



DOI: 10.5821/siu.10031

“Turismo relámpago”: el proyecto de la avenida costanera y la construcción de la ribera norte de Buenos Aires. (1910-1940)

"Lightning tourism": the project for the coastal avenue and the construction of the north bank of Buenos Aires. (1910-1940)

Autoras: Dra. Ana Gómez Pintus (HITEPAC-CONICET) y Dra. Valeria Gruschetsky (IESCT-UNQ/IA-UNSAM)

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 las inmediaciones del barrio de Nuñez hasta la localidad de Tigre) a partir de los espacios para la circulación. La investigación tomará como punto de partida el camino pavimentado – o por lo menos algunos de sus tramos – que unía a la Capital con el Tigre-, inaugurado por el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Señor Ignacio Darío Irigoyen y el ministro Etcheverry como parte de las obras que se realizaron para los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo en 1910. De esta forma nos interesa dar cuenta de la existencia de un vínculo entre la ciudad y el suburbio norte que se fue definiendo durante las primeras décadas del siglo XX. ¿Cómo se fue conformando esa costanera en relación a las prácticas de movilidad? ¿Qué tipo de actividades caracterizaron a las localidades que la integraron? ¿Qué tipo de imagen se construyó sobre ese territorio? En la década de 1920, surge un proyecto para construir una avenida costanera para unir la Capital con la localidad del Tigre, ponderando la topografía del terreno, la vinculación con el río y la popularidad que fue adquiriendo como un lugar de esparcimiento y recreación relativamente cercano a la Capital.

Si bien este proyecto no se materializó en una avenida costanera, lo consideramos un elemento relevante a la hora de pensar la imagen construida sobre los pueblos ribereños del norte de Buenos Aires. Ahora bien, en términos de conectividad, el espacio para la “buena circulación” automotor se realizó sobre una traza alejada unas 20/25 cuadras de la costa que recién se consolidó entre las décadas de 1950-1960 con la construcción del acceso Norte, ramal Tigre. Un ramal que en términos de proyecto recupera esa imagen pintoresca suburbana de casas bajas, espacios verdes donde se combinan el espacio para la velocidad y el paseo.

A partir del uso de fuentes históricas como revistas de circulación masiva, guías de promoción del turismo local, mapas, proyectos de urbanización y de desarrollo de obras viales nos interesa analizar la relación entre estos primeros proyectos y obras de infraestructuras de movilidad para el área de la ribera norte y la construcción de un paisaje suburbano pintoresco.

En estos términos, desde una perspectiva histórica que nos permite tomar una temporalidad amplia, sostenemos que estos hitos incipientes (proyectos de trazados particulares y de infraestructuras de movilidad no necesariamente desarrollados) cobraron relevancia en la conformación de la imagen suburbana construida sobre este espacio del GBA.

Palabras clave: movilidad, suburbios, turismo relámpago, Norte de Buenos Aires

Bloque temático: Teoría e Historia de la ciudad

1.Introducción

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. Circunscriptos al área suburbana del corredor norte buscamos reconocer y resignificar ciertos proyectos de infraestructuras de movilidad en relación con la incorporación de nuevos tejidos (áreas residenciales y recreativas) 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.

Para la elite porteña finisecular El Tigre y sus alrededores significaban el contacto con la naturaleza, el disfrute del ocio y el tiempo libre y la práctica de actividades náuticas. 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, entre otras actividades. Estas imágenes configuraron un paisaje suburbano que articulaba el entorno natural con las prácticas urbanas de los sectores privilegiados de la sociedad porteña.

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 ... remadores *en el río*; en las costas espectadores ... profesionales y aficionados. ...Era una buena concurrencia, diseminada en los chalets inmediatos al campo de carreras, en vaporcitos... frente al Tigre Hotel, punto terminal de las carreras... (*Caras y Caretas*, 18-11-1899)



Fig. 1. "Chalet del señor Bullrich" (*Caras y Caretas*, 18-11-1899)

La impronta de este tipo de imágenes construyó una identidad que se fue perpetuando durante la primera mitad del siglo XX, más allá que el público afluente se fue ampliando. Las nuevas posibilidades generadas por el desarrollo de infraestructuras, la diversificación de los transportes y la promoción de compra y venta de loteos 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. A partir de la década de 1940 las guías para viajeros construyen el suburbio norte como un espacio para el "turismo relámpago". Este concepto se desarrolla entre los años treinta y cuarenta, y hace referencia a cómo se organizaba sobre la costa de los alrededores de Buenos Aires prácticas asociadas al esparcimiento a través de clubes náuticos, paradores, balnearios y 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).

Ahora bien, cabe preguntarse por qué este tipo de representaciones se transformaron en una imagen generalizada del área que se mantuvo a través de los años. ¿Cuáles fueron las particulares características de los procesos de urbanización de los pueblos ribereños situados al Norte de la ciudad? 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.

