

Antiguas trazas de la ciudad. La presencia del pasado en el presente

Barrio Villa de Mayo (Pcia. BsAs) y
Barrio Constitución (CABA)



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires
Año 2020

Catedra Dra. Arq María Marta Lupano



Eliana P. Gómez Rodríguez

ÍNDICE

MEMORIA	68
INTRODUCCIÓN BARRIO VILLA DE MAYO	67
FERROCARRILES	
CAMINOS PRINCIPALES	
PLANOS DE MENSURA	
CONSOLIDACIÓN DEL BARRIO	
REFLEXIONES VILLA DE MAYO	84
INTRODUCCIÓN BARRIO CONSTITUCIÓN	85
CAMINOS Y FERROCARRIL	
ENTORNO URBANO	
TRAMA Y ESPACIOS VERDES	
DEMOLICIÓN, NUEVA IMAGEN BARRIAL	
REFLEXIONES CONSTITUCIÓN	100
CONCLUSIONES	101
AGRADECIMIENTOS	101
FUENTES CONSULTADAS	102

MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN

En este nuevo trabajo, propuesto por la cátedra, me encontré con la posibilidad de buscar información sobre el barrio donde habito, sus comienzos como grandes chacras. En el primer rastreo de cartografía no encontré planos que fueran más allá del límite del barrio de Saavedra. Por eso elegí desarrollar un sector del barrio de Constitución de la ciudad de Buenos Aires. Luego de haberlo hecho, encontré planos, de mi zona, del año 1900 en los que figuraba mi área y me pude ubicar gracias a una margen de un arroyo existente.

El trabajo consistía en encontrar aquellas particularidades que perduraron en el tiempo y lo que se modificó o transformó. Como lo expresé anteriormente, tomé como guía el Río Las Conchas, actual Río de la Reconquista. Fui marcando caminos de las trazas existentes en la cartografía y delimitando la zona que me interesaba analizar.

También me ayudó mucho consultar mapas satelitales. Tuve la suerte de acceder a información proveniente del municipio en donde vivo, recolectando diferentes planos.

Barrio vivencial, Villa de Mayo

1901

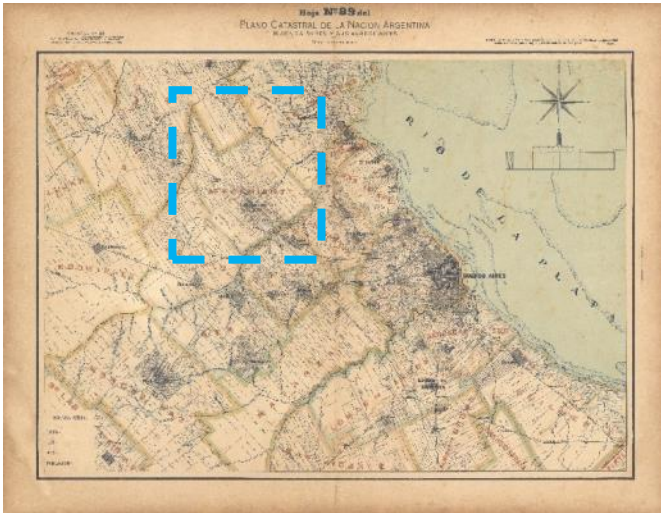


Fig. 1 - Plano catastral de la Nación Argentina, Buenos Aires y sus alrededores. Ing. Carlos Chapeaurouge -1901.

El área de interés seleccionada, con línea punteada azul en figura 1, es la zona que antiguamente se denominaba como General Sarmiento.

Se observa en Fig. 2 una densidad mayor del Partido de Gral. Sarmiento, en San Miguel, Bella Vista y Piñero, favorecida por el ferrocarril. También atraviesan dos líneas de trenes el Ferrocarril Central Argentino (fucsia) y Ferrocarril del Pacífico (celeste).



Fig. 2

En el plano se observa la división de en grandes fracciones de tierra. Pareciera que fueron divididas mirando hacia el Río las Conchas, actual Río de la Reconquista y otras acompañando las vías del tren.

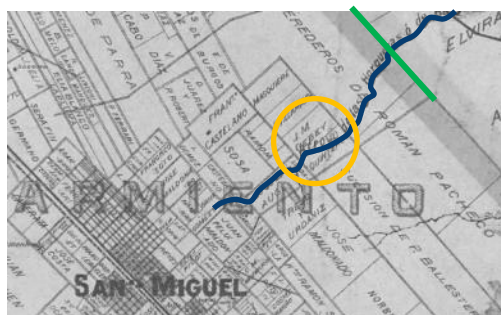
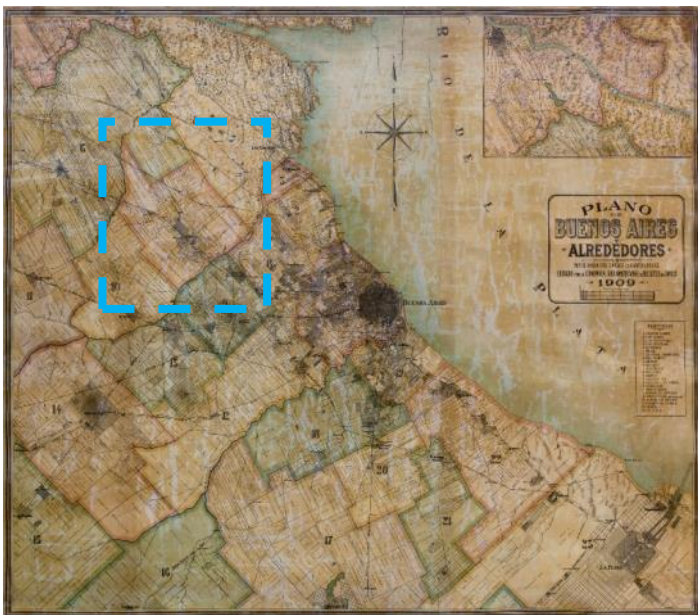


Fig. 3

Tomo como referencia, en la figura 3, los ríos y arroyos y la actual Av. del Libertador General San Martín (verde).

El área seleccionada ocuparía los lotes que figuran como Quinteros y Juan Manuel Cebey (amarillo). Atravesado por el Arroyo de las Horquetas o de Basualdo (azul).

1909



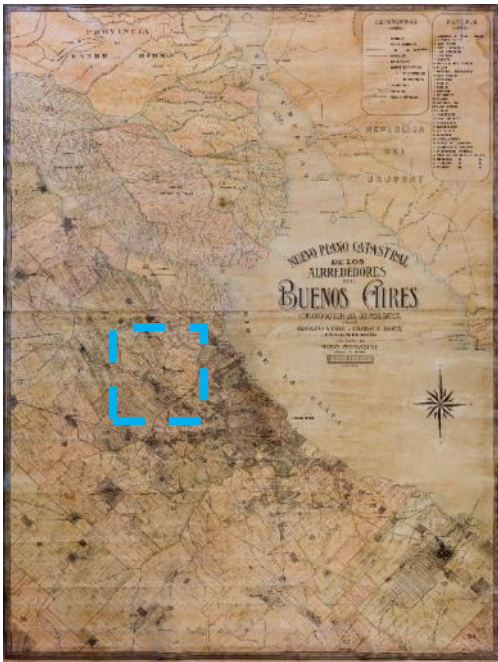
En la imagen se observa una nueva línea de tren del Ferrocarril Central Córdoba (violeta). También una mayor densidad en San Miguel. Se denominó Campo de Mayo (amarillo) a los terrenos pertenecientes (según plano anterior 1901) a Ballesteros, Trejo y Urdaniz, Maldonado, Quirno, Ferrari, Argena, Ramon Soto, Otamendi, Mavarro, Cosme Marino, entre otros.

Fig. 4 - Plano de Buenos Aires y alrededores. Ing. Carlos Chapeaurouge -1909. - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.



Fig. 5

1910



Existe una mayor densidad con nuevas localidades, como por ejemplo Los Polvorines, en el tramo que atraviesa el Ferrocarril Córdoba.

Fig. 6 - Plano catastral de los alrededores de Buenos Aires. Ing. Adolfo Vital e Ing. Enrique Roux -1910. - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

