante la repartición nacional era la vinculación con las rutas nacionales, en este caso el acceso norte debía articularse con la traza existente de la RN N°9 (ramal Garín) y RN N°8 (ramal Pilar). En el caso del ramal Tigre podemos reconocer un segundo tramo que aprovecha las tierras vacantes para avanzar con las obras a un costo económico menor. La realización de este tramo apuntaba a mejorar la circulación automotor que se generaba en torno a las

localidades costeras, especialmente El Tigre y San Isidro, donde durante los fines de semanas y los periodos estivales, tal como señalamos, se concentraba gran afluencia de personas desde las poblaciones cercanas.

En estos términos, la primera sección de la traza del Acceso Norte (común a los tres ramales: Tigre, Garín y Pilar) fue considerado el de mayor valor por tratarse de un área con mayor densidad de población, condición que implicaba mayores costos económicos y tensiones socio-culturales (áreas del suburbio consolidadas en relación al ocio y el tiempo libre de imagen pintoresca donde primaba la idea del paseo en contraposición a la velocidad) (Gruschetsky, 2011). La premura en su realización se debió al flujo de circulación, pero también en tratar de adelantarse a los procesos de promoción de loteos, de suburbanización, de instalación de industrias, entre otras actividades. En 1943 comenzaron las obras del Acceso Norte pero el Golpe de Estado y el cambio de gobierno ocurridos ese mismo año cambiaron las prioridades y pospusieron la obra. Bajo los gobiernos peronistas se avanzó sobre la primera sección (ramal Tigre) del tramo I pero sólo se construyeron 4 de los 23 km del ramal.[15] La obra tomará un nuevo impulso en la agenda pública tras el Golpe de Estado de 1955 pero el foco estará puesto en los otros dos ramales (Garín y Pilar) por su conectividad con las rutas nacionales N°9 y N°8. A esto se le debe sumar la masividad que adquirió el automóvil debido al impulso de la industria automotriz de los programas desarrollistas y la elaboración del primer Plan Regulador de la Región Metropolitana de Buenos Aires (1958 – 1962) en donde se discutió la zonificación de los usos del suelo para controlar la expansión y la integración entre las zonas urbanas y las rurales (Gruschetsky, 2019b).

Ahora bien, en cuanto al diseño del proyecto la preexistencia de esa comunicación y la imagen de paisaje suburbano pintoresco que se construyó sobre la ribera norte fue recuperada en la propuesta vial del acceso Norte, particularmente en sus dos tramos iniciales y que se buscó continuar a lo largo de los 23 km del camino al Tigre.

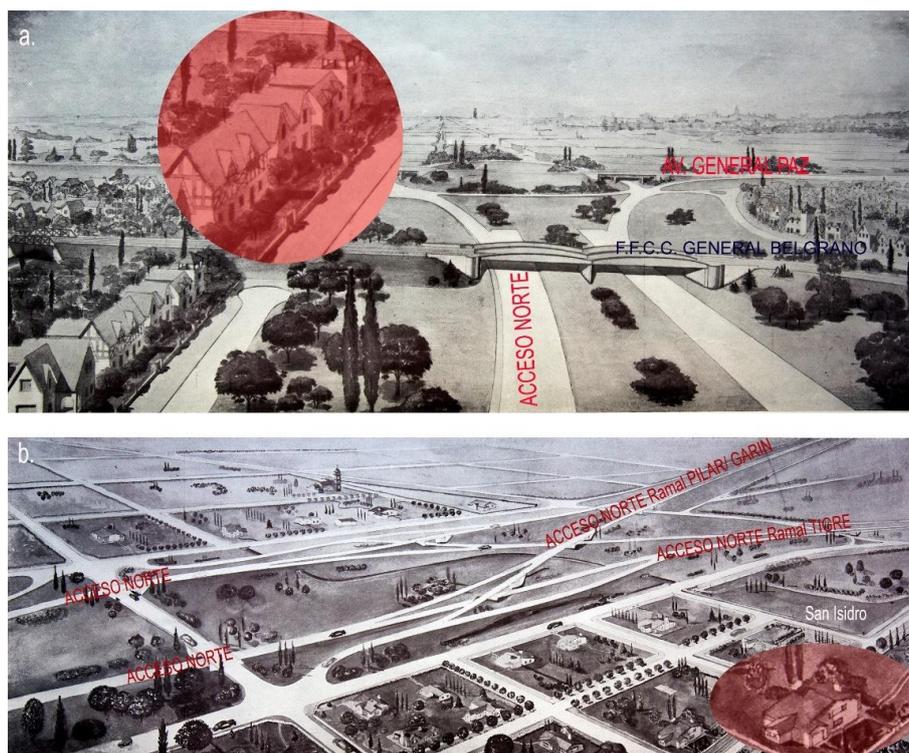


Figura 10

a. Acceso Norte a la Ciudad de Buenos Aires. a. Cruce el FFCC General Belgrano y Av. General Paz; b. Bifurcación ramal Tigre, altura San Isidro AGVN, 1951

Los dibujos de difusión del proyecto (Figura 10) buscan representar esa imagen suburbana pintoresca, de loteos de manzanas amplias, poco densificados y con entornos parquizados. Las imágenes, a pesar de tratarse de ilustraciones estandarizadas para la época, nos remiten a ese contacto entre vivienda y naturaleza característico del habitar fuera de la ciudad, tal como señala Ballent (2014). En el caso del corredor norte bonaerense, estas formas de habitar iniciadas por la elite se transformaron y ampliaron gracias a las posibilidades del ascenso social, el avance de la cultura del automóvil y el desarrollo de infraestructuras. Un nuevo comitente encontró en las tierras cercanas a la futura ruta panamericana la posibilidad de acceder a la vivienda propia y a un estilo de vida urbano, pero en conexión con la naturaleza. El estilo predominante en las imágenes de las viviendas en el área responde al chalet californiano ampliado, pero se observan otras variantes como el Normando, estilos de viviendas que encontramos a fines del siglo XIX ubicadas en el borde costero de la localidad del Tigre (Figura 1). Diferencias que también se observan entre los edificios del campo de deportes del Jockey Club y del Golf Club ubicados ambos en las lomas en San Isidro cuyos bordes se recortan por la traza de la ruta Panamericana. Si el primero representaba la imagen de la elite finisecular, el segundo representaba a las vanguardias modernistas locales que encontraron la posibilidad de experimentar en los espacios destinados a la diversión en la década de 1930 (Figura 8) (Liernur, 2001). Lo interesante del Golf Club de San Isidro realizado por el arquitecto A. Nin Mitchell es que se trata de un edificio en donde se utiliza parte del repertorio de la arquitectura modernista: una fachada uniforme que expresa la materialidad

