



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Paseos y experiencias de turismo estival en Punta Lara, 1957-1976.
Una reconstrucción a partir del diario *El Día de La Plata*
Marcelo Coll Cárdenas
Actas de Periodismo y Comunicación, Vol. 9, N.º 2, noviembre 2024
ISSN 2469-0910 | <http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/actas>
FPyCS | Universidad Nacional de La Plata

Paseos y experiencias de turismo estival en Punta Lara, 1957-1976. Una reconstrucción a partir del diario *El Día de La Plata*

Marcelo Coll Cárdenas

Facultad de Periodismo y Comunicación Social
Universidad Nacional de La Plata | Argentina

Resumen

El siguiente trabajo analiza la evolución del turismo estival en Punta Lara entre 1957 y 1976, a partir de una reconstrucción histórica basada en el periódico *El Día de La Plata*. Durante este período, Punta Lara transitó de ser un destino de referencia para el turismo popular en la región a un espacio marcado por el abandono y la contaminación. Inicialmente, las inversiones urbanísticas, el desarrollo del balneario y la construcción de infraestructura vial impulsaron su auge como principal playa de La Plata. La democratización del turismo durante el peronismo reforzó este atractivo.

Sin embargo, factores como el auge del turismo automotor hacia el litoral marítimo, la contaminación industrial y fluvial, y la falta de inversiones públicas y privadas causaron una decadencia progresiva. Las políticas desarrollistas y las dictaduras militares también influyeron, favoreciendo la expansión industrial en detrimento de las actividades recreativas. Este proceso se vio exacerbado por la desconexión ferroviaria y la imposibilidad de competir con la creciente atracción de destinos costeros como Mar del Plata.

Se introduce el concepto de "abandono territorial" para describir la pérdida de sentido y valor en el uso del espacio, evidenciando cómo el desinterés estatal y la falta de sostenibilidad ambiental transformaron el paisaje de Punta Lara. En última instancia, este estudio sirve como un ejemplo de cómo los cambios sociopolíticos, económicos y culturales redefinieron los usos del espacio en el contexto del turismo en el río.

Palabras clave

Punta Lara, *El Día*, turismo popular, abandono territorial.

La reconstrucción histórica se hizo tomando como fuente de estudio el periódico local diario El Día de La Plata. Se seleccionó la información consultando los meses estivales (diciembre, enero y febrero) debido al atractivo que podía tener la zona, en su carácter de principal balneario de La Plata. En la misma, se trabajó con artículos vinculados a la actividad propiamente dicha del balneario, obras públicas, actividad comercial, y nos ha interesado, como importante indicador del atractivo regional, los loteos y ofertas de ventas de tierras y viviendas. Las fechas seleccionadas han tenido como punto de partida la separación del Municipio de Ensenada con respecto a La Plata (1957), quedando bajo su jurisdicción las tierras correspondientes al balneario de Punta Lara. Culminamos este estudio, en 1976, bajo la última dictadura militar del General Videla, momento en el cual, el turismo del río llegó a su fin.

Esta zona, que formó parte de la ciudad de La Plata hasta su posterior traspaso al partido de Ensenada, ofrece una serie de mojones correspondientes a diferentes épocas de su desarrollo económico. Ellos son su ferrocarril y estaciones, edificaciones (Palacio Piria, Jockey Club, Iglesia), camping del Automóvil Club, caminos y muro costanero.

Cuando observamos el entorno de Punta Lara debemos tener en cuenta que las sociedades, en sus diferentes épocas, han transformado los paisajes naturales, y que ello ha dado paso a una construcción cultural y social, en un territorio determinado, donde interactúan actores individuales y colectivos junto con el espacio biofísico, modelando esa materialidad que es apropiada y transformada (Nogue, 2009). El paisaje es una manera de ver, y estas miradas no son gratuitas, sino que son construidas y responden a una ideología, o a una clase social, que busca transmitir una forma de apropiarse del espacio. Las personas incorporan estos paisajes a su imaginario, buscando en éstos, unos modelos estéticos que tenemos en nuestra mente, también llamados paisajes invisibles, de acuerdo con Alicia Lindón¹. Esta última autora habla de los paisajes de "la desolación", que están ahí sin estar, no son lo que fueron, pero permanecen. Son producidos por las guerras, y los desastres naturales. Ahora bien, ¿cómo debemos definir aquellos casos donde no hay catástrofes ni conflictos? Para nuestro problema de estudio considero apropiado hablar de "*abandono territorial*"², a modo de intentar explicar la destrucción generalizada de edificaciones, la desaparición de ferrocarriles, el abandono de los caminos de acceso, la des-inversión y pérdida del valor de las tierras, al tiempo en que tenía lugar un profundo cambio en los gustos populares en materia de turismo. De tamaña responsabilidad son partícipes las instituciones públicas y los actores privados, renunciando voluntaria e intencionalmente a sus obligaciones.

Punta Lara: sus orígenes

El poblado de Punta Lara nació, como parte de la Ensenada de Barragán, fortificación y puesto de avanzada del Virreinato del Río de la Plata. Fue fundada el 2 de enero de 1802. A partir de 1882, -con la fundación de La Plata-, su vida quedó estrechamente vinculada con la Nueva Capital de la Provincia de Buenos Aires. Pocos años después, al proyectarse un moderno puerto de La Plata, el antiguo amarradero de Punta Lara, ubicado junto al arroyo Piloto, así como el de Ensenada, quedaron en el olvido³. Esta, era una región con muy buenas comunicaciones, atravesada por numerosos arroyos, por lo que resultaba un sitio favorable para establecer poblados y puerto. Además, contaba con ferrocarril, una pieza fundamental para el desarrollo durante el fin de siglo XIX.

Para 1890, toda la actividad portuaria se trasladó a la nueva terminal, en momentos que explotaba una burbuja financiera, bursátil e inmobiliaria en Buenos Aires, acompañada de una revuelta política, que hundió al gobierno de Juárez Celman. Pero, el puerto de La Plata se transformó, muy pronto, en complementario con respecto al centro portuario de Buenos Aires.

