



HISBA

Trabajo Practico n° 3

# *La ciudad y la frontera*

Alumna: Blanco, M.Laura // Comisión n°1 // Año: 2013 // Catedra: Lupano

En la ciudad de la Trinidad y puerto de Santa María de los Buenos Aires existe una región fronteriza donde la urba y el desierto se juntan en un abrazo combativo (...). Saavedra es el nombre que los cartógrafos asignan a esa región misteriosa (...)

El turista que volviendo sus espaldas a la ciudad se aventura los ojos en aquel paisaje, no tarda en sentir un vago sobrecogimiento de pavor: allí sobre un terreno desgarrado y caótico se alzan las últimas estribaciones de Buenos Aires, rancheríos de tierra sin cocer, y antros de lara en cuyo interior pululan tribus de frontera que oscilan entre la ciudad y el campo, allí la prometida del horizonte, asoma ya su rostro la pampa inmensa (...).

1948- Adán Buenos aires. Leopoldo Marechal

## INTRODUCCION

En 1880, Buenos Aires es declarada Capital Federal, y por consiguiente, sede del gobierno nacional. El antiguo Municipio de Buenos Aires es ahora la ciudad más importante del territorio Argentino y en breve deberá serlo para América del Sur. Surge entonces el debate de cómo tiene que ser esa ciudad, hasta dónde se extiende y cuáles son sus límites jurisdiccionales.

Ahora bien, ¿cuál sería ese límite y qué implicaba para Buenos Aires?

Luego de años y sucesivos proyectos para determinar cuál y cómo sería esta frontera, la línea trazada en 1887 se ha mantenido inamovible, pero ha sufrido mutaciones en cuanto a su materialización, aggiornándose al trajín de la ciudad que ha ido cambiando a través de los años. El presente trabajo pretende recomponer esa evolución y poder ver qué ha ido pasando con aquella línea a medida que la ciudad la fue alcanzando. Para analizarlo en este caso tomaré sólo un fragmento del borde correspondiente al límite del barrio Saavedra, puesto que presenta distintas situaciones interesantes para la investigación.



DEL MUNICIPIO A LA CIUDAD

A partir de 1880 se da lugar a la **regularización** del límite de la ciudad, es decir la determinación fehaciente de su perímetro. Fue fácil establecerlo hacia el sur y el este, ya que los cursos de agua se presentaron como barreras fronterizas, por lo que el debate se centró en la definición de la extensión de la ciudad hacia el Norte y el Oeste. La idea originaria era la de regularizar el límite sin tener en cuenta futuros crecimientos, sino formalizando la dimensión existente de la ciudad en aquella época. Más tarde, el enfoque cambiaría y se propondría el **ensanche** de la capital, incluyendo los partidos de Belgrano y Flores mediante la ley Nacional n°2089/1887 dónde se establecía la creación de una calle de 100 metros de ancho en el límite del territorio cedido. Esto implicaba una frontera con muchos recortes, y una calle de circunvalación que no respondía a la idea de "centro circunvalado" (figura 1). El trabajo de mensura y determinación de dicha línea fue encargado a Luis Silveyra (representando al gobierno provincial) y Pablo Blot (por el gobierno nacional), quienes propusieron regular el límite mediante una compensación de terrenos. (figura 2)

Como puede verse, la ciudad de Buenos Aires adoptó una dimensión mucho mayor de la que tenía como municipio y la decisión de determinar la frontera con la Provincia tan alejada implicaba dos cuestiones: una idea de crecimiento a futuro, y un fuelle entre el campo que se extendía más allá y la ciudad civilizada; la gran ciudad del Sur.



PLANO DE LA CAPITAL FEDERAL CON INDICACIÓN DEL LÍMITE DEFINITIVAMENTE ADOPTADO - 1888 // Esquemas en base a información recavada de la determinación del límite oficial

Estos tres casos detectados pueden encontrar su explicación en una cuestión cronológica; el territorio que abarca el caso dos fue loteado con anterioridad a la determinación del límite (como pudo verse en el trabajo anterior, el primer remate de terrenos de la ex chacra de White se realizó en 1873). Ello explicaría que la mensura de los mismos no haya tenido en cuenta el trazado del boulevard. En el caso número uno, el loteo se realizó con posterioridad, puesto que estos terrenos quedaron en manos de su dueño un tiempo más que el resto, por lo que se pudo tener en cuenta la calle futura, y por último, las chacras no tuvieron más opción que dejarse atravesar por el trazado.