del hormigón armado, la ventana corrida y el uso de barandas metálicas. En este contexto cobran relevancia nuevamente esas marcas preexistentes del territorio pero que fueron resignificadas en un tono modernista al formar parte de un paisaje suburbano articulado con la velocidad del automóvil y que comenzaron también a reproducirse en las viviendas de los nuevos habitantes que eligieron estas áreas como espacio de residencia permanente.

2. Tramas de la costanera Norte: planos y loteos residenciales

De acuerdo al relato que venimos construyendo, se hace evidente que durante todo el periodo que abarca nuestro análisis, el área atraviesa una transformación que alberga diversas situaciones. Las formas de expansión que se desarrollaron fueron por momentos puntuales en un sitio, tal como se ejemplifica con el caso del Parque Aguirre (que se analiza más adelante), lo que generó una expansión dispersa en todo el territorio considerado. Esto da cuenta de una situación heterogénea en cuanto a los procesos de urbanización en donde coexisten áreas más consolidadas en determinados periodos con otras con menor intervención. Lo que queremos decir es que -de acuerdo a las fuentes con las que trabajamos- se despliega un análisis que pondera las tres franjas de urbanización que se reconocen a lo largo de toda la costanera y que se leen a través de los mapas, los planos y los loteos –solapados, no lineales- matizando la lectura particular de cada uno de los barrios. En esta lógica las trazas de los caminos principales y las de las líneas del ferrocarril acompañan a la definición de las mencionadas áreas.

Estas “franjas” son 1. Las barrancas, definidas por el camino pavimentado de Capital a Tigre (la avenida Blandengues) y por la extensión de línea del F.C.C.A, ramal Retiro - Tigre; 2. El bajo, definido por el espacio entre la costa y la barranca natural y 3. Las lomas, que se extienden desde las avenidas Maipú, Santa Fe y Centenario hacia el *hinterland* que finalmente se reconocerá con los accesos más modernos (Acceso Norte como parte de la red de acceso a la Capital Federal o conocida como la ruta Panamericana) (Figura 11).

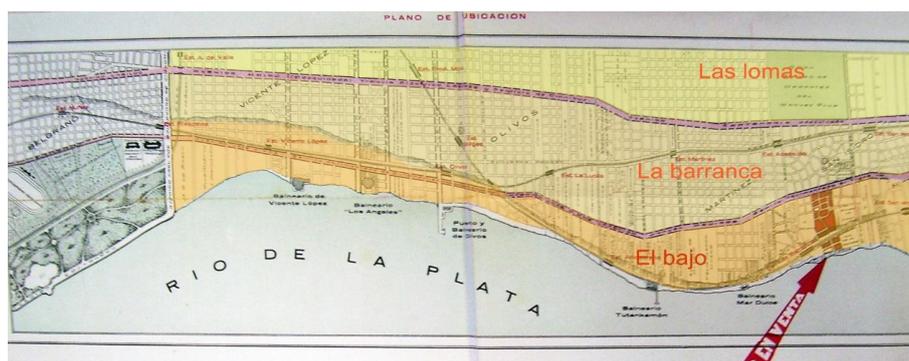


Figura 11

Plano de Ubicación de los terrenos en venta

Elaboración propia en base a folleto publicitario Furst, Zapiola y Cía. 1934. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Infraestructura de la Provincia

2.1 Las barrancas

El suburbio norte se construía como núcleo de ocio, algunos tópicos particulares contribuyeron para afirmar dicha imagen: la vinculación al Sports, que tempranamente se publicitaba en mapas temáticos particulares. Allí también la topografía del lugar, marcada por la barranca permitió que se construyeran edificios emblema de ese ocio, inicialmente contemplativo, salubre por su altitud, y por separarse del río asociado a las pestes y aguas estancadas del bajo (Figura 12).

