

Recomponiendo las huellas urbanizadoras al norte de la capital. Ferrocarriles pobladores.

Matias Clause.

Cita:

Matias Clause (2019). *Recomponiendo las huellas urbanizadoras al norte de la capital. Ferrocarriles pobladores. XIII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-023/323>

Recomponiendo las huellas urbanizadoras al norte de la capital

Ferrocarriles pobladores

Eje 4: Poder, Conflicto, Cambio Social

Mesa 57 : Interacción social y territorio en el Corredor Norte de la Región Metropolitana de

Buenos Aires entre los siglos XVIII y XXI

Autor: Matías Clause

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Sociales. Instituto de investigaciones

Gino Germani. Buenos Aires. Argentina.

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Buenos Aires.
Argentina.

Resumen:

Esta investigación surge a partir del trabajo realizado en la materia optativa de Historia Urbana de Buenos Aires, cátedra Arq. Lupano de la FADU año 2018. La continuación de esta investigación se enfila detrás del equipo de investigación que lleva adelante la Arq. Celia Guevara en la zona norte de GBA en el instituto Gino Germani año 2019

El trabajo emerge de la identificación de la existencia de cuatro líneas de Ferrocarril que cruzan el partido Bonaerense de Vicente López en su conexión con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires considerando esta particularidad, se identifica que el partido se vio influenciado por el trazado de las vías a la hora de su urbanización. En base a ello se identificó que las grandes extensiones de terrenos loteados fueron de conocidas familias patricias las cuales impulsaron fuertemente esta decisión. Habiendo notado esto, se comenzó a indagar en los loteos próximos a las vías férreas, en particular a la folletería de loteo que se utilizó a partir de la creación del partido en 1905 hasta 1950 donde se muestra precio, cantidad y proximidad a línea de ferrocarril.

Entendiendo todos estos aspectos se abordó un análisis de la gestión socio política en la ocupación urbana residencial para el partido, entendiendo arreglos y acuerdos entre las líneas de ferroviarias, para obtener sus terrenos, las empresas de subastas y los dueños de las tierras intentando dar claridad a la lógica urbanizadora que motivo la creación del partido.

Se agrega aquí una breve reseña sobre la historia del partido de Vicente López de Colección de Alicia Bardi de Lasalle. Archivo Municipal Histórico de la Fotografía:

“...Luego de la segunda -y definitiva-fundación de Buenos Aires por Juan de Garay el 11 de junio de 1580, su territorio se fue integrando con chacras y una población marginal que con el paso del tiempo se fue abigarrando, determinando la zona llamada Pagos del Monte Grande. Inicialmente, como parte integrante del Partido de San Isidro, se creó el partido de Vicente López según Ley Nº 2959 promulgada el 21 de diciembre de 1905. Fueron el

influyente vecino Ángel Torcuato de Alvear y su pariente (cuñado) el Dr. Marcelino Ugarte, a la sazón gobernador de la provincia de

Buenos Aires, quienes iniciaron gestiones en tal sentido en el año 1903.

El 1º de septiembre de 1905, el diputado provincial Alfredo Madero presentó un proyecto de ley proponiendo la creación del partido de “Los Olivos”:

El Senado y la Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Créase el partido de “Los Olivos” con terrenos tomados del de San Isidro.

Art. 2º Los límites del nuevo partido serán:

Por el norte, una línea que partiendo del kilómetro 21 del Ferrocarril Buenos Aires al Rosario, trazada rectamente, termine en el deslinde de San Martín. Por el sur, la Capital Federal. Por el oeste, la línea divisoria con el Partido de San Martín. Por el este, el Río de la Plata.

Art. 3º Designase cabeza del partido de “Los Olivos” al pueblo del mismo nombre.

Art. 4º El partido que se crea por esta ley pertenecerá en el orden judicial al

Departamento de la Capital, y en el electoral, a la 1º Sección.

