

Instituto de Investigaciones Gino Germani
8vas jornadas de jóvenes investigadores
4, 5 y 6 de noviembre de 2015

Nombre y Apellido: Federico Martín Croce

Sede de investigación: Grupo de investigación en historia urbana, Instituto de Investigaciones Gino Germani. Facultad de Ciencias Sociales. UBA.

Formación Académica en curso: Estudiante Avanzado de Arquitectura

Correo electrónico: federicocroce@gmail.com

Eje problemático: 6. Espacio social, tiempo y territorio.

Las vías de comunicación en el proceso de expansión y desarrollo territorial del corredor Vicente López-Tigre. IAA/ SI (Historia y Crítica), FADU-UBA.

Palabras clave: Urbanismo, Transporte, Expansión territorial.

Introducción

En el marco del proyecto SI H y C 48 “Estudio histórico de la costa del corredor Vicente López-Tigre y continuación del estudio de las formas de interacción social, en Victoria, San Fernando.”, dirigido por la Arq. Celia Guevara, surge la necesidad de estudiar cuál es la influencia de las vías de comunicación en el proceso de expansión y desarrollo territorial del corredor Vicente López-Tigre.

El objetivo fundamental de este trabajo es entender de que manera los medios de transporte terrestres en diferentes períodos fueron dando forma al territorio conformado por los municipios de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre.

Tanto los caminos de postas, como los ferrocarriles y el automóvil tuvieron un impacto muy fuerte, no solo en el aspecto formal del territorio, sino que también, de alguna manera, los procesos de interacción social, se vieron afectados con cada nueva etapa.

La evolución de la dinámica espacial en el territorio puede estudiarse desde diferentes ópticas o escalas de aproximación y, en este caso, tratándose de un trabajo en ciernes, es posible identificar los diferentes procesos históricos que fueron modelando los distritos que hoy conocemos.

Desarrollo

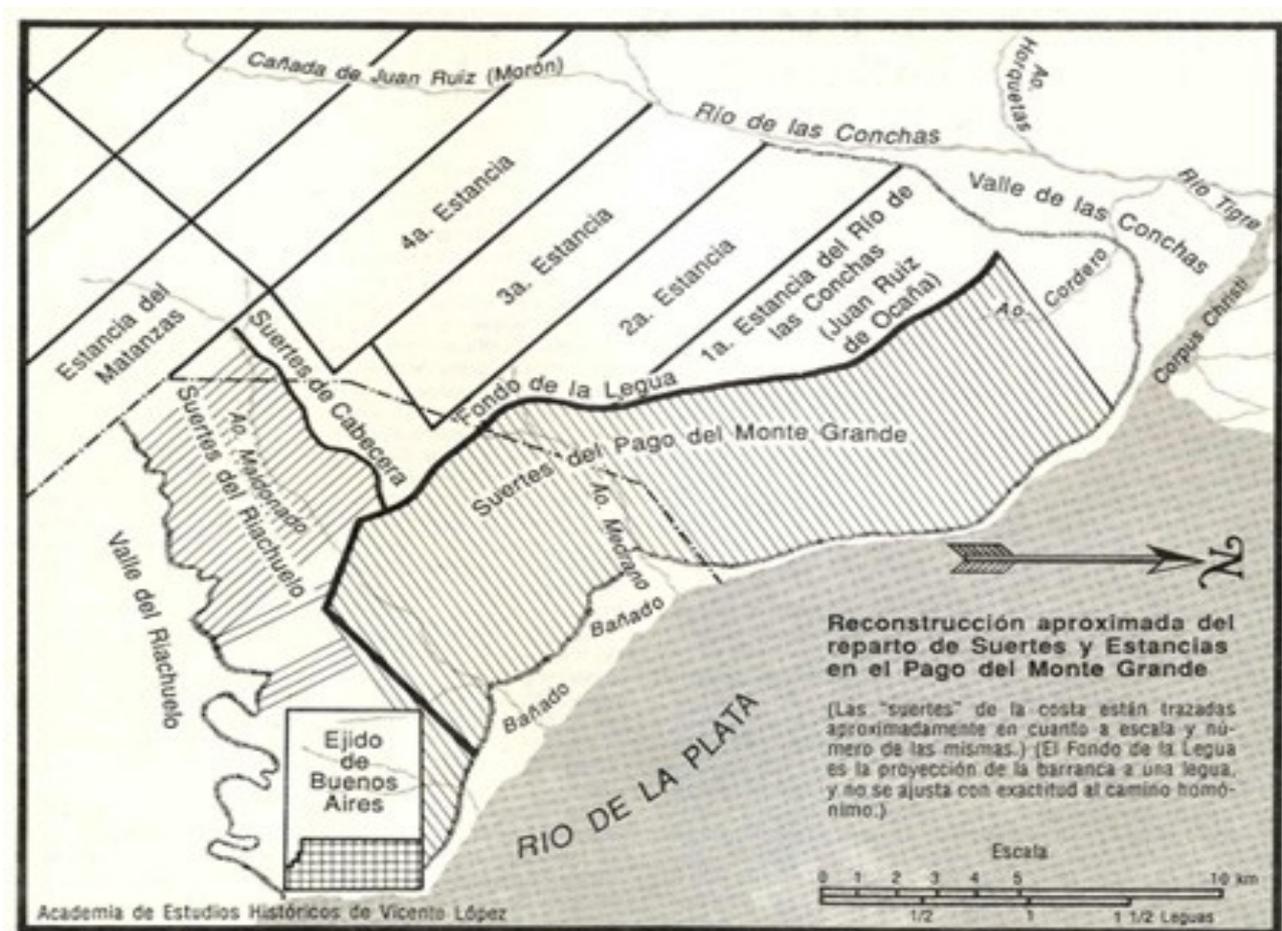
Es a partir del estudio de material bibliográfico, investigaciones precedentes, trabajo de archivo, trabajo de campo y análisis de mapas que se ha podido reconstruir la evolución de los caminos primitivos del corredor Vicente López-Tigre en el desarrollo urbano que hoy conocemos.