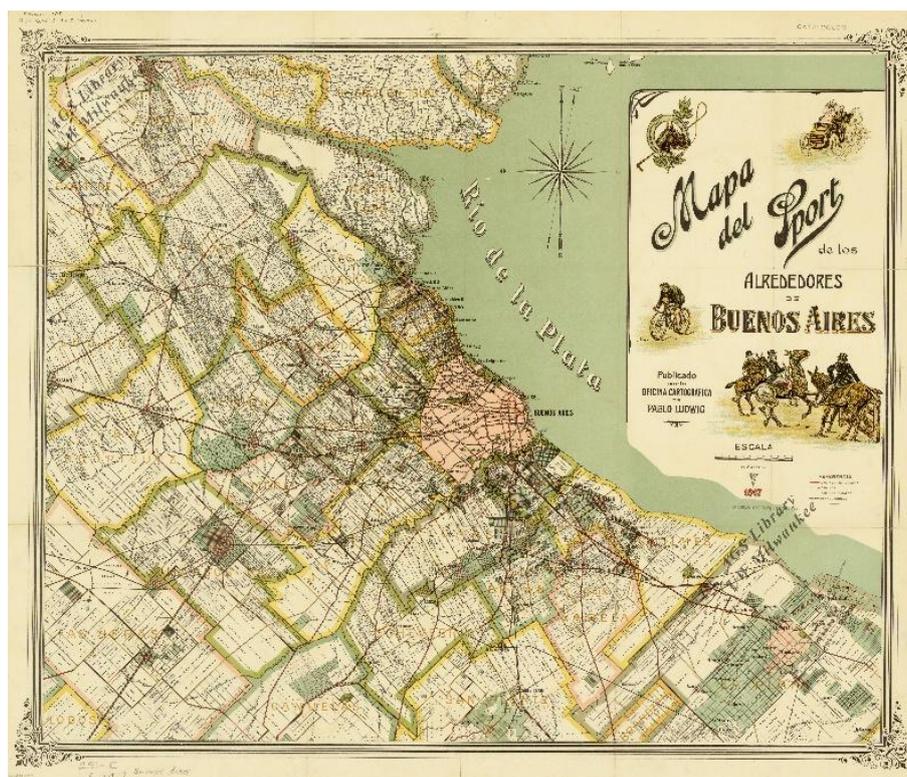


Figura 12

Mapa del Sport, de los alrededores del Gran Buenos Aires

Oficina Ludwig, 1917

Entre las obras que se realizaron, podemos citar durante el periodo colonial a la quinta Los Ombúes de San Isidro (S.XVIII y XX), la chacra colonial de Juan Martín Pueyrredón y ya a fines del siglo XIX, la villa veraniega de la Familia Ocampo (1891). Luego de un salto de casi veinte años, sobre las mismas barrancas también se instalaron los primeros trazados tipo barrio parques destinados originalmente a la segunda residencia para la elite porteña, entre ellos, el Barrio Parque Aguirre, San Isidro (1913) (Figura 13).

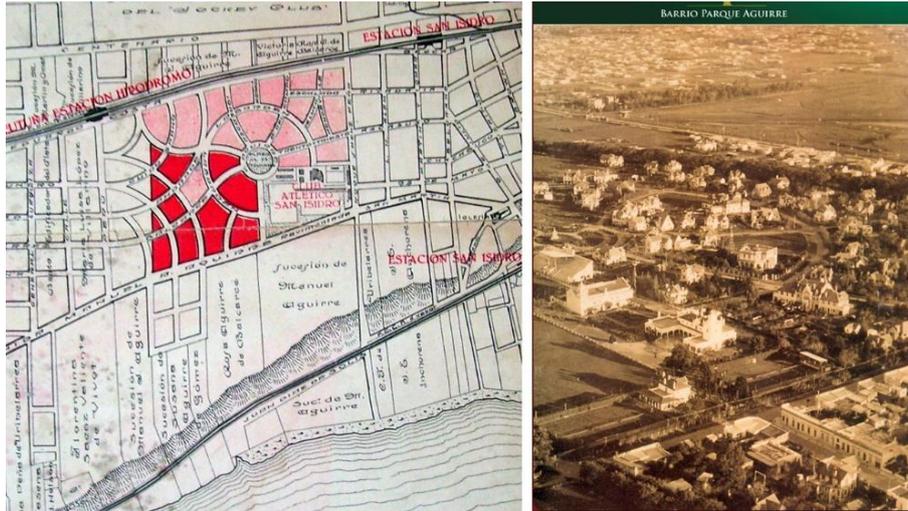


Figura 13

Barrio Parque Aguirre. Imagen del loteo en 1920

Carpeta de loteos San Isidro. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Infraestructura de la Provincia

Para el año 1935, de acuerdo con la figura 11 ya se reconocen las primeras infraestructuras y se visualizan dos ejes entre los cuales se ubican los usos residenciales, con áreas loteadas contiguas –ocupadas o no– entre las que se observa de modo más activo el interés del mercado inmobiliario y que se diferencian del bajo con terrenos aún sin fraccionar, tierras en sucesiones, y una ocupación intercalada.

2.2 El bajo

Durante los años treinta se inicia una nueva etapa, si bien continúa la venta de lotes y se consolida el sector sobre la barranca, se reconoce que los nuevos fraccionamientos se vuelcan a la costanera de acuerdo a la lectura de afiches y publicidades en los diarios. Esto sucede en el marco de un periodo de cambios socio-culturales en donde la idea de “Turismo relámpago” cobra protagonismo no solo por tratarse de paseos cercanos a la Capital, sino porque además amplía este tipo de actividades a nuevos sectores sociales como parte de las transformaciones que ya se señalaron. En estos términos, la idea de “Turismo relámpago” redundante en un corrimiento de los valores del suburbio en los que comienza a primar la idea de modernización, la playa pasa a ser vista como sinónimo de un ocio activo, de los deportes náuticos, del disfrute del “hombre moderno”.



Figura 14

Folleto publicitario del Balneario La Floresta. Inmobiliaria R. Castiglioni y J. Iglesias
Carpeta de Remates San Fernando. Departamento de Investigación Histórica
Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Infraestructura de la Provincia

Ejemplo de esto son algunos nuevos loteos como el Balneario La Floresta en San Fernando en donde se propone un nuevo estilo de vida (Figura 14):

(...) en el balneario La Floresta, zona de gran valor actual y radiante futuro, linda con el balneario gozando así de la saludable temperatura de la costa y del agradable y festivo ambiente de los deportes acuáticos. En sus alrededores se encuentran hermosos parques residenciales, edificación moderna y suntuosas mansiones como las de Alvear, Unsúe y otras. Ideal para la natación y el yatching. [16]

Estas promociones se intercalaban con otras ofertas, como las que aparecían en los avisos clasificados donde mediante una foto de la fachada y la descripción de sus características se publicaba la venta de una Casa Particular en Martínez. Estas superposiciones nos llevan a pensar en los tiempos del territorio, en la sumatoria de proyectos y realizaciones que se suceden, no siempre de manera lineal actuando en un mismo espacio. Retomando a la idea de Secchi de la introducción vemos al suburbio como una selección acumulativa “(...) aún la ruptura más radical y violenta no llega a cortar nunca todos los “hilos” que vinculan el después con el antes” (2016).