Art. 5º El diputado Bartolomé Cruz se opone al proyecto, pero manifiesta que como va a prevalecer el dictamen favorable, hace la proposición que se le ponga el nombre de “Vicente López” en lugar de “Los Olivos”, agregando que existe

- *para ese entonces- una estación del ferrocarril, comprendida dentro del nuevo partido, que lleva el mismo nombre. Cabe agregar que el diputado Bartolomé Cruz estaba casado con una señora de apellido Esperón, descendiente de una hermana de Vicente López.*

El diputado Madero acepta el cambio de nombre. Finalmente, el 21 de diciembre de 1905, es promulgada la ley con el N° 2.959...”

La continuidad de esta investigación se ve influenciada por el movimiento del equipo de investigación de la Arq. Celia Guevara al Partido de Tigre, partido por el cual cruzan dos trazas de ferrocarril, el Mitre- Tigre y el “tren de la Costa” que circula por la antigua traza del ferrocarril Mitre-Mitre.

Situación atípica dos trazas de ferrocarril que como ya anticipaba en el primer parte del trabajo, son paralelas y llegaban a lugares similares. El ahora tren de la costa circula por las vías del tren del bajo, cuyo tramo Vicente López – Delta fue clausurado por el presidente Frondizi por su baja rentabilidad en la década del 60.

Se adjunto aquí un escrito para el Diario La Nación de Victoria Ocampo donde menciona el valor intrínseco que tuvo para ella este ramal, aunque reconoce que cumplió su tiempo:

“¡Su pasar periódico se ha mezclado con tantas cosas a lo largo de una vida! Desde el Padre Nuestro de la niñez, hasta la carta de amor de la adolescencia; desde la ‘mancha’ hasta la Divina Comedia; [...] desde las campanas de la iglesia llamando a misa de gallo hasta los truenos de las grandes tormentas veraniegas”. En las noches, en el temor del dormitorio oscuro, “el ruido rítmico del tren era como una presencia súbita y sedante. Su silbato horadaba las tinieblas y cavaba un túnel protector, aunque efímero. No era inquietante y premonitor como el ladrido de un perro” ... “A veces me parecía que llegaba hasta la casa, si

venía el viento del río, ese olor especial a locomotora caliente, a estación del Retiro, a vagón, que precedía los añorados viajes a Pergamino”.

"Los recuerdos fluían, se encadenaban unos con otros, vívidos, soñados y recreados “con la complicidad del tren”. Un viaje nostálgico hacia el pasado, donde se fundían las reminiscencias de una mujer madura con los sueños de una niña, con sus fantasías de “evasión”. Alejamiento de las maestras. Libertad (relativa). [...] En un segundo, el rítmico tren del Bajo había creado esas imágenes para mí sola [...].”

“De cualquier modo, quiero dejar sentado que yo me guardo bien de pedir la prolongación de la vida (y milagros) del tren del Bajo. [...] No. Esto no es un pedido de indulto, es una simple despedida. Cada cosa tiene su tiempo. Pero nos queda el derecho de despedirnos.”

Texto extraído de los archivos digitales del Diario La Nación, 25 de marzo de 1962

www.lanacion.com/archivos

Esta paralelización de ferrocarriles generó una zona dotada de un carácter urbano “encerrado” entre dos vías y en la más cercana al río (Ramal del bajo) una barrea urbana que fue sorteada con rellenos y terrenos fiscales.

Si bien el Ramal Mitre-Tigre continúa su funcionamiento de transporte de pasajeros luego de la clausura de su competidor, el fue utilizado como vías de carga para las industrias que se posaban sobre los márgenes del río Lujan, entre ellos el astillero y complejo industrial “ASTARSA” con grandes pedidos navales de YPF y de ferrocarriles del Estado Argentino, como así también maquinaria de alta complejidad.

En la Dictadura sufrida en la Argentina este tren iba a sufrir el abandono de sus terrenos linderos y uso por el desmantelamiento masivo de la industria Argentina que se vio fuertemente vendida en la década del 90.

Esta segunda parte de esta investigación buscará, por un lado, recopilar los datos urbanos de los terrenos linderos a setas dos vías de tren en Tigre donde son casi paralelas y conforman un tejido urbano regular, pero en una situación de encierro entre ellas. Como segunda instancia propongo la comparación entre el partido de Vicente López y el partido de Tigre en cuanto su relación con el ferrocarril y los terrenos linderos a ellos en las líneas Mitre- Tigre y Mitre-mitre/ Tren de la costa.