Es posible realizar una reconstrucción histórica a partir de la comparación de la información proveniente de los siglos XVIII y XIX con los caminos y vías de comunicación existentes en la actualidad.

Los comienzos

En términos cronológicos y a solo efecto de ubicarnos en tiempo y espacio, podemos decir que la historia de los caminos de Buenos Aires en general y del área de estudio en

particular, comienza un 24 de octubre de 1580 cuando, según orden de Juan de Garay, se procede al reparto entre los colonos de las chacras que quedan sobre la “banda norte del río”. Estas “suertes” debían de tener un ancho de entre 250 y 500 varas por una legua de fondo (unas 6000 varas) y comenzaban en el borde de la barranca (Imágenes nro 1, 3 y 4), quedando liberada la zona de bañados o de crecida del río. Manifiesta también Garay “que uniendo el fondo de las suertes corra un camino que se conocerá como Camino de Fondo de Legua y finalmente, agrega, que entre suerte y suerte quede un camino que corra desde el camino principal hacia los ríos y aguadas.” (Juan de Garay:1580)



-1- Aproximación del pago de los Montes Grandes.

A partir de los documentos de la fundación de Buenos Aires que se pudieron cotejar, podríamos estar en condiciones de asegurar que las primeras dos vías de comunicación que conectaban la precaria urbe porteña con los caminos hacia el Alto Perú por estas tierras son los mencionados arriba. Poco tiempo después de la creación de estos caminos se creó lo que