Como síntesis, lo vemos es la consolidación de la barranca como un espacio propio de residencia para la elite con lotes consolidados y que se apropiaron de la topografía del terreno, cuyo resultado fue la tenencia por parte de un sector acotado de grandes espacios residenciales con vistas privilegiadas. A diferencia, el bajo se presentaba como un espacio en constante transformación en el que convivían áreas vacantes, talleres, tejidos residenciales más simples vinculados con los bordes costeros. Todas estas zonas coexistían con la promoción de este territorio como centro de sport y ocio, que tal como hemos señalado amplió su público con el desarrollo de las infraestructuras y de los servicios de transporte. De modo que, áreas con usos de residencia estable que funcionaban en torno

a los antiguos pueblos se articulaban con otras franjas que respondían a usos específicamente turísticos, culturales y deportivos, que se potenciaban con el “turismo relámpago”. A este escenario variopinto se sumaron los loteos de los nuevos barrios como la Floresta o aquellos otros que promocionaban la casa individual como expresión del desarrollo de un nuevo tipo de residencia estable que se ajustaba a las nuevas experiencias y expectativas del “hombre moderno”. El acceso al automóvil, la promesa del desarrollo de infraestructuras viales seguras y veloces y promotores inmobiliarios suburbanos se articularon para ofrecer al público un estilo de vida en contacto con la naturaleza pero sin perder el confort de la ciudad.

2.3 Las Lomas

La urbanización de las lomas de San Isidro entre fines de la década 1940 y principios de la década de 1950 nos permite visualizar una nueva franja en el territorio donde se vincula la expansión hacia el noroeste con relación al proyecto del Acceso Norte - Ramal Tigre. En las publicidades de venta de nuevos loteos se aprecia este desplazamiento del mercado inmobiliario hacia “las lomas” más alejadas de la costa, en donde los discursos hablaban directamente de residencia y aparecían fuertemente marcadas las nuevas rutas de acceso.

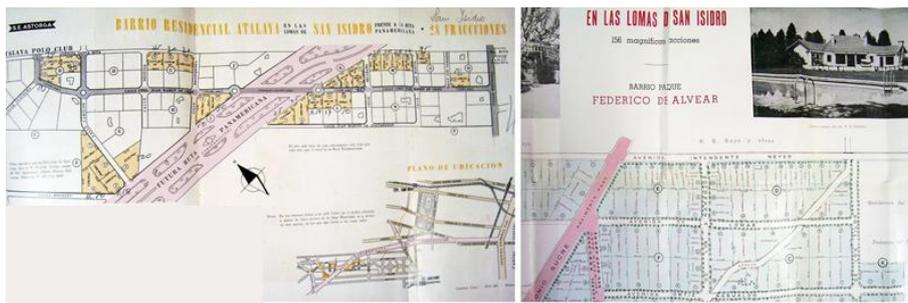


Figura 15

a. Barrio Residencial Atalaya. Año 1949. Inmobiliaria S.E. Astorga. b. Venta de Lotes en “Las Lomas de San Isidro” (sucesión de Osvaldo Benancio) Inmobiliaria Ungaro y Barbará. s/f. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Infraestructura de la Provincia

En relación con el Acceso Norte, aparece un espacio territorial poco definido y con lotes de gran superficie, tal como se muestra en la figura 10.a donde prima la mirada de vialidad nacional que operaba como la perspectiva de la cartografía a la manera del agrimensor Mad Randrup (Favelukes et al., 2019). Se construye una imagen homogénea en la que se pondera la infraestructura vial sobre cualquier otro aspecto que se presente en el territorio. Simultáneamente, se encuentran otras representaciones que colocan el foco en el mercado inmobiliario: por un lado, el barrio Federico Alvear con loteos completos (Figura N°15.a) y, por el otro, el Barrio Residencial Atalaya con áreas residuales que se acomodaban entre los trazados de los futuros accesos (Figura 15.b). Además, debemos recordar que aunque las otras dos franjas (el bajo y la barranca) tenían un núcleo consolidado seguía habiendo tierras vacantes en forma de lotes salteados.

Los procesos de loteo de las lomas, al igual que las del bajo, comenzaron a ganar popularidad como formas para consolidar el territorio a partir de la presencia de rematadores e inmobiliarias reconocidas tales como Úngaro y Bárbara; Giménez

Zapiola y Cía.; Comi y Pini; Vinelli; Guerrico & Williams; Astoul Bonorino; Bullrich, entre otras. Por otra parte, muchas de las viviendas particulares que comenzaban a construirse en la zona se publicaban en revistas. Cuando se trataban de viviendas realizadas por arquitectos conocidos o que integraban las vanguardias arquitectónicas locales aparecían en *Nuestra Arquitectura* o *Revista de Arquitectura*. Por ejemplo, el arquitecto Antonio Vilar diseñó y construyó varias casas en la zona, destacándose su propia vivienda (1937) ubicada en la franja reconocida como el bajo.

Muchas otras viviendas cobraron notoriedad a través de revistas de divulgación masiva. Publicaciones que apuntaban a un público más amplio, donde el saber técnico era reemplazado por un vocabulario más accesible que buscaba difundir, entre otras cosas, las nuevas formas del habitar suburbano. La revista *Casas y Jardines* ilustraba el espacio doméstico moderno a través de viviendas que priorizaban el confort, el uso de materiales nobles y accesibles y la simplicidad en sus diseños que en algunos casos incorporaban guiños que respondían al canon de la arquitectura moderna. Sandra I. Sánchez define a *Casa y Jardines* como “una publicación a medio camino entre lo profesional y lo masivo” (2015). Esto explica que, en 1939, la revista publique una casa unifamiliar cercana a la estación Acaassuso realizada por el arquitecto Vilar. La descripción de la vivienda responde a los lineamientos del espacio doméstico moderno, se destacaba el entorno natural y de casas bajas como un beneficio de la vida familiar suburbana. Y además la fachada en esquina con ventanas corridas y ojos de buey abonaba la idea de la posibilidad que brindaba el suburbio para la experimentación proyectual, referida en el apartado anterior con respecto al Golf Club de San Isidro (figura 8 y figura 16). Vilar construyó en la zona otras dos casas similares sobre avenida del Libertador que pueden ser interpretadas como una búsqueda tipológica por parte del autor (Gorelik, 1996). Pero además, la reproducción en serie de una tipología de vivienda en una zona que comenzaba a transformarse en espacio residencial se constituye en un elemento que resignifica nuevamente la imagen que se construye sobre el suburbio de la ribera norte. En rigor, esta segunda lectura nos permite pensar a este territorio como un espacio que se co-produce en donde participan diferentes agentes, públicos y privados, motivados por múltiples intereses que dejan sus marcas a lo largo de tiempo y que finalmente cristalizan en lo que reconocemos como el paisaje suburbano del borde costero bonaerense.