### LA RELACION CON EL BORDE

Hacia principios de 1900, el único trazado real de límite que existía lo constituía la calle Zufriategui (actualmente colectora del lado Provincia) que unía el Camino Real a San Isidro con la costa y fue trazada desde la línea oficial hacia adentro de la Capital Federal, es decir, surcando terrenos internos de la nueva jurisdicción.

Si se observa la relación con el borde se ponen en evidencia dos cosas:

En primer lugar, persiste aún la parte de la traza que no respeta el trazado y se superpone al "futuro boulevard de circunvalación", pero el resto de la trama sigue aceptando su existencia, y ello se evidencia en los futuros loteos que se plantean para los terrenos de la testamentaria de los Saavedra.

En segundo lugar, puede verse cómo la ocupación de los terrenos relacionados con el borde es mucho menor que en el resto del territorio.



ZOOM SECTOR



Sector plano de la Ciudad de Buenos Aires- 1907 // Departamento de Obras Públicas



Como se ha dicho antes, en el presente trabajo se limitará a exponer la evolución del límite dentro del primer tramo del boulevard, en coincidencia con el actual barrio de Saavedra. Dicho tramo va desde el río hasta la actual avenida Crisologo Larralde aproximadamente.

EL LIMITE DIFUSO



- CASO 1: Terrenos loteados respetando límite
- CASO 2: Terrenos loteados, superpuestos al trazado del boulevard
- CASO 3: Terrenos privados no loteados aún

El boulevard de circunvalación se trazó por fuera de la ciudad consolidada y tuvo que esperar unos años hasta su materialización. Para indicarlo se pusieron mojones que luego darían origen a la calle de 100 metros de ancho. (ver plano)  
 Es interesante cómo en este mapa se evidencia la indeterminación física que posee el límite aún. Encontramos dentro de este primer tramo tres casos diferentes que resume el esquema: El primer caso, que va desde el río hasta el camino Real del Norte, presenta un loteo en donde se respeta el futuro trazado de la calle. En un segundo caso (desde el mencionado camino hasta el límite con las chacras de Mackinlay y Saavedra), el loteo se superpone con el trazado del boulevard de circunvalación y por último, el caso en donde los terrenos aún son privados y pertenecen a testamentarias.



PLANO OFICIAL DE LA CAPITAL FEDERAL 1896  
 Fuente: Instituto Histórico

Estos tres casos detectados pueden encontrar su explicación en una cuestión cronológica; el territorio que abarca el caso dos fue loteado con anterioridad a la determinación del límite (como pudo verse en el trabajo anterior, el primer remate de terrenos de la ex chacra de White se realizó en 1873). Ello explicaría que la mensura de los mismos no haya tenido en cuenta el trazado del boulevard. En el caso número uno, el loteo se realizó con posterioridad, puesto que estos terrenos quedaron en manos de su dueño un tiempo más que el resto, por lo que se pudo tener en cuenta la calle futura, y por último, las chacras no tuvieron más opción que dejarse atravesar por el trazado.

### LA RELACION CON EL BORDE

Hacia principios de 1900, el único trazado real de límite que existía lo constituía la calle Zufriategui (actualmente colectora del lado Provincia) que unía el Camino Real a San Isidro con la costa y fue trazada desde la línea oficial hacia adentro de la Capital Federal, es decir, surcando terrenos internos de la nueva jurisdicción.

Si se observa la relación con el borde se ponen en evidencia dos cosas:

En primer lugar, persiste aún la parte de la traza que no respeta el trazado y se superpone al "futuro boulevard de circunvalación", pero el resto de la trama sigue aceptando su existencia, y ello se evidencia en los futuros loteos que se plantean para los terrenos de la testamentaria de los Saavedra.

En segundo lugar, puede verse cómo la ocupación de los terrenos relacionados con el borde es mucho menor que en el resto del territorio.