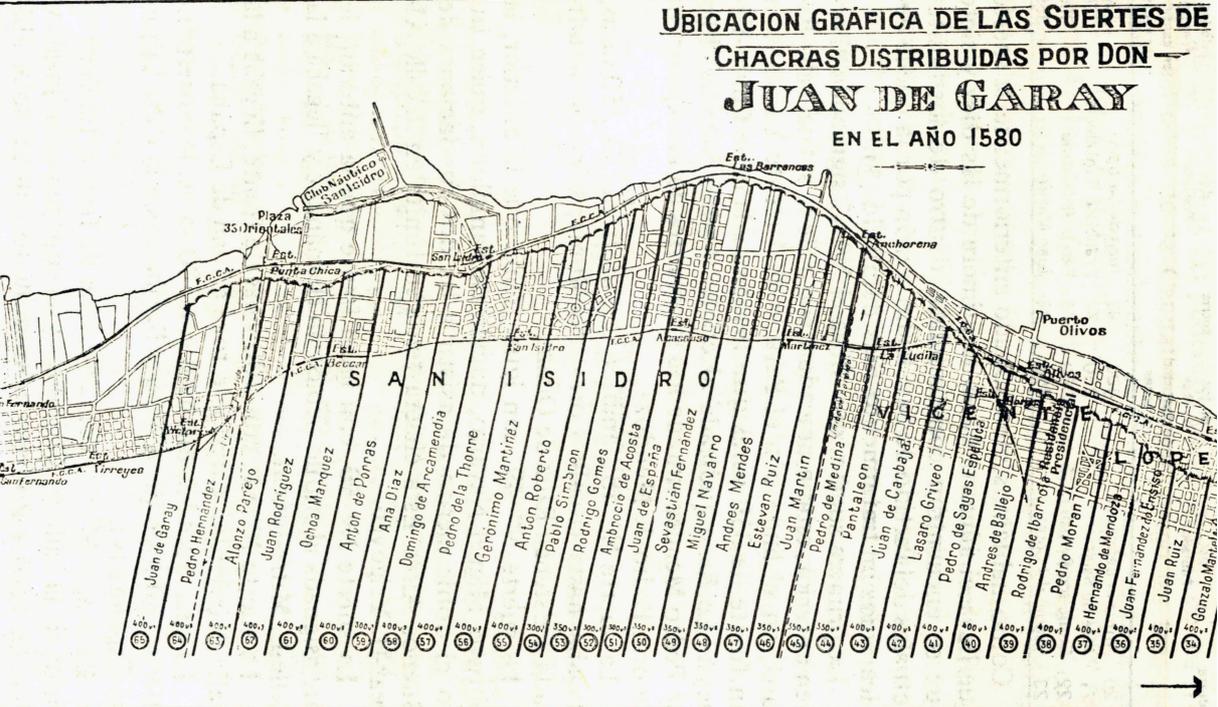
se llamó Camino del Medio, utilizado por los jinetes, comerciantes y viajeros como una vía de atajo para el viaje por estas tierras.

Actualmente es posible identificar de manera parcial parte de estos caminos que hoy día son importantes vías de transporte. El Camino del Bajo hoy día es parte del recorrido de la línea C del Ferrocarril Nacional Mitre (Ramal Retiro-Tigre), pero existió lo que se llamó Nuevo Camino del Bajo, que en 1950, año del centenario del fallecimiento del Gral. San Martín, es que este camino pasa a llamarse Avenida del Libertador. El Camino del Alto se supone que pasaría por el fondo de las suertes de los primeros hacendados, pero por diferentes motivos aún hoy se discute sobre cuál era su trazado original. Teniendo en cuenta que la legua española del siglo XIX medía entre 4 y 5 km, podríamos ubicar, en un intento de reconstrucción histórica, este camino en lo que hoy es la Av. Constituyentes y su continuación, Alexander Fleming.

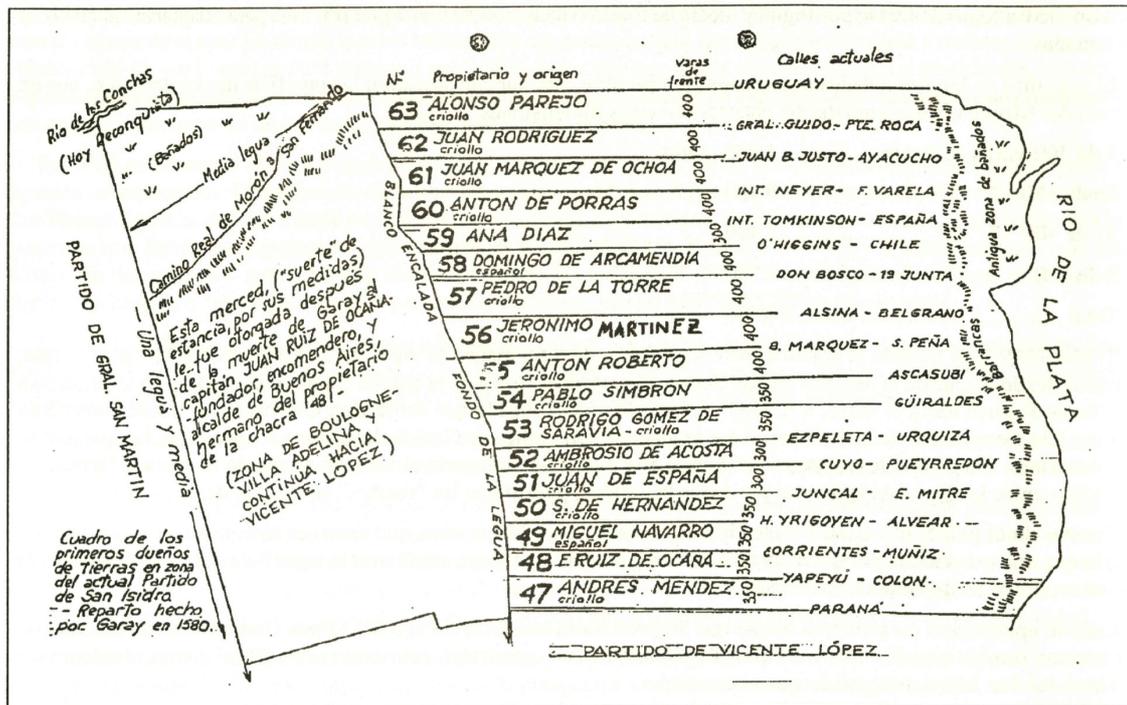
El 2 de Junio de 1781 el Virrey Vertiz ordena un relevamiento de los terrenos para la posterior proyección de lo que se llamó Nuevo Camino del Alto y que hoy sigue las trazas de la Avenida Maipú en Vicente López, Avenida Santa Fé en San Isidro, Avenida Centenario y Tte. Gral. Juan Domingo Perón en el distrito de San Fernando, terminando su recorrido en las márgenes del Río Luján. (Imagen nro 2)