En este trabajo nos interesa analizar la relación entre los trazados de los tejidos y las infraestructuras de movilidad reconociendo las tensiones entre los procesos de suburbanización que se leen a través de sus cartografías, prácticas y los proyectos de intervención urbana que se fueron sucediendo. Reconocemos tres franjas de urbanización estructuradas según la topografía del terreno y los tiempos históricos de su ocupación: la barranca; el bajo y las lomas. A través de planos, mapas oficiales y comerciales y otros soportes cartográficos analizaremos la conformación de los territorios reflejando las diferentes miradas que proponen estos materiales. 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, 2005). 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.

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

En este apartado analizaremos los proyectos y el desarrollo de infraestructuras de movilidad y los procesos de diversificación de los medios de transportes focalizando en la infraestructura vial que tiene como primer antecedente el camino afirmado – o por lo menos algunos de sus tramos- que unía a la Capital con el Tigre (195) -, inaugurado por el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Señor Ignacio Darío Irigoyen y el ministro Etcheverry como parte de las obras que se realizaron para los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo (*Caras y Caretas*, 1910). Esta obra se presentaba como solución a los accidentes que transcurrían en el trayecto entre capital y la mencionada localidad.

2.1 Paisaje y velocidad: la avenida costanera y su entorno

Creciendo en popularidad como un lugar de esparcimiento y recreación relativamente cercano a la capital en 1924, el Ingeniero Benito Carrasco publicó en el diario *La Nación* una nota que retomaba un proyecto presentado hacía diez años y que estaba en sintonía con ese primer camino afirmado que a la luz de los acontecimientos estaba quedando obsoleto. No sólo por la afluencia de mayor cantidad de personas sino porque en el transcurso de estas décadas los medios de transportes se habían diversificados y, en particular, el tránsito automotor había aumentado. En este contexto, el proyecto de 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 rivera norte) pero que estuviese pavimentada para posibilitar la “buena” circulación de los automotores.

La avenida costanera proyectada arranca del Boulevard 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. (Carrasco, Benito J., 1927).

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 inspirados 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.

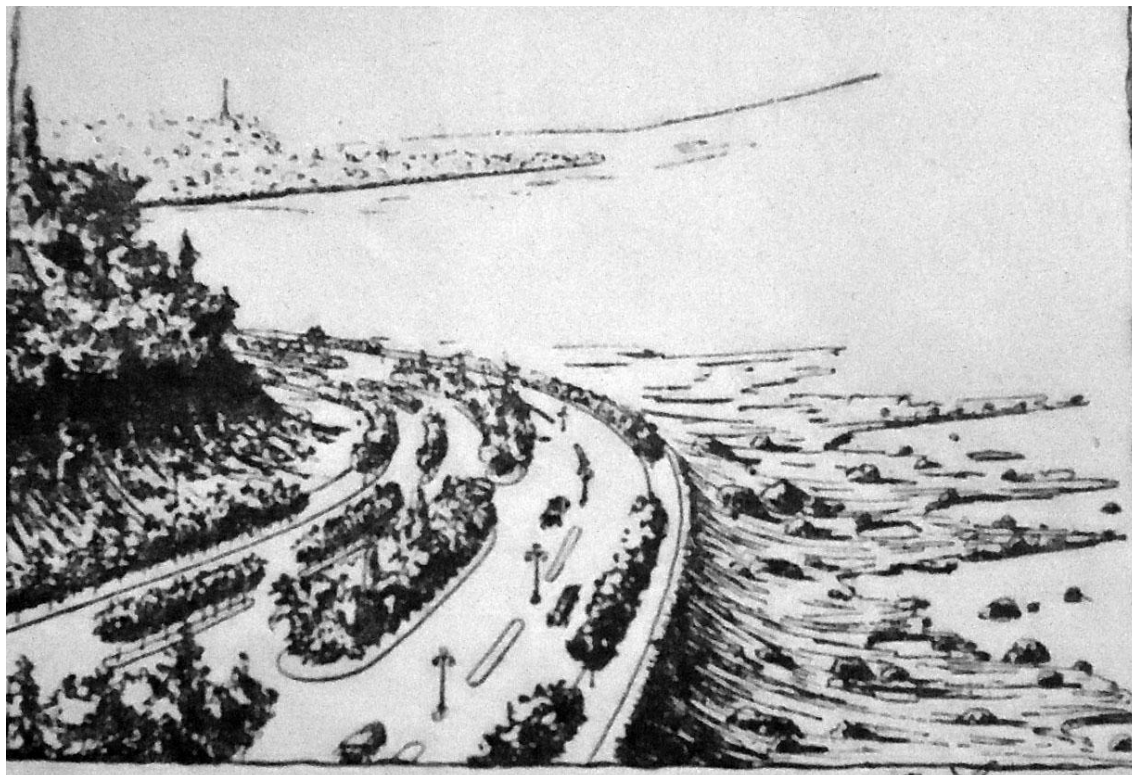


Fig. 2 "Proyecto de la avenida Costanera". (Carrasco, Benito J., 1927)

El Jockey Club de Buenos Aires poseía un predio de aproximadamente 320 hectáreas de campo en esta localidad. 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. (*Caras y Caretas*, 1935). 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.