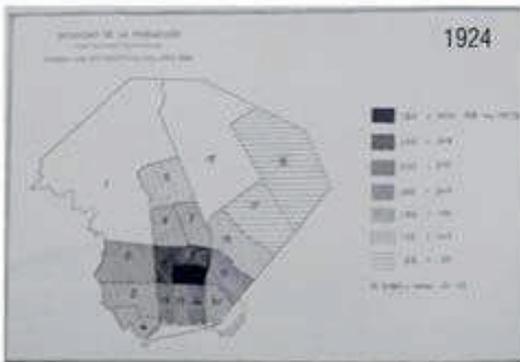
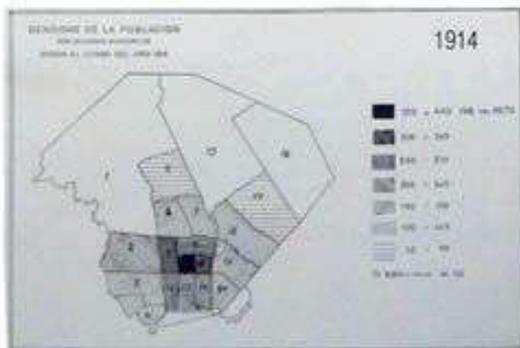
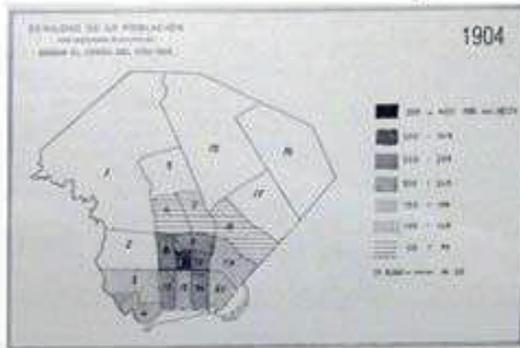


ZOOM SECTOR



Sector plano de la Ciudad de Buenos Aires- 1907 // Departamento de Obras Públicas

HACIA UNA AVENIDA PARQUE



DENSIDAD DE LA POBLACIÓN SEGUN DATOS CENSALES

(Fuente: Proyecto Organico para la Urbanización del Municipio 1924)

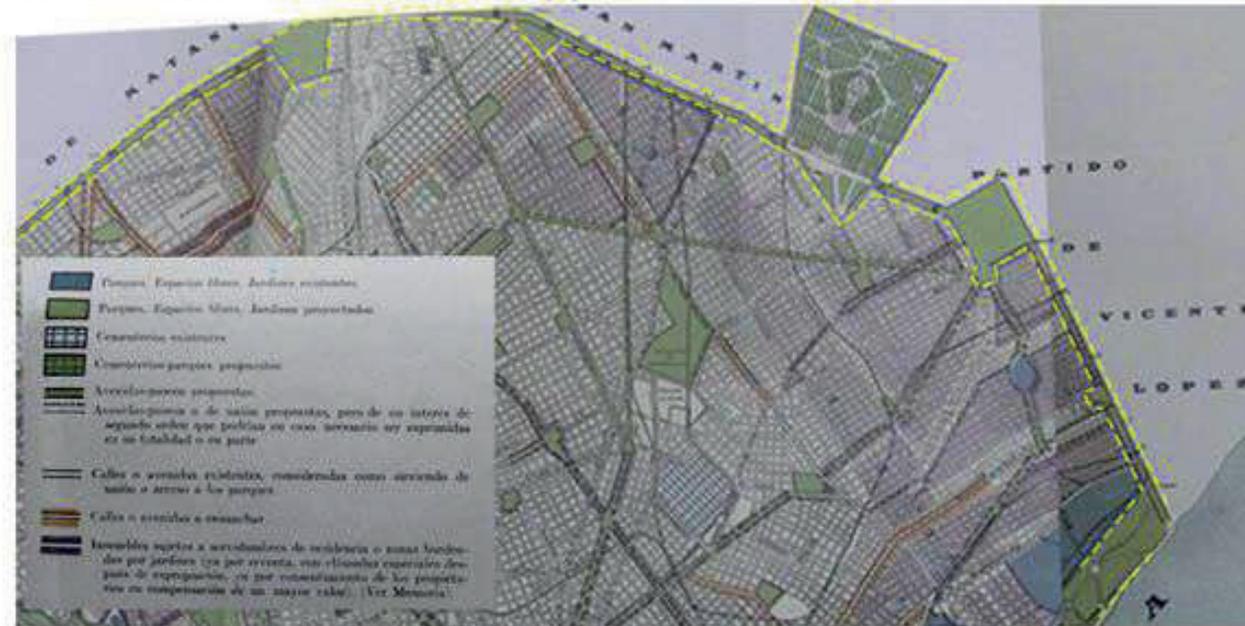
En Abril de 1923, bajo la intendencia del Dr. Carlos M. Noel, se crea la Comisión Estetica Edilicia, destinada a plantear una mejor urbana general y dar carácter a una capital cada vez más densa (ver progresión de gráficos). Un año después, se publica el "Proyecto Organico para la Urbanización del Municipio", en dónde se establecen pautas, sobre todo de base higienista para encaminar este gran crecimiento de la ciudad. Como antecedente cita al plano de bouvard, retomando algunas de sus propuestas y planteando otras.