Por otra parte, en el muelle este del Gran Dock (Berisso), se localizaron los frigoríficos Swift y Armour, quienes fueron protagonistas de las principales exportaciones de la región por muchos años., un auge que se prolongó hasta la década del '50, cuando el puerto se dedicó exclusivamente a las actividades relacionadas con el petróleo. Desde 1925, se contempló la posibilidad de formar una zona industrial en Ensenada, por su ventajosa ubicación, comunicación y bajo costo de la tierra. Así se levantó la Destilería La Plata de la empresa estatal YPF, que favoreció el tránsito de buques de cabotaje y de ultramar. Pero la existencia de un solo acceso al Dock Central determinó un peligro latente -como puerto explosivo y escenario de algunos trágicos incendios-, lo que afectó su movimiento portuario. Así se fue consolidando la idea de un puerto petrolero y se profundizó la tendencia hacia una especialización industrial y contaminante.

Casi al mismo tiempo cobró vida el proyecto turístico que tuvo como inspirador al uruguayo Francisco Piria, un hábil inversor que buscó desarrollar el turismo y estimular otros negocios en Argentina. A partir de una ambiciosa iniciativa urbanística, impulsada en 1925, que abarcó negocios inmobiliarios, hoteleros, y casino, trató de sacar provecho por el marcado interés de la alta sociedad argentina en las tierras ubicadas al sur de la ciudad de Buenos Aires. Contaba a su favor con la existencia del ferrocarril que estimulaba el escape a estos territorios, potenciados por la existencia de la reserva forestal de Leonardo Pereyra y Martín Iraola, y las tierras de Castells.

Piria adquirió la estancia Villa Elisa y sus cinco mil hectáreas junto a La Plata, que comprendían el palacio levantado por Luis Castells, en 1907. Estos proyectos vinieron acompañados con el trazado de caminos de acceso al balneario de Punta Lara, tomando como puntos de partida la estación de Gonnet y el camino Touring Club, y otro más extenso, desde la localidad de Villa Elisa⁴, adelantándose en una década a la obra de Fresco a nivel provincial. Estos proyectos fueron abortados por una problemática destinada a reafirmar en la región: la contaminación de sus aguas, afectadas por los vertederos cloacales de la ciudad de Buenos Aires, a la altura de Berazategui. Lo curioso fue que una década después, se volvió a insistir con las mismas ideas.

El gobierno provincial de Manuel Fresco (1936-1940), se lanzó de lleno a poner en marcha un programa vial, en estrecha relación con la actividad productiva, pero también, con el turismo y el juego de azar. Retomaba en parte –pero bajo la iniciativa estatal-, la idea de Piria. La política social gubernativa tuvo un profundo interés en la obra vial provincial para asegurar el transporte para la producción, interconexión regional, solidaridad, intercambio y acentuación de la cultura nacional. Partía de tres premisas: acceso a la red existente, a los puertos, a lugares de producción y turismo.

Persiguiendo el crecimiento económico de la localidad balnearia, proyectó el camino Punta Lara-Quilmes (RP N° 11), malogrado desde un principio por la destructiva acción del río que hizo necesaria la construcción de un muro costanero de éxito relativo, lo que desalentó el programa de avanzar más allá de Boca Cerrada. Pero, al erigirse el muro en noviembre de 1938 (El Día, 23/11 y 24/11/1938), se modificó el régimen hidráulico del movimiento de las aguas, provocaron severos daños, erosión de la playa y la desaparición de las especies vegetales autóctonas. De tal modo, un elemento de alto impacto ambiental se instalaba en la zona.

Esta actividad turística estaba asociada a la expansión del automóvil, a la proliferación de los campamentos del ACA (Automóvil Club Argentino), en zonas tales como Chascomús, Quilmes y Punta Lara, entre otros. El pleno disfrute de la ribera se vio favorecido por la existencia de recreos, a la vera de la costa, y a la formidable presencia del Jockey Club.

La “sociedad paisajista” podía reunir a grupos sociales diferentes, quienes no respondían de igual modo a los pedidos que nacían de sus ideas y de los valores que representaban al paisaje, para llevar a cabo sus actividades diversas (Pierre, 2006).

Toda la belleza del paisaje del Jockey Club fue descrita en un relato botánico. Se combinaban variedades forestales de otras regiones del mundo, incorporándose especies silvestres ya aclimatadas en la estancia de Leonardo Pereyra. Se sugería la construcción de una defensa verde conformada por álamos, sauces y cañaverales

para frenar la erosión del agua. Estos relatos acompañaron su construcción entre los años 1936, un poco antes de iniciarse las obras del camino costanero.

El gusto por los paisajes rurales, extendido en Europa por promotores del Touring Club, también prendió con fuerza en nuestro país, siendo Francisco Piria, uno de sus adeptos. Entre los años 1926 y 1939, se difundieron los campings, favorecidos por la forestación, los fáciles accesos, la expansión del automóvil, la señalización de caminos y una gran oferta de paisajes idílicos⁵. Más tarde, a partir de 1936, Punta Lara pudo ofrecer el camping del ACA, auxilio mecánico y la estación de servicio de YPF. Los campings de playa brindaban una alternativa de acceso a las vacaciones deseables en el imaginario de los grupos medios en ascenso⁶.

El Jockey Club representó un lugar de exclusividad y de difícil ingreso para los sectores medios locales. Punta Lara se jerarquizó a través de las obras emprendidas –más allá del fracaso del proyecto de Piria-, que le otorgaron un destino propio para las clases medias y populares., especialmente, con el arribo del peronismo, en 1946. Ingresamos a un escenario de democratización del bienestar, que se vio favorecido por el desarrollo de un turismo popular.

Mientras se advertía la importancia regional del turismo local y del juego, la actividad portuaria languidecía en 1937. Expresaba el diario El Día en un artículo la franca decadencia portuaria (publicándose que el 26/11/1937 no había ingresado ni un barco), y esto comprendía tanto a los frigoríficos Armour y Swift, los elevadores de granos de Dreyfus y Bunge & Born, y a los ferrocarriles Oeste y Sud. “Sólo YPF da su poca vida al puerto”. Se pedía una urgente intervención de las autoridades gubernamentales.