Tal como señalamos, "los pueblos del norte de la ciudad" fueron ganando popularidad en la sociedad porteña durante las décadas de 1930 y 1940. En el caso del Tigre – situado al norte de San Isidro - llegó a convertirse en una de las localidades de los alrededores de Buenos Aires más concurrida durante los fines de semana al considerarlo un lugar de veraneo por muchas familias. Según la guía Azul de 1932 "la visita se cumple fácilmente en medio día (...) 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 de Tigre" (Guía Azul, 1932). 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 las guías turísticas Peuser de las décadas de 1940 y 1950, se sumaban nuevas opciones de transportes, se apelaba a los usuarios de los automotores (automóviles y transportes 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. (*Guía Peuser de Turismo*, 1944)

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.

2.2 El acceso Norte

El acceso Norte fue proyectado a principio de la década de 1940. Nace en el límite de la Capital Federal (intersección entre la avenida General Paz y avenida 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 apartado 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 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 que priorizaban la funcionalidad vial y entraban en tensión con trazados que habían surgido por otras razones económicas y 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”(Caminos, 1952, p. 13). La figura 3 nos permite observar los diferentes caminos (existentes y proyectados) y las zonas con poblaciones relevantes.



Fig 3. Plano recorte del acceso Norte – Ramal Tigre. Elaboración propia en base a (AGVN, 1951)

Desde la DNV estos aspectos fueron considerados, pero debieron conjugarse con la traza existente de la ruta nacional N°9 ya que la vinculación de los accesos con las rutas nacionales era el principal objetivo del plan de accesos que llevó adelante la repartición nacional. En rigor, en el 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 (expropiaciones más onerosas por tratarse de un territorio construido) 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.¹ 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, 2019).

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.

¹ Se debe tener en cuenta que el tramo más largo del acceso Norte tiene una longitud de 84 km.