El tema del limite se trabaja en forma de parque verde, incluso en las referencias de los planos del proyecto, figura como "paseo". Recordemos que desde 1888 la frontera con la Provincia de Buenos Aires no ha sido materializada aún ni global ni parcialmente. Sólo aparecen trazados previstos, y algunas calles oficiales de menor tamaño que ocupan su lugar.

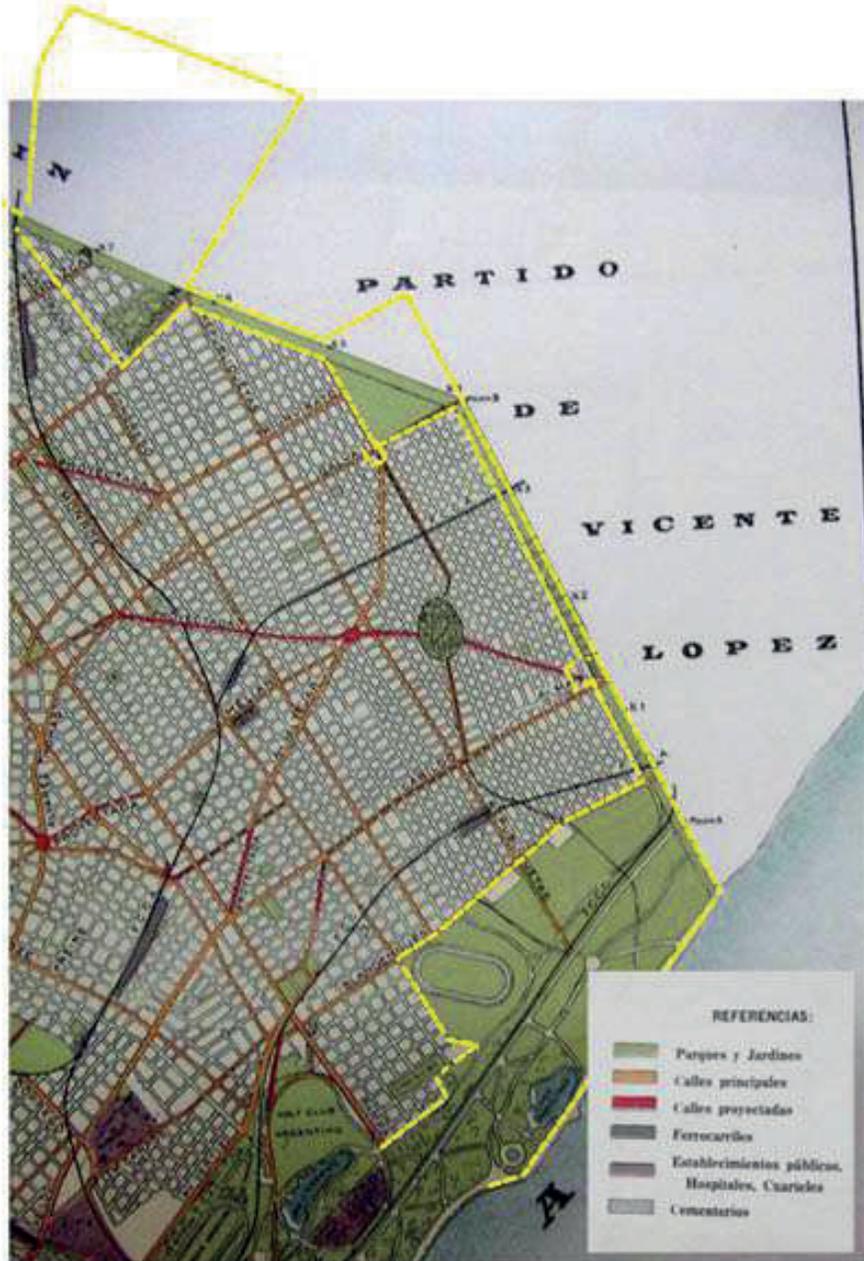
El Ingeniero Forestier será el encargado de analizar y dar respuesta a la mejora de la calidad ambiental de Buenos Aires. Es así que propone una serie de parques y boulevares para la ciudad, y en cuanto al limite, puede notarse la influencia de la idea primigenia que planteó Torcuato de Alvear a Bernardo de Yrigoyen de crear un boulevard "que sirviese de desahogo y paseo, contribuyendo a la mejor higiene de la ciudad, hermoheando la Capital (...)"<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Torcuato de Alvear, Memorias de la Comisión Municipal correspondientes al ejercicio de 1880

