



Anales del Instituto de Arte Americano
e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzi"

■ CONSTRUIR LA FRONTERA DE LA CAPITAL FEDERAL (1887-1941)

Valeria Gruschetsky

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Gruschetsky, V. (2017). Construir la frontera de la Capital Federal (1887-1941). *Anales del IAA*, 47(2), 189-203. Consultado el (dd/mm/aaaa) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/249/422>

ANALES es una revista periódica arbitrada que surgió en el año 1948 dentro del IAA. Publica trabajos originales referidos a la historia de disciplinas como el urbanismo, la arquitectura y el diseño gráfico e industrial y, preferentemente, referidas a América Latina.

Contacto: iaa@fadu.uba.ar

* Esta revista usa Open Journal Systems 2.4.0.0, que es software libre de gestión y publicación de revistas desarrollado, soportado, y libremente distribuido por el Public Knowledge Project bajo Licencia Pública General GNU.

ANALES is a peer refereed periodical first appeared in 1948 in the IAA. The journal publishes original papers related to the history of disciplines such as urban planning, architecture and graphic and industrial design, preferably related to Latin America.

Contact: iaa@fadu.uba.ar

* This journal uses Open Journal Systems 2.4.0.0, which is free software for management and magazine publishing developed, supported, and freely distributed by the Public Knowledge Project under the GNU General Public License.

CONSTRUIR LA FRONTERA DE LA CAPITAL FEDERAL (1887-1941)

BUILDING THE CAPITAL DISTRICT'S BORDER (1887-1941)

Valeria Gruschetsky *

■ ■ ■ La avenida General Paz fue una de las tantas obras de vialidad urbana que se realizaron durante las décadas de 1920 y 1930 en Buenos Aires como parte de las acciones que consolidaron el trazado urbano de la ciudad. Sin embargo, esta obra excedió al poder municipal y quedó a cargo de la agencia estatal nacional encargada de la vialidad, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). Este artículo propone indagar sobre el espacio y la infraestructura que dio forma a ese límite, a partir del análisis de dos momentos. El primero remite al origen del trazado, el segundo es definido por el proyecto y la ejecución de la avenida. En estos términos, se analizan los problemas de la ciudad de Buenos Aires, sin dejar de considerar los procesos de formación y crecimiento de la aglomeración metropolitana de esos años.

PALABRAS CLAVE: infraestructura urbana, Buenos Aires, avenida General Paz.

■ ■ ■ During the nineteen twenties and thirties the city of Buenos Aires started actions to consolidate its urban form. One of the projects, in control of the Dirección Nacional de Vialidad, was a new avenue called "General Paz", expected to solve the problems of urban mobility and to shape the Capital border. In this context, this article aims to analyse the space and infrastructure which shaped this border, taking two moments into account: the first one following the origin of the idea, the second, referring to the project and its construction. Concerning this subject Buenos Aires issues are analyzed as long with the problems of its growing metropolitan area.

KEYWORDS: urban infrastructure, Buenos Aires, General Paz avenue.

* Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología, Universidad Nacional de Quilmes (IESCT-UNQ).
Universidad Nacional de San Martín (UNSAM).

Introducción

En los meses que siguieron a la inauguración de la avenida General Paz, el diario *La Nación* publicó una serie de notas que reflejaban impresiones y experiencias que se presentaban al transitar por la nueva avenida. Entre ellas se encontraba la de don Pedro Laivdsfeld, quien relataba el contraste entre las imágenes que se publicaban y su propia experiencia, en el artículo titulado "Una excursión por la avenida General Paz. Observaciones de un lector al margen del estreno de un automóvil" (1941). Su primera impresión fue de admiración: "¡Qué trazado, elegante! ¡Qué magníficos puentes! ¡Qué hermosas plantaciones! ¡Hasta se ha previsto un soberbio parque de recreo para niños!". Pero para su sorpresa, el "soberbio parque" estaba vacío. En efecto, esa primera impresión comenzó a desdibujarse a lo largo del recorrido por la avenida cuando pudo observar también que los carteles colocados para ordenar el tránsito se encontraban al revés o inclinados, y que un grupo de "jovencitos" se entretenía ejercitando la puntería contra los automovilistas desde un puente, y resultó ser él mismo uno de los afectados. La experiencia de este automovilista ponía en evidencia que se trataba aún, a pesar de las magníficas fotografías de los avisos, de un espacio despoblado en varios de sus tramos, pues no estaba ni totalmente parquizado ni iluminado debido a la incapacidad financiera declarada por la municipalidad para completar las obras que correspondían según la ley. La apertura de la avenida General Paz a fines de la década de 1930 transformó el límite terrestre de la Capital Federal establecido en 1887, pero también, en términos simbólicos, creó un nuevo paisaje asociado a una imagen moderna de ciudad, a pesar de su trazado inconcluso.

¿Cómo y por qué una avenida diseñada y construida para el uso exclusivo de los automotores materializó el límite de la ciudad establecido cinco décadas antes? Desde una perspectiva histórica que indaga sobre los procesos materiales de la ciudad, proponemos un análisis sobre el espacio y la infraestructura de movilidad que le dio forma a ese límite enfocándonos en dos momentos. Un primer momento remite al origen del trazado, el segundo es definido por el proyecto y la ejecución de la avenida. En estos términos, se analizan los problemas de la ciudad de Buenos Aires, sin dejar de considerar los procesos de formación y crecimiento de la aglomeración metropolitana de esos años.

Límite, acceso y transportes (1887-1904)

La definición precisa del territorio de la Capital Federal –sede del poder político, económico y administrativo– data de 1887, cuando, siete años después de la federalización, los ingenieros Pablo Blot y Luis Sylveira realizaron la traza que demarcó su límite terrestre (Ley 2089 de "ensanche del municipio de la capital", 1887). Este iba desde el Río de la Plata hasta el Riachuelo e incluía los partidos de Flores y Belgrano, cedidos por la provincia de Buenos Aires. Más de cincuenta años transcurrieron entre la ejecución de ese trazado y la publicación oficial del proyecto que la transformó en la avenida General Paz. Durante el transcurso de esas décadas, el distrito de Buenos Aires no solo cambió su fisonomía como producto de la inmigración masiva, del impacto del crecimiento económico y del desarrollo de ciertas obras de infraestructura, sino también en términos de movilidad. El automóvil se consolidó como medio de transporte predominante. Los vehículos de tracción a sangre fueron sustituidos por

transportes mecánicos que fueron ganando terreno frente al ferrocarril y los tranvías, debido a su flexibilidad y libertad de movimiento. Sin embargo, en el momento de diseño de la avenida, el ferrocarril representaba el transporte moderno por excelencia, y los tranvías, en su mayoría aún de tracción a sangre, se perfilaban como los transportes más adecuados para circular en la ciudad. Las propuestas de ferrocarril de circunvalación que recorrieran todo su perímetro se presentaban como una opción para materializar las fronteras capitalinas.