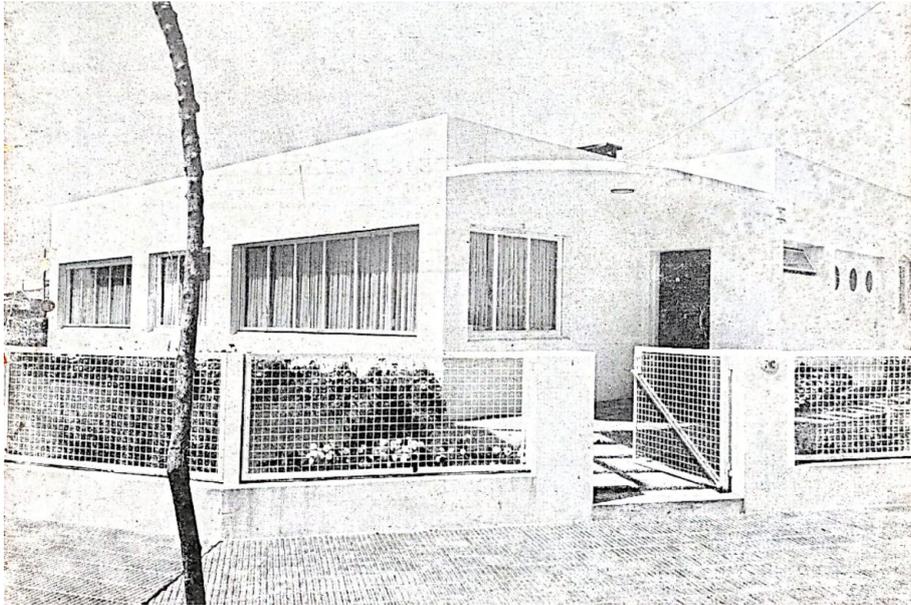


Figura 16

Una casa en una planta edificada en San Isidro. Estación Acassuso. Arq. Antonio Vilar
Casas y Jardines, abril 1939

3. El otro borde costero de los alrededores de la ciudad: balnearios del Sur

El ferrocarril del Sud, llegó por primera vez al puerto de Ensenada en 1872. 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 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. 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).

Tempranamente se asentaron en esta localidad los frigoríficos Swift -1907- y Armour -1915- de manera que se formó una localidad de trabajadores, entre la que se encontraba gran cantidad de migrantes -griegos, polacos, búlgaros en su mayoría- (Lobato, 2001: 55). De esta forma se convirtió en un área que, a través de las demandas de los obreros y vecinos para mejorar sus condiciones de vida, construyó una identidad particular asociada a la vida alrededor de las fábricas. Estas características adquirieron nuevos tonos y significaciones durante el primer peronismo a través de la proliferación de las políticas de bienestar hacia la clase trabajadora. Por ejemplo, la DNV en 1945 inauguró en el balneario de Punta Lara, en los terrenos cedidos por la Sucesión Piria, un campamento veraniego para uso gratuito para sus empleados y obreros.

Al tal efecto fueron emplazadas doce casillas desarmables y se instalaron turnos de quince días a fin de que pudiera gozar de estos beneficios la mayor cantidad posibles de empleados y obreros de la Repartición, dándosele preferencia a las familias con hijos menores.[17]

Retomando los orígenes del área costera hacia el sur de la ciudad de Buenos Aires como espacio recreativo, las primeras noticias sobre la creación del balneario de Punta Lara aparecen entre 1918 y 1924, a partir de una concesión de 1.200 metros de playa que obtuvo el señor Martin Taylor (vecino de Ensenada) para instalar un balneario público. 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: 382). Las delicias, el Monumental, Corbacho y el Modelo fueron los nuevos balnearios que se sumaron a la playa. Como muestra la figura 17a, en 1920 llegaron los primeros agrimensores a trazar los terrenos para el recreo Las Delicias, uno de los primeros de la zona. La imagen muestra un paisaje virgen, el único dato de este territorio intervenido son dos personas que parecen ser el dueño del recreo junto al agrimensor y el alambrado de púas que delimita el loteo. En términos 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).[18] En síntesis, se trataba de un territorio donde se superpusieron diferentes proyectos que fueron tomando forma hacia los años treinta. El registro es un escenario variopinto, que bien puede ser coincidente con una zona en conformación, alejado de la elite finisecular que se apropió de otras áreas suburbanas ya mencionadas y 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 (figura 17b).