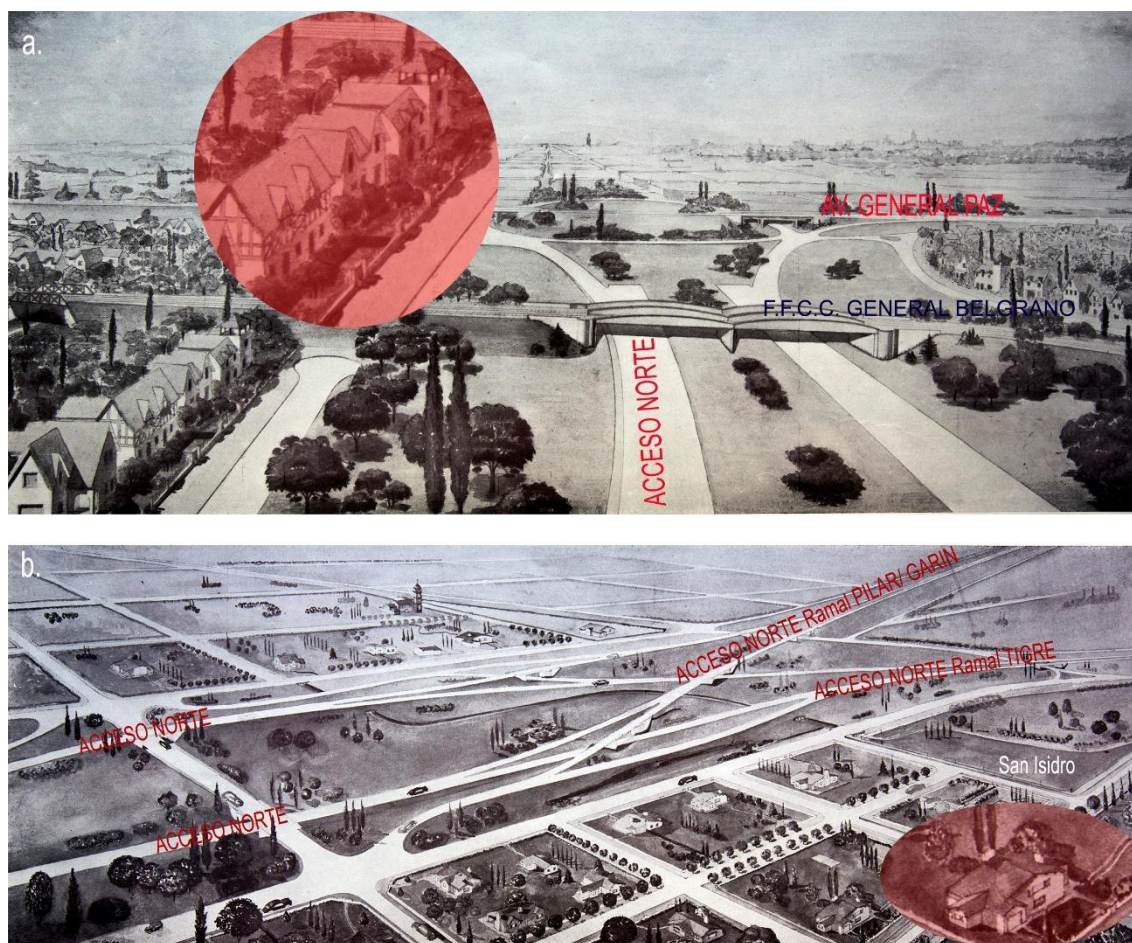


Fig. N°4: Acceso Norte a la Ciudad de Buenos Aires. a. Cruce el FFCC General Belgrano y Av. General Paz; b. Bifurcación ramal Tigre, altura San Isidro (AGVN, 1951)

En las figura N°4 podemos observar como en los dibujos de difusión del proyecto se reconstruye esa imagen suburbana pintoresca, loteos de manzanas amplias, poco densificados y con entornos parquizados. Las imágenes nos remiten a ese contacto entre vivienda y naturaleza característico del habitar fuera de la ciudad, tal como señala Ballent (Ballent, 2014). Estas formas de habitar fueron iniciadas por la elite, pero la expansión de automóvil, el desarrollo de infraestructuras y el ascenso social ampliaron el público comitente. El estilo predominante en las imágenes 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 (Fig.1). 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.

3. Tramas de la costanera Norte: mapas, planos y loteos

De acuerdo al relato que venimos construyendo, se hace más que evidente que durante todo el periodo que abarca nuestro análisis, el área atraviesa una transformación que alberga diversas situaciones, formas de la expansión que fueron por momentos puntuales en un sitio y dispersas en general, o viceversa, o ambas. 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.

Estas “franjas” son 1. Las barrancas, definidas por el camino pavimentado de Capital a Tigre (la avenida Blandengues -del Libertador- y por la extensión de línea del F.C.C.A, ramal Retiro - El 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 (Fig. 5)).



Fig. 5 Plano de Ubicación de los terrenos en venta. Folleto publicitario Furst, Zapiola y Cía. 1934. (Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Infraestructura de la Provincia)

3.1 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 (Fig. 6).

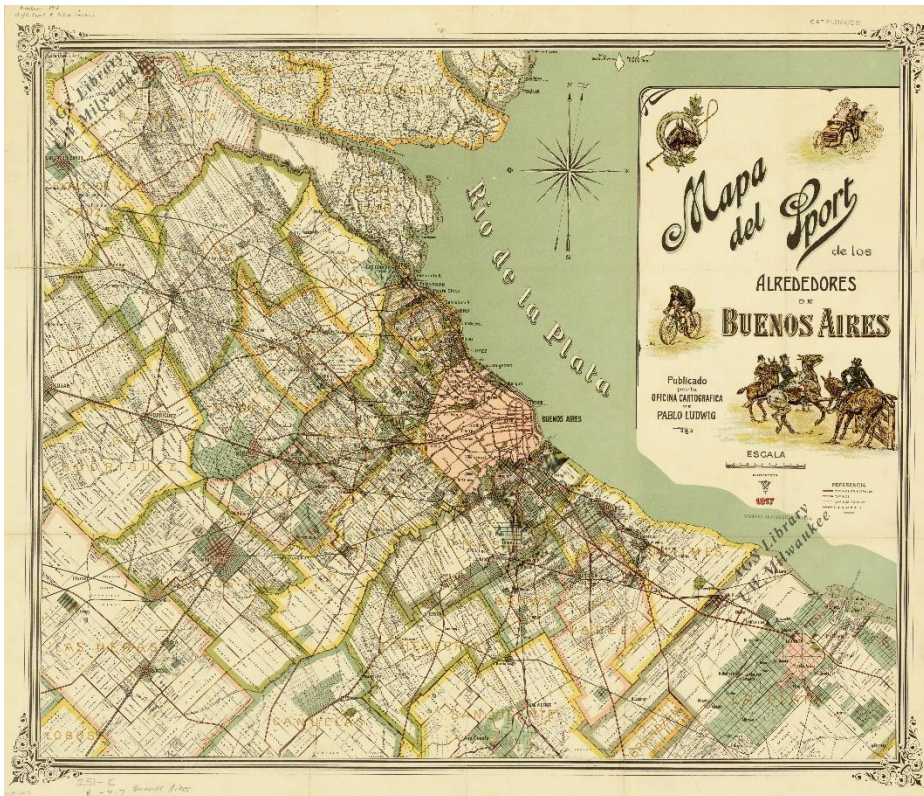


Fig. 6 Mapa del Sport, de los alrededores del Gran Buenos Aires. (Oficina Ludwig 1917).

O la propia topografía del lugar, marcada por la barranca sobre la que se construyeron 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.