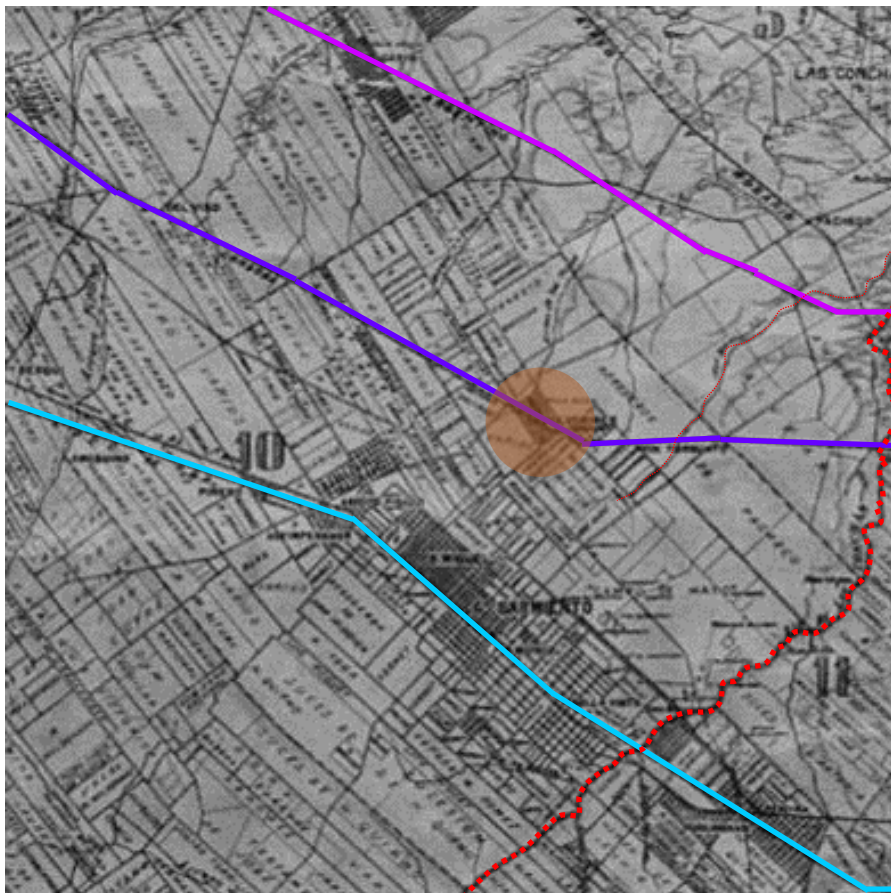


Fig. 7

1917

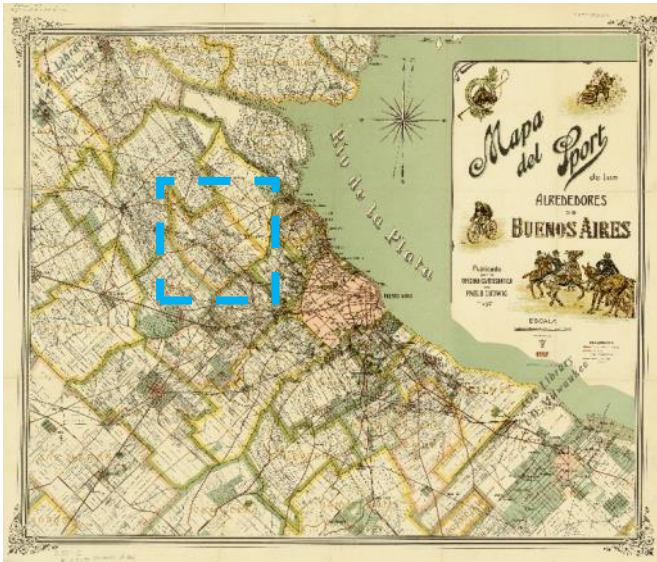


Fig. 8 - Buenos Aires, Oficina Cartográfica de Pablo Ludwig -1917. - University of Wisconsin Libraries.



Sector de interés

Fig. 9

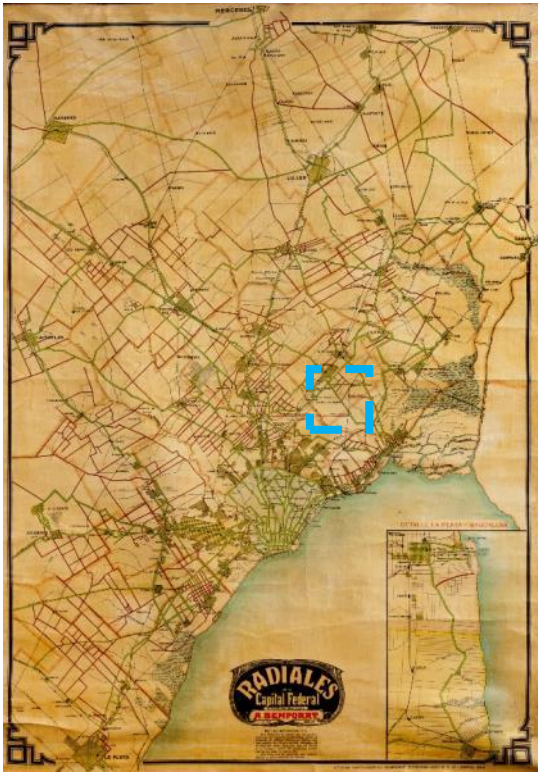
Se observa una distribución diferente de tierras, como por ejemplo los lotes de Cebey pasaron a ser de Clementina Villamayor; se agregaron más localidades, en el sector de interés que sería Villa de Mayo y en rojo en el mapa original (Fig. 8) se observan caminos principales, en este caso marcados en verde.



Fig. 10

Las arterias principales que se reconocen son la actual Ruta Provincial 23, antes Ruta 202, o Gral. Juan Gregorio Lemos marcada con el número 3, luego la número 2 que sería Ruta Provincial 8 o Pde. Arturo U. Illia, la asignada con el número 1 sería la Ruta Provincial 27 (antes Ruta Nacional 197) o Av. del Sesquicentenario y por último con número 4 la Av. Libertador Gral. San Martín, ésta como camino secundario.

1928-1944



En el mapa se observan los caminos principales verdes y los rojos como secundarios. En el sitio analizado se observa un camino principal que en sus extremos llega a Pacheco y hacia el otro lado a San Miguel. Por otro lado, se cierra el circuito con la localidad de Los Polvorines y se configuran caminos secundarios que conectan a Villa de Mayo.

Fig. 11 - Radiales de la Capital Federal. A. Bemporat - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.



Fig. 12

1923



Fig. 13 - Plano de las estancias originales de General Sarmiento año 1923 - Libro "Historia abreviada del Partido de General Sarmiento" de Eduardo Ismael Munzon, año 1978.



En este caso vemos una subdivisión distinta a la del plano del año 1910, de los terrenos pertenecientes a Quinteros y Villamayor, por la poca nitidez del plano no se pueden apreciar nombres.

Fig. 14

1949 (a)

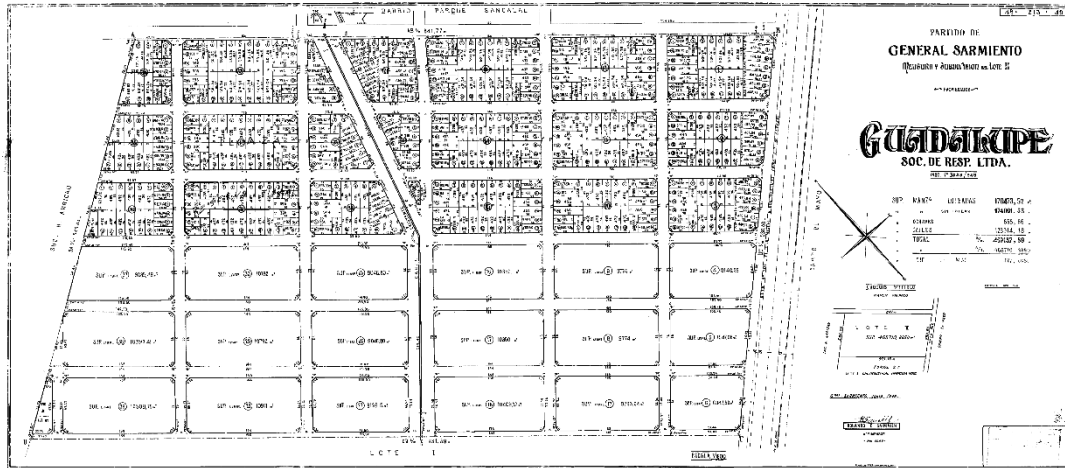


Fig. 15

1949 (b)

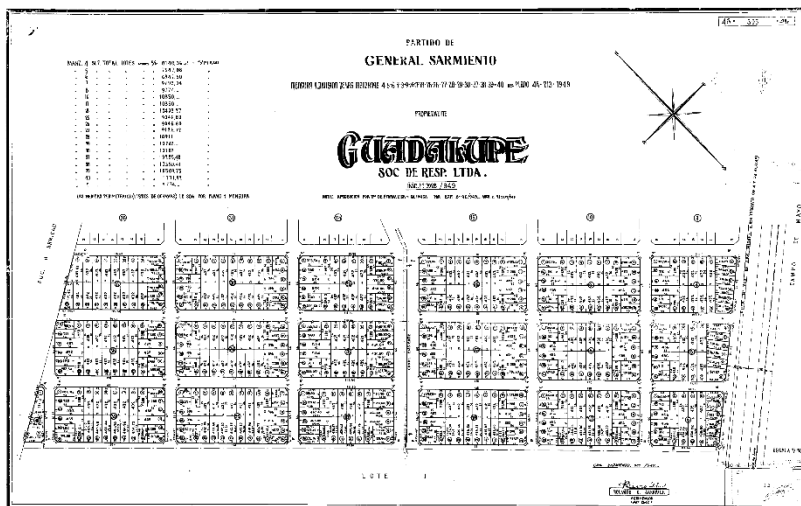
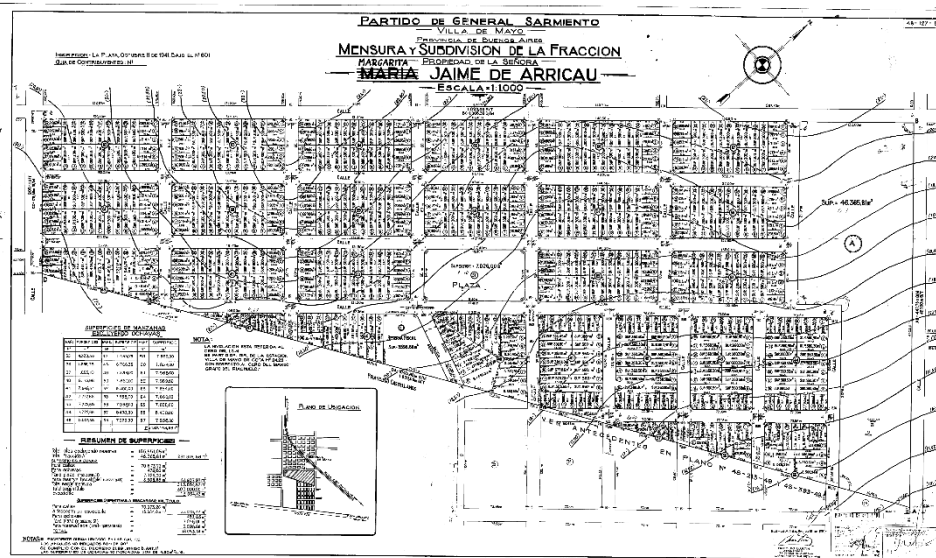