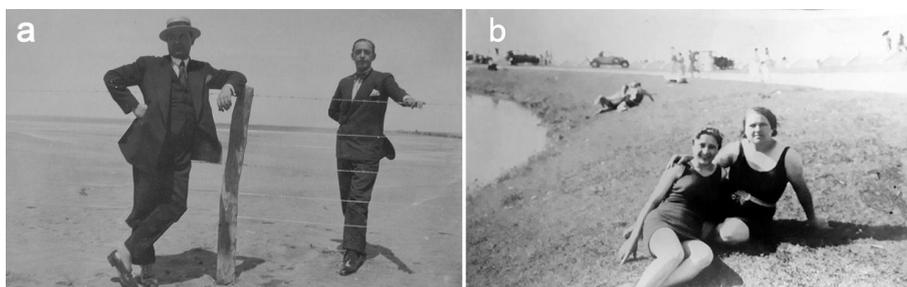


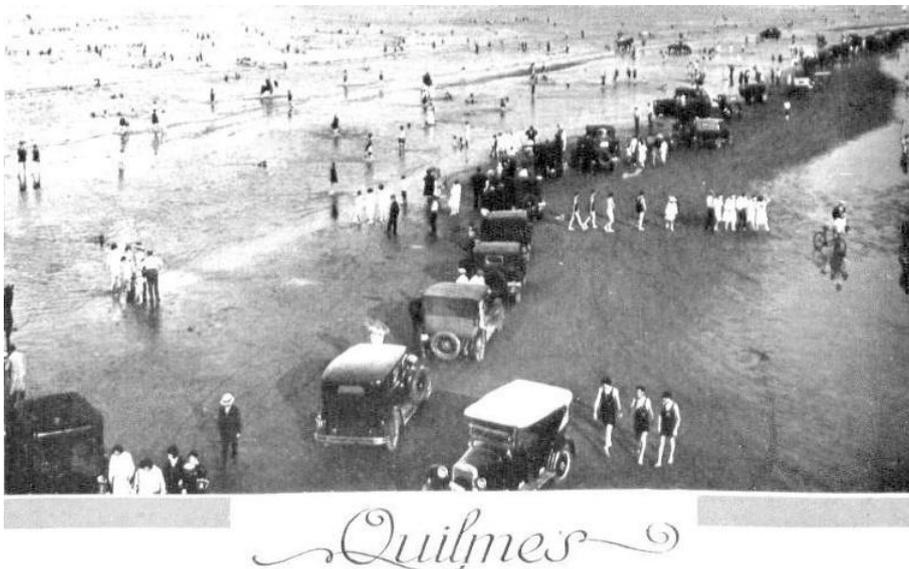
Figura 17

a. Agrimensores midiendo y delimitando el Balneario las Delicias. b. Bañistas en la playa de Punta Lara, década de 1930.

a. Colección Willy Dante, [Recuperado 03/12/2022: https://www.facebook.com/photo?fbid=10207007769170827&set=a.1158006868498&locale=es_LA]. b. Archivo personal de la familia Piglia.

Los medios de transportes fueron el otro factor relevante que, al igual que en la ribera norte, construyeron a la ribera sur como espacio turístico cercano a la Capital.[19] Primero a través de la llegada del ferrocarril, tanto en conexión con La Plata como también a través de una línea directa desde Buenos Aires, que posibilitó el acceso a un sector más amplio de la sociedad. Y segundo mediante la construcción de caminos que permitieron la circulación de automóviles, buses y colectivos. Con respecto a los ferrocarriles en 1934, una publicidad del tren Ferrocarril del Sud anunciaba: “Al Gran Balneario de Punta Lara. Trenes de excursión, todos los domingos y feriados”. Además, exponía los horarios y las paradas en su recorrido Constitución-Punta Lara. Esta publicidad muestra el cambio de estatus del balneario, deja de ser local y se abre hacia paseantes de otras zonas; el tren salía de Constitución y pasaba por Lanús, Remedios de Escalada,

Banfield, Lomas de Zamora, Temperley, Mármol, Punta Lara y KM 51. De acuerdo con el anuncio Punta Lara se estaba convirtiendo en el destino final del recorrido y así comenzó a legitimarse entre las opciones de recreo cercanas a Buenos Aires. Las dos últimas paradas, Punta Lara y KM 51, se encontraban en el sector de playas y poseían una extensión de 20 km entre el río Santiago y la zona de Boca Cerrada. Allí se instalaron los principales balnearios que, a los ya mencionados, se sumaron el Apeadero KM 51, Remolcador Guaraní y el recreo La expansión. Este último se encontraba frente al Palacio Piria, un emprendimiento del empresario uruguayo Francisco Piria[20] que construyó un palacio en 1925 a la manera de las construcciones de veraneos de la élite en Europa. Este proyecto coincide con la propuesta de Benito Carrasco para la avenida Costanera en la ribera norte de 1924, quien también tomaba como referencia a los balnearios del viejo continente. Como ya adelantamos a mediados de la década de 1940, una parte de estos terrenos conformaron el recreo veraniego de los trabajadores de la DNV. Para esa década, existían muestras de que se consolidaba como lugar de turismo popular con escenas de baile y de almuerzos familiares en los recreos. En esta misma línea, las guías Peuser de las décadas de 1940 y 1950 establecieron a la ribera sur como otros de los atractivos del “turismo relámpago”. 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 (Figura 18). [21]



Quilmes

Figura 18
Balneario de Quilmes
Caras y Caretas.[22]

En rigor, las guías, los folletos y las publicidades de los balnearios y los ferrocarriles informaban sobre los atractivos del lugar donde aparecían otros tópicos, asociados al veraneo moderno, como el concepto de *confort*, o el espacio para el automovilista. El automóvil se convertía en uno de los principales protagonistas del “paseo, el veraneo y el escape de la ciudad” cuando se trataban de salidas suburbanas para realizar los fines de semana, pero no el único.[23]

La promoción del acceso a través de los automotores fue acompañada de obras de infraestructura para posibilitar la buena circulación. En comparación con la ribera norte, los caminos de acceso a la ribera sur fueron más tardíos. Un primer acceso fue el camino afirmado que unía La Plata con la zona balnearia de Punta Lara en 1933. Se trataba de una distancia acotada, tal como se muestra en la figura N°19 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.



Figura 19

Camino La Plata- Punta Lara

Revista vialidad de la Provincia de Buenos Aires, 1933

En 1936 se realiza otro tipo de acceso que comunicaba la Capital Federal con los pueblos de la ribera sur a través de un camino costanero. La obra estuvo a cargo de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. El primer tramo realizado conectaba el balneario de Quilmes con el de Punta Lara. Un camino que aprovechaba el paisaje costero al conformarse como parte del paseo. 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, el segundo tramo que conectaba el borde costero desde la localidad de Avellaneda a Quilmes nunca llegó a realizarse durante el período analizado.



Figura 20

a. Balneario Las Delicias, 1936. b. Balneario Jockey Club.

Colección Willy Dante, [Recuperado 03/12/2023: https://www.facebook.com/photo?fbid=10207007769170827&set=a.1158006868498&locale=es_LA]. b. Revista de Arquitectura (186). Junio de 1936.