Los loteos prosiguieron, al mismo tiempo que se apreciaban las tierras ubicadas junto al camino costanero. Las mismas no pertenecían a la sucesión Piria, se trataba de las tierras situadas más allá del Jockey pertenecientes a la sucesión Griffero. Formaban parte de éstas las tierras del Automóvil Club Argentino para levantar su camping. Luz, agua corriente, línea de colectivos y una espléndida playa eran los atractivos ofrecidos por JC Thill (El Día 19/12/1939). Estos precios se mantuvieron con respecto a las tierras pegadas a la estación Piria –y pertenecientes a la Sucesión del mismo nombre-, promocionados como los mejores lotes con todos los servicios. Al interés privado en la compra de tierras –como las de Villa Estiú- y construcción de viviendas, se sumaban entidades locales como el Círculo de Periodistas, que inauguraba su casa en noviembre de 1946, a poco de iniciada la época peronista Por su parte, el Jockey Club proyectaba un muelle para pesca deportiva (El Día, 18 y 29/11/1946). La zona sufría importantes transformaciones en su ambiente, su vegetación, su fauna,

expuesto a erosión de sus playas –tal como relataba en el diario El Día del 19 noviembre de 1947, el Dr José Estiú-.

Vacaciones pagas, viajes populares, colonias de vacaciones hicieron posible la realización de viajes variados, en ómnibus y sobre todo, en el ferrocarril del Estado⁷. Días de oro para el traslado de enormes contingentes desplazados en el ferrocarril hacia el empalme Pereyra, y de allí, hacia la estación Punta Lara y la estación Piria. Las políticas favorables al turismo contaron con el pleno apoyo del gobernador Mercante, quien dio su apoyo a la realización del Congreso del Turismo de la Provincia de Buenos Aires (El Día, 19 de noviembre de 1947), realizado en la Cámara de Diputados. Se proponía asegurar a las masas trabajadoras y a las clases medias la forma de satisfacer sus aspiraciones de bienestar social, destacando la intervención del Estado en las actividades turísticas. En ese momento marchaban muy avanzadas las obras del camino La Plata-Punta Lara, continuación de la diagonal 74. Un camino destinado a desembocar sobre el camino costanero, a seiscientos metros del Jockey Club. Acompañaban esta obra la excavación del lago artificial y un puente sobre el arroyo El Gato.

Se promocionaban las ventas de lotes a página completa a cargo de JB Draghi, reemplazándose el simple anuncio con imágenes y una amplia descripción y promoción de las tierras. La imagen mostraba a una mujer joven en ropa de baño, y en otras la realización de deportes náuticos y en el fondo un colectivo. Por debajo del anuncio se promocionaba su cercanía a la playa y lindero con el Automóvil Club Argentino, en Villa Griffero (diciembre/1948). Se relataba que:

[...] La Ciudad Balnearia de Punta Lara es el centro balneario más importante de La Plata y donde afluyen mayor cantidad de turistas de Capital Federal y centros circundantes.

Destacando, la suavidad y natural declive de sus playas, así como la pureza de sus límpidas aguas y sus encantadores paisajes naturales. A los elementos propios de su naturaleza le agregaba el anuncio, el atractivo económico de la zona y de la futura inversión.

Pero pronto se apagó el interés por retomar el camino costanero. Como lo demostraría un estudio de 1958 (Amudio-Lombardo, Revista Vialidad, 1958), la protección del camino necesitaba de un muro, y éste a su vez, de la playa y de escolleras, para evitar su socavamiento. Para incentivar el turismo se inició la obra de compactación y alcantarillado –y futura pavimentación- del camino Villa Elisa-Punta Lara. Su objetivo fue acortar las distancias para acceder a la Ciudad Balnearia para aquellas personas procedentes de Buenos Aires y de sus alrededores, descongestionando el acceso a La Plata (El Día, 19/11/1949). Una obra

complementaria de las obras del Plan Trienal de Mercante, lo fueron la Toma de Agua, puente sobre arroyo El Gato y el Camino de La Plata-Punta Lara –prolongación de diagonal 74-.

La actividad de Turismo Social promovida desde el gobierno provincial comenzó a contar con recursos provenientes de impuestos. Desde el 1º de enero de 1951 se aplicó en la Provincia de Buenos Aires el Impuesto de Turismo Social, a todo aquel que ejerciera actividades de este tipo, pagándose un 2% del total abonado. Debían contribuir los usuarios de hoteles, pensiones, alojamientos, restaurantes, bares y cantinas, despachos de bebidas y dancings (El Día, 11/1/1951).

A partir de 1952, hasta el final del ciclo peronista, hay una ausencia de temas referidos a la ciudad balnearia de Punta Lara. Esto nos hace suponer que las obras provinciales ya no la tuvieron como destinataria principal, pero no es indicador de su declinación. Para esta fecha hay una fuerte crítica del diario sobre el tipo de gente que había comenzado a frecuentarla. Habla de importantes razzias para detener a prostitutas y hombres armados. "Esta situación ha motivado que numerosas familias hayan desistido de visitar Punta Lara" (El Día, 29/1/1952). En otro plano de noticias, para 1954 se promovían actividades infantiles de las colonias y la visita de contingentes escolares, instalándose en la escuela situada frente al Jockey Club. Este último, intervenido a partir de 1953 fue escenario de un festival artístico deportivo para la niñez. En el período estival de 1955 no aparecen noticias sobre las playas y han desaparecido todas las imágenes turísticas, tanto de paisajes como de jovencitas en traje de baño, como en los años anteriores. Directamente, de Punta Lara no aparece nada. Sólo se destaca, después de mucho tiempo, un promocionado remate llamado "el más grande de todos los tiempos", "con 6 estaciones ferroviarias, 7500 fracciones, 40 millones de metros cuadrados, cruzados por la diagonal 74", frente a la playa. Una enorme extensión que comprendía desde las vías del ferrocarril hasta las inmediaciones del camino costanero, tierras cercanas a las estaciones Ringuelet, Gonnet, City Bell, Villa Elisa, Parada Piria y Punta Lara (El Día, 14 de enero de 1955).

Punta Lara, 1958-1976

Cuando en 1957, las tierras de Punta Lara se separaron de La Plata y pasaron a pertenecer al municipio de Ensenada; esto no significó una merma del balneario, por lo menos, en lo inmediato. A pesar de tratarse de un diario platense, El Día, siguió cubriendo toda la información referida a las localidades vecinas de Berisso y Ensenada, recientemente separadas. Nos interesa cubrir en forma detallada los

informes sobre el balneario de Punta Lara durante los meses específicamente dedicados al descanso estival como lo eran enero y febrero.