Fig. 16

1951



1952 (a)

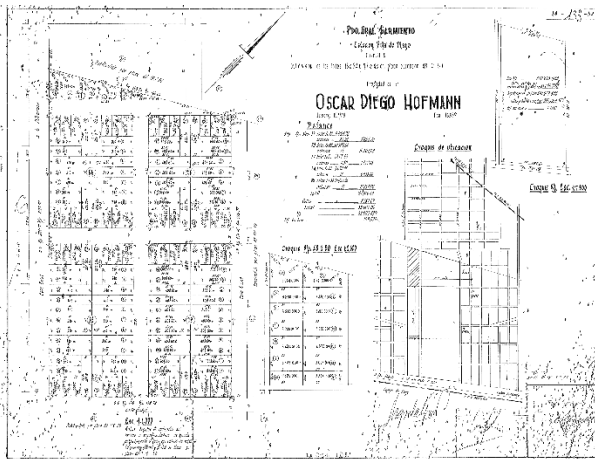


Fig. 18

1952 (b)

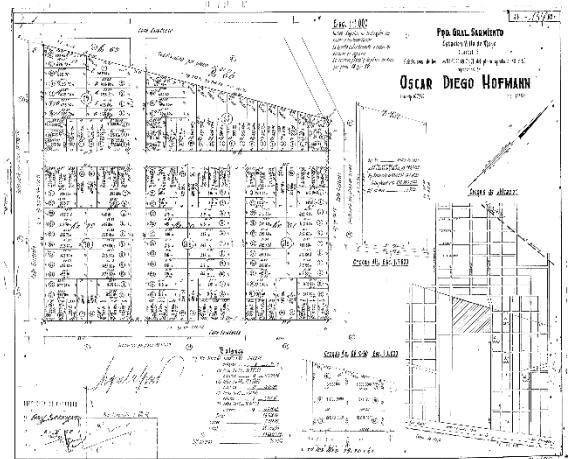


Fig. 19

1952 (c)

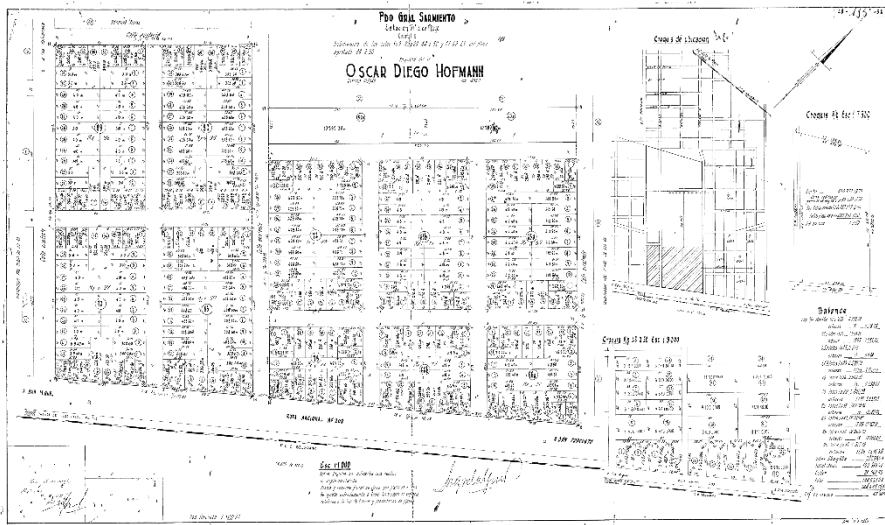


Fig. 20

1952 (d)

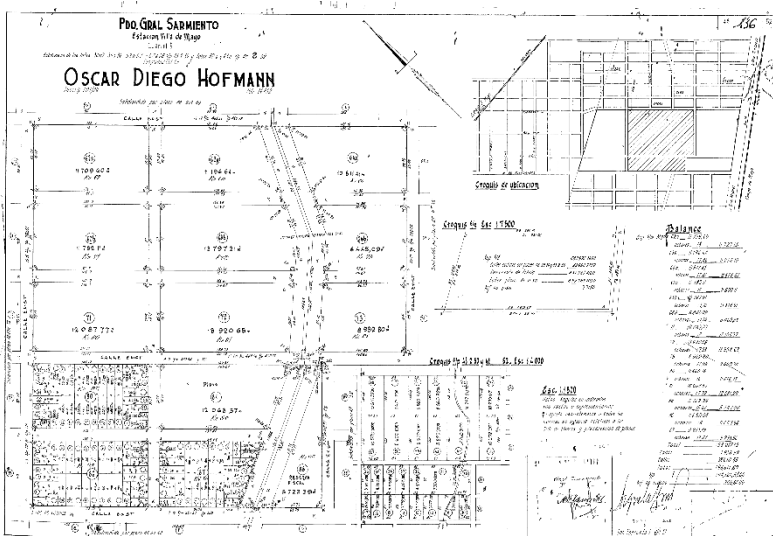


Fig. 21

Planos de mensura - Dirección de Catastro, Municipalidad de Malvinas Argentinas.

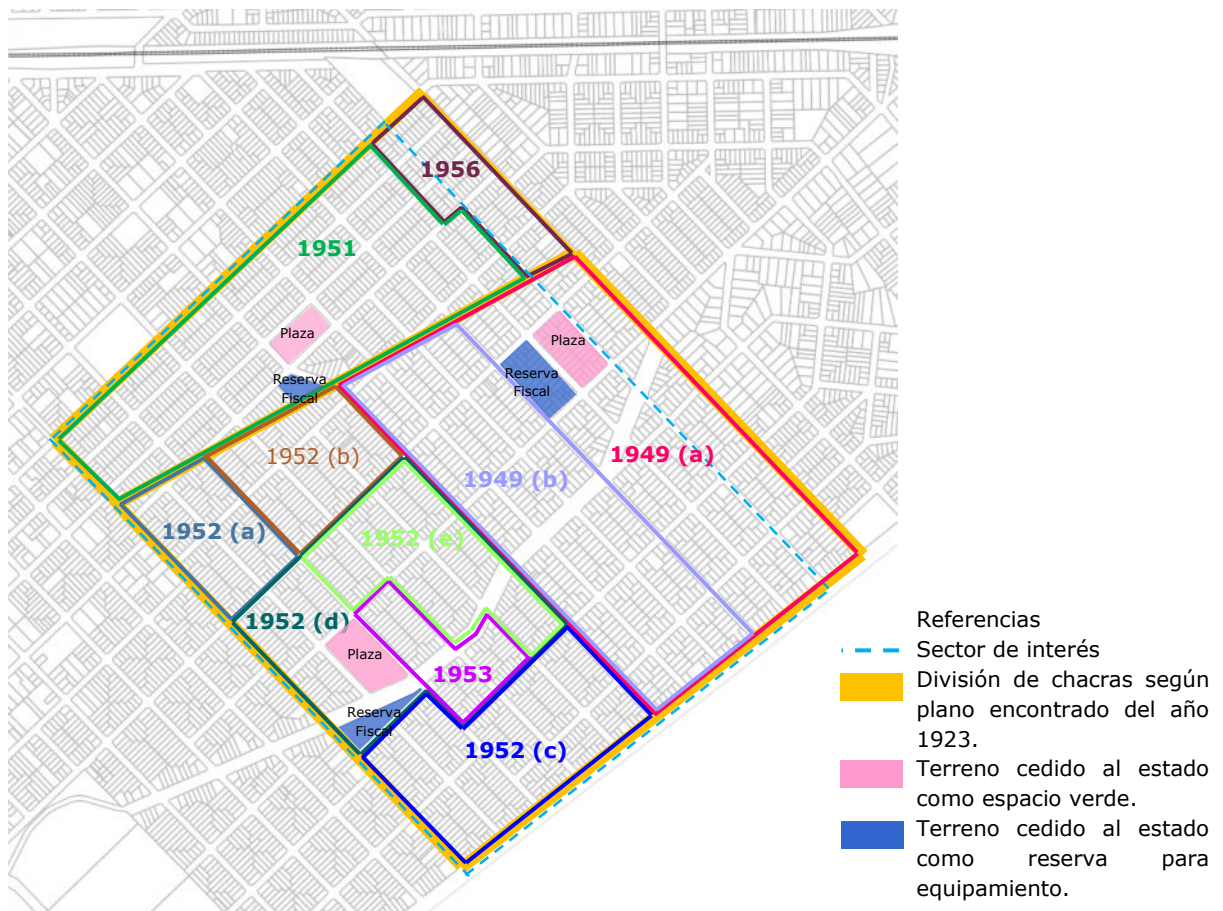


Fig. 25 - Planos con división parcelaria, Mapa Interactivo - Dirección de Geomática, Municipalidad de Malvinas Argentinas

Desde el año 1949 al año 1956 se fueron subdividiendo las fracciones o chacras marcadas en amarillo, analizadas anteriormente, en manzanas y parcelas.

1949 a - Se dividió el terreno en manzanas conformando una trama ortogonal, tomando el eje del loteo antiguo sobre calle Cabildo. Primero se parcelaron tres filas de manzanas y las otras tres filas quedaron como manzanas sin parcelar. También se cedió tierra al estado como reserva fiscal y plaza.

1949 b - Las manzanas que anteriormente no habían sido loteadas, en este nuevo plano si lo hicieron.

1951 - En este caso pareciera haberse tomado como referencia la diagonal surgida por el loteo de chacras continuando la trama realizada por el plano de 1949 a. Fue cedida tierra para reserva fiscal y plaza.

1952 a - Del mismo modo que el anterior se continuó con el amanzanamiento y la trama.

1952 b - Siguiendo la trama ortogonal y acompañando la diagonal se realizó la división.

1952 c - Considero que se continuó en una parte con la trama realizada en el plano del año 1949 a y luego siguiendo la franja del loteo que figura en un gráfico menor en el plano.

1952 d - En este sector, al igual que ejecuciones anteriores, se parcelaron una fila de manzanas y las demás quedaron sin hacerlo. Por otra parte, se cedió tierra para plaza y reserva fiscal.