De modo que, como contrapunto al “Turismo Relámpago” de la zona Norte, es posible pensar que en otras áreas de la expansión se presentaron otros nodos como lugares de veraneo. El caso de Punta Lara cobra relevancia por tratarse de un destino costero en donde las playas y las actividades náuticas ganaron protagonismo al igual que en el Tigre. A diferencia de la ribera norte, en el sur no existía una línea costanera continua, como lo era la Ruta N°195 o los proyectos posteriores. Desde una mirada ampliada, que registre otras posibles “salidas” o “recreos” de la Capital, desde el Riachuelo hacia el Sur la accesibilidad al río fue siempre discontinua, con algunas posibilidades de acceso en Bernal, Quilmes, Hudson y Punta Lara. Entre otros motivos, la topografía no ayudó, en tanto nunca existieron las posibilidades que brindaba la barranca y las tierras altas para la residencia más estables, mientras que la sombra de constantes inundaciones hizo que las construcciones costeras o bien necesiten un constante mantenimiento (como en el caso de los caminos) o bien como se aprecia en la fotografía de la publicidad del Balneario “Las Delicias”, se pensarán en el corto plazo. Se trataba de una edificación construida sobre palafitos que, en el marco de un proceso de difusión amplio de las arquitecturas asociadas a la costa, o a las playas, salvando las distancias nos remiten a las imágenes de veraneo en el Tigre entre fines del siglo XIX y la primera década del siglo XX (Figura 20a). La excepción fue el balneario del Jockey Club, una 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 (Figura 20b). Finalmente, si en un primer momento la ribera norte tiene un origen asociado a las prácticas del ocio de la elite finisecular y el de la ribera sur creció en estrecha relación con la instalación de actividades productivas e industriales de zonas aledañas, para el final del periodo vemos que estas diferencias fueron matizadas en el contexto de la práctica del turismo relámpago.

Reflexiones finales

La coexistencia de espacios destinados para el ocio, los deportes y el tiempo libre con lugares de residencia fue una de las características principales en la definición del suburbio norte bonaerense. Como hemos demostrado a lo largo del trabajo, el borde costero fue incorporado y reivindicado por las elites porteñas finiseculares como parte de un paisajepreciado que posibilitaba nuevamente el contacto con

la naturaleza. Con el transcurrir de las décadas esta imagen se consolidó a pesar de las transformaciones que se fueron sucediendo en el territorio: nuevos barrios y loteos que sumaron nuevas franjas de residencias estables y el desarrollo de infraestructuras de movilidad que permitieron acortar los tiempos de traslados y mejorar la accesibilidad.

De este modo, nos interesó ponderar el valor de esa imagen primaria en cada uno de los proyectos, fuesen residenciales o de infraestructuras o de desarrollo de servicios vinculados al ocio, con una transformación material que fue a la par de los procesos de modernización del territorio. Así se pasó de un paseo exclusivo para la elite finisecular a la idea del turismo relámpago, de los amplios chalets en las barrancas a la promoción de barrios residenciales en las lomas y en el bajo y de un camino pavimentado a un acceso para la velocidad de los automotores.

La multiplicidad de fuentes utilizadas a partir del cruce entre la mirada vial y la mirada territorial puso en blanco sobre negro las contradicciones y tensiones presentes en la consolidación de esta área que se extiende desde el borde costero de Vicente López a Tigre y avanza en el territorio hasta el acceso Norte en su ramal Tigre. Fundamentalmente nos permitió iluminar diferentes marcas que - parafraseando a Alicia Novick (2019)- como las “cuentas del hilo de un collar” unidas, aunque independientes fueron ocupando este borde costero extendido. Para los años de 1950 ya fue posible reconocer al suburbio norte en sus propios términos.

Finalmente, la comparación con el otro borde sur rioplatense, fijando la mirada en los balnearios, nos permitió en primer término reconocer las capas primarias que le dieron origen a las dos zonas balnearias: una representada en la vida social de la elite de la *belle époque* y la otra en ese origen que la constituyó como un balneario en torno a un área industrial. Sin embargo, la difusión de estos espacios como lugares de veraneo y de excursionismo para públicos más amplios a partir de la década de 1930, matizaron esas diferencias iniciales. En segundo término, nos permitió ponderar las diferencias topográficas entre una costanera y la otra para reconocer la transformación del suburbio norte como espacio de residencia permanente.

Referencias bibliográficas:

- Aldazabal, Ezequiel, Amor, Mariela y Nacarat, Marcela (2016). "Palacio Piria al rescate de un gigante olvidado". *Terceras jornadas latinoamericanas de Patrimonio y Desarrollo*. La Plata: Icomos, Universidad Católica de la Plata.
- Ballent, Anahi (2005). *Las huellas de la política: Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes- Prometeo 3010.
- Ballent, Anahi (2014). "Country life. Los nuevos paraísos su historia y sus profetas". En Jorge Francisco Liernur y Anahi Ballent (Eds.). *La casa y la multitud: Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, pp. 627-653.
- Bruno, Perla y Mazza, Carlos (2003). *Construcción de paisajes: Transformaciones territoriales y planificación en la región marplatense, 1930-1965*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Corboz, André (2015). *Orden disperso: Ensayos sobre arte, método, ciudad y territorio*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