SECTOR PLANO DE LA CIUDAD DE BUNOS AIRES (...) - ANTEPROYECTO DE AVENIDAS Y PARQUES- J.C.N. FORESTIER



Puede verse el tratamiento del borde como un espacio verde con parques en aquellas chacras que han quedado atravesadas por la calle. Hacia este verde perimetral confluyen las calles y boulevares forestados internos.



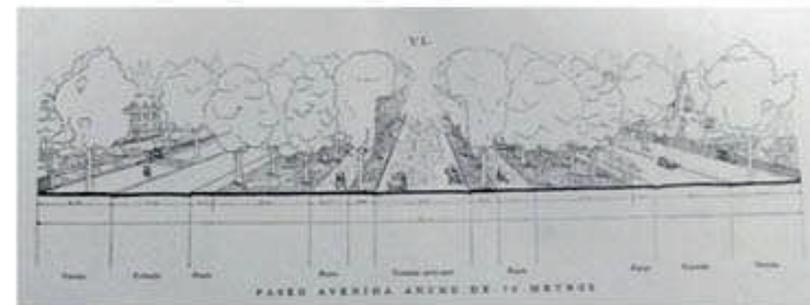
SECTOR PLANO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES CON EL TRAZADO GENERAL PROPUESTO POR LA COMISIÓN ESTÉTICA EDILICIA- 1924

Tras el proyecto del Ing. Forestier, la Comisión determinó el plano de la Ciudad de Buenos Aires con el trazado general propuesto por la Comisión Estética Edilicia.

Al superponer las propuestas, puede observarse cómo la CEE ha tomado prácticamente sin modificaciones el planteo del Ingeniero para el tratamiento del borde. Sin embargo, es notable cómo el proyecto de acota sólo a la jurisdicción del Municipio, mientras que en el planteo de Forestier, existe una visión más global y conjunta del asunto.

*"(...) Salta a los ojos la improcedencia de esta limitación de facultades que impide a la Municipalidad de la Capital prolongar sus trabajos por el mejoramiento estético, cuando se piensa en el gran número de importantes y progresistas poblaciones que existen en los suburbios de la ciudad."* (J.C.N Forestier, - Memoria, de Noviembre de 1923 a Mayo de 1924, publicado en Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio, Buenos Aires, 1925

Resulta claro que para Forestier el paseo-parque que rodea la ciudad prevee un crecimiento y expansión de la capital, y comienza a tener en cuenta lo que está "mas alla" de esta frontera que por mucho tiempo fue la división entre civilización y campo. En un apartado sobre "las zonas sucesivas de parques y jardines y de reservas que deben rodear a una ciudad", el Ingeniero expone la necesidad de tener un gran espacio verde arbolado con amplias avenidas que circunden la ciudad seguido de un espacio para futuro crecimiento urbano. Es un primer planteo donde se evidencia una voluntad de una mirada global y **el tratamiento de este límite como una transición y conexión más que una brecha.**