La información de alquileres temporarios y de loteos estuvieron presentes, a cargo de JC Thill, una firma que manifestaba su orgullo en esta labor, fomentando el desarrollo de City Bell y de la ciudad balnearia de Punta Lara (El Día, 27/1/1957). El interés por las playas locales no había decaído, siendo cada vez más frecuente el servicio de micros desde La Plata, durante enero. Se reclamaba buenos caminos para acceder a las playas de Berisso (La Municipal y la Balandra), y para descongestionar al balneario tradicional:

[...] apiñamiento de gente en la zona de la rotonda y concentración desde el arroyo Doña Flora hasta donde concluye el camino costanero". [...]” (llegaban por) todos los medios posibles motocicletas, motonetas, bicicletas y, en especial, en ómnibus” (El Día, 7 de enero de 1957).

Pero, a pesar de todo este furor, se advertía la necesidad de una mayor inversión para urbanizar y acondicionar el balneario. Por eso el título de un artículo llamativo “Punta Lara espera...” (El Día, 27/1/1957), pues todo había sido dejado de lado y no se había recuperado aún de la ruina dejada por una gran sudestada de 1940. Poco después la inundación de julio de 1958, de mayor carácter destructivo, se llevaría a un primer plano la cuestión de la vigencia del muro costanero, destinado a su destrucción si no se encaraban obras con urgencia (En Revista Vialidad, op. Cit.)

Poco tiempo antes, el mes de febrero del mismo año, se presentó muy agitado para los veraneantes, -afectados por la presencia de pirañas en las playas-. La atracción ejercida por las playas de Punta Lara afectaba sobre todo a los platenses y a los pobladores del conurbano sur. Esto era claramente demostrable. La mayoría de los damnificados por los ataques de estos peces, procedían de Lanús, Quilmes, Villa Calzada, Varela, Morón, Gerli y Capital Federal, de acuerdo al autor de la nota⁸. Eran atraídos por sus playas, sus populares torneos, como el torneo nacional de pesca, y las más exclusivas instalaciones del Jockey Club, acompañado de actividades nocturnas y populares con sus cenas y bailes en los “Tres pingüinos”. También, el interés puesto por los vecinos llevaba a los más representativos vecinos -como el catedrático y político socialista Pedro Verde Tello-, a dar impulso a la pavimentación de sus calles, convocando para ello, a una gran fiesta popular en el club Atenas de la Plata e informando a través de un programa radial en Radio Colonia, sobre los temas más interesantes de la zona.

La época desarrollista fue un momento crucial en materia de cambios para la región que no son de naturaleza económica y política, exclusivamente Los avisos clasificados promocionaban como en el pasado, la venta de lotes, pagaderos en cuotas, con el

atractivo de la proximidad del camino a Punta Lara, que tenían cotizaciones similares a las que podía ofrecer la residencial localidad de City Bell⁹. También un edificio a estrenar en la zona de 1 y 60, era promocionado por estar situado en "la llave" que comunicaba una zona administrativa, una universitaria, de paseos, deportes, YPF, y de tres caminos de importancia: al puerto de Ensenada, los frigoríficos de Berisso y el nuevo camino a Mar del Plata o ruta 11. Esto nos está hablando de un importante eje urbano que integraba en forma estrecha al casco urbano de la Plata, su zona portuaria y de playas de Berisso-Ensenada y la zona rural y ribereña de Atalaya, Magdalena y Punta de Indio. Aún no había tenido lugar un crecimiento desmedido de Gonnet y City Bell, producto del gran atractivo ejercido por la Capital Federal. Su loteo recién se iniciaba. Lo acompañaba la expansión del automóvil entre los sectores medios y el Plan Vial aprobado por el Congreso (El Día, 23/1/59). Se emprendía la construcción en macadam y calcáreo del camino Atalaya-Magdalena, y se empezaba a hablar de una integración costanera desde Punta Lara-Berisso-Atalaya-Punta de Indio, por el sur; y, hacia el norte, se soñaba con reflotar el viejo proyecto Punta Lara-Quilmes.

Pero había dos señales de preocupación. Por un lado, el estancamiento del puerto regional. La Cámara de Comercio de Ensenada peticionaba al presidente Frondizi, en su visita al Astillero de Río Santiago, para que la zona fuera considerada para la radicación de industrias. Por el otro, las primeras señales de la falta de inversiones en la ciudad balnearia, como consecuencia de la autonomía. Advertía El Día (14/1/1960): "que hállese la ciudad balnearia cubierta de tupidos yuyales". El abandono era total, señalaba el matutino, debido a la desidia de las autoridades comunales, aunque se reconocía que los recursos comunales eran muy escasos. En parte, había una respuesta a esto: "había que pasar el verano" o "mucho sol y pocos gastos", acorde a lo preconizado por el ministro Álvaro Alsogaray. A pesar de todo, el Jockey Club seguía polarizando la atracción de la clase media, y Punta Lara estaba aún en su apogeo. Como muestra de su vigencia, en febrero de 1960, el gobernador Alende visitaba la isla Paulino y recorría la zona, en plena jornada de domingo. Paralelamente aumentaba en la región platense, la demanda de piletas, oferta que era cubierta por el Jockey, Gimnasia, Estudiantes y el Colegio Nacional de la UNLP; y años más tarde, por un moderno natatorio del Club Universitario de Gonnet.

Pero, la euforia desarrollista, con la expansión del automóvil, de los caminos y las modas de un turismo nacional, para amplios sectores de la población, dieron mayor vigor al enemigo mortal que tendría Punta Lara. Nos referimos a las nuevas playas de la costa atlántica¹⁰. Las fotografías del periódico platense comenzaban a presentar cambios en sintonía con el ingreso en los años sesenta. De las fotos familiares en la playa, de niños alegres en las piletas locales o de las festividades de Stella Maris,

patrona de Punta Lara, pasamos a otras cargadas de sensualidad, donde las protagonistas son exclusivamente, jovencitas en traje de baño. Esto mismo se reflejaba en la cartelera cinematográfica local, en enero de 1963, que se veía abarrotada por títulos como Lolita, Relaciones peligrosas, La tramposa, Mundo sexy o Brigitte Bardot protagonizando El amor es asunto privado. Los finales del frondizismo y los días de azules y colorados representaron un momento de quiebre. Había fuertes tensiones por donde se mirase. Una economía cada vez más dolarizada que ofrecía oportunidades en depósitos en moneda extranjera en la banca local; para aquellos que no querían correr tantos riesgos se les ofrecía a través del Trust Joyero, cambiar bonos del Empréstito de Recuperación Nacional por oro¹¹, o comprar lotes y viviendas en un momento de explosión de ofertas inmobiliarias, tanto en La Plata, City Bell y ahora, en Mar del Plata, que cobraba protagonismo en la prensa local. No era el único destino. Aparecían las primeras promociones de turismo a Brasil, Canales Fueguinos y Punta del Este, para la clase media alta.