1952 e - Se terminaron de parcelar las manzanas, del plano 1952 d.

1953 - Al igual que el anterior, también se terminaron de dividir las manzanas.

1956 - A manera de continuar con la trama existente se completó la división.

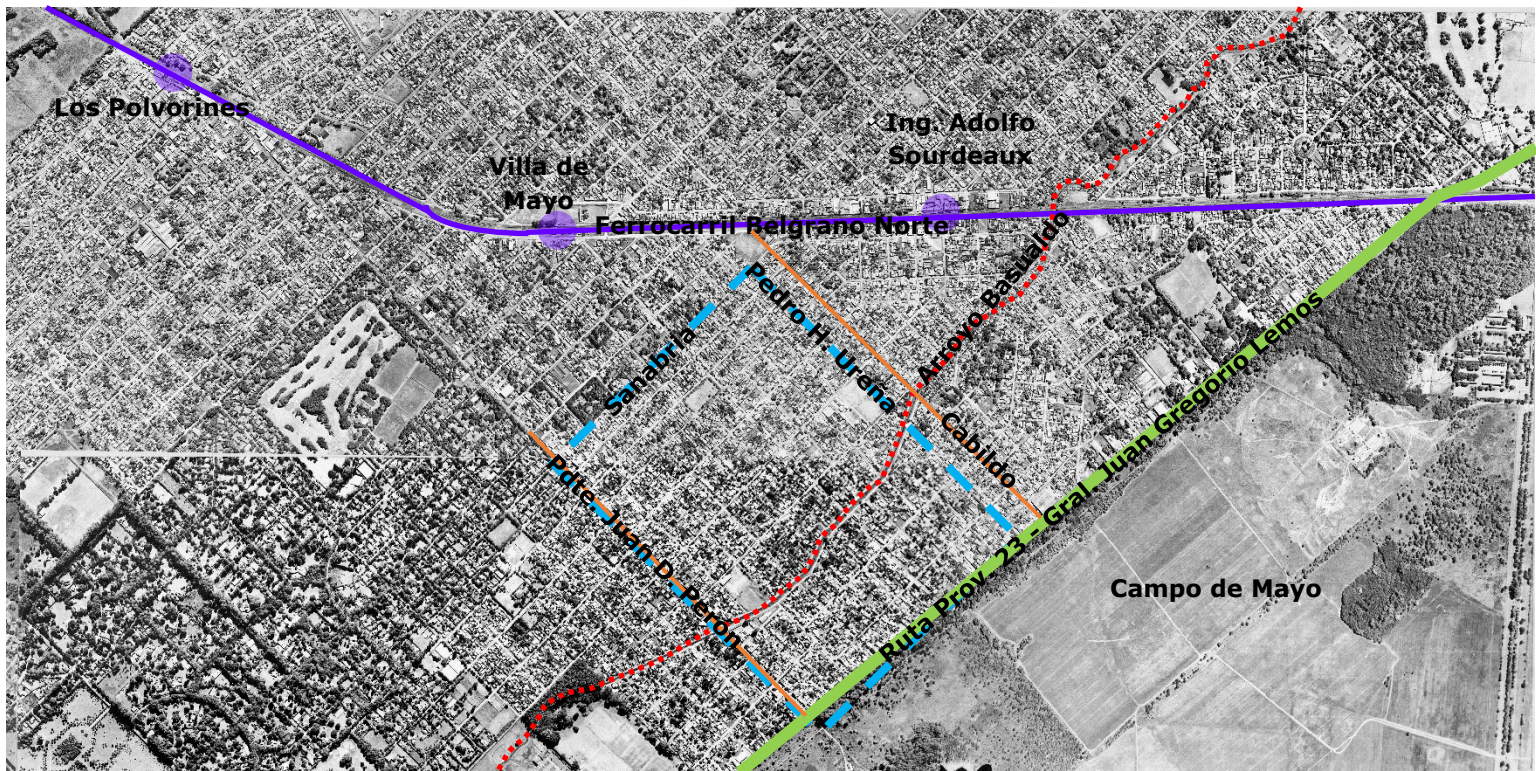


Fig. 26 - Fotografía aérea localidad de Villa de Mayo y alrededores - Dirección de Geomática, Municipalidad de Malvinas Argentinas.

Muchos más avanzado en el tiempo se ve establecido el barrio con una trama consolidada. La Av. Pdte. Juan Domingo Perón ex Maipú presenta rasgos de lo que era un camino menor entre los terrenos de Quinteros y Urdariz. Mientras que la actual calle Cabildo figuraría entre los terrenos de Quinteros y Ramón Pacheco. La Ruta Provincial 23 ex Ruta 202 quedó como el camino principal del borde de Campo de Mayo.



Fig. 27

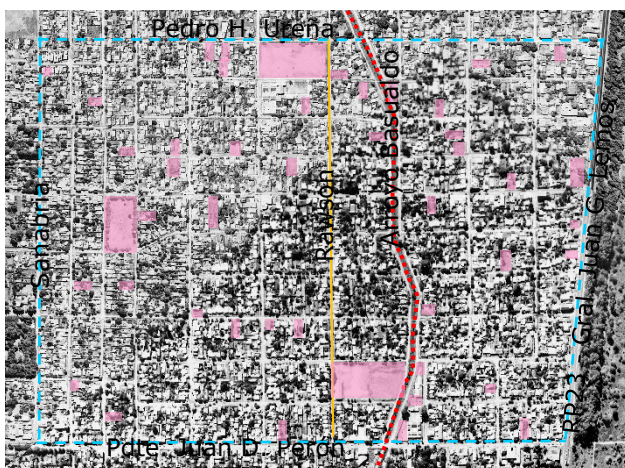


Fig. 28

● Se observan espacios baldíos o verdes.

● La actual calle Rawson parecería ser el límite del lote nombrado como Quinteros. Mientras que el otro sector pudiera haber pertenecido al denominado como Clementina Villamayor, según plano del año 1910.



Fig. 29 - Fotografía aérea satelital - Google

- Se observan espacios baldíos o verdes.
- Nuevas construcciones.
- En estos sectores se rompe la continuidad de la trama de calles.
- Se presenta la continuidad peatonal, por medio de puentes.
- Existe una particularidad en las manzanas al tratar de conectar las calles para generar la continuidad.

2011



Referencias

- Escuela pública
- Iglesia del Señor de los Milagros de Mailín
- Escuela privada
- Viviendas de privados
- Plaza Mailín

Fig. 30 - Fotografía aérea - Mapa interactivo - Municipalidad de Malvinas Argentinas.



Marcado en rojo se observa la construcción de un jardín de infantes en la actual Plaza Mailín, que a pesar de haber sido cedido dicho terreno para una plaza igualmente se construyó. Mientras que el espacio cedido para equipamiento, al estar loteado, se utilizó una parte para la ubicación de dos colegios y una iglesia.

Fig. 31



Al igual que el caso anterior, aquí también se utilizó la plaza para construir escuelas. A diferencia de la Plaza Mailín, este espacio verde se encuentra con un vallado perimetral, lo cual impide el acceso a la plaza y tampoco funciona como patio de las escuelas porque las misma también cuenta con cierre perimetral.

Fig. 32

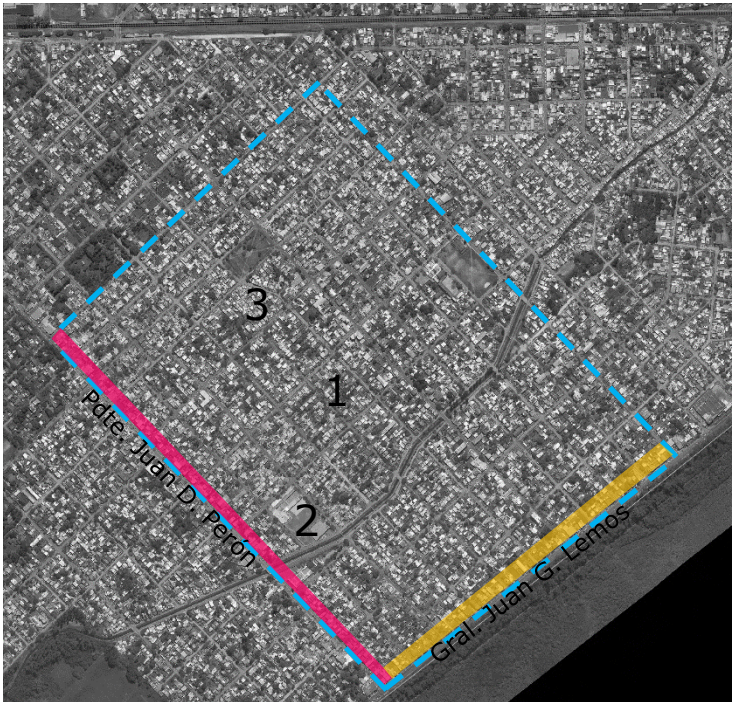


Fig. 33 - Fotografía aérea - Mapa interactivo - Municipalidad de Malvinas Argentinas.

Se observa una mayor densidad sobre la calle ex-Maipú, actual Pdte. Juan Domingo Perón, debido a que se creó un corredor de comercios.

En el caso de las parcelas frentistas a la ruta 202 o Gral. Juan Gregorio Lemos, tienen mayor superficie y los comercios que allí se implantan son más amplios, a la vez que se mixturán con viviendas.



Fig. 34

1. La característica del barrio en cuanto a las construcciones son: viviendas, algunas retiradas de la línea municipal, otras no y con patio de fondo.

Construcción

Patio



Fig. 35

2. Por otra parte, se continuó avanzando con construcciones sobre el espacio verde.



Fig. 36

3. se observa en esta imagen por un lado la huella que ha dejado el antiguo parcelamiento, remarcado por las construcciones existentes y por otro lado, el terreno cedido para reserva fiscal fue tomado clandestinamente por personas, y se generó una villa.