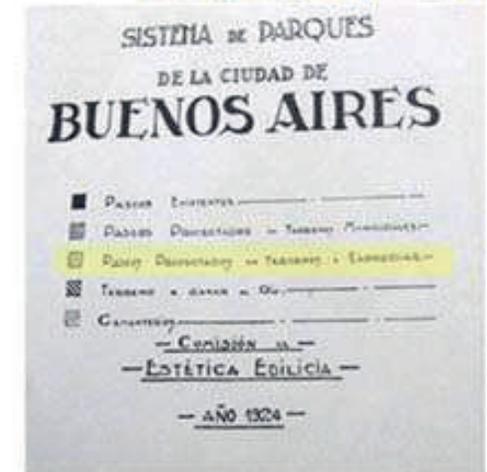
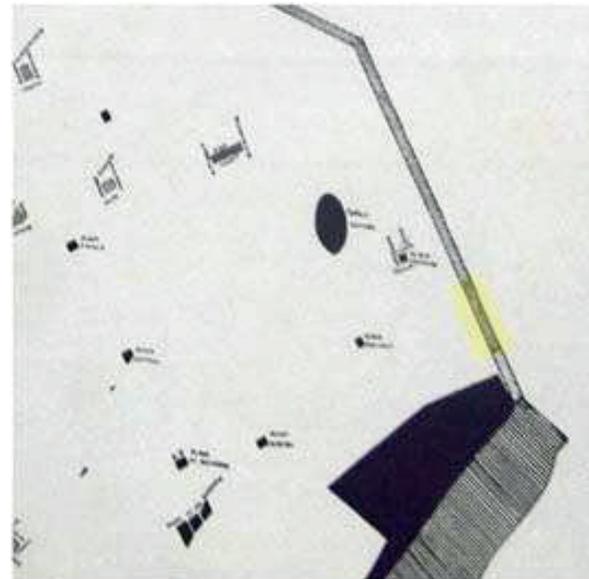
Corte elaborado por Forestier para explicar la calidad espacial de los paseos avenidas. Caso de PASEO AVENIDA ACHO DE 70 METROS

La ciudad y la frontera

En 1932, se crea la Institución Nacional de Vialidad y mediante la ley 12.134 se le atribuye la tarea de la construcción de la avenida. Finalmente, luego de sucesivos proyectos, límites indeterminados, y frente a una ciudad que cada vez se encontraba más consolidada y densa, comienzan las obras para la materialización de la Avenida Parque General Paz (cabe destacar que debe su nomenclatura a la Ordenanza del 28 de Octubre de 1904).

Cuatro años después de la creación del Instituto, el Ingeniero Pascual Palazzo junto con un equipo asume la jefatura del proyecto. Desde 1904 existía la ley 4506 que confería a la Municipalidad la tarea de expropiar los terrenos necesarios para la construcción de la Avenida. Sin embargo las tareas se desarrollaron con mucha lentitud y es recién en 1932 que una modificación a la misma, le permitió agilizar el proceso.

De esta forma, finalmente por estos años se expropia la franja de terreno que nuestro sector en cuestión tenía superpuesta a la traza y que figuraba como "a expropiar" en cada uno de los planes y proyectos.



SECTOR PLANO DE SISTEMA DE PAQUES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES-1924  
COMISIÓN ESTÉTICA EDILICIA  
Instituto Historico

Foto aérea 1: Avenida General Paz en construcción. Puede observarse la Avenida del Tejar (actualmente Ricardo Balbin) dónde hacia abajo aparecen los terrenos de la sucesión Zelalla-Saavedra, expropiados por la Municipalidad par la construcción de Plazas y Parques.



Foto aérea 2: Avenida Genral Paz en construcción. Sector actualmente barrio Grata.



La ciudad y la frontera

LA TRAMA Y EL LÍMITE

Si observamos esta vista aérea de 1940, podemos ver los tramos en construcción de la avenida y los vestigios de los terrenos que fueron expropiados. La trama adoptó recortes nuevos en las manzanas y se comienza a definir el trazado exacto de la avenida-límite. Este es también el primer registro en el que aparece "el otro lado" (el sector perteneciente a Vicente Lopez) más consolidado con manzanas bastante densas, aunque los espacios linderos al límite y en especial, aquellos que se encuentran entre las vías del tren y la nueva calle, se encuentran des poblados, generando un espacio de transición valdío, asolado.