El estancamiento no había llegado aún, pero desde la comuna de Ensenada ya empezaban a estudiarse nuevas oportunidades complementarias a la actividad balnearia. Las señales tempranas aparecieron en enero de 1961, con diversos ofrecimientos de ventas de lotes en el camino a Punta Lara y sobre el barrio Cambaceres, para uso industrial¹². Cuando en enero de 1961 se dio a conocer el interés de Argentina y Uruguay por construir el puente internacional Buenos Aires-Colonia, que permitiría tender oleoductos, gasoductos y promover el turismo, desde la Cámara de Comercio de Ensenada se iniciaron gestiones ante Frondizi y la gobernación bonaerense, proponiendo un puente más corto Punta Lara (Boca Cerrada)-Colonia, con el complemento del camino Punta Lara-Quilmes, proyectado por Fresco Este cambio de perfil anhelado (industrial) se puso de manifiesto en el acto del 161º aniversario de Ensenada, el 2 de enero de 1962, al referirse a las obras de una planta siderúrgica del grupo Finsider de Italia, a la norteamericana Koopers¹³. Los riesgos representados por la actividad petrolera reaparecieron el 24 de enero de 1961 con la tragedia del petrolero Ameghino, que hizo recordar la tragedia del Bahía San Blas, de 1944. Irrumpía de este modo, el problema de la contaminación industrial. Las tempranas referencias a contaminación y abandono territorial eran mencionadas por la prensa¹⁴, en un titular sobre la vecina isla Paulino:

un lugar hermoso no siempre recordado". El sitio más agreste y apacible cercano a la Plata, se encuentra afectado por todo tipo de inconvenientes. Un sitio útil para todo tipo de cultivos, con un hotel, escuela, recreos, playa, comercio. Con dos líneas de transporte de colectivos, con embarcadero de lanchas que supo movilizar mucho más que las 1800 actuales [...] ¿Qué ocurre con la isla Paulino?, se pregunta. "Hay desidia de las autoridades: el

camino que existía sobre la escollera que una tierra firme con el semáforo fue levantado y se perdió, también hay mucho petróleo en los embarcaderos.

Los editoriales de febrero de 1964 advertían acerca de la crítica situación de los ferrocarriles, la falta de renovación del material, y el avance incontenible de las carreteras y del automotor. Punta Lara no era ajena a esto, y pasó a ser noticia frecuente. La mañana del domingo 13 de enero de 1963 fue escenario de un terrible accidente. Era tal el movimiento que la gente madrugaba para poder ingresar al balneario y asegurarse un lugar, viniendo en tren desde Capital Federal y luego trasbordando en Pereyra con destino a Punta Lara. Otra alternativa eran los colectivos, camiones y autos por el camino Villa Elisa-Punta Lara (RP 19), por entonces de tierra, o por diagonal 74 para los platenses o por el camino de la costa para los que se desplazaban desde Ensenada. El accidente, antes mencionado dejó un saldo de 4 muertos y 14 heridos dentro de un grupo de vecinos de Lomas de Zamora, que se trasladaban en camión. Este no sería ni el primer ni el único accidente de este tipo. Más grave aún sería dos años después cuando un ómnibus procedente de Lanús fue arrollado por el tren, pero ahora, en el camino de diagonal 74, por imprudencia del conductor que se negó a pagar el "impuesto ensenadense" ¹⁵.

Un mundo de gente llegaba desde La Plata y del Gran Buenos Aires, lo que provocaba un bloqueo de todos sus caminos de acceso. En febrero de 1963 era tal multitud que concentraba, que el diario hablaba de "Punta Lara (convertida) ayer en una Mar del Plata en pequeño". De día sus playas y de noche, en febrero, la actividad se concentraba en sus corsos o en las fiestas de carnaval del Club Regatas conocido como el malón Pirata. Pero no todo eran elogios hacia el balneario popular. Una nota del 28 de febrero de 1963 destacaba los puntos más oscuros con lujo de detalle:

[...] faltaban transportes los días feriados; la higiene de la playa dejaba mucho que desear por culpa de la gente y de la Comuna; era terrible el embotellamiento en el puente La Guardia frente al Jockey; había tarifas dispares para el transporte local y el metropolitano; faltaba una terminal de colectivos en Punta Lara; se formaban largas filas de autos por la diagonal 74 y, ante todo, faltaba pavimentar el camino Villa Elisa a Boca Cerrada.

El verano de 1964 representó una aparente recuperación del balneario, siendo objeto de noticias centrales con sus historias en torno a su selva ribereña con los estudios de Dawson, sus hallazgos de una arqueología indígena y de historias de turismo finisecular y de tempranas experiencias cinematográficas en estas playas. Pocos días después se publicaban comentarios elogiosos que anticipaban una transformación de la fisonomía balnearia con la inauguración del balneario sindical de SUPE, seguido

poco después por las obras llevadas a cabo por el de Luz y Fuerza. Se elogiaba el embellecimiento de la zona con esta obra sindical, para ser el camping de fin de semana para beneficio del afiliado. A los clubes tradicionales con sus piletas y deportes náuticos y las casaquintas, venía a sumarse la participación de los sindicatos. En un lugar donde las disputas por el espacio eran frecuentes, lo mejor era madrugar para ingresar, aunque el problema era salir cuando caía el sol y se abandonaba el balneario.