Dos cuestiones se hacen presentes a la hora de analizar la factibilidad del proyecto. En primer lugar, cobraba relevancia la necesidad de definir los límites de la ciudad luego de su federalización, si bien el territorio incluía aún vastos espacios despoblados. En segundo lugar, el proyecto de una vía férrea paralela a la traza de circunvalación, en un contexto de frenesí de concesiones ferroviarias, se planteaba como parte de un sistema de comunicación con el objetivo de ordenar los accesos a la ciudad.

La definición del espacio urbano de la ciudad de Buenos Aires

La idea de delimitar Buenos Aires con una vía de circunvalación no era totalmente novedosa, el "Boulevard de circunvalación" de 1922 o el de 1880 fueron algunos de sus antecedentes. No obstante, la ley "ensanche del municipio de la capital" de 1887 dispuso la obligación de trazar una calle de al menos 100 m de ancho para separar jurisdicciones, que dio lugar a una serie de discusiones acerca de los modos de llevarla a cabo (Figura 1). El ensanche de la ciudad a partir de la incorporación de los partidos de Flores y Belgrano al espacio metropolitano fue un hecho presentado por *La Prensa* como "una corrección necesaria de los errores palmarios de los límites que la ley de federalización del municipio asignó a la Capital". Según el editorial del diario, una vez aceptada la federalización de la ciudad, era lógico completarla razonablemente ("El ensanche de la Capital", 1887).

La traza recién encontró condiciones de posibilidad en 1904, cuando la Ley Nacional 4506 permitió al municipio de la Capital Federal expropiar los terrenos necesarios para construir la avenida de circunvalación, tal como señaló el presidente Julio A. Roca en el Congreso de la Nación (Ley 4506, 1904).¹ Esta nueva norma, que se sumó a la del ensanche del municipio, formó parte de las acciones inscriptas en esa voluntad pública de estimular la expansión de manera controlada. Ese mismo año, se publicó el plano oficial de la Capital Federal realizado por una comisión municipal, integrada por ingenieros, arquitectos, agrimensores y paisajistas, en el que se visualizaba "una grilla cuadrículada mayormente uniforme para todo el inmenso territorio, definiendo con precisión manzana por manzana la futura ciudad". De esta manera, los vacíos que rodeaban el sector consolidado se homogenizaban con él.²

Sin embargo, la distancia entre la ciudad consolidada y el nuevo límite que resultaba del ensanche era importante, a pesar de la gran transformación material producida a partir de la federalización. Durante la década de 1880, la realización de ese trazado fue una acción vinculada a la delimitación del espacio de la ciudad para la capital de la República, pero la ocupación de toda la superficie fue un proceso más lento y desperejo. Las diferentes imágenes que surgen de los planos permiten apreciar cómo la mancha urbana avanzó desde el río hacia la traza de manera discontinua, dejando vastos espacios intermedios desocupados. La incorporación de Flores y Belgrano amplió la superficie urbanizada por tratarse de localidades amanzanadas con niveles apreciables de edificación. El plano de nomenclatura de las calles

de la ciudad, elaborado en 1882 por organismos municipales, ofrece una imagen precisa de esos antiguos partidos (Figura 2)³ dentro de una ciudad que cambia de escala con el ensanche, tal como se observa en el plano de Carlos Beyer de 1889 (Figura 3).

Esa expansión demandada, según *La Prensa*, por la "ley del crecimiento de la ciudad, Capital de los Argentinos y la primera de América del Sud llena de elementos de progreso" ("El ensanche de la Capital", 1887), incorporó nuevas áreas que no necesariamente estaban urbanizadas ni bien comunicadas con el centro de la ciudad ("Municipales. Bulevar de circunvalación", 1903). La distancia entre el antiguo límite de la capital y el nuevo, proyectado como "boulevard de circunvalación" era, en promedio, de entre 10 y 12 kilómetros de terrenos vacantes, excepto en algunos sitios precisos, como los alrededores del actual Parque Saavedra. La figura 3 muestra que la cuadrícula se extendía hacia el este del parque, aunque las referencias indican que se trataba aún de manzanas sin edificar o de pequeñas chacras beneficiadas por el arroyo Medrano. En esa parte de la ciudad, la expansión en orientación norte generaba una continuidad entre Belgrano y Saavedra, cuyo límite era la traza de lo que sería la futura avenida General Paz. Por lo demás, esos poblados se visualizaban en los nuevos alrededores de la ciudad: el partido de San Martín y el de Ramos Mejía. El partido de San Martín había perdido parte de su territorio con la traza del límite definitivo (Figuras 1 y 3) y algunas manzanas edificadas remitían a su centro, comunicado con la capital mediante el "camino a San Martín" que recorría zonas casi rurales. En contraste, Ramos Mejía mejoraba su conectividad con el Ferrocarril del Oeste y la parroquia de Flores a mitad de camino. La proximidad con la ciudad y el ensanche del municipio eran percibidos por sus habitantes como una circunstancia negativa. Así lo describía el diario *La Nación* en el artículo "De San Justo" (1894):

Aquí y en Ramos Mejía venimos sufriendo las consecuencias de ser linderos con la capital de la república. Los rateros, perseguidos en esa ciudad, han sentado aquí sus reales y noche a noche vienen repitiendo sus hazañas sin que nuestra rural policía haya podido atraparlos, ni aún sospechar quiénes sean los que tan amigos se muestran de lo ajeno.

Pues, si bien el ensanche encerraba amplios territorios, el proceso de ocupación fue lento y, hasta bien entrado el siglo XX, se trataba de una ciudad pequeña rodeada de campo o de loteos sin ocupar.

El análisis de los planos y el examen de la prensa muestra que la nueva y definitiva traza de la ciudad era lejana no solo en términos concretos, sino también en términos simbólicos. La construcción del "boulevard proyectado" de Buenos Aires no era aún una necesidad ni un problema por resolver en el corto plazo.