Volviendo al esquema (figura 4) trazado al principio de la investigación acerca de los tres sectores, que se generaron a raíz de la determinación del límite, se puede ver con claridad qué sucedió en cada caso. En el sector 1, el trazado el espacio para la calle había sido previsto y no hubo expropiación. Sin embargo aún no se distingue con claridad cómo es el final de este camino de circunvalación hacia el río. En el sector 2, luego de más de 50 años, se concreta la expropiación de las manzanas superpuestas al trazado. Y en el sector 3, se ha loteado un sector y el resto de los terrenos que supieron ser chacras de la familia Saavedra, fueron expropiados por el Municipio para la creación de parques y edificios públicos (ver aviso de loteo) siguiendo los lineamientos de Forestier





"Jugando en la General Paz"  
Esquina de Vedia y Pinto

El 5 de Julio de 1941 se inaugura oficialmente esta avenida-parque o Park-way. Constaba de calzadas de mano única y estaba pensada a modo de evitar los cruces a nivel mediante puentes o grandes rotondas. Estas sendas estaban rodeadas por parques y jardines con juegos infantiles y entretenimientos, lo cual repercutió notablemente en las casas frentistas que elevaron su valor. La avenida era un verdadero fuele verde, ondulado con amplias y verdes perspectivas. Durante un tiempo sirvió para congregar a los habitantes de "ambos lados" en espacios de juego, ocio, esparcimiento, a la vez que sirvió de conexión y recorrido capital-provincia.

Sector plano catastral 1941  
Fuente: Instituto Histórico



Compilado Imágenes aéreas 1965  
Fuente: Mapa interactivo de la ciudad de Buenos Aires

Hacia 1965, puede verse como se ha densificado toda la zona aledaña a la Av. General Paz de ambos lados. En el lado de Provincia, los terrenos que antes se encontraban vacíos se encuentran loteados y hasta incluso casi completamente densificados. Las manzanas cercanas a la avenida que, como puede verse en el fragmento del catastro del año '41 (es importante observar que el relevamiento de la información se realizó dos años antes, en 1938). Es evidente que el crecimiento de la ciudad en estos años ayudó a la consolidación del límite y la avenida parque fue un factor de calidad ambiental del borde.

DEL PARKWAY A LA AUTOPISTA

Hacia los años setenta, el parque automotor de la ciudad alcanzaba 1.500.000 vehiculos que se desplazaban por 2.500 km de calles provocando el colapso de los accesos a Buenos Aires. En 1976, durante la dictadura militar, el intendente de facto brigadier Cacciatore idea el Plan de Autopistas Urbanas; un proyecto que planteaba la creación de una "red" de vias de alta velocidad elevadas por sobre el suelo que, según los informes que se oficializaban, "(...)representa sólo el cuatro por ciento del trazado de calles y avenidas pero canalizará el cincuenta por ciento del tránsito urbano" (Municipalidad de Buenos Aires, *Hacia una ciudad Mejor*).

Es importante mencionar que los terrenos expropiados que quedaron en manos municipales, se construyeron viviendas y parques efectivamente.

De esta forma, la Avenida adoptó la imagen que le conocemos hoy: una gran vía asfaltada, de tránsito rápido que elimina el concepto del parque circunvalando el corazón de la ciudad como fuelle entre el centro y el suburbio, para convertirse en una vía rápida de acceso y en consiguiente una gran brecha que separa las jurisdicciones.

El "Parkway" original llega hasta nuestros días de esta manera y aquellas viviendas que se habían visto beneficiadas por el parque verde en su puerta, en mucho casos tienen hoy un gran paredon (ver fotografías). Todavía en algunos rincones a lo largo de la vía se encuentran testimonios de aquello que supo ser un gran jardín, pero que, acompañando el crecimiento de la ciudad, debió adaptarse a su velocidad.



foto bajo Puente Saavedra



foto desde puente sobre calle Zapicho



Vedía: colectoras lado Capital Federal



La ciudad y la frontera

ESQUEMA DE PLAN DE AUTOPISTAS URBANAS  
En total se planearon 9 autopistas. La Av. Gral Paz era la AU 4