2020



Fig. 37 - Fotografía aérea satelital - Google Earth.



Para este año se observan modificaciones estéticas en la Plaza Mailín.

Fig. 38



Se observa una densidad mayor sobre la ruta Gral. Gregorio Lemos, con construcciones de galpones dedicados a la actividad comercial y viviendas en altura.

- Comercios
- Vivienda en altura

Fig. 39

REFLEXIONES

A lo largo del análisis me sorprendió el hecho de tener elementos que no cambiaron en absoluto como son las calles que figuraban como límite de chacras o terrenos, y cómo estos se convirtieron en las avenidas principales, además de definir los límites a los barrios.

Las primeras dos calles que ubiqué rápidamente fueron la Avenida del Libertador Gral. José de San Martín y la Ruta Provincial 23 o Gral. Juan Gregorio Lemos, que en la actualidad son parte del límite del partido. Siguiendo con la Ruta Provincial 8 o Pdte. Arturo U. Illia que, al igual que las anteriores, pertenece al borde del partido.

Otro elemento importante fue la llegada del ferrocarril, que en el área en la cual trabajé, siguen habiendo tres líneas de trenes muy próximas, lo cual ayudaba a la urbanización, densificación de la zona y comunicación con otros barrios.

El lugar más identificable para la zona es el perteneciente a Campo de Mayo, que es un área verde extensa, con un cordón de construcciones sobre la Ruta 8.

Específicamente en el sector de interés, se aprecia el antiguo parcelamiento en grandes chacras y las actuales calles Pdte. Juan Domingo Perón (ex-Maipú) y Cabildo, que hoy en día son el límite de localidades. Por una parte, la calle Cabildo divide la localidad de Villa de Mayo con Ing. Adolfo Sourdeaux y la calle Pdte. J. D. Perón a Villa de Mayo con Los Polvorines. Quisiera aclarar que el límite de Villa de Mayo anteriormente era más extenso, llegaba más allá de la calle Perón hacia el suroeste.

En este sector también se observa el paso del arroyo Basualdo o Las Horquetas, que se distingue por su característica natural y genera una imagen del barrio particular, ya sea para los visitantes como para los habitantes del lugar. El mismo se graficaba perfectamente en los planos cartográficos encontrados y es de fácil detección.

Otro tema importante son las construcciones que existen en los sectores destinados a áreas verdes, o sea los terrenos cedidos para plazas. En dos de las tres manzanas entregadas para ese uso se construyeron en este caso escuelas. Esta situación refleja, por un lado, la necesidad de que haya más equipamiento por una cuestión de demanda por parte de la sociedad; y por otro, la pérdida de esos espacios de esparcimiento que se necesitan para una mejor calidad de vida.

Un aspecto interesante y notable es la diagonal que atraviesa todo el sector que era un antiguo eje divisorio de los terrenos y que se observa perfectamente en la vista aérea.

Desde 1957 a 1993 no encontré información cartográfica al respecto, pero considero que fue la época que se pobló la zona, ya que para 1994 se observa, en fotografías aéreas, un barrio consolidado con muy pocos terrenos baldíos.

Por último, como parte del trabajo, la cátedra propuso determinar en qué momento se estuvo más cerca de una ciudad ideal. A mi parecer creo que debería haberse hecho diferente la subdivisión de terrenos con una mayor superficie para garantizar más espacio verde o al menos que todas las viviendas pudiesen tener patios. También el haber planteado la utilización de algún terreno para la realización de una huerta comunitaria que en la actualidad se podría concretar en la porción de terreno que estaba destinado para espacio verde y que hoy se encuentra con cerco perimetral. Otra cuestión que se puede realizar hoy en día es la forestación en el espacio público.

SECTOR A ANALIZAR EN CABA, CONSTITUCIÓN

1776



Fig. 1 - Plano de la Ciudad de Buenos Ayres. José María Cabrer -1776 - Horacio A. Difrieri, Atlas de Buenos Aires, Tomo II, Mapas y Planos - Atlas/Archivo, Paisajes culturales de la costa del Río de La Plata.

1782



Fig. 2 - Plano de la ciudad y Plaza de la SS Trinidad Puerto de S. María de Buenos Ayres. 1782 - Geografía infinita (Blog), Artículo: "La evolución de Buenos Aires a través de los mapas" por Gonzalo Prieto.

En el plano de 1776 se observa que la zona no está poblada, pero a la vez la ciudad tiende a expandirse hacia el sur y al oeste.

En la imagen de 1782, en esa parte de la ciudad, ya se ve como se dividieron los terrenos o que al menos tienen una actividad productiva.

La guía con líneas rojas que parten de la plaza Mayor sirven de referente para la actual ubicación de la plaza Constitución, lugar elegido para el estudio. El área seleccionada para el análisis comprende siete cuadras al oeste y trece hacia el sur aproximadamente.



Fig. 3

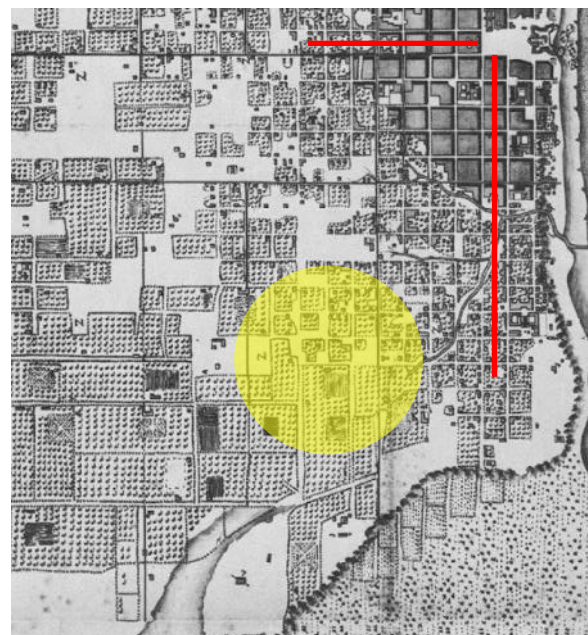


Fig. 4

1800



Fig. 5 - Plan de la Ciudad de Sta. María Puerto de la SS Trinidad de Buen Ayre. Boneo. 1800 - A. Taullard, 1940. Los planos más antiguos de Buenos Aires 1580-1860. Peuser editores - UBA, FADU, IAA, Archivo de imágenes digitales.

1830

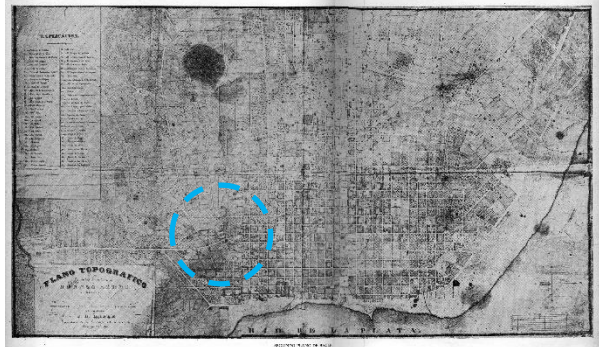


Fig. 7 - Plano topográfico de la Ciudad de Buenos Aires. C. H. Bacle. 1830 - A. Taullard, 1940. Los planos más antiguos de Buenos Aires 1580-1860. Peuser editores - UBA, FADU, IAA, Archivo de imágenes digitales.

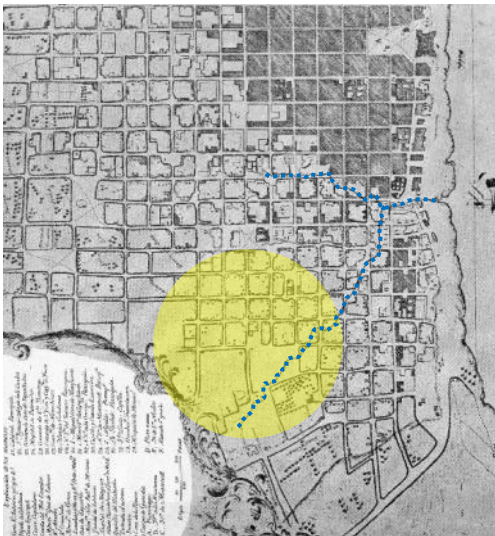


Fig. 6

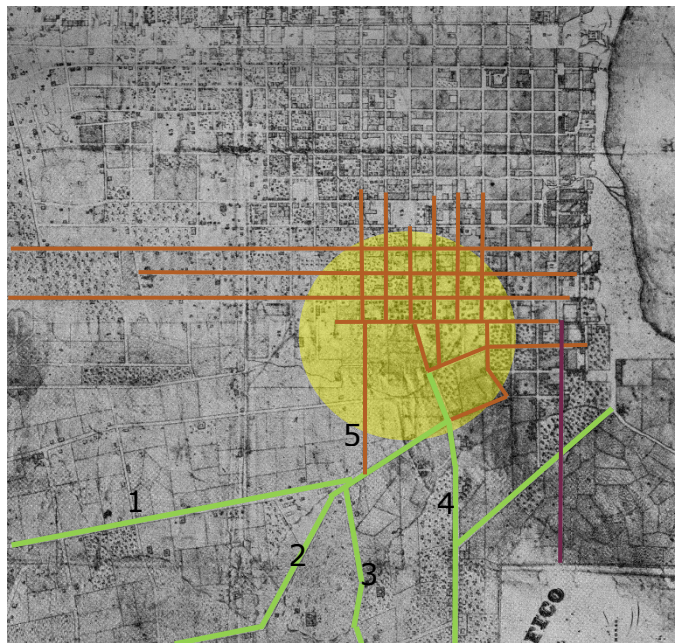


Fig. 8

Para la época de 1800 se va desarrollando más la zona y pareciera que se extingue la trama ortogonal por causas del arroyo (Arroyo Tercero del Sur). Se forman así quintas o terrenos más amplios e irregulares.