Entre las obras que se construyeron, 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 s. 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 parque destinados originalmente a la segunda residencia para la elite porteña, entre ellos, el Barrio Parque Aguirre, San Isidro (1913), (Fig. 7).

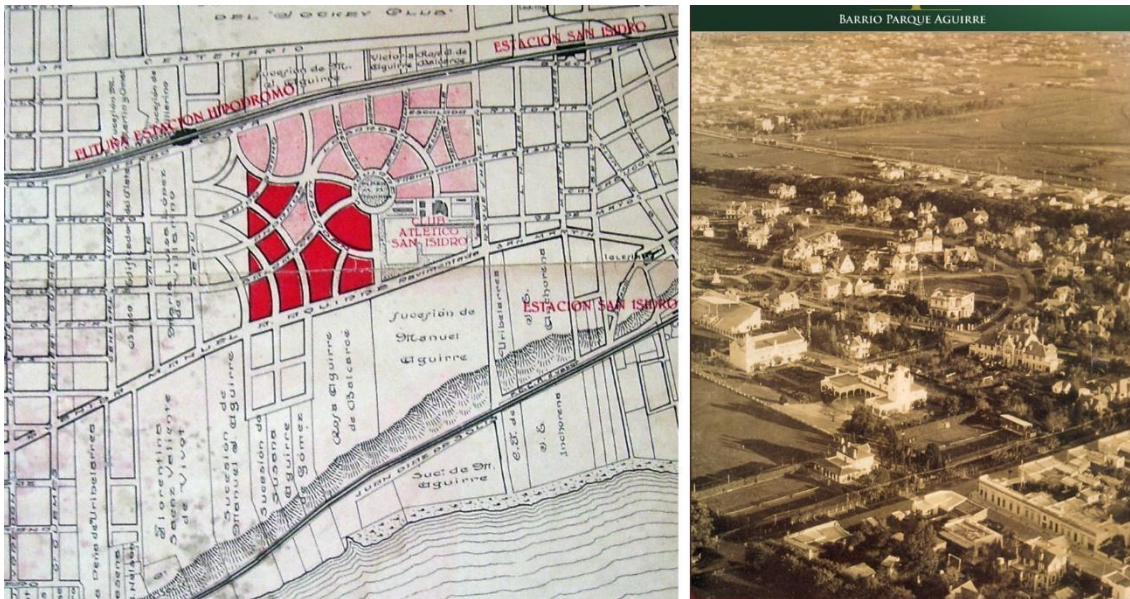


Fig.7 Barrio Parque Aguirre. Imagen del loteo en 1920. Carpeta de loteos San Isidro. (Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Infraestructura de la Provincia)

Para el año 1935, de acuerdo a la figura 5 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.

Como contrapunto de la consolidación de algunas áreas particulares, de prácticas específicas, de un hábito de sociabilidad ya conocido por la elite porteña, los primeros mapas desplegados -producidos desde la Capital- escasamente ofrecían una primera aproximación a dicha expansión. Estos, en cambio, estaban destinados a quienes atravesaban el área, brindando información general sobre un sector que comenzaba a hacerse visible para los porteños como paseo turístico (Favelukes, 2020) (Fig. 8).



Fig. 8 Plano de los caminos principales y los ferrocarriles de los alrededores de Buenos Aires. (La Prensa, 1934)

3.2 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 culturales - "Turismo relámpago"- que redundan en un corrimiento de los valores del suburbio en los que prima la idea de modernización, la playa comienza a ser vista como sinónimo de un ocio activo, de los deportes náuticos, del disfrute del "hombre moderno".



Fig. 9. 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 (Fig. 9):

...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. (La Floresta, San Fernando, 1950).

Que se intercalaban con otras ofertas, como la Casa Particular en Martínez (Fig. 10), y nos llevan a pensar en los tiempos del territorio, en la sumatoria de proyectos y realizaciones que se superponen, se suceden, no siempre de manera lineal actuando en un mismo espacio. Como dijera Sechi, quien sostiene una concepción de la historia –al menos de la ciudad y del territorio- como proceso de selección acumulativa. (...) *“aún la ruptura más radical y violenta no llega a cortar nunca todos los “hilos” que vinculan el después con el antes”*.



Fig. 10. Publicidad de venta particular en Martínez. (*La Prensa*, 1943)

Como síntesis, lo que podemos ver es la consolidación de la barranca como un espacio propio de residencia para la elite y el bajo un espacio en constante transformación en el que conviven áreas vacantes, talleres, tejidos residenciales más simples vinculados con los bordes costeros. Ambos coexistiendo 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. De modo, que convivían áreas y usos de residencia estable que funcionaban en torno a los antiguos pueblos con otras franjas que respondían a usos específicamente turísticos, culturales y deportivos, que se potenciaban con el “turismo relámpago”.

