

PALERMO

Huellas del Pasado



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires

Catedra Dra. Arq María Marta Lupano



Docentes Dra. Arq. María Marta Lupano, Arq. Jorge Purriños

Arq. Federico Fiorini

Olivia Siegrist

PALERMO

Huellas del Pasado

Luego de desarrollar un primer trabajo de análisis de las tramas urbanas en la zona de Palermo, específicamente en las inmediaciones del zoológico, me surgieron varias inquietudes acerca de estas inexplicables irregularidades en la trama. Es por ello que decidí desarrollar esta investigación, tratando de encontrar el porqué de estas irregularidades. En este estudio tomaré las tres situaciones más atípicas que se presentan en estas manzanas. En primer lugar se buscará comprender el porqué de la existencia del pasaje el Lazo, luego se analizarán los motivos que dieron origen al boulevard Cerviño, y por último se tratará de entender el origen de la cortada Tupiza. Este trabajo de investigación comenzó con un ejercicio previo en el que se pretendía comprender la evolución del barrio y detectar las antiguas trazas en la ciudad actual. En el desarrollo del mismo, surgieron

determinadas inquietudes que necesitaban de un análisis detallado y preciso, de cada situación particular. Estas inquietudes me llevaron a elegir el tema de la presente investigación. Para desarrollar este trabajo la cartografía de época fue un elemento fundamental, es por esto que el archivo de la Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico, fue la gran fuente de recursos. Los mapas allí encontrados generaron las primeras hipótesis, que luego pude comprobar o desechar en base a Registros Catastrales hallados en la oficina de Catastro del Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, mapas de la Mapoteca de la Biblioteca Nacional y catastros como el Goyeneche revisado en la biblioteca de la FADU-UBA. La bibliografía consultada en la biblioteca del Instituto de Arte Americano fue de gran valor para dar un marco teórico a la investigación.

Antes de comenzar con el análisis me gustaría hacer una serie de aclaraciones teóricas para encuadrar la investigación. A continuación, algunas definiciones sobre el concepto de calle a través de distintos autores: “La calle es la organización básica de un aglomerado urbano, forma elemental de asociar partes semiautónomas en un conjunto interrelacionado. (...) Calle y plaza son los elementos fundamentales de la trama urbana.”¹ “La calle y su espacio es un lugar donde un grupo (la propia ciudad) se manifiesta, se muestra, se apodera de los lugares y realiza un adecuado tiempo-espacio. Dicha apropiación muestra que el uso y el valor de uso pueden dominar el cambio y el valor de cambio.”² “La calle es un espacio apropiado y por tanto socializado en el marco de una ciudad, en beneficio de grupos múltiples y abiertos sin exclusividad ni exigencia de pertenencia.”³

¹ LUPANO, María Marta “Ruptura de la trama urbana: los pasajes y las calles cortadas” Revista Crítica N° 93 del Instituto de Arte Americano. Buenos Aires, 1998.

² LEFEVRE, Henri: “La Revolución Urbana”. Alianza Editorial. Madrid, 1983.

³ Ibidem.

¿Cuál es la condición que dota a la calle de esta pluralidad característica y la convierte en el elemento urbano por excelencia que pertenece a todos sin pertenecer a nadie? Sin dudas creo que esa condición es esencialmente la continuidad. Entendiendo a la calle como una gran arteria, en la que todos los habitantes de esta ciudad podemos afirmar que este gran elemento pasa por la puerta de nuestra casa (de alguna forma u otra) y que nos permite conectarnos con cualquier otro punto de la ciudad. Se sentirá más o menos apropiado un tramo de la misma, según el grado de pertenencia, pero la arteria continua y plural es de todos. ¿Qué sucede entonces con estos elementos atípicos como las cortadas? Según la definición de Lefebvre, la cortada parecería ser la anti-calle; la calle que carece de su condición esencial de continuidad.

Con respecto a los pasajes, existen dos conceptos de estos elementos urbanos; el primero y más antiguo se refiere al surgimiento espontáneo de ellos en las ciudades orgánicas musulmanas y en las medievales, que buscaban “dar acceso a más viviendas o aquellas que por su emplazamiento no tenían acceso desde la calle misma. Será recién hacia fines del siglo XVIII que aparecerá una preocupación por introducir el espacio público dentro del bloque de manzana a través del pasaje planificado.”⁴

Los pasajes entonces configurarían una instancia intermedia entre la calle que es el elemento público por excelencia, y la privacidad de la vivienda, que en casos de propiedad horizontal tiene varias instancias más entre lo público y lo privado. Es esta situación atípica lo que hace que los pasajes sean tan interesantes. No son de todos como cualquier calle, poseen la cualidad especial de estar apropiados exclusivamente por los vecinos que en él viven. Si bien cualquiera que sea extraño al pasaje puede entrar en él y recorrerlo, la realidad es que si no vivimos o desarrollamos alguna actividad en él, nos sentimos extraños allí. El pasaje puede tener una configuración física igual a la de cualquier calle típica, pero nuestra sensación al recorrerlo es muy distinta.

La ciudad de Buenos Aires fue originalmente organizada con el importado trazado en damero, el cual se respeta prácticamente a rajatabla en lo que es el casco antiguo de la ciudad, pero a medida que nos alejamos del mismo vemos como esta perfecta regularidad se va accidentando. Recordemos que el trazado del casco fundacional se realizó sin considerar ninguna preexistencia territorial más que el río, que marcaba el límite de la aldea y determinaba la orientación de las calles que corrían de norte a sur y de este a oeste en sentido perpendicular a la ribera. Pero este no es el caso del trazado de las calles del barrio de Palermo. Este sector está determinado por el límite con la barranca que hoy marca el trazo de la avenida Las Heras y fue hasta 1840 una gran extensión de tierras anegadas sin mucho valor comercial, en el que se practicaba la agricultura, con escasos asentamientos, y varias huellas geológicas que determinarían su organización territorial.