Para 1830 se encontraban más consolidados los lotes y rectificados, a la vez, se definen las calles (marrón), los caminos hacia el sur, marcados en verde, y la actual calle Defensa marcada con morado.

1. Actual Avenida Caseros
2. Actual Avenida Amancio Alcorta
3. Actual calle Doctor Ramón Carrillo
4. Actual Avenida Manuel A. Montes de Oca
5. Actual calle Salta

1853

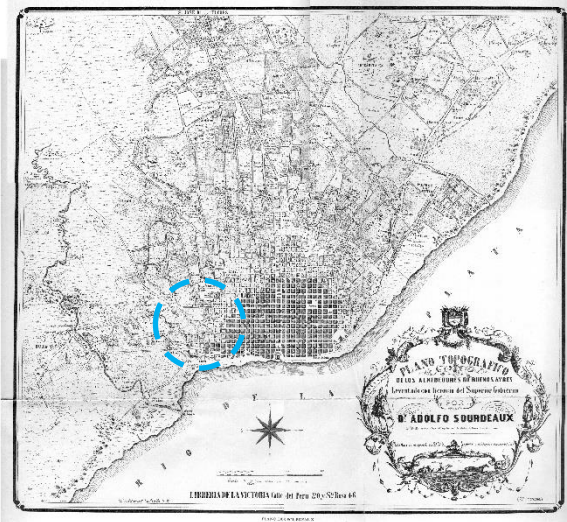


Fig. 9 - Plano topográfico de los alrededores de Buenos Aires. Adolfo Sourdeaux - A. Taullard, 1940. Los planos más antiguos de Buenos Aires 1580-1860. Peuser editores - UBA, FADU, IAA, Archivo de imágenes digitales.



Fig. 10

El camino, marcado en lila, se corta por un gran terreno haciendo que la trama no sea continua. Hoy en día, la parte este es la Av. Juan de Garay y la continuación sería Av. Brasil. Marcado con rojo se ubica el llamado "huevo de las Sauces" que era un lugar donde los habitantes tiraban la basura y está ubicado donde hoy se encuentra la Plaza Garay.

1866

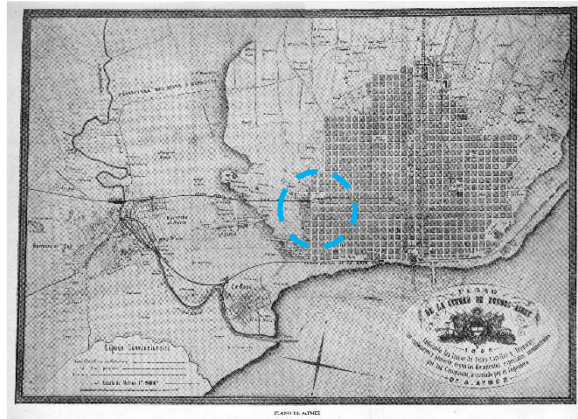


Fig. 11 - Plano de la Ciudad de Buenos Aires. A. Aymez. 1866 - A. Taullard, 1940. Los planos más antiguos de Buenos Aires 1580-1860. Peuser editores - UBA, FADU, IAA, Archivo de imágenes digitales.

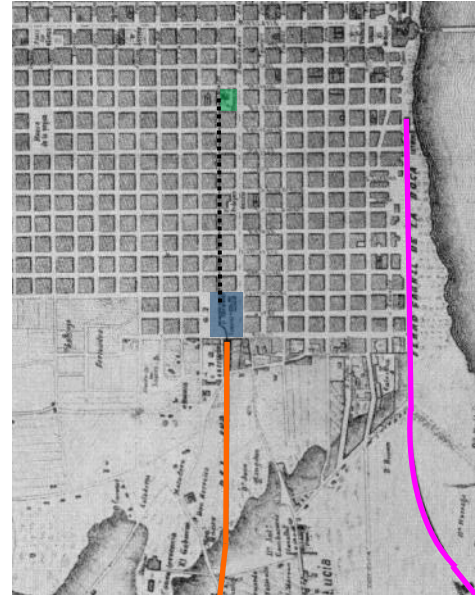


Fig. 12

En este plano se indican las líneas de los ferrocarriles. Hacia el sur se encontraba la línea Ferrocarril del Sud (naranja) y Ferrocarril de la Boca (fucsia). La actual Plaza Constitución (azul) estaba conectada con la antigua Plaza Moreno (verde), donde hoy se encuentra el Cantero Central "Provincia de Jujuy" entre las calles Av. 9 de Julio, Moreno, Bernardo Irigoyen y Av. Belgrano.

1867



Fig. 13 - Plano topográfico de la Ciudad de Buenos Aires y de todo su Municipio incluyendo parte de los partidos de Belgrano, San José de Flores y Barracas al Sur / levantado por el Departamento Topografico, construido y dibujado por Carlos Glade, y publicado con autorización del Superior Gobierno de la Provincia. Gratado ; por Julio Vigier. - Bibliothèque Nationale de France: Gallica, la Bibliothèque numérique de la BnF et de ses partenaires.



Fig. 14

Para 1867 la urbanización se va extendiendo hacia el sur. Se observa en este plano la densidad sobre el borde del Riachuelo (rosa) siguiendo el camino, actual Av. M. A. Montes de Oca.

También se observa mayor densidad en el área de la actual plaza Constitución. Marcado con amarillo, se ve cómo se va reduciendo en dimensiones.

1879

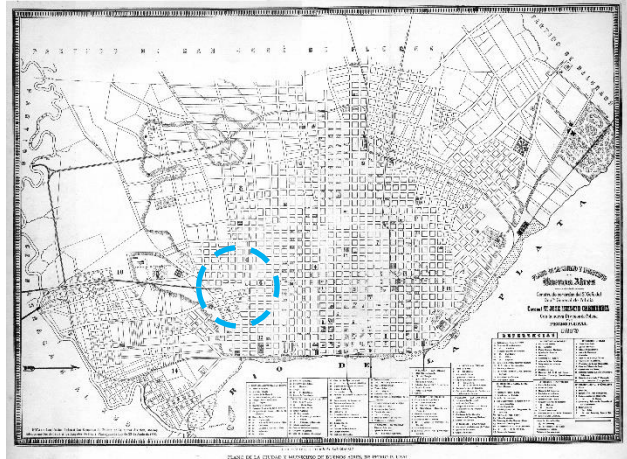


Fig. 15 - Plano de la Ciudad y municipio de Buenos Aires. A. Aymez. 1879 - Alfredo Taillard, Los libros más antiguos de Buenos Aires, 1580-1880. Jacobo Pauser SA. 1940 - UBA, FADU, IAA, Archivo de imágenes digitales.



Fig. 16

En el plano se indican las divisiones políticas. El sector de interés se encuentra en la Sección 6, Concepción. La actual Plaza Garay se denomina como 29 de Noviembre (rojo), la Plaza Constitución como Mercado de Frutos (azul). Aparece la Capilla Santa Catalina (violeta), la estación Central de Ferrocarril Sud (naranja), la Plaza Independencia (rosa), el Mercado Independencia (morado), la Iglesia de la Concepción (amarillo), la Capilla y Colegio Hermanas de Caridad (verde) y la Casa de Ejercicios (marrón).

1882



Fig. 17 - Plano de la Ciudad de Buenos Aires. J. B. A. Bianchi. Esposición Continental de 1882. - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

1887



Fig. 19 - Mapa general de la Ciudad de Buenos Aires y de los pueblos de Barracas al Sud, Barracas al Norte, Flores y Belgrano. Armando Saint-Yves. 1887 - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.



Fig. 18

La denominada Avenida Santa Lucía, actual Av. Montes de Oca, se encontraba con la Plaza Independencia. Además se observa como el ferrocarril tomó más tierras generando una separación de la plaza y formándose la calle Brasil, marcada en lila. Mientras tanto la calle Garay se cortaba en la plaza y su continuación hacia el oeste también le ocurría lo mismo (verde). Se observa la localización de equipamiento como es el "asilo inválidos", "hombres dementes" y "mujeres de dementes", que se supone refieren al asilo de personas discapacitadas por la guerra del Paraguay y hospitales psiquiátricos, tanto para hombres como para mujeres (fucsia).

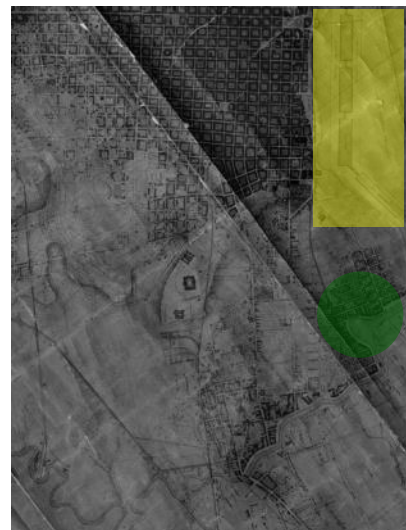


Fig. 21

Se observa una mayor consolidación y más concentración de población hacia el sur en la actual Vuelta de Rocha (verde), también la ampliación del puerto con diques marcado en amarillo (o al menos se presenta el proyecto en este plano).

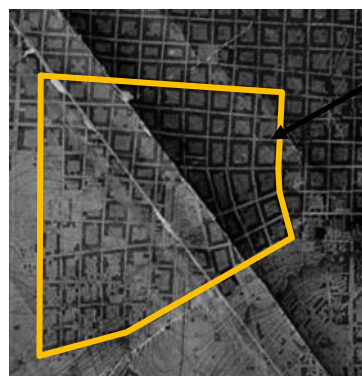


Fig. 20

Sector de interés

La zona se encuentra densamente urbanizada, con el amanzanamiento similar a lo que es hoy.

1895



Fig. 22 - Plano topográfico de la Ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina. Levantado por la oficina de Obras Públicas de la Municipalidad. 1895 - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

1900



Fig. 24 - Ciudad de Buenos Aires y distrito federal. Pablo Ludwig -1900. - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.