Los ferrocarriles y los proyectos de circunvalación

El censo municipal realizado en 1904 estableció que la población de la Capital Federal era de 951.000 habitantes, es decir, se había casi duplicado desde que se dispuso su ensanche (1887). En cuanto a la distribución de la población por circunscripciones, las secciones linderas a la avenida de circunvalación seguían siendo las de densidad más baja y las de mayor superficie (Figura 4).

Figura 1: Plano del territorio cedido a la Nación para el ensanche de la Capital Federal, con indicación del límite definitivamente adoptado (1888). Fuente: Departamento de Ingenieros, 1888. Archivo Museo Mitre.

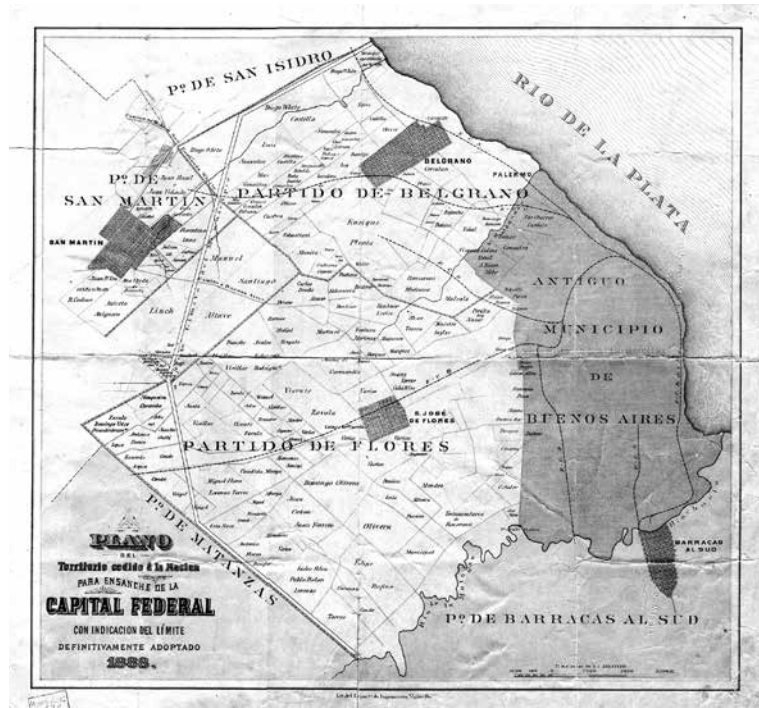


Figura 2: Plano de la ciudad de Buenos Aires, 1882. Fuente: Oficina Municipal de Obras Públicas. *Ciudad de Buenos Aires. Nomenclatura de las calles por medio de números*. Buenos Aires: Guillermo Kraft Limitada, 1882. Archivo Museo Mitre.

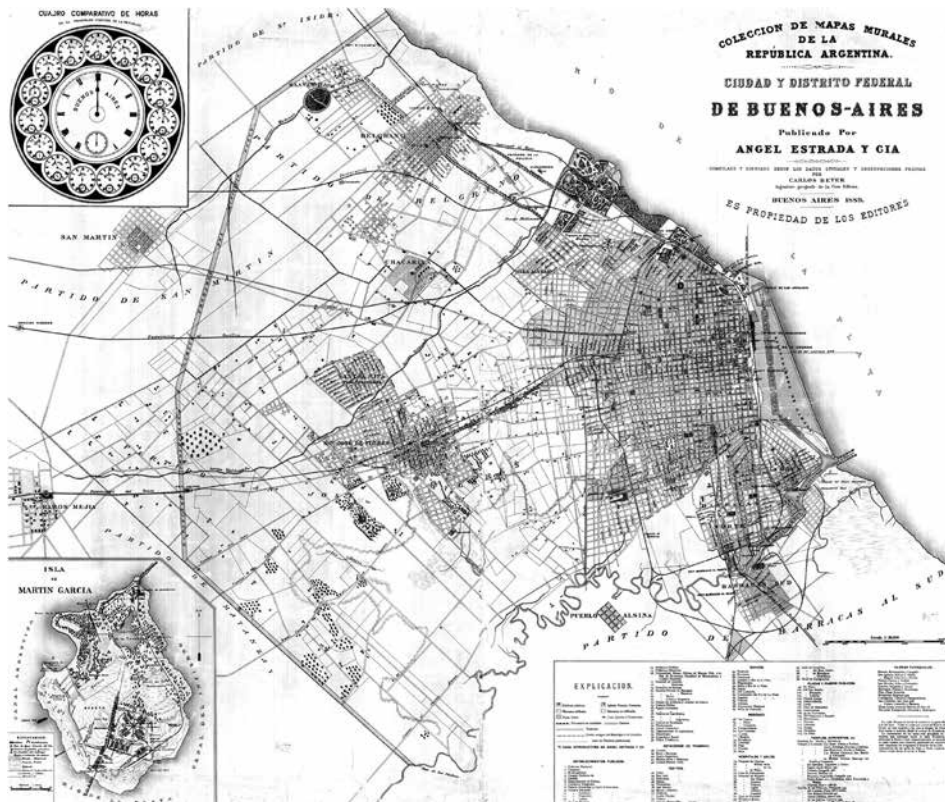


Figura 3: Plano de la ciudad y distrito federal de Buenos Aires compilado y dibujado según los datos oficiales y observaciones del ingeniero y geógrafo Carlos Beyer. Fuente: Archivo Museo Mitre. Publicado por Ángel Estrada y Cia. Buenos Aires, 1889.