“Llegaban en tren, autos y colectivos procedentes de la Plata, Berisso, Ensenada, Brandsen, Berazategui, Lanús, Avellaneda y Capital Federal. El camino costanero lucía a toda hora atestado de vehículos [...] El singular desborde de gentes de las más variadas escalas sociales”. “Baste una referencia, a las 6 de la mañana había cola de media cuadra en la panadería de la costanera entre 26 y 27”. “Las tres líneas de colectivos no dieron abasto” [...] “El estacionamiento de vehículos fue casi imposible después de las 9 [...], observándose densas filas de ómnibus procedentes del gran Buenos Aires”, señalaba el titular del 25 de enero de 1965.

Pero la contaminación industrial pronto transformó al balneario en su víctima. El Día citaba los reclamos de los concejales del PSD Espinosa y Carbonari, reclamando por el petróleo arrojado en la playa debido a que los barcos lavan sus tanques en la rada ¹⁶, días después se aprobó el proyecto para el establecimiento de Propulsora Siderúrgica.. La imagen de los pescados muertos, suciedad y petróleo serán de ahora en más su carta de presentación. En poco tiempo, el Onganiato se encargó de asestar su golpe mortal.

Autoridad, orden y jerarquía eran los postulados de la dictadura. La disciplina también llegaba al balneario. El intendente de Ensenada, Capitán de Fragata (Re) Rodolfo Crespo, en un reportaje al diario, prometía obras para reparar los daños provocados por la creciente y la necesidad de jerarquizar a Punta Lara, donde era frecuente la intervención policial ante los escándalos generados por los jóvenes¹⁷. Se establecieron normas de tránsito y de estacionamiento, en enero de 1970, que hicieron posible una distribución espacial de acuerdo a las clases sociales: por el camino costanero y el de diagonal 74 sólo transitarían automóviles y los ómnibus de líneas locales, transporte de alimentos y de los clubes de la zona, con permiso especial. Para camiones, carros y todo tipo de vehículos estaba destinado el camino Villa Elisa-Boca Cerrada, por donde ingresaba la gente procedente del conurbano.

Esta distribución espacial hizo más atractiva una gran movida inmobiliaria. En enero de 1970, se inauguró un edificio de varios pisos, el Edificio Playero I de la inmobiliaria Delorme, en avenida costanera y 26 frente a la rotonda de las pérgolas. La idea de una Punta Lara residencial estuvo presente desde 1968, cuando comenzó el remate

de lotes de lo que será Villa del Plata vendido por De Cano Funes. El problema de las vacaciones estaba presente. Punta Lara, las piletas de clubes y las casaquintas eran el sucedáneo incompleto de Mar del Plata, en especial cuando el matrimonio no coincidía con las vacaciones. Expresaba esta idea, una nota del suplemento de El Día titulado "Enero en La Plata, el desierto entra en la Ciudad".

Pero eran tibios intentos para evitar una caída inevitable frente a las cada vez más promocionadas y accesibles playas del litoral marítimo bonaerense: Villa Gesell, Pinamar, Valeria, Ostende, Cariló y Mar Azul.¹⁸ La contracara era el estancamiento completo de Atalaya, quien confiaba de una reactivación turística aprovechando la existencia de un ferrocarril –próximo a desaparecer–, y con una probable integración caminera con Magdalena y Berisso. Lo mismo sucedía con las playas de Berisso y con la isla Santiago. Esta última había sido una zona atractiva para agricultores y para el turismo. En 1968 su tierra estaba afectada para el uso de la base naval; se agravaba la situación por la creciente contaminación petrolera. La población comenzaba a irse, al desaprovecharse sus comercios, hotel y por el cierre de los talleres de la base y el despido de 500 obreros¹⁹. Los conflictos laborales afectaban también en esos días a los guardavidas de Punta Lara, en plena temporada estival²⁰.

Mucho más directo puede ser un mensaje comercial perteneciente a una marca de anteojos, -Lutz Ferrando-, en enero de 1969, que pretendía llegar a todas las clases sociales, pero marcaba la diferencia social, dentro de un ranking que comprendía a la exclusiva Costa Azul francesa, pasando por Mar del Plata, cerrando con la populosa y decadente "Punta", escrita irónicamente con un entrecomillado para propiciar la confusión, con la selecta Punta del Este, en Uruguay. También hacía su aporte el artículo titulado "De Mar del Plata a Punta Lara", del 5 de enero de 1969, que decía:

Y aunque Playa Grande sea un paraíso de basura y petróleo, continúa siendo el mar. [...] las bikinis son las mismas, los playboys ponen en práctica los mismos métodos, pero es el río. Nuevas duchas y sombrillas, baño de sol sin agua, y algún sándwich de chorizo en las famosas parrillas de nuestra costa rioplatense. La arena dorada se transforma en la mezcla de fango arenoso y cascote, la sal y el yodo dejan lugar a un marrón aceitoso [...] Sin embargo allí van. No llegan a ser del todo "bienudos" (son bienuditos a lo sumo), llegan con un 403 y la chica con la bikini [...] Porque la cosa es de tarde, sin cañas, con 404, con bermudas y sin mate y pava. Todo un sistema de los que van a Punta Lara. [...] Es probable que la nueva interpretación de la vida de verano no tenga definitiva cabida en Punta Lara. Sin embargo a ellas y ellos no parece importarles mucho [...].

A principios de 1968 se publicaba un detallado artículo, que reseñaba el pasado del balneario y los proyectos de Francisco Piria –en tanto languidecía la emblemática

residencia-. Por otro lado, importantes cambios se anunciaban en la zona del camino de La Plata a Punta Lara (Diagonal 74). Se refería El Día a los cambios que iba a traer la Propulsora Siderúrgica y su puerto²¹, *porque "erradicarán los bucólicos paisajes que acompañan el recorrido de la autopista [...]".*

Al mismo tiempo, entraba en plena operatividad el puerto de propulsora. Mientras se afirmaba este perfil industrial, a pesar de la declinación del frigorífico Swift²², en la vecina Berisso; el balneario y la actividad turística aceleraron su declinación, a pesar de las inversiones llevadas a cabo por los sindicatos y algunos emprendimientos privados. Durante todo el mes de enero de 1971, El Día se redujo a publicar información sobre Mar del Plata, y la gran afluencia de veraneantes; mientras tanto sobre Punta Lara se publicaba apenas una foto menor. Otro dato curioso fue la ausencia de ofertas inmobiliarias, que tradicionalmente, se daban en estos meses estivales. Esta situación volvió a repetirse al año siguiente.