Fig. 23

Se observa una mayor expansión de la estación ferroviaria, lo que hizo cortar el paso de la calle Caseros.



Fig. 25

Se referencian caminos secundarios utilizados, en la actual Plaza de la Constitución.

1906



Fig. 26 - Plano de Ciudad de Buenos Aires con la numeración de las propiedades. Domingo Sanguinetti - Guillermo Kraft -1906. - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

1916



Fig. 28 - Plano centenario de la Capital Federal. Compilado por A. Bemporat. Plano del conjunto del catastro de la Capital. 1916. - Colecciones digitales de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.



Fig. 27

En esta imagen se aprecia de mejor manera como se disgrega la continuidad ortogonal y se generan manzanas con medidas menores, ya sea porque la atraviesa una calle o como remanente de otras divisiones.



Fig. 29

En esta instancia vemos como se atraviesa la plaza para la continuación de la calle Garay (celeste). También la importancia graficada por el ancho de la calle Independencia (rojo), lo mismo, pero de menor ancho, se ve sobre la calle San Juan (naranja).

Por otra parte, cabe mencionar que la Plaza Garay en el plano del año 1882 aparece conformada por dos manzanas y en los demás planos se observa que se unificaron (rosa).

El ferrocarril toma una cantidad de tierra mayor que la de antes (amarillo).

1921

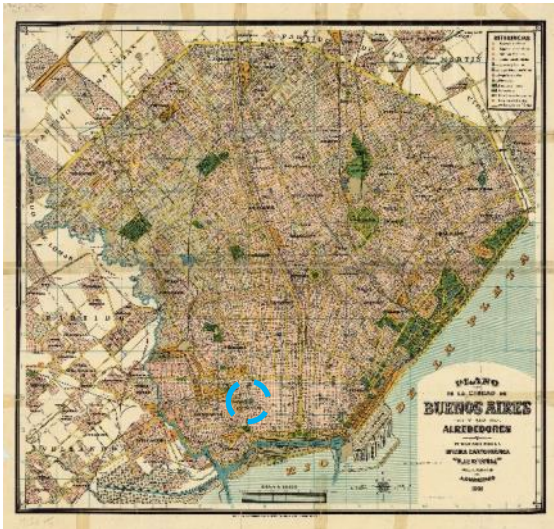


Fig. 30 - Plano de la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores. Publicada por la Oficina Cartográfica "Ludwig". Confeccionado por A. Cannizzaro. 1921 - University of Wisconsin Libraries.

1930



Fig. 32 - Plano de la Ciudad de Buenos Aires. 1930 - Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina.

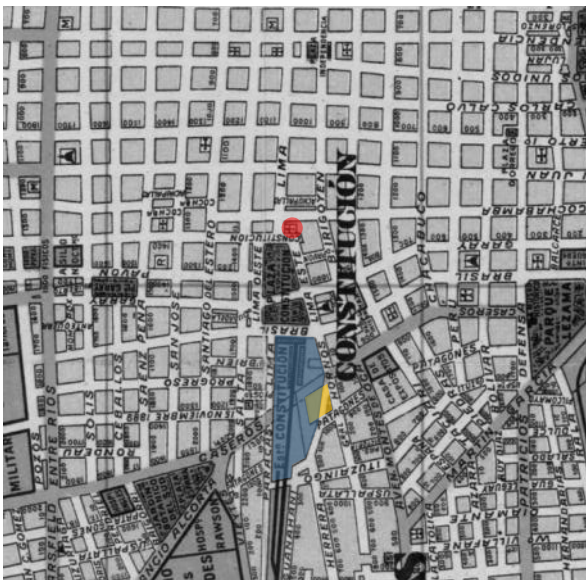


Fig. 31

La estación del ferrocarril se amplió cambiando la trama existente y generando un remanente de la antigua manzana (amarillo).

En el círculo rojo se observa la indicación de una iglesia, donde actualmente se encuentra la Iglesia Inmaculado Corazón de María.



Fig. 33

A partir del año 1867 se empieza a modificar el área marcada con amarillo, generando esas discontinuidades de calles. Se observa cómo por las construcciones existentes cambia la regularidad y se abren caminos según la conveniencia o actividad.

Lo mismo aparece en la manzana marcada en verde.






Fig. 34

1940



Fig. 35 - Fotografía aérea, con nombre de calles actuales - Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

-  Espacios verdes
-  Área de concentración de transporte público.
-  Área extendida del ferrocarril.

1941

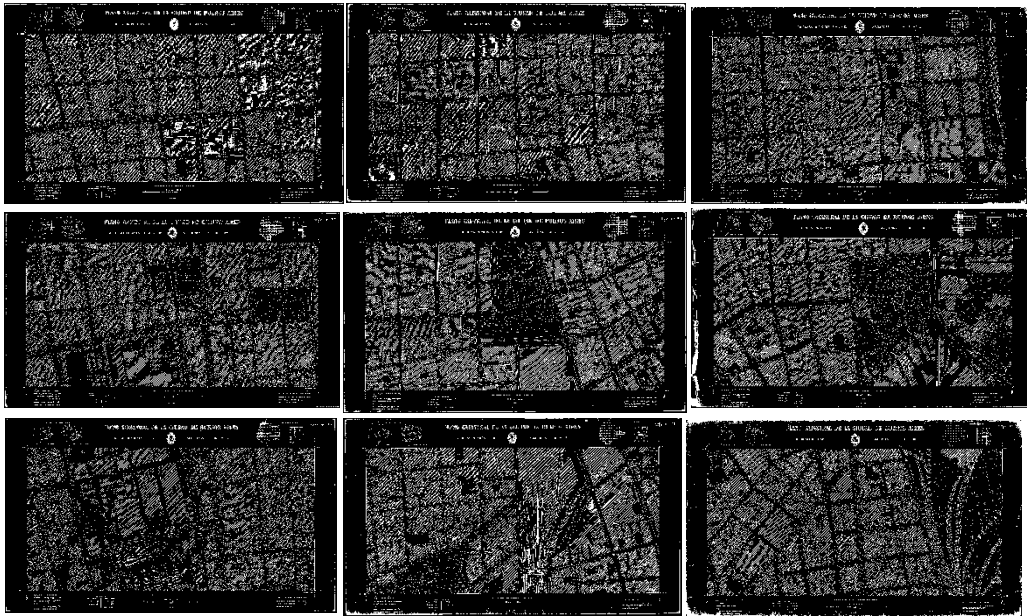


Fig. 36 - Plano catastral de la Ciudad de Buenos Aires. Ricardo J. Gnecco - Levantamiento efectuado durante la intendencia de Don Arturo Goyeneche - Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires - Dirección de Catastro. Gregorio A. Potillo - Gabinete Central de la Aviación Naval del Ministerio de Marina.

Lo que más me llamó la atención en este caso es el hecho de que, por ejemplo, las calles Cochabamba y Bernardo de Irigoyen figuran realizadas en madera. Antiguamente se utilizaban adoquines de este material a manera de "asfalto" o mejorado de las calles. Mientras que parte de la calle Achupallas o la calle San Juan eran de granito y la calle Constitución de asfalto.

También se marca el recorrido de los vehículos en la traza de calles, llegando a diferenciar lugares como la Estación Salta, en la manzana 51, al sur de la Plaza Constitución (amarillo).

Otra particularidad son las construcciones pegadas a la línea municipal y con patios internos (fucsia).

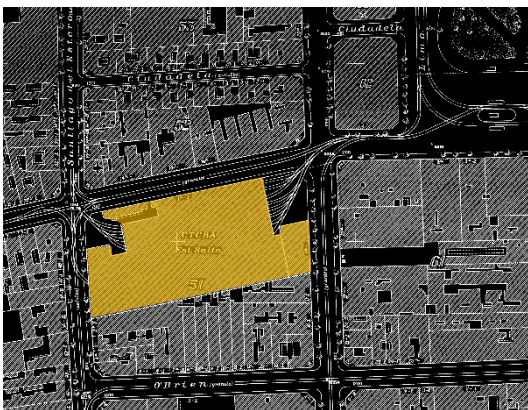


Fig. 37

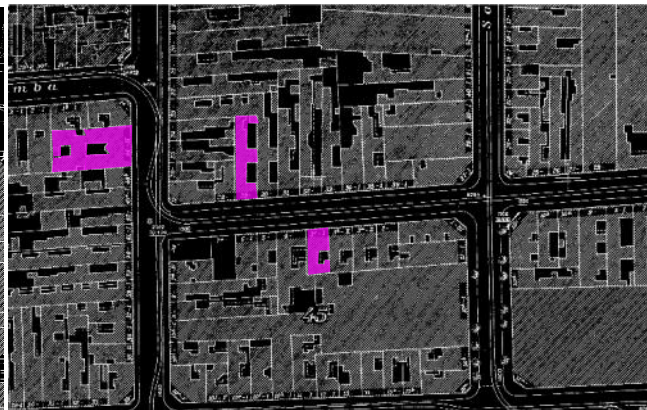


Fig. 38

1965



Para esta época se ve la zona densamente poblada.