Desde la perspectiva que ofrecen las cartografías de los alrededores de Buenos Aires se destacan las láminas de Máximo Randrup (1880-1954) en tanto echan luz sobre los diferentes modelos o proyectos que se piensan en el periodo entre 1930-1950. El valor de este trabajo para analizar el territorio se centra en su construcción dentro de las lógicas que requiere el mercado inmobiliario, reuniendo diversas fuentes en un todo homogéneo capaz de generar un proyecto territorial que queda grabado en los usuarios (Fig. 11).



Fig. 11 Plano del Partido de San Isidro. Editado por Máximo Randrup, 1949 (Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Infraestructura de la Provincia.)

Los planos catastrales Randrup reflejaban los proyectos de trazados que propietarios y comercializadores de tierras presentaban ante la administración estatal, pero que aún no se habían materializado en el espacio construido. Esas discrepancias entre mapa y territorio permiten señalar que cada cartografía no muestra necesariamente lo que “existe” sino que efectúa una selección en relación a los objetivos de cada mapa.

Lo que interesa iluminar como resultado de esa comparación radica, en primer lugar, en constatar que existen propuestas fragmentarias que al mostrarse como un conjunto unitario adquieren consistencia de realidad (o de potencial realización) en la operación que realiza el agrimensor y editor de mapas.

Asimismo, los planos de Randrup cubrieron en esos años un vacío de información, que no recolectaba ni actualizaba la cartografía oficial (IGN). En ese sentido, la imagen que ofrecen las láminas remite a una suerte de realidad en suspenso, a ciertas características del territorio que pudieron existir por un tiempo, aunque esta ilusión se desvanece ante la comparación con los trazados urbanos efectivamente realizados.

A los fines de este artículo, estas láminas construyen un imaginario del suburbio moderno, homogéneo que llega a los usuarios (funcionarios, loteadores, comerciantes, entre otros) pero que solo existe en el mapa que Randrup y su equipo producen y reproducen.

3.3 Las Lomas

La urbanización de las Lomas de San Isidro entre fines de la década del cuarenta y principios de la década del cincuenta nos permite visualizar una nueva franja en el territorio donde se articula la expansión hacia el Oeste en 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 ampliamente de residencia y aparecían fuertemente marcadas las nuevas rutas de acceso.

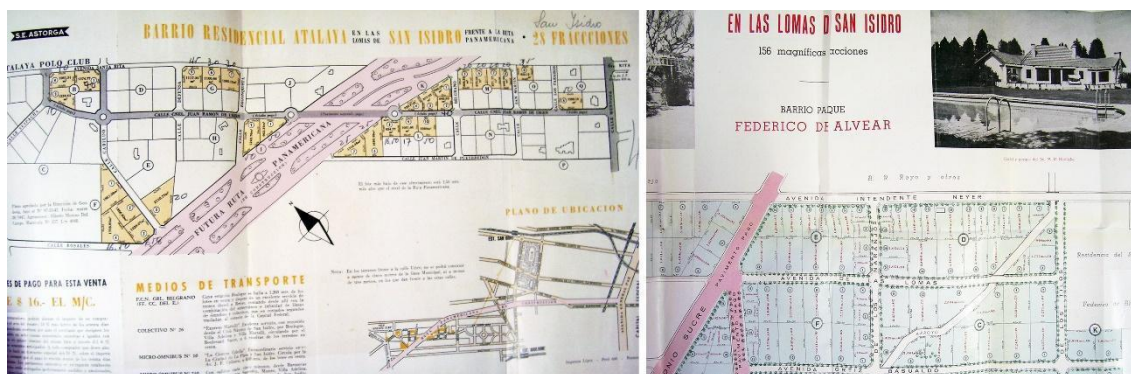


Fig. 12a. Barrio Residencial Atalaya. Año 1949. Inmobiliaria S.E.Astorga. / b. Venta de Lotes en “Las Lomas de San Isidro” (sucesión de Osvaldo Benancio) Inmobiliaria Ungaro y Barbará. S/año (Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Infraestructura de la Provincia)

En relación al Acceso Norte, aparece un espacio territorial poco definido y con lotes de gran superficie, tal como lo hemos mostrado en la figura 4.a donde prima la mirada de vialidad nacional que operaba como la perspectiva de Randrup construyendo una imagen homogénea al ponderar la infraestructura vial. Simultáneamente, se encuentran otras representaciones que colocan el foco en el mercado inmobiliario: por un lado, el barrio Federico Alvear con loteos completos (Fig. 12.a) y, por el otro, el Barrio Residencial Atalaya con áreas residuales que se acomodaban entre los trazados de los futuros nuevos accesos (Fig. 12.b). Además, debemos recordar que aunque las otras dos franjas (el bajo y las lomas) tenían un núcleo consolidado seguía habiendo tierras vacantes en forma de lotes salteados.