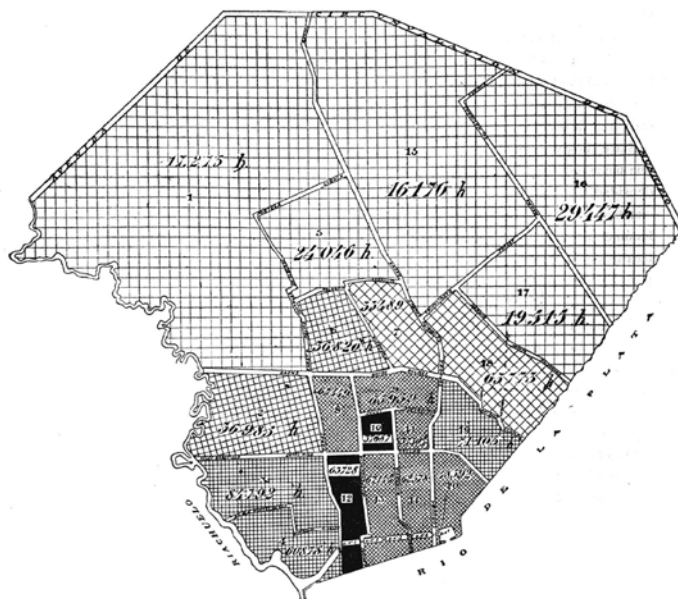


Figura 4: Plano con la distribución de la población específica de la ciudad de Buenos Aires, 1904. Fuente: Buenos Aires, Dirección General de Estadísticas. Censo general de población, edificación, comercio e industrias de la ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina: levantado en los días 11 y 18 de septiembre de 1904.

Sin embargo, el censo marcaba el crecimiento de los barrios periféricos a lo largo de la última década. Además de los barrios linderos a la traza del límite del municipio (Vélez Sarsfield, San Bernardo y Belgrano), Palermo y Flores fueron las áreas que más estaban creciendo. Este fenómeno se explicaba en parte por “la traslación de habitantes que moraban en barrios centrales y que se dirigieron hacia los excéntricos, atraídos por la baratura de la tierra, por el aire puro y por la tranquilidad que les brindaban éstos; y, por otra parte, por la radicación de los nuevos habitantes que ingresaban al municipio” (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1906). Esta dinámica era posible por la expansión de las redes de transporte público. A pesar del mal estado de los caminos y del deficiente servicio de los tranvías⁴ que dificultaban las comunicaciones con esos barrios periféricos, el ferrocarril era el medio más adecuado para “acercar” los nuevos territorios.

En este contexto, se presentaron una serie de proyectos para construir un ferrocarril de circunvalación, concebido como puente comunicador entre todas las líneas que partían o accedían a Buenos Aires desde diferentes puntos del país. La idea que prevaleció en los proyectos iniciales era promover la suburbanización, asegurando tarifas más accesibles que las de los tranvías y, por ende, valorizar los terrenos.

De los siete proyectos formulados para un ferrocarril de circunvalación, solo dos fueron trazados sobre el límite y estuvieron a cargo de la empresa Juan C. Boer y Compañía (1889) y de la Compañía del general Lucio V. Mansilla (1894). Las dos compañías se comprometían, en el lapso de cinco años, a construir un ferrocarril que conectara y comunicara los barrios más apartados de la ciudad, además de distribuir las líneas de acceso. Esas iniciativas, con muy pocas diferencias, fueron discutidas en el Congreso Nacional, paso obligado para que el Estado otorgara una concesión a capitales privados. Si bien en el caso del ferrocarril de circunvalación el Estado nacional no necesitaba garantizar un piso de ganancia para atraer capitales privados para su realización, pues se trataba de un negocio más que rentable desde la mirada empresarial, las tensiones entre municipio y nación fueron difíciles de resolver. El debate parlamentario permite observar algunas cuestiones en relación con el impacto de valorización inmobiliaria que resulta de estas obras en un proceso de urbanización.⁵ Este aspecto cobra relevancia a la hora de repensar la construcción del borde de la ciudad.

Es ilustrativo mencionar que el primer proyecto –empresa Juan C. Boer y Compañía– se justificó como respuesta a las demandas locales que clamaban por soluciones frente al crecimiento de la población, del comercio y de las múltiples industrias que se afincaban en la ciudad o en sus alrededores. En tal sentido, consideraba el trazado de infraestructuras que iban más allá de la construcción del ferrocarril.⁶ Por un lado, la empresa se comprometía al tendido de una línea telegráfica paralela a la vía y a la construcción de cuatro centros de viviendas cómodas, higiénicas y baratas para obreros.⁷ De esta manera, tanto desde las voces de los legisladores como desde los empresarios, se sumaban las preocupaciones referidas a la cuestión social que se encontraba en discusión en la agenda estatal. Por otro lado, en la discusión de los proyectos se sumó una nueva función para este ferrocarril de circunvalación, la de operar como puente comunicador entre todas las líneas y canalizar los flujos ferroviarios de acceso a la ciudad. De ahí en adelante, se consagra la idea de un anillo articulador que se inscribe en la agenda estatal, y la idea se transfiere, ya entrado el siglo XX, al rol de circunvalación de la avenida General Paz.

La intención de construir este ferrocarril sobre la traza del límite de la ciudad, no solo puso en primer plano cuestiones vinculadas a los sistemas de movilidad urbana, sino que

además abrió una serie de interrogantes acerca de ese territorio alejado del centro que el proyecto del ferrocarril proponía comunicar y desarrollar. Finalmente, como otros proyectos de similares características, a pesar de haberse debatido y concesionado, nunca se materializó.⁸ Con el cambio de siglo, la tecnología riel fue lentamente desplazada, por lo cual esos proyectos no fueron registrados ni siquiera como antecedentes cuando a partir de 1904 se retomó el artículo 6° de la Ley 2.089 de 1887 que establecía que el Poder Ejecutivo de la Nación debía abrir una calle de cien metros de ancho sobre la línea divisoria entre las jurisdicciones capitalina y provincial, puntapié inicial de la historia de la avenida General Paz. A pesar de ese olvido, algunos de los debates de fines del siglo XIX fueron reformulados en el proyecto de la nueva avenida vinculada al automóvil, flamante medio de transporte que irrumpió en las primeras décadas del siglo XX.

La apertura de la avenida General Paz (1934-1941)

A fines de la década de 1920, Raúl Scalabrini Ortiz en su columna en el diario *La Nación* denominada “A través de la ciudad” se refería a la arteria de circunvalación que materializaba el límite como “una avenida demasiado ancha para ser verosímil”, y aún faltaba una década para que se hiciera oficial el proyecto a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) que la convertiría en la avenida General Paz. En esos años, las obras de vialidad urbana tuvieron un importante desarrollo mediante las aperturas y ensanches de calles y avenidas. Cuando el Gran Buenos Aires se fue expandiendo y los partidos de Vicente López, San Martín y Avellaneda se urbanizaron, el proyecto de la avenida de circunvalación de la Capital Federal fue ganando espacio en la agenda de las obras públicas estatales. Las voces de los expertos, tanto en vialidad como en urbanismo, pusieron la cuestión del tráfico, la movilidad y la comunicación como algunos de los temas urgentes que debían ser afrontados.