- Di Virgilio, María Mercedes (2018). "Movilidad residencial." En: Dhan Zunino Singh, Guillermo Giucci y Paola Jirón (eds.). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Biblos, pp. 119-130.
- Favelukes, Graciela (2020). "Licencias cartográficas, juegos de escala, fronteras difusas. La publicación de planos callejeros de una ciudad en expansión". *Geograficando*, 16(2).
- Favelukes, Graciela; Novick, Alicia y Gómez Pintus, Ana (2019). "Figuraciones del suburbio. Mapas comerciales y expansión metropolitana en el Gran Buenos Aires 1940-1950". *EGA. Expresión Gráfica Arquitectónica. Universidad Politécnica de Valencia*, 24(37), pp. 156-167.
- Fishman, Robert (1987). *Bourgeois utopias: The rise and fall of suburbia*. New York: Basic Books.
- Gómez Pintus, Ana (2018). *Las formas de la expansión 1910-1950: Barrios parque y loteos de fin de semana en la construcción del espacio metropolitano de Buenos Aires*. Buenos Aires: Área Editorial FAU-UNLP.
- Gómez Pintus, Ana (2016). "Formación y transformación de áreas residenciales de baja densidad. Tejidos identitarios de la expansión del Gran Buenos Aires. 1900-1970". *Primer Congreso Iberoamericano de Historia Urbana*. Santiago de Chile: Asociación Iberoamericana de Historia Urbana.
- Gorelik, Adrián (1996). "La arquitectura moderna argentina condensada: Antonio Ubaldo Vilar, 1887-1966. *Cuadernos de historia IAA*, (7), pp. 38-79.
- Gruschetsky, Valeria (2011). El paisaje para un borde urbano: El proyecto para la Avda. Gral. Paz. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, 41, pp. 155-166.
- Gruschetsky, Valeria (2019a). "La Dirección Nacional de Vialidad, una repartición modelo del Estado Nacional. Técnica y política en la Ciudad de Buenos Aires en la década de 1930". En: Luján Menazzi y Guillermo Jajamovich (comps.). *Saberes urbanos. Profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de ciudad*. Buenos Aires: TeseoPress, pp. 77-111
- Gruschetsky, Valeria (2019b). "La construcción del paisaje suburbano. El lugar de la vialidad en la expansión del área metropolitana de Buenos Aires: el caso de acceso Norte". *2º Congreso Iberoamericano de historia urbana*. Ciudad de México: Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).
- Hall, Peter y Freixa, Consol (1996). *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Hayden, Dolores (2004). *Building suburbia: Green fields and urban growth, 1820-2000*. Nueva York: Vintage Books.
- Liernur, Jorge Francisco (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX: La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Lobato, Mirta Z. (2001). *La vida en las fábricas: Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- López, Mario J. y Waddell, Jorge E. (Eds.) (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Lumiere.
- Losada, Leandro (2021). *La alta sociedad en la Buenos Aires de la belle époque: Sociabilidad, estilos de vida e identidades*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Netz, Reviel (2015). *Alambre de púas: Una ecología de la modernidad*. Buenos Aires: Eudeba.

- Novick, Alicia (2019). Reseña de Perla Bruno (2019). "Una Historia de balnearios: Urbanismo y nuevas fundaciones en el litoral marítimo bonaerense, 1920-1940. Mar del Plata: EUDEM, 178 páginas". *Registros. Revista De Investigación Histórica*, 15(2), pp 181–183. [Recuperado 15/03/2023: <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/340>].
- Pastoriza, Elisa (2011). *La Conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.
- Piglia, Melina (2014). *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Rancière, Jaques (2008). *El espectador emancipado*. Buenos Aires: ediciones Manantial.
- Saez, Graciela (1998). "El tiempo de las quintas". *Revista de Historia Bonaerense*, (17), pp. 7-12.
- Sánchez, Sandra Inés (2015). "¿'Para hoy' o 'para siempre'?": Imágenes de viviendas en revistas en las décadas de 1930 y 1940". *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. Mario J. Buschiazzo*, 45(2), pp. 163-180.
- Schvarzer, Jorge (2007). "Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambios en las prácticas urbanas en Buenos Aires". En: Mario López y Jorge E. Waddell (Eds.). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Lumiere, pp. 439-453.
- Bernardo Secchi (2016). *Primera lección de urbanismo*. Lima: Universidad Pontificia Católica del Perú.
- Silvestri, Graciela (2003). *El color del río: Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Urry, John (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Williams, R. (2001). *El campo y la ciudad*. Buenos Aires: Paidós

Notas

[1] *Caras y Caretas* (59). 18 de noviembre de 1899, p. 23.

[2] *Caras y Caretas* (59). 18 de noviembre de 1899.

[3] "Turismo relámpago" es un concepto que tomamos de las guías Peuser de las décadas de 1940 y 1950 para referirse a las actividades turísticas de cercanía a la ciudad, en este caso puntual referido a la Ciudad de Buenos Aires.

[4] El concepto de práctica de desplazamiento la tomamos de la idea de Mercedes Di Virgilio cuando se refiere a la movilidad espacial como una condición característica de los sujetos sociales en tanto práctica cotidiana de los habitantes de un espacio urbano (Di Virgilio, 2018). En este caso lo aplicamos también al espacio suburbano y retomamos la idea de John Urry para entender a esa movilidad espacial como una forma de habitar que se materializa en las infraestructuras de movilidad (Urry, 2007).

[5] *Caras y Caretas* (593). 12 de febrero de 1910.

[6] *Guía Azul*, 1932, p.173

[7] Memoria DNV, 1935, p. 349.

[8] Carrasco, Benito J. (1927). *Algunas consideraciones sobre la urbanización de las ciudades. Recopilación de artículos publicados durante los años 1923 al 26*. Buenos Aires: Los amigos de la ciudad.

[9] *Caras y Caretas* (687). 31 de enero de 1931.

- [10] *Caras y Caretas*, 1935.
- [11] *Revista de Arquitectura* (314), 1947 y (201), 1937; *La Prensa*. 1933.
- [12] *Guía Azul*, 1932, p.173
- [13] *Guía Peuser de Turismo*, 1944.
- [14] *Caminos. Revista técnica* (111). Mayo, 1952, p. 13.
- [15] Se debe tener en cuenta que el tramo más largo del acceso Norte tiene una longitud de 84 km.
- [16] La Floresta, San Fernando, 1950.
- [17] Memoria DNV, 1944-1945, p.51
- [18] Para Netz, la presencia del alambre de púas delimita tanto una frontera geográfica como biológica. Siguiendo esta línea se corrobora que se trataban de tierras vírgenes en la que por primera vez estaban interviniendo los intereses privados.
- [19] Elisa Pastoriza señala que el término turismo en argentina aparece asociado a la apropiación de las clases medias de la cultura de la playa, un proceso que se desarrolla entre las décadas de 1920 y 1930 y que coincide con el momento de construcción de la localidad de Punta Lara como zona balnearia en donde en un primer momento se accedía a través del FFCC (Pastoriza, 2011, p. 30)
- [20] Francisco Piria fue quien construyó el famoso balneario Piriapolis en la costa uruguaya.
- [21] *Caras y Caretas* (687). 31 de enero de 1931.
- [22] *Caras y Caretas* (687). 31 de enero de 1931.
- [23] Colección Willy Dante. [Recuperado 03/12/2023: https://www.facebook.com/photo?fbid=10207007769170827&set=a.1158006868498&locale=es_LA].