CONCLUSION



Como pudo verse en el trabajo, el límite como elemento urbano fue débil en un principio, y represento la división virtual entre la "civilización y la barbarie", es decir, entre Buenos Aires y la Pampa abierta. Acercarse a esta línea imaginaria era pisar el borde de la ciudad, y hacia "el otro lado" podía vislumbrarse el horizonte en la llanura. Todavía no se hacía necesaria la materialización de aquella calle ideada desde un principio para circunvalar lo que, desde aquel 1887 sería la Capital de Buenos Aires, y la Gran Ciudad del Sur. El ensanche de Buenos Aires determinó el crecimiento de la ciudad a un punto tal vez jamás imaginado. Durante muchos años, el debate se centró en la modificación edilicia y la estética de la ciudad "intramuros". pudo verse cómo a medida que aumentaba la densificación de la ciudad y avanzaba hacia sus límites, la relación con el borde denotó su indeterminación: algunos terrenos quedaron atravesados por aquella línea, otros, se superpusieron y otros la respetaron. El borde seguía siendo una frontera. Recién hacia la década del '20 Forestier plantea la necesidad de circunvalar a la ciudad con un fuelle verde entre el centro y terrenos que sirvan para un futuro crecimiento. En este discurso puede evidenciarse la idea de una mega expansión de la ciudad, y la necesidad de flexibilizar la línea trazada para anexar los territorios aledaños. Es interesante encontrarse en las memorias de este ilustre personaje, una reflexión casi contemporánea que expone que "salta a los ojos la improcedencia de esta limitación de facultades que impide a la Municipalidad de la Capital prolongar sus trabajos por el mejoramiento estético, cuando se piensa en el gran número de importantes y progresistas poblaciones que existen en los suburbios de la ciudad." Es notable cómo Forestier intenta establecer una visión mas global y unificada de la Ciudad, hasta incluso propone una relación superando los límites jurisdiccionales mediante parques públicos. Mientras tanto, la ciudad sigue aumentando su densidad y se hace realmente necesaria la materialización fehaciente del borde. Es recién luego de más de 50 años que se logra llegar a un plan y llevar a cabo los lineamientos necesarios para su concreción.

Buenos Aires pasó del límite difuso al parque que congrega. La avenida Parque General Paz, supo responder al tamaño de la ciudad a la que servía aunque ello le duró poco. El abrupto crecimiento de la ciudad y por sobre todo el cambio ideológico-político dieron un vuelco a este borde. La línea trazada en 1887 se transformó en autopista, en una barrera dada por la velocidad de sus carriles y la imposibilidad de cruzarla libremente a pie a excepción de lugares puntuales.

Como vemos, la relación de la ciudad con el borde pasó de la indefinición hacia la barrera total, respondiendo, entre otras cosas al ritmo de su crecimiento y los ideales de ciudad a los que se ajustaba. Hoy llega a nuestras manos la sumatoria de capas que el ojo entrenado y el que no lo está tanto puede entrever; una historia que dividió chacras, derribó zonas y quebró la trama de la ciudad hasta acomodarse en medio de árboles y casas que alguna vez vieron el horizonte, luego un paseo y hoy, una de las vías más largas es importantes de acceso a la ciudad.

**BIBLIOGRAFÍA Y CARTOGRAFÍA CONSULTADA:**

**Bibliografía- Fuentes generales**

- . Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, *Buenos Aires: Hacia una ciudad mejor*, 1980
- . Vicente Osvaldo Cutolo, *Buenos Aires: historia de las calles y sus nombres*, Tomo II, Buenos Aires, Elche, 1988
- . Museo Saavedra, *compilado de recortes, publicidades y artículos del barrio de Saavedra*
- . Claudia Schmidt, *Palacios sin reyes. Edilicia pública para la "capital permanente". Buenos Aires 1888-1890*, tesis doctoral, Buenos Aires, 2004
- . Comisión Estética Edilicia, *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio*, Buenos Aires, Taller Pauser, 1925
- . Junta de Estudios Históricos de Villa Deboto página oficial.

**Cartografía:**

- . Plano del territorio de la Nación para el ensanche de la Capital Federal con indicación del límite definitivamente adoptado, 1887
- . Plano catastral de los alrededores de la Ciudad de Buenos Aires, 1888
- . Plano oficial de la Capital Federal, 1896
- . Plano de la Ciudad de Buenos Aires, Deparamteno de Obres públicas, 1907
- . Plano catastral 1941
- . Imágenes aéreas de 1940/1965/2010 de la ciudad de Buenos Aires. - mapa interactivo de la Ciudad de Buenos Aires

**Fotografías aéreas de la Avenida General Paz, A.G.N**

- . Fotografía personal de la avenida parque General Paz.