La promoción turística ofrecía destinos más distantes, fuera de la Provincia, acompañada de anuncios de automóviles preparados para llevar consigo a una familia a mayores distancias y, con la presencia de estaciones de servicio –ACA/YPF-, que facilitaban este desplazamiento. Si algo más faltaba, desde enero de 1973, ferrocarriles argentinos ofrecía un servicio accesible y rápido para viajar a Mar del Plata desde La Plata de "4 horas y un ratito".

Si bien no se observa un corte brutal, los años setenta fueron cruciales en la decadencia de Punta Lara. Los intentos llevados a cabo por clubes y sindicatos apenas alcanzaban, para intentar recuperar un turismo del día o del fin de semana, que no había podido instalarse en pleno para favorecer inversiones hoteleras. No se llevaba a cabo una acción colectiva intentando recuperar al balneario. Mientras, debía batallar con el turismo de playa que ofrecía el litoral bonaerense –que hacía estallar a Mar del Plata-, a través de medios tradicionales como el automóvil, el ómnibus, el ferrocarril, a los que se sumaba el avión que llevaba al aeropuerto de Camet; Además, Punta Lara no podía ofrecer seguridad a sus bañistas dada la existencia de pozos en sus playas populares, por desidia de las autoridades comunales de facto –publicaba El Día-, en la zona comprendida desde la toma de agua a la altura de la desaparecida estación del ferrocarril hasta Boca Cerrada donde se extendía una tupida vegetación –la selva-. "Hay que restarle la zona perteneciente a clubes, entidades sociales, instituciones del Estado, a la que sólo acceden los afiliados"²³. Y para males, la fuerte sudestada del 14 de enero de 1973 derrumbaba el murallón y dañaba el camino en Boca Cerrada. Nuevas sudestadas en septiembre de 1974 y en enero de 1975, hicieron una destrucción completa, tal como se nos ofrece hoy. El tiempo era muy duro en su comportamiento con la región: el 30 de enero de 1973,

un gran temporal azotaba la Plata, -con ciertas similitudes con los sucesos de abril de 2013-: había menor número de damnificados porque había muchos de vacaciones, sucedía de madrugada, desbordándose el arroyo Del Gato y rompiéndose el entubado del arroyo Pérez.

Los anuncios en 1975 fueron esporádicos, en relación a jornadas propicias para ir a la costa debido al calor. Reaparecía el 26 de enero en el suplemento dominical un artículo referido al abandono de la isla Santiago, "la tierra de nadie". Todo había declinado desde Punta Lara a Palo Blanco -Berisso-. Había comenzado el éxodo de población. Punta Lara se había convertido para los que no veranean en "turismo de fin de semana"²⁴.

Un problema sumamente grave se empezaba a manifestar en los días de enero de 1976, referidos a la contaminación fecal²⁵ e industrial. Situación que se reiteraba al año siguiente en detrimento del balneario, cada vez más afectado por la falta de atractivos y por la gran crecida del Paraná de 1977. A diferencia de otros años atrás, la compra-venta de propiedades había desaparecido entre las publicaciones más destacadas. Toda la atención estaba puesta en las playas de Mar del Plata, y una nueva posibilidad para esta práctica como lo fue el turismo aéreo de cabotaje, que promocionaban empresas como Austral, y a otros destinos en el exterior -Cancún, Punta del Este y Río de Janeiro-, en tiempos de "la plata dulce". Paralelamente, el gobierno militar había puesto toda su atención en la realización de grandes obras que facilitaban el desplazamiento del parque automotor para facilitar la salida con destino a Buenos Aires -Distribuidor Pedro Benoit- y hacia la ruta 2 y 11 que conducía a los balnearios atlánticos -remodelación del cruce de Echeverri y el nuevo camino interbalneario de la ruta 11-. La contra cara era la situación ferroviaria, suprimiéndose los servicios en ramales del ferrocarril Roca (Lezama-Oliden-La Plata), y pronto le tocaría el turno, en 1978 al ramal Pereyra-Punta Lara, sellando definitivamente su suerte. El desinterés y el temor, reiterado por la prensa todos los veranos por la contaminación de las aguas del río, iban a llevar a la gente a buscar el esparcimiento en enero de 1979, en las piletas de clubes como el Jockey, Regatas, Náutico, Universitario, Colegio Nacional, laguna del Aeroclub y a lo largo del camino La Plata-Punta Lara -no tanto junto al río-, y para la población del sur del conurbano, el Parque Pereyra, sería su principal solución .

Conclusión

Punta Lara resulta sorpresiva por la presencia de paisajes de la desolación, sin la intervención de una guerra o de una catástrofe natural que los expliquen. Los

desmoronamientos de un territorio tienen que ver con la pérdida de sentido de las cosas, dando una explicación a los motivos del abandono.

Cuánto tuvo que ver lo público o lo privado en la formación de este paisaje. Encontramos algunas respuestas en un amplio espacio de tiempo, que comprende al Desarrollismo, el Onganiato, el Tercer Peronismo y el Proceso. Lo denominamos el momento de quiebre, que anticipa al abandono.

Se advertían tempranas señales de preocupación por la falta de recursos comunales y un interés por una alternativa industrial asentada sobre terrenos de bajo costo, necesario reemplazo de un turismo decadente. Las razones que explican el derrumbe son, entre otras, la expansión automotriz entre los sectores medios y las modas de un turismo nacional que ofrecía al litoral marítimo bonaerense como una mejor alternativa que hacer turismo en el río. El aumento de automóviles de uso particular acompañados por la compra en cuotas de lotes y departamentos en Mar del Plata, en un clima de economías dolarizadas que buscaban inversiones seguras. Los anuncios inmobiliarios que hemos seguido, a lo largo de estas décadas abordadas, reflejan en el periódico El Día, este clima de cambios. Pero en la construcción de esta moda, la sensualidad no se encontraba ausente. El deseo carnal y la belleza juvenil estaban presentes en las fotografías de la costa atlántica, contrastando con las imágenes familiares del balneario local. En tanto que, para las clases altas, aparecían destinos más exóticos accesibles en avión. En pocas palabras, había tensiones por todas partes, que excedían a la política. En apariencia, todo marchaba bien para Punta Lara, a pesar que la dictadura de Onganía se encargó de disciplinar y sectorizar todo el espacio del balneario, corriendo hacia la selva lo más desagradable que ofrecía el turismo popular, procedente del conurbano bonaerense. Todos intentos tibios por impedir una caída inevitable.