Esta óptica se explica también por el protagonismo que adquirió la vialidad durante los años treinta. En 1932 se sancionó la Ley Nacional de Vialidad que dio origen a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), ámbito en el que se conformó una burocracia técnica especializada, cuya función fue la de construir el sistema troncal de caminos nacionales. A dos años de su creación, la DNV se hizo cargo de la avenida.⁹

Un espacio en disputa

La avenida fue una de las obras de vialidad urbana realizadas a lo largo de las décadas de 1920 y 1930 que consolidó el sistema de movilidad de la ciudad. Se trataba de una iniciativa excepcional por su carácter interjurisdiccional y por múltiple funcionalidad (acceso y límite; avenida para automotores y espacio verde), y además fue la primera obra de vialidad a cargo de la recientemente creada DNV.

La construcción de la avenida comenzó rápidamente. No obstante, la magnitud de la obra –24,5 km de extensión por 100 m de ancho, “cruzada por numerosos ramales férreos e importantes calles” (Memoria DNV, 1936)– implicó la consideración de un conjunto de problemas cuya solución demandó la intervención de múltiples saberes. En la puesta en marcha, se realizó un diagnóstico sobre el estado en que se encontraba el trazado de la futura avenida,

puesto que el terreno afectado no se encontraba expropiado en su totalidad. Luego, se definió un marco jurídico-administrativo para acordar convenios con las diferentes jurisdicciones. Para llevar a cabo la obra, se conformó un equipo técnico de especialistas a cargo del diseño y la ejecución.

La DNV se hizo cargo de la obra en 1934. La superficie total era de 2.440.000 m², el 45% de los terrenos declarados de utilidad pública para su realización ya se habían adquirido. A esos debía sumarse un 10% de terrenos de “uso público”, mientras que el 45% restante aún quedaba por expropiar. La antigüedad del marco normativo del que se disponía (Ley de Expropiaciones forzosas N° 189 de 1866), el largo período transcurrido entre el trazado y la apertura de la vía (1887-1938), y la multiplicidad de jurisdicciones involucradas hizo de las expropiaciones una empresa complicada, fragmentada y costosa. Además, la dilación en el tiempo había provocado la valorización de los terrenos afectados que estimularon altos niveles de especulación inmobiliaria y encarecieron significativamente la expropiación. En los primeros dos años, gracias a la disponibilidad de presupuesto del Fondo Nacional de Vialidad (FNV)¹⁰ y por disponer de medios legales, la DNV pudo hacerse cargo de la expropiación de los 434 lotes restantes. Las demandas de los vecinos fueron escuchadas a través de la Junta Popular Pro Apertura de la Avenida General Paz y se transformaron en hechos cuando la capacidad financiera, los conocimientos técnicos y la voluntad política se conjugaron y lograron un proceso extremadamente ágil.

La Oficina del Proyecto de la Avenida General Paz fue la dependencia de la DNV que estuvo a cargo de la obra. Bajo la dirección del ingeniero Pascual Palazzo, se conformó un equipo integrado por especialistas. Palazzo junto al grupo de ingenieros estuvieron a cargo de los aspectos viales, y el arquitecto Ernesto Vautier se ocupó de los aspectos estéticos de la obra. A ellos se sumaron los representantes la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (ingeniero Mario Fornari y arquitecto Francisco Houloubek), de la Dirección de Paseos (señor Carlos L. Thays) y de la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad de la Capital Federal (arquitecto Héctor Ezcurra). El protagonismo fue asumido por los ingenieros viales, mientras que los arquitectos adoptaban el rol de paisajistas y encargados de aspectos estéticos.

El parkway en la periferia: límite y acceso

La cristalización de las fronteras de la ciudad puede ser leída como parte de la misma operación que estaba llevando adelante la municipalidad al consolidar y organizar su territorio. Adrián Gorelik argumenta que la obra de la avenida General Paz y la rectificación del Riachuelo (el límite sur de la ciudad) hicieron posible “circunscribir el área de acción municipal y densificar todo el territorio de la Capital materializando la trama hasta entonces imaginaria, excluyendo toda posible reforma que incluyera la dimensión regional” (1998, p. 398). De esta forma, se afianzaba la condición de límite de la avenida, situación que en la práctica se corroboraba por la escasa comunicación existente entre los vecinos de un lado y del otro a lo largo de toda su traza.¹¹ Sin embargo, el proyecto que le dio forma incorporó la dimensión regional, al igual que el proyecto de la avenida 9 de julio, que preveía para la avenida un importante volumen de tráfico en su función de intercomunicadora entre las arterias troncales de la capital y las “populosas barriadas” que las rodeaban (Palazzo, 1940, p. 5). En todo

caso, la comunicación que habilitaba la nueva avenida y los carriles destinados al tránsito rápido –los centrales, en los que se priorizó la funcionalidad y la capacidad de circulación de los automotores– se vinculaban con los que eran visualizados como problemas de accesibilidad del Gran Buenos Aires.

La impronta de los ingenieros se puso de manifiesto en la homogeneidad en el espacio físico frente a ese heterogéneo paisaje. En efecto, el diseño se organiza en torno del perfil longitudinal chato de las calzadas centrales que ignora las ondulaciones naturales del terreno, compensadas por las calzadas de tráfico lento (Figura 5). Estas últimas rescataron dichas ondulaciones con el objetivo de obtener un paisaje “natural”, al estilo de la belleza rústica que caracterizó al *parkway* americano. El proyecto buscó crear una armonía con las construcciones de los frentistas a partir de la disposición “semiregular” del arbolado y la vegetación, del diseño de barandas de protección “rústicas”; o de los puentes en arco y los muros de sostenimiento de tierra revestidos de piedra Mar del Plata combinados con los puentes de hormigón armado de líneas simples y los puentes ferroviarios realizados en acero. Esta imagen perpetuada en el proyecto no se sostuvo a lo largo de todo el trazado de la avenida, tal como se pone de manifiesto en los diferentes tipos de puentes (Gruschetsky, 2011). No obstante, como señalaba la *Revista de Arquitectura* (1937), prevaleció el “orden emocional y plástico” que resulta del paisaje del *parkway*, asociado a prácticas como el ocio y el tiempo libre. Los fines de semana, esa vía “ultraveloz”¹² parecía desdibujarse en un verdadero paseo que bordeaba la ciudad y se transformaba en un espacio más destinado al esparcimiento que a la “buena circulación”.