Fig. 39 - Fotografía aérea, con nombre de calles actuales - Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

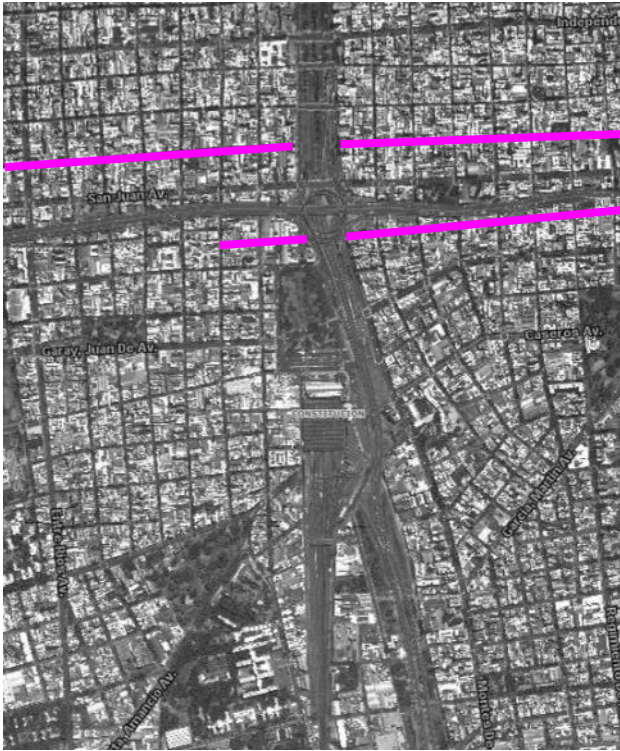
1978



Se demolieron varias manzanas del borde este de la plaza para la futura ampliación de la avenida, dejando solamente en pie la Iglesia Inmaculado Corazón de María (violeta). A la vez se generaron nuevas áreas verdes.

Fig. 40 - Fotografía aérea, con nombre de calles actuales - Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2006



Algunas calles perdieron la continuidad a causa de la construcción de la autopista, figuran marcadas en el plano las calles Cochabamba y Humberto 1°.

Fig. 42 - Fotografía aérea, con nombre de calles actuales - Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2008



Otras áreas ganadas para espacio verde o plazas.

Fig. 43 - Fotografía aérea, con nombre de calles actuales - Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2009



En las zonas marcadas se observa una mayor densidad de construcción, con edificios más altos, sobre todo sobre Av. 9 de Julio.

Fig. 44 - Fotografía aérea, con nombre de calles actuales - Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

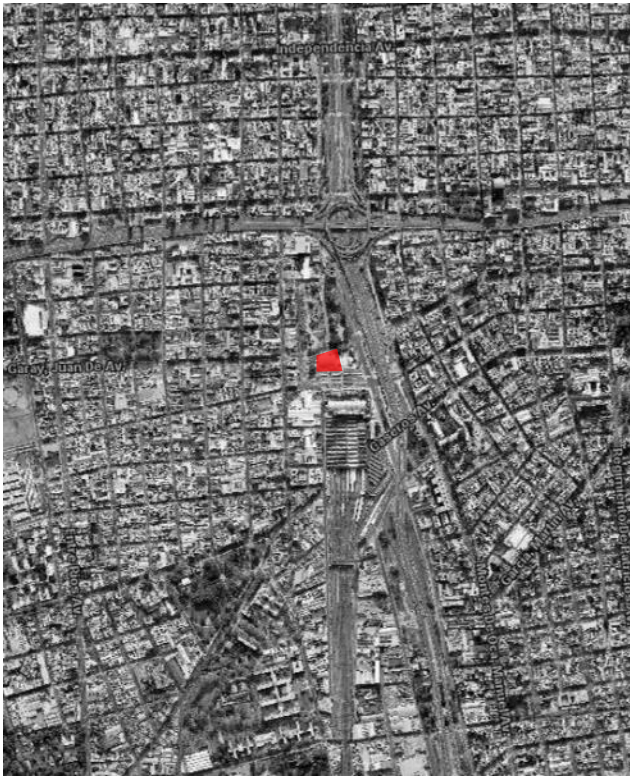
2014



Nuevamente se modifica la zona, esta vez en el área central donde había espacio verde para poder construir una vía de circulación rápida para el transporte público, en este caso para los colectivos. Se generan paradas de colectivos a lo largo del recorrido de la Av. 9 de Julio.

Fig. 45 - Fotografía aérea, con nombre de calles actuales - Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2017



Se toma parte de la plaza Constitución para la construcción del Centro de Transbordo correspondiente a la Línea C del subte, debido a la alta concentración de personas que llegan al barrio.

Fig. 46 - Fotografía aérea, con nombre de calles actuales - Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2020



A lo largo de la historia se muestra cómo fue cambiando y adaptándose el barrio a los nuevos acontecimientos, debido a las necesidades de unir puntos diferentes de la ciudad producto de la urbanización que se fue extendiendo y densificando cada vez más.

Se puede decir que hay áreas que no fueron alteradas ni modificadas. Simplemente se nota ese cambio en las nuevas construcciones (rojo) y en otras áreas se generaron nuevas situaciones (lila). Por ejemplo, el cambio sufrido, para poder continuar con la traza de la calle Garay, en la Plaza Garay fue mínimo comparado con la Plaza

Fig. 47 - Fotografía satelital - Google Earth.

REFLEXIONES

En el análisis de este sector de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, observé una manera o forma diferente de crecimiento de la ciudad tomando como referencia su frente con el río y expandiéndose progresivamente de forma radial. Como en el caso anterior, pude distinguir algunas de las calles principales que hoy siguen siendo utilizadas, como son: Av. Caseros, Av. Amancio Alcorta, Doctor Ramón Carrillo, Av. Manuel A. Montes de Oca, Av. Juan de Garay, Av. Brasil y Defensa.

Luego con la construcción del ferrocarril observé que se generaban puntos de llegada y con éstos lugares amplios se formaron plazas, también la ciudad se fue transformando cambiando la trama. En el caso del Ferrocarril del Sud se formó como cabecera con la Plaza Constitución, tomando diversos usos como, por ejemplo, mercado de frutos.

Por otra parte, a diferencia del barrio de Villa de Mayo en el sector de Constitución el Arroyo Tercero del Sur que atravesaba parte de la ciudad, con el tiempo dejó de verse o representarse en los planos, siendo este entubado.

Una característica particular de las grandes urbanizaciones es su densidad poblacional que lleva asociada el avance del transporte público y éste con la ampliación de las calles y avenidas de la ciudad que cambian constantemente para una mejor conectividad entre barrios. Constitución es un gran reflejo de este hecho debido a la instalación del ferrocarril, terminal de ómnibus y subte, conectando diferentes puntos de la ciudad.

El área fue atravesada con la construcción de la autopista 25 de Mayo y la ampliación de la Avenida 9 de Julio, lo que llevó a modificar radicalmente la imagen del barrio y transformándose según las necesidades del crecimiento de la ciudad. Considero que estos cambios vinieron acompañados con proyectos para mejorar algunas situaciones como la contaminación sonora, diseñando nuevos lugares para espacios verdes.

En este caso determinar en qué momento se estuvo más cerca de una ciudad ideal me es más complicado debido a que la ciudad creció de manera espontánea, es decir, en paralelo con los hechos históricos sucedidos en el país. Creo que estas transformaciones sucesivas con los años forman parte de la identidad de la población y tienen características particulares que hacen enriquecer a la ciudad.

CONCLUSIONES

Me pareció interesante desde el punto de vista de la investigación histórica conocer los orígenes o cómo fueron generados los terrenos del barrio, de Villa de Mayo. Y cómo aquellos sectores que parecen haber tenido un fin casual no lo son tanto como, por ejemplo, el sector en el cual existe una villa que en algún momento esa tierra fue cedida para que se construyera algún equipamiento para la comunidad, pero algunas personas, por necesidad, se adueñaron de esos terrenos y formaron su hogar. En el caso de Constitución, la Iglesia Inmaculado Corazón de María y otras construcciones de edificios quedaron como resabio de las manazas que antes existían en esos lugares donde se implantaron por primera vez.

Por otra parte, en el análisis de los planos de mensura del sector vivencial, la acción de los agrimensores o ingenieros que tomaron la decisión de que esas tierras se subdividieran de acuerdo a los lineamientos propuestos, es decir en forma ortogonal. Porque en la zona no se observa ninguna particularidad en relación con crear o hacer una "nueva traza", siendo para ellos un lienzo en blanco. Pero a la vez se ve una necesidad por generar una mayor cantidad de tierra habitable. Diferenciado totalmente el sector de Constitución en el cual su crecimiento fue con una trama ortogonal y que por situaciones particulares se fueron conformando manazas o parcelas que hicieron perder esa ortogonalidad y también por cuestiones de las actividades realizadas en un sitio específico.

Con respecto al arroyo Basualdo, a diferencia de lo que vi en Ciudad Autónoma de Buenos Aires que en alguna parte de la historia urbana los ríos parecieran desaparecer de los planos, en este caso no se modificó la naturaleza del mismo. Pero a partir de la imagen satelital del año 2004 se observa que se entubó el arroyo y, en otro sector, se lo dejó a cielo abierto sin perder su característica. Quizás esto se produjo porque no es un barrio densamente poblado y mucho menos la "carta de presentación" de la ciudad, es decir no es una capital o una ciudad principal.

Estas diferencias entre distintas localidades de la Prov. de Buenos Aires, se ven reflejadas en los acontecimientos históricos de cada lugar y como se fundaron o en qué época. Otro aspecto no menos importante sería el hecho de cuánto se planificó la ciudad o con qué criterio.

AGRADECIMIENTOS

Quisiera agradecer al equipo docente de la cátedra por proponer y permitirnos elegir un sitio para investigar y aprender de nuestra ciudad.

FUENTES CONSULTADAS, VILLA DE MAYO

Primarias – archivos y reservorios

Colecciones digitales de planos de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

Cartografía University of Wisconsin Libraries.

Dirección de Catastro, Municipalidad de Malvinas Argentinas

Dirección de Geomática, Municipalidad de Malvinas Argentinas

Bibliografía

Munzon Eduardo Ismael (1978) *Historia abreviada del Partido de General Sarmiento.*

Páginas web

Google Earth

Mapa interactivo - Municipalidad de Malvinas Argentinas.

FUENTES CONSULTADAS, CONSTITUCION

Primarias – archivos y reservorios

Archivo de imágenes digitales UBA, FADU, IAA

Cartografía Bibliothèque Nationale de France: Gallica, la Bibliothèque numérique de la BnF et de ses partenaires.

Cartografía University of Wisconsin Libraries.

Colecciones digitales de planos de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires - Dirección de Catastro. Gregorio A. Potillo

Planos Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina.

Páginas web

Google Earth.

Mapa Interactivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.