Los setenta fueron cruciales en su decadencia. La Plata Dulce fue tiempo de turismo aéreo de cabotaje y hacia el exterior, alentado por la política neoliberal, que promovía grandes obras para el desplazamiento automotor, pero cerrando ramales de ferrocarriles. En 1978 se clausuraba el ramal Pereyra a Punta Lara. De esta última tan sólo se hablaba de contaminación extrema, ruina e inundaciones. El desinterés oficial, la falta de inversiones y el temor de la gente a la contaminación, condujeron a la búsqueda de nuevos lugares de esparcimiento. La hora del turismo del río había llegado a su fin.

Referencias

Nogue, J. (2009). *La construcción social del paisaje*. Madrid, 2009: De Virgilio.

Donadieu, P. (2006). *La sociedad paisajista*. La Plata: Edulp, UNLP.

Publicaciones consultadas:

El Día, 11/02/1958.

El Día, 19/01/1960.

El Día, 11/01/1961.

El Día, 15/01/1961.

El Día, 18/01/1964.

El Día, 03/01/1964.

El Día, 12/02/1965.

El Día, 02/01/1968.

El Día, 03/01/1968.

El Día, 11/01/1968.

El Día, 14/01/1968.

El Día, 24/01/1968.

El Día, 14/01/1969.

El Día, 11/01/1971.

El Día, 06/01/1973.

El Día, 29/01/1975.

El Día, 13/01/1976

El Día, 02/01/1977.

Diario Hoy, 25/01/2004, "Punta Lara una playa con historia".

Notas

¹ Véase Tartarini, Jorge en un artículo de Página 12, enero de 2013. Este aplica el concepto "coventrizar" o quedar arrasado como Coventry, para su aplicación a la localidad de Punta Lara, porque ya no queda ni rastros de su patrimonio cultural.

² Este concepto ha sido utilizado por la urbanista Rausch en el estudio sobre Colastiné en la antigua Santa Fé: El abandono territorial y el vacío legal como estrategia para la urbanización. En Revista Arquisur, nº2, año 2. Cuando me refiero al abandono territorial en Punta Lara, he observado algunos puntos en común: abandono consentido tanto por el sector privado como por las autoridades oficiales, esto trae aparejado

un profundo deterioro de la calidad de vida de la comunidad, caída del valor de mercado del precio de la tierra –y por tanto, muy atractiva para maniobras especulativas-, y pérdida de patrimonio cultural. Esto ha traído aparejado un notable avance de obras industriales y de un enorme basurero a cargo del Ceamse, pegado a la Reserva Natural Punta Lara. Nuestros casos considerados son: caminos Villa Elisa-Punta Lara; Camino City Bell-Punta Lara; Puerto Punta Lara; Palacio Piria (ruina); Boca Cerrada; ACA; Estación ferroviaria Punta Lara

También tratado para los estudios sobre tierras en Galicia y Asturias.

³ El puerto de Punta Lara se ubicaba junto al arroyo Piloto, a cuatro kilómetros del puerto de Ensenada, con 600 metros de espigón y una capacidad de amarre de cuatro buques. Véase Scarfo; Ensenada y sus puertos. Ponencia presentada en el IV congreso internacional de caminería, Madrid, 1998.

⁴ Si hablamos respecto a los caminos en la zona debemos tener en cuenta que en Boca Cerrada está ubicado el inicio de la ruta provincial nº 11, que recorre la planta urbana de Punta Lara, avenida Domingo Mercante, y luego de pasar por Berisso, recorre toda la costa sudoeste rioplatense y el litoral marítimo hasta llegar a mar del Plata. Data de 1938. Otras vías comprenden la ruta 19, que une Villa Elisa con Boca Cerrada, que luego de atravesar la selva marginal, es conocido hoy con el nombre de camino negro, y se encuentra hoy en un estado de completo abandono como consecuencia del derrumbe de la actividad turística y del desinterés provincial. Otros caminos a considerar son el camino Rivadavia –el más antiguo- que se origina en Tolosa y une Ensenada con el camino real que va hasta Magdalena; el camino Vergara que cruza todo el polo petroquímico, y el olvidado camino del puente blanco, paralelo al arroyo Rodríguez que comunica City Bell con Punta Lara.

⁵ Véase: www.aca.org.ar. Melina Piglia; Ciudades de Iona: el Automóvil Club Argentino y la construcción de los campings como lugares turísticos en la entreguerra, 1936-1939. En Perla Zuzman, Viajes y geografías, Bs As, Prometeo, 2007.

⁶ *Ibidem*.

⁷ Diario Hoy, 25 de enero de 2004, "Punta lara una playa con historia".

⁸ El Día, 11/2/1958, p.9.

⁹ Ventas de Juan Graiver y de Rocco Brussetti, Diario El Día, 11/1/1959 y 14/2/1959.

¹⁰ El Día, 19/1/1960: Mar del Plata, Necochea y otras playas tuvieron una mala temporada por el alto costo de la vida. La excepción fue San Clemente por sus precios muy acomodados.

¹¹ El Día, 2 de enero de 1963.

¹² El Día, 11 y 15 de enero de 1961, a cargo de Bellini y JC Thill & Cía.

¹³ El Día, 18 de enero de 1964.

¹⁴ El Día, 3 de febrero de 1964.

¹⁵ Debían pagarlo los ómnibus y camiones para ingresar a Punta Lara entre diciembre y marzo, por ordenanza municipal. Estaban exentos los micros locales 2, 7, 13, y 75, destinados a solventar obras.

¹⁶ El Día, 12 de febrero de 1965.

¹⁷ El Día, 14 de enero de 1969.

¹⁸ El Día, 24/1/1968.

¹⁹ El Día 3/1 y 14/1/1968

²⁰ El Día, 11/1/1968.

²¹ El Día, 2 de enero 1968.

²² El Día, 11/1/1971.

²³ El Día, 6 de enero de 1973.

²⁴ El Día, 29/1/1975.

²⁵ El Día 13/1/1976 y 2/1/1977.