Dos elementos se conjugaban en el proceso de la apropiación del espacio de la avenida como un lugar para el ocio o para las salidas de fin de semana por parte de los vecinos y ciudadanos. En primer lugar, el deseo de transitar por un espacio nuevo que la ciudad promocionaba estrictamente para la circulación de los automotores, tal como lo muestra el relato del señor Don Pedro Laivdsfeld (1936) que abre este artículo. Y en segundo término, la decisión de concebirla como un “verdadero eje de unión entre espacios verdes” en la periferia. Mientras al primer aspecto se lo puede considerar en términos coyunturales, el segundo definió al paisaje de la avenida con una impronta pintoresca¹³ que se articulaba con el carácter moderno de la obra. La existencia de diferentes perfiles fue una de las condiciones impuestas por la municipalidad como parte del plan de urbanización propuesto que pone en relieve la relevancia del verde en todo el proyecto (Figura 6).

En este sentido, la idea de urbanización que promovía la municipalidad estaba estrictamente asociada a la creación de un cinturón verde que rodeara a toda la Capital Federal como parte de las políticas públicas para proveer espacios verdes a la ciudad. Esta lógica se plasmó en cada uno de los perfiles: de los 100 m de ancho de la avenida, más de la mitad correspondían a espacios verdes, es decir, arbolado, jardines y parques para juegos infantiles. Además, para cerciorarse de que las edificaciones no avanzaran sobre la avenida, la DNV estableció (en conjunción con la Municipalidad de la capital y con los municipios circundantes) que la distancia entre la línea de edificación y las calzadas fuera de 15 m (5 m destinados al tránsito de peatones y 10 m con césped y dos líneas de árboles); luego vendrían las calzadas colectoras de 6 m destinadas al tránsito lento o vecinal. En síntesis, sobre las 180 ha de superficie libre alrededor de la avenida se habían proyectado parques y jardines, matizados con recreos infantiles, lugares de descanso y confiterías, playas de estacionamiento, sendas para ciclistas y pistas para jinetes.

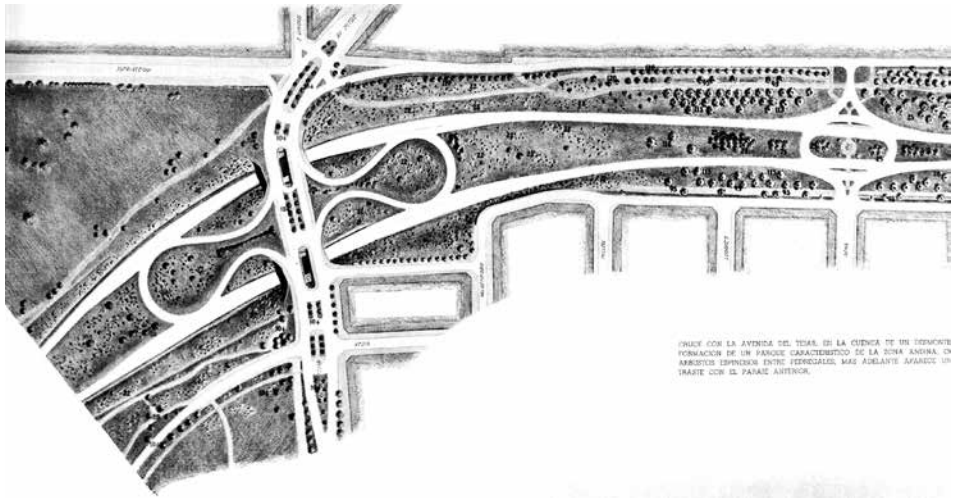


Figura 5: Perfil longitudinal en el cruce con la avenida del Tejar. Fuente: Dirección Nacional de Vialidad. La avenida General Paz. Buenos Aires: Guillermo Kraft Limitada, 1938.

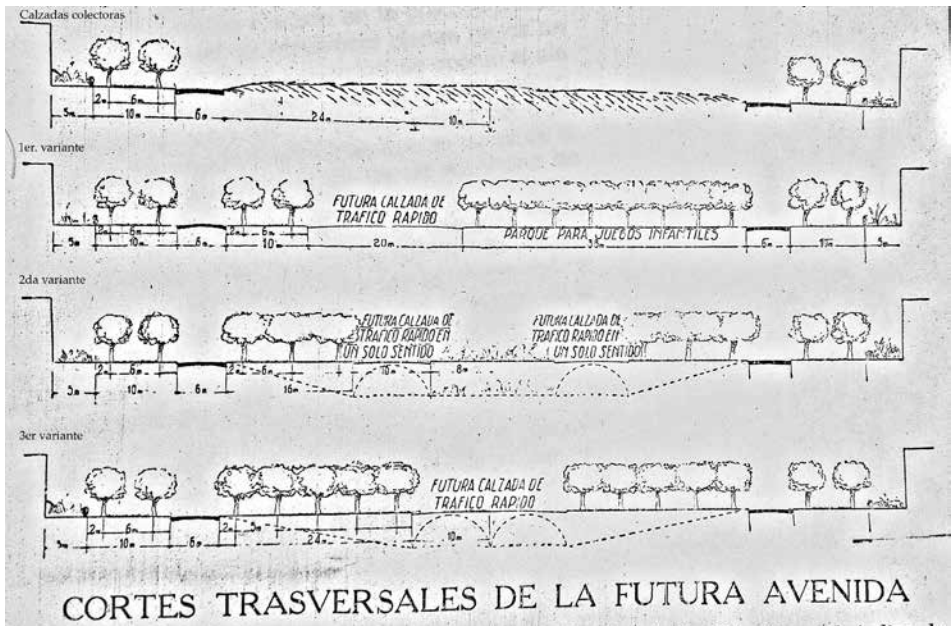


Figura 6: Apertura de la avenida General Paz. Cortes transversales. Fuente: "La urbanización de la avenida General Paz se realizará considerándola una 'arteria parque', verdadero eje de unión entre espacios verdes", *La Nación*, 1 de julio de 1936.

Figura 7: Avenida General Paz, enero de 1940. Aún en obra, en un tramo cerca de la intersección de la avenida Rivadavia. Fuente: Archivo diario *La Prensa*.