En paralelo a los proyectos y los afiches que hacen hincapié en la velocidad y la conectividad suburbio-capital y a la difusión de loteos y publicidades de barrios nuevos ya trabajados, se publica en 1955 la guía Filcar de Planos del Suburbio que construye un espacio diferente y novedoso para los usuarios

(Ranciere, 2008).² Lo que despliega en cada una de sus páginas es la escala del barrio -de acuerdo a los límites administrativos de la localidad-, con todas las calles, no importa cuán pequeñas. Este mapa busca, más que la exactitud geométrica, o la comprensión general del área metropolitana, dar respuesta a la necesidad de localizar una dirección, o moverse dentro de un área. (Gómez Pintus, Minatta, 2020) (Fig. 13).

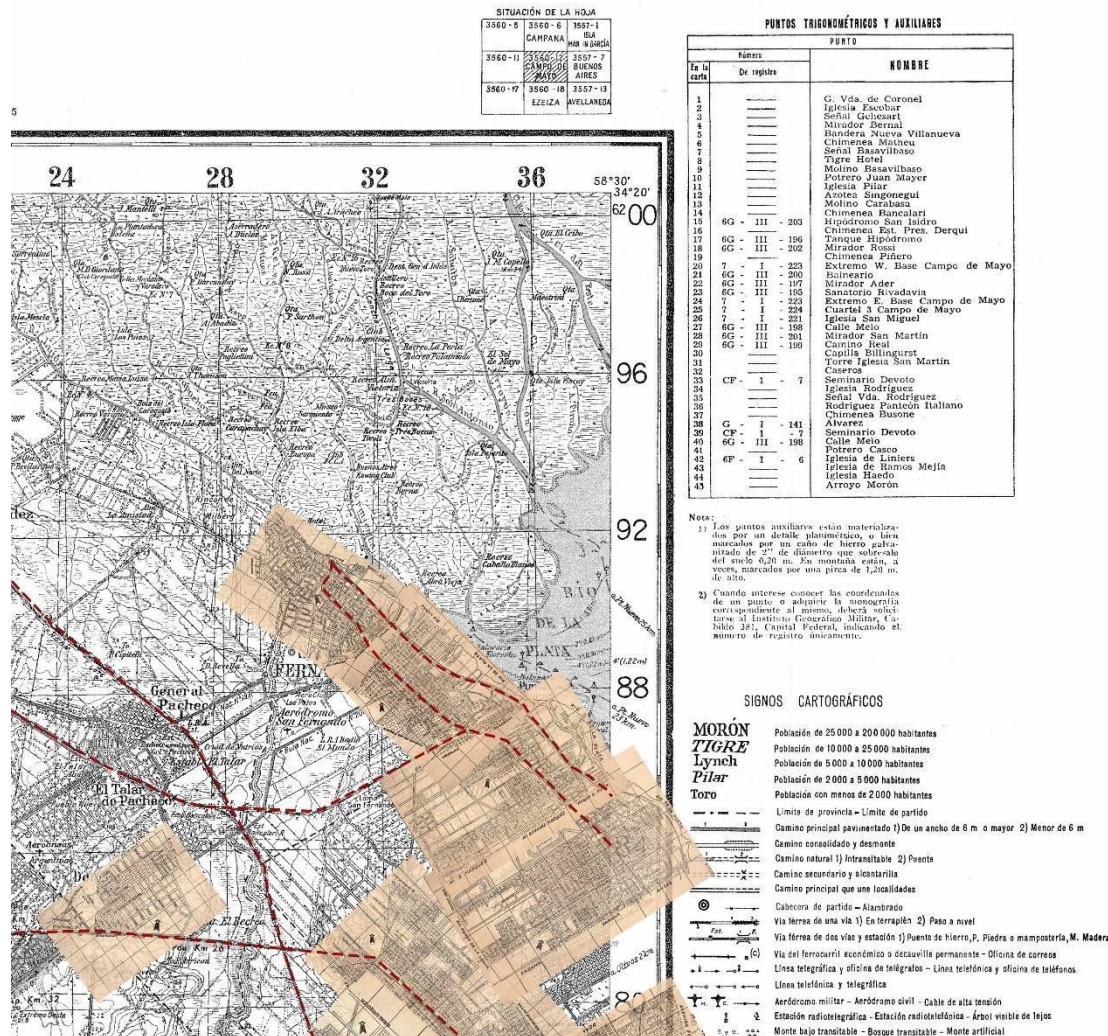


Fig. 13 (detalle) Montaje de las láminas Filcar sobre el plano base del IGM, sección Campo de Mayo. (Elaboración: Florencia Minatta)

De este modo, la lectura que hacemos de los loteos y los afiches publicitarios ponderando la relación con la Capital, se contradice con la propuesta territorial a escala barrial que despliegan las páginas de Filcar. Proponemos que más que un error en el análisis, o en las lecturas de diferentes fuentes, a lo que se asiste es a la construcción del Suburbio Norte en el cruce de diferentes intereses: del mercado inmobiliario, de las compañías ferroviarias, los proyectos viales, los agrimensores del suburbio y las imprentas que creaban diferentes productos gráficos.