Es desde aquí que podemos empezar a identificar los primeros poblados del Pago de los Montes Grandes, con pequeños caseríos como San Isidro Labrador ó el Puerto de Las Conchas cerca de la desembocadura de lo que hoy es el río Reconquista. La extensión de este territorio incluía los actuales distritos de Vicente López, San Isidro, San Fernando, Tigre y los barrios de Belgrano, Núñez y Coghlan.



-3- Comparativa de los lotes de 1580 con la trama urbana actual.



Este gráfico muestra (aproximadamente) la ubicación de las chacras originales sobre el mapa actual de San Isidro. Figuran en él 17 suertes NE-SO. Metros más, metros menos, pueden haber sido 18.

-4-

La llegada del ferrocarril y el transporte automotor

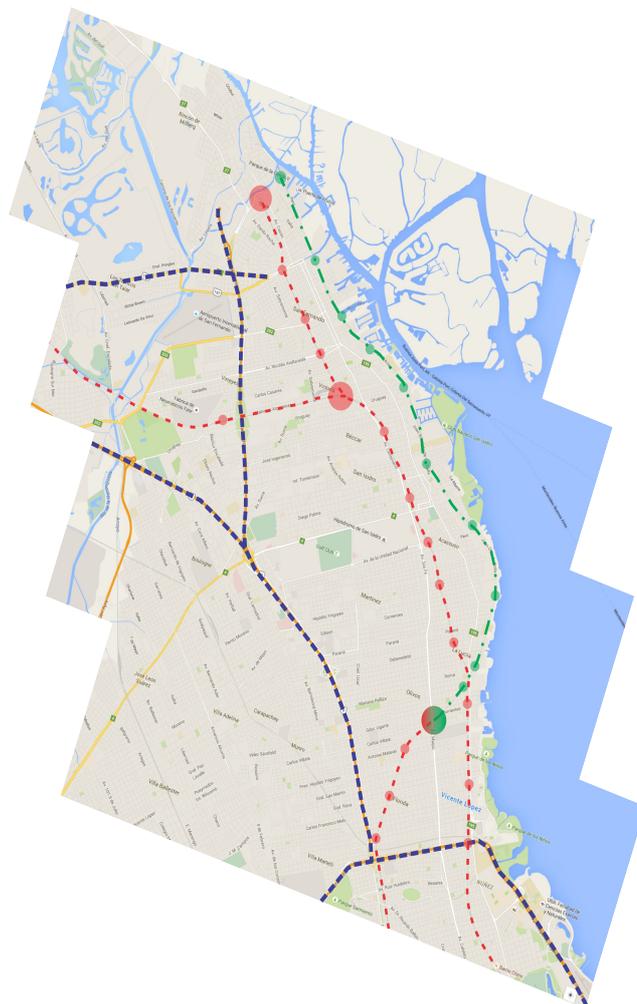
La complejidad del sistema ferroviario en general y del Ferrocarril Mitre en particular hace imposible desarrollar la historia de este importante sistema de transporte en breves líneas, por lo que tomaremos como base la fecha de comienzo de obras de lo que en ese entonces eran varias empresas concesionarias. Si bien el primer ferrocarril en construirse fué el del Oeste, los trámites de adjudicación de derechos de construcción del FFCC Central Argentino (actual FFCC Mitre) fueron para la misma época (1854). Para 1865 la compañía Ferrocarril del Norte de Buenos Aires llega al Tigre y en 1889 es vendida al FFCC Central Argentino.