Figura 8: Avenida General Paz, octubre de 1941. «Uno de los grandes riesgos del camino: el cruce de los animales sueltos». Fuente: Archivo diario *La Prensa*.



Figura 9: Avenida General Paz, julio de 1943. Vista de patios de juegos infantiles en Liniers. Fuente: Archivo General de la Nación (AGN), Departamento de Documentos Fotográficos. Buenos Aires, Argentina.



Frente al orden que proponía el proyecto, la materialización generó un parque urbano fuertemente diferenciado internamente. En algunos de los tramos, los jardines arbolados delimitaban zonas edificadas, en su mayoría de construcciones bajas, con escasas excepciones como la intersección con la avenida Rivadavia, donde observamos mayor densidad de edificación y tránsito intenso de colectivos y automóviles. En contraste, en otros tramos, la avenida y su parquización parecían perderse en el campo. En ese sentido, durante su primera década de existencia se multiplicaron las quejas de los vecinos por la falta de alumbrado, la carencia de sendas pavimentadas para peatones y ciclistas y la falta de pasarelas de cruces peatonales. En otras palabras, la ubicación periférica de la avenida y su condición de borde hizo que el nuevo paisaje, en algunos de sus tramos, se asociara a esa imagen de la pampa que se había perdido en gran parte de la ciudad a partir de su transformación en una importante metrópoli.¹⁴ Los casos del ensanche de la calle Corrientes, la construcción del Obelisco y la apertura de la avenida 9 de Julio fueron ejemplos clave de ese proceso de transformación que atravesó Buenos Aires, tal como quedó registrado en el centro de la ciudad. Pero en la periferia, en torno a la avenida General Paz, ese proceso fue mucho menos homogéneo en el espacio y en el tiempo (Figuras 7 a 9).

A comienzos de la década de 1940, la edificación aún no era continua a lo largo de su traza. No obstante, su apertura y la total pavimentación de los carriles destinados al tránsito rápido por un lado, y la existencia de un sistema de monitoreo por parte de la policía de la ciudad de Buenos Aires por otro¹⁵, fueron el inicio de un largo proceso que llevó a incorporar este nuevo espacio a la vida de la ciudad. Recién durante las décadas siguientes a la inauguración, tanto los habitantes de la capital como los del Gran Buenos Aires encontrarán en ese límite entre la ciudad y el suburbio un nuevo espacio de circulación, de accesos más ordenados, de ámbitos para el ocio y la recreación, de instalación de industrias y de asentamientos de nuevos complejos habitacionales destinados tanto a los trabajadores como a las clases medias.

Palabras finales

La elección de los dos momentos buscó dar cuenta del largo derrotero que fue desde el proyecto de 1888 hasta la inauguración de la avenida General Paz en 1941. Esos momentos permitieron reflexionar acerca del proceso mediante el cual la traza se convirtió en avenida. Al revisar los antecedentes y las alternativas, es posible observar las modalidades según las cuales el lugar que durante casi cinco décadas fue considerado periférico, un borde, un margen de la ciudad central, se transformó en parte de ella.

Por un lado, se trató de procesos de urbanización, pues la ciudad expandió su área edificada, pero eso también fue posible porque una serie de obras públicas –entre las que la avenida General Paz fue una pieza central– mejoraron las condiciones de circulación y comunicación, y crearon las condiciones de posibilidad para la materialización del límite imaginado a fines del siglo XIX. Pero por otro lado, esos momentos también explican transformaciones técnicas que son atravesadas por la política. La definición de ese borde como avenida destinada al uso del transporte automotor fue parte de otro proceso que significó la transformación de los medios de transporte y los sistemas de circulación. Estos no solo acortaron los tiempos de traslado y se convirtieron en integradores de la periferia con la ciudad, sino que también contribuyeron con la materialización de su forma.

Finalmente, todos estos cambios no pueden ser explicados si no se reconoce el papel protagonista que tuvo el Estado en su función de hacedor de obras públicas y en la toma de decisiones políticas que llevaron a priorizar unas alternativas frente a otras. En ese sentido, el Estado, a través de su accionar, se convirtió en un catalizador de ese cruce entre la técnica, la política y lo urbano.