² La guía Filcar no es un mapa – sino que reúne una serie de mapas organizados por localidad y en consecuencia nunca puede ser desplegado y leído en su totalidad- su objetivo podría ser, dirigir al peatón o automovilista a llegar a una dirección determinada. (Gomez Pintus, Minatta, 2020)

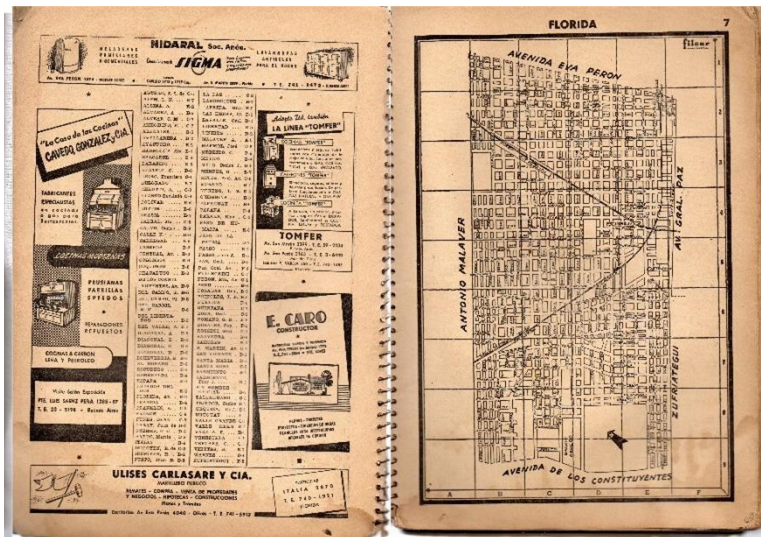


Fig. 14 Láminas desplegadas de Filcar, de un lado código de calles y publicidades y del otro mapa del sector Florida.

5. Reflexiones finales

La coexistencia de lugar de residencia con espacios destinados para el ocio, los deportes y el tiempo libre 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 desde fines de siglo XIX 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, 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 paso de un paseo de elite a un turismo relámpago, de los amplios chalets en las barrancas a la promoción de barrios residenciales en las lomas y de un camino pavimentado a un acceso para la velocidad de los automotores.

Finalmente, la multiplicidad de fuentes utilizadas a partir del cruce entre la mirada vial y la mirada residencial nos posibilito poner 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 hasta el acceso Norte en su ramal Tigre. Pero fundamentalmente nos permitió iluminar diferentes marcas que -parafraseando a Novick (Novick, 2019)- como las “cuentas del hilo de un collar” unidas aunque independientes fueron ocupando este borde costero extendido. Para los años 1950 ya fue posible reconocer al suburbio en sus propios términos.

Bibliografía

- BALLENT, A. (2005). *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Buenos Aires, Prometeo y Universidad Nacional de Quilmes,
- BALLENT, A. (2014). *Country Life*. Los nuevos paraísos su historia y sus profetas. En J. F. Liernur & A. Ballent (Eds.), *La casa y la multitud: Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna* (pp. 627–653). Buenos Aires: Edhasa
- CORBOZ, A. (2015). *La ciudad como Palimpsesto*. En André Corboz (ed), *Orden Disperso. Ensayos sobre Arte, Método, Ciudad y Territorio*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.

FAVELUKES, G. (2020). Licencias cartográficas, juegos de escala, fronteras difusas. La publicación de planos callejeros de una ciudad en expansión. *Geograficando*, 16(2), e081.
<https://doi.org/10.24215/2346898Xe081>

FAVELUKES, G., GÓMEZ PINTUS, A., Y NOVICK, A. (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, 156-167. Doi: 10.4995/ega.2019.10952.

RANCIÈRE, J. (2008). *El espectador emancipado*. Buenos Aires: ediciones Manantial.

GÓMEZ PINTUS, A., & MINATTA, F. (2020). Mapas callejeros o cómo transitar el área metropolitana de Buenos Aires. La guía Filcar de planos suburbanos de 1955. *Geograficando*, 16(2), e082.
<https://doi.org/10.24215/2346898Xe082>

GRUSCHETSKY, V. (2011). El paisaje para un borde urbano: El proyecto para la Avda. Gral. Paz. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, 41, 155–166.

GRUSCHETSKY, V. (2019). La construcción del paisaje suburbano. El lugar de la vialidad en la expansión del área metropolitana de Buenos Aires: el caso de acceso Norte. 2° Congreso Iberoamericano de historia urbana. Ciudad de México, 25-29 noviembre (digital)

LAURA, L. O. (1948, octubre). El problema de los accesos viales a las grandes urbes, con especial referencia al plan de la ciudad de Buenos Aires. *La Ingeniería*, 887, 439–464

NOVICK, A. (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), 181–183. Recuperado a partir de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/340>

SECCHI, B (2000). Ciudad Moderna y Ciudad Contemporánea. En Sechi, B. *Primera lección de urbanismo*. Pontificia Universidad Católica del Perú.