Se visualizan similitudes iniciales en sus comienzos por los dueños de los terrenos linderos, la clase alta, donde tenían sus casas y hasta se hicieron dueños de las tierras linderas de manera poco clara, hasta la venta de estos y el pedido de ellos de alargar el ferrocarril para su conveniencia.

Se utilizará de Bibliografía ferroviaria para conocer los inicios de las vías al Tigre, de relatos contemporáneos y de posible folletería de loteo de los terrenos linderos a los ferrocarriles.

Hipótesis

- Comprobar, por un lado, que la división de los terrenos linderos a las vías férreas fueron los primeros en venderse y esto condicionó la forma del trazado urbanístico de Vicente López, planteando la existencia de una relación entre los dueños de los lotes, los rematadores y el Ferrocarril -tanto de capitales británicos como
- franceses - permitió encontrar la explicación sobre el método aplicado para el desarrollo urbano de esta localidad
- Caracterizar la existencia de una relación entre los dueños de los lotes linderos a las vías del ferrocarril en Vicente López, los rematadores de bienes raíces y las empresas de Ferrocarril -tanto de capitales británicos como
- franceses – permitiendo entender el método aplicado para el desarrollo urbano de esta localidad.
- Demostrar la relación entre la trama urbana de los terrenos linderos a las vías del ferrocarril mitre- mitre/tren de la costa y Mitre-Tigre. Como influyo en la composición espacial e interacción del partido.
- Verificar la posible relación entre pobladores del tigre en terrenos linderos a estos ferrocarriles y su venta para urbanización

Pregunta problema

- ¿Porque se vendieron rápidamente los terrenos cerca de las vías del ferrocarril? ¿Existirá una relación entre esos lotes y la trama urbana de hoy en día?
- ¿Hubo una lógica o una intención urbanizadora? ¿Existe una conexión entre vendedores y la empresa?

Los objetivos que alcanzan a esta investigación parten del trabajo práctico N°2 “antiguas trazas de la ciudad” dictado en la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo (FADU-UBA) en la materia optativa Historia urbana de Buenos Aires catedra Lupano.

En su segunda parte, se acoplan a la investigación del equipo de Historia Urbano de la Arq. Celia Guevara Instituto de Arte Americano, FADU, UBA en los territorios del partido de Tigre que investigan la interrelación social en el partido

Los mismos son:

Objetivos específicos

- Analizar y comprender el papel fundacional que tuvieron los ferrocarriles en el partido de Vicente López
- Describir y conocer la urbanización de los terrenos linderos a las estaciones de los ferrocarriles que tienen sus vías en el territorio del Partido de Vicente López.
- Conocer y analizar las relaciones entre pobladores originales del Partido de tigre y como la llegad del ferrocarril modifiko la trama urbana

Objetivos secundarios

- Encontrar la relación entre las empresas ferroviarias y las casas de remate o inmobiliarias.
- Analizar y comprender la trama y el tejido urbano que generaron los loteos en esta área.
- Seguir conociendo y entendiendo las lógicas urbanas y rurales de una Megalópolis como es Buenos Aires.
- Comparar las relaciones que se encuentran de manera urbana y social entre los partidos de tigre y Vicente López con centro en los ramales de ferrocarril que los cruzan

Conclusiones

A modo de conclusión, siendo un trabajo de investigación en desarrollo, habiendo tenido un primer parte y comenzando una segunda, me queda claro que el ferrocarril introdujo al barrio de Vicente López a lo que sería una trama urbana de tipo reticular. Por el empuje de los dueños de ferrocarriles y terrenos linderos, ambos habitantes del barrio en cuestión, se logró poblar estos parajes alguna vez lejanos a la Capital de Buenos Aires convirtiéndolo de un centro productivo o de veraneo en un barrio de trabajadores de clase media y media alta. Intentare en la segunda parte de la investigación, comprender las lógicas de relaciones urbanas y relaciones sociales de de estos cambios.