La llegada del Ferrocarril rompe el esquema urbano-rural planteado hasta ese momento, a su paso es posible ver las modificaciones que genera en el territorio, no solo en términos socio económicos, sino que replantea las centralidades que antiguamente estaban dadas exclusivamente por los caminos de postas. El planteo urbanístico de las Leyes de Indias que se mantuvieron sin demasiadas modificaciones hasta bien entrado el siglo XIX, con su planta en "damero", la centralidad dada por la plaza, la iglesia, el centro cívico y los edificios públicos, contrasta fuertemente con el planteo moderno del ferrocarril que surca los territorios

de manera que no siempre respeta la trama urbana preexistente, mas bien se aprovecha de los accidentes geográficos y de los avances tecnológicos disponibles para optimizar recursos. Se genera una superposición de paradigmas tecnológicos que cambian el modo de comunicarse de la sociedad del siglo XIX y en la forma de interrelación de las personas y la relación con el territorio.

La zona comercial empieza a ubicarse a los alrededores de las estaciones y las mismas se convierten en fuertes nudos de comunicación y de intercambio, generando un movimiento bastante particular en los lugares donde llega el tren. Hay una especie de diversificación de la zona urbanizada.

La llegada del transporte automotor de manera mas o menos masiva se da a mediados de siglo XX en una competencia muy fuerte con el ferrocarril por la hegemonía del transporte, complejizando el esquema reinante y generando nuevas e importantes intervenciones territoriales. La infraestructura llevada a cabo para poder hacer viable la utilización de un nuevo medio de locomoción tuvo un impacto sustancial en el territorio, no solo en términos ambientales, también en términos morfológicos desde el punto de vista urbano y suma una nueva forma de relación entre las personas.



Esta competencia ha dejado huellas muy importantes en el tejido urbano y se caracterizan por ser, en muchos casos, importantes barreras que desarticulan el territorio y lo fragmentan. En la imagen contigua es posible ver a primera vista de que manera se va seccionando el territorio con líneas férreas y autopistas que corren muy fluidamente de Norte a Sur pero que dificultan la comunicación de Esta a Oeste logrando que la población quede sectorizada, poniendo en una situación poco ventajosa a aquellos sectores de la población mas empobrecidos.

Conclusiones

“Las características particulares de la relación del hombre con el medio físico y de sus diversos modos de asentamiento, permiten interpretar la lógica espacial de los pueblos y su evolución en el tiempo. Consecuentemente, los instrumentos de la ocupación humana del espacio, tales como rutas, encrucijadas, puentes y puertos, asentamientos urbanos, hipourbanos o rurales, conjuntos arquitectónicos y edificios individualmente considerados son, a su manera, testimonios válidos para el conocimiento del pasado de cualquier cultura incluida, desde luego, la nuestra.” (De Paula, 1993: pag. 1)

Dentro del proceso histórico y de desarrollo urbano del corredor Vicente López-Tigre, fue posible identificar una serie de intervenciones urbanísticas que determinaron la conformación del territorio actual. Las vías de comunicación terrestre no son solo pasos obligados para ir de un punto a otro, también son elementos que se convierten en ordenadores territoriales y que le dan un carácter específico al lugar.

La convivencia de tres épocas muy diferentes en un palimpsesto urbano fue descentralizando las actividades tal cual se planteaban en las primeras experiencias urbanas de la América colonial pero al mismo tiempo se puede intuir, aunque mas no sea, una segregación social a partir de situaciones espaciales determinadas por las barreras urbanas que conforman las diferentes vías de comunicación.

Bibliografía y fuentes:

- De Paula, Alberto (Oct. 1993): “La comarca Bonaerense y su proceso urbano (1580-1779)” Seminarios de crítica del Instituto de Arte Americano, FADU-UBA.
- Juan De Garay (1580): “Fundación de la ciudad de Buenos Aires y otros documentos de esa época”, Biblioteca Virtual Universal (2003) <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92723.pdf>
- Archivo del Honorable Consejo Deliberante de Vicente López www.hcdvlopez.gov.ar
- Archivo personal del Arq Alberto De Paula. Archivo del Museo del Banco Provincia “Dr. Arturo Jauretche”
- Proyecto: Guevara C (2012) Proyecto UBACyT Investigación sobre las formas y los espacios en que interactúan los distintos sectores sociales de La Horqueta San Isidro y Villa Jardín San Fernando en la RMBA 2012-2014