NOTAS

- 1 La trama política del ensanche es un aspecto que excede los límites de este artículo.
- 2 Véase Adrián Gorelik (1998), capítulo 3, quien señala la artificialidad de esa grilla puesto que para esos años "sólo la ciudad tradicional estaba muy relativamente densificada, el primer cordón suburbano (San Cristóbal Sur, Almagro, Palermo) recién comenzaba a lotearse, y toda la periferia ...era una prolongación de la pampa", a excepción de los núcleos de Flores y Belgrano.
- 3 Según datos de 1909, el distrito 1 registraba menos de 740 habitantes por kilómetro cuadrado (véase Scobie, 1977, p. 36).
- 4 La línea rural concesionada a la empresa Tramway central de Federico Lacroze tenía un servicio que conectaba Saavedra, Belgrano y la Plaza Lavalle, pero por conflictos con la municipalidad en junio de 1895 se cortó el servicio. De acuerdo a la crónica de *La Nación*, a la empresa no le era rentable sostener un servicio suburbano con las mismas condiciones de uno urbano.
- 5 Cámara de Diputados de la Nación, Diario de Sesiones, 30 de septiembre de 1889. Cámara de Senadores de la Nación, Diario de Sesiones, 31 de octubre de 1889.
- 6 Véase artículos 6° y 7°. Cámara de Diputados de la Nación, Diario de Sesiones, 30 de septiembre de 1889, p. 747.
- 7 Cámara de Diputados de la Nación, Diario de Sesiones, 30 de septiembre de 1889, p. 748. Véase también Cámara de Senadores de la Nación, Diario de Sesiones, 31 de octubre de 1889.
- 8 La crisis política y económica de 1890 afectó directamente el proyecto de Juan C. Boer, al igual que otros proyectos. El fracaso del ferrocarril de Mansilla, posterior a la crisis, tal vez fue consecuencia de que su emplazamiento estuvo condicionado por las tensiones político-económicas entre las jurisdicciones directamente involucradas, que hicieron que la ejecución de la obra se dilatase en el tiempo. Se agregan algunos cuestionamientos de índole técnica sobre las dificultades que podría generar la existencia de una cintura férrea en la ciudad con aglutinamiento de peatones, carros y vehículos en los pasos a nivel por la barrera insalvable que la multiplicidad de trenes que los cruzan generarían.
- 9 El 19 de diciembre de 1934 se sancionó la Ley 12.134 que estableció que la ejecución de la avenida General Paz quedaba a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). Ley Nacional 12.134 (1934).
- 10 La Capital Federal con la Provincia de Buenos Aires eran las jurisdicciones que más aportaban al fondo y, a diferencia de la segunda, la Capital, hasta la realización de la avenida, no había recibido su contrapartida en obras. En todo caso, desde la sanción de la Ley Nacional de Vialidad (11.658) y hasta la sanción de la ley que estableció que la obra pasaba a la órbita de la DNV (12.134) existieron distintas instancias en las que desde los poderes municipales se reclamó por dichos fondos.
- 11 El caso del partido de la Matanza refleja esa incomunicabilidad entre la Capital y los partidos vecinos a más de una década de inaugurada la avenida General Paz (Véase Gómez Pintus, A., 2016).
- 12 En las calzadas centrales, la función vial tuvo como prioridad que la circulación fuese continua y veloz. Para no romper con esta premisa y frente a la restricción de los 100 m de ancho, la técnica vial innovó en algunas soluciones. Palazzo implementó el distribuidor de tránsito denominado "doble lazo" en los cruces de la General Paz con avenidas importantes de doble mano, de esta forma el flujo en los carriles principales se mantenía inalterable.
- 13 El concepto de pintoresco remite a la definición propuesta por Graciela Silvestri, entendido como lo fragmentario, móvil, rústico, colorido. Señala que lo pintoresco "acordaba con la vida civilizada, pero sin imposición de normas 'artificiales', promovía ambientes higiénicos y verdes, y se enlazaba también con el conocimiento científico..." (2011, p. 143).
- 14 Véase Silvestri, G. (2011), Capítulo 8, apartado "Idilio de la pampa y la ciudad".
- 15 Lila Caimari se refiere a estos puestos de vigilancia perimetral como "hitos de ordenamiento y control del movimiento limítrofe", que junto con la incorporación de patrulleros y radios conforman los elementos que hacen perceptiva la eficacia policial, especialmente porque "marcan la cristalización de una lógica de adentro y afuera", justamente en Buenos Aires que es una ciudad abierta y porosa (2012, Capítulo 5).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aliata, F., y Silvestri, G. (2001). *El paisaje como cifra de armonía. Relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Nueva Visión.
- Caimari, Lila. (2012). *Mientras la ciudad duerme. Pistoleros, policías y periodistas en Buenos Aires, 1920-1945*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI Editores.
- De San Justo. (22 de octubre de 1894). *La Nación*, p.6.
- *Diario de Sesiones*, Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre de 1889. Buenos Aires, Argentina.
- *Diario de Sesiones*, Cámara Senadores de la Nación, Buenos Aires, Argentina, 31 de octubre de 1889. Buenos Aires, Argentina.
- Digesto Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (1885). p. 126.
- Digesto Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (1900). p. 405.
- Dos nuevas avenidas. Editorial. *Revista de Arquitectura*, (196), abril de 1937, pp. 149-150.
- El ensanche de la Capital. (2 de septiembre de 1887). *La Prensa*, p. 4.
- Gómez Pintus, A. (2016). Formación y transformación de áreas residenciales de baja densidad. Tejidos identitarios de la expansión del Gran Buenos Aires. 1900-1970. En *Actas del Primer Congreso Iberoamericano de Historia Urbana*. Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile y Universidad de Chile (pp. 459-468).
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes.
- Gorelik, A. y Silvestri, G. (2004). Parque público. En J. F. Liernur y F. Aliata (Eds.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografía, instituciones, ciudades*. (pp. 33-45). Buenos Aires, Argentina: AGEA.
- Gruschetsky, V. (2011). El paisaje para un borde urbano. El proyecto para la avenida General Paz. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzi"*, N.º 41 (2), pp. 155-166.
- Laivdsfeld, P. (1 de julio de 1936). La urbanización de la avenida General Paz se realizará considerándola una «arteria-parque», verdadero eje de unión entre espacios verdes. *La Prensa*, pp.10-11.
- ----- (10 de abril de 1941). Una excursión por la avenida General Paz. Observaciones de un lector al margen del estreno de un automóvil. *La Nación*, pp.15-16.
- Ley 4.506. Cámara de Diputados de la Nación (Diario de Sesiones), Buenos Aires, Argentina, 20 de septiembre de 1904.
- Ley 12.134. Cámara de Diputados de la Nación (Diario de Sesiones), Buenos Aires, Argentina, 19 de diciembre de 1934.
- Ley 2.089. Incorporación de Flores y Belgrano al municipio de la Capital. Cámara de Diputados de la Nación (Diario de Sesiones), Buenos Aires, Argentina, 28 de septiembre de 1887.
- Memoria Dirección Nacional de Vialidad (DNV), 1936. p. 78.
- Municipales. Bulevar de circunvalación. (23 de enero de 1903). *La Nación*, p. 6.
- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. (1906). *Censo general de población, edificación, comercio é industrias de la ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la republica argentina: levantado en los días 11 y 18 de septiembre de 1904, bajo la administración del señor don Alberto Casares*. Buenos Aires, Argentina: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- Palazzo, P. (1940). *Trazado y diseño de la Avenida General Paz. Publicaciones Técnicas*. Buenos Aires, Argentina: Dirección Nacional de Vialidad, Vol. 32.
- Scalabrini Ortiz, R. (1928). "A través de la ciudad", columna diaria en el diario *La Nación*.
- Scobie, J. R. (1977). *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*. Buenos Aires, Argentina: Solar/Hachette.
- Silvestri, G. (2011). *El lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Argentina: Edhasa.

Valeria Gruschetsky

Licenciada en Historia por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Doctora en Historia por la Universidad Torcuato di Tella (UTDT). Investigadora en el Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología de la Universidad Nacional de Quilmes (IESCT-UNQ). Docente de la materia Sociología en la Universidad de Buenos Aires (UBA) y de Historia de la Arquitectura en la Universidad de San Martín (UNSAM).

Instituto de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de San Martín
Av. 25 de mayo 1401
B1650HMQ - San Martín, Argentina

valeriana@yahoo.com.ar