⁴ LUPANO, María Marta “Ruptura de la trama urbana: los pasajes y las calles cortadas” Revista Crítica Nº 93 del Instituto de Arte Americano. Buenos Aires, 1998.

A fines de los años 1830 el Gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas, compró una gran extensión de estos terrenos anegados y de difícil acceso. En los años siguientes se realizaron en los mismos importantes obras de relleno y nivelación y posteriormente la construcción de lo que se convertiría en su residencia, y que de no haber sido demolida en el año 1899, se luciría en la intersección de las avenidas Sarmiento y del Libertador. Esta residencia además contaba con grandes jardines y paseos, que luego evolucionarían en el parque 3 de Febrero. La presencia del gobernador en estas tierras fue determinante y trazó el perfil que años más tarde las convertiría en uno de los sectores más cotizados de la ciudad.



IMAGEN 1: PLANO DE LAS CHACRAS Y QUINTAS ALREDEDOR DE LA CIUDAD. LEVANTADO POR NICOLAS DESCALZI POR ORDEN DEL GOBERNADOR JUAN MANUEL DE ROSAS, BUENOS AIRES 1837. ARCHIVO DE LA DIRECCION GENERAL DE PATRIMONIO E INSTITUTO HISTORICO

Hacia el año 1882 se realizó el tendido de vías del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, que atravesaba estos terrenos y dio origen al loteo de estas tierras que hasta entonces eran destinadas a cultivo. Para la determinación de las manzanas se respetaron los límites entre las quintas (Ugarteche, República de la India, Cerviño) abriéndose además calles nuevas (Seguí, Cabello, Lafinur, Cavia, etc.) que pretenden configurar la manzana típica. Sin embargo

estas tierras cargadas de preexistencias, algunas naturales y otras no, determinaron la impronta de este barrio, que carece de regularidad, y está cargado de anomalías que nos sorprenden a cada momento.

Al analizar los diferentes planos se observa que el principal camino que vinculaba a este sector de la ciudad con el SUR, era conocido como El Camino del Ministro Inglés, ya que por ese camino se dirigía el ministro Henry Southern a su

quinta. Este camino es en la actualidad la avenida Scalabrini Ortiz desde el Sur hasta su intersección con la Av. Las Heras. Después de Las Heras continuaba por la actual Salguero. Por el año 1890, cuando se abren las calles y se organizan las manzanas de este sector de la ciudad, se establece la Plaza Sobral en su actual ubicación interrumpiendo el trazado de la importante avenida. Es entonces cuando se marcan los límites de la manzana comprendida entre la avenida Las Heras, Canning (o Salguero), Cabello, y Paunero, que en vez de respetar la traza del Camino del Ministro Inglés, busca continuar con el trazado de la calle Salguero que estaba establecido por el perímetro de la Penitenciaría. Para completar la intervención urbana era necesario además modificar el curso de la calle Canning (desde Cabello

hasta Libertador) para lograr la continuidad de la trama.

Lo cierto es que de toda esta intervención la única evidencia encontrada, es el plano del departamento Topográfico de 1895 que muestra el curso de las dos calles en paralelo, sin ninguna construcción en sus márgenes más que un edificio en la intersección de Libertador y Salguero, y varios más pequeños en la manzana comprendida por Las Heras, Salguero, Cabello, y Paunero; incluso en los lotes que antes eran parte del Camino del Ministro Inglés. El resto del territorio estaba fraccionado en manzanas, pero el plano evidencia que todavía pertenecían a las familias propietarias de las quintas anteriores, las subdivisiones aun no estaban hechas.



IMAGEN 2: PLANO DEL DEPARTAMENTO TOPOGRAFICO, BUENOS AIRES, 1867. MAPOTECA, BIBLIOTECA NACIONAL

De este proyecto de cambiarle la traza a la calle Canning, hoy en día tenemos dos evidencias físicas, la primera es el Pasaje El Lazo, y la segunda es el límite de la plazoleta Cesar Iglesias Paz. La Línea medianera del lote de la plazoleta responde al trazado proyectado para esta

nueva calle. Personalmente deseché esta última evidencia ya que creo que lo que sucedió con este proyecto, es que luego de una primera etapa concretada (actual pasaje el Lazo) se interrumpieron las tareas por algún motivo, y esta traza quedó obsoleta. De todas formas es posible que el terreno de la plazoleta haya conservado los límites del proyecto original.

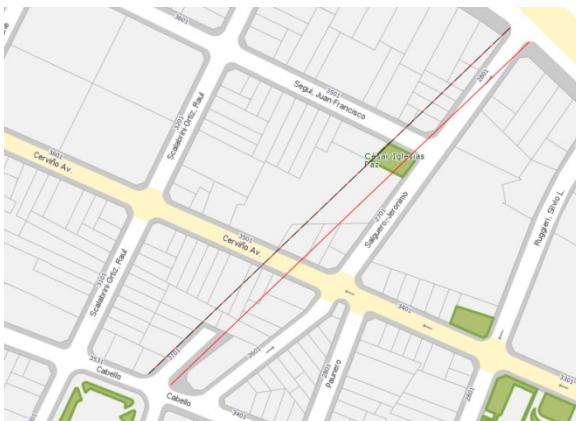


IMAGEN 3: ESQUEMA ACTUAL DE LA ZONA



IMAGEN 4: DETALLE PLANO TOPOGRAFICO 1895

La calle Tupiza es una de esas situaciones urbanas indescifrables a simple vista. Inscripta en una parte del barrio con una organización relativamente regular, no está en relación con ningún elemento que parezca justificar su existencia. En los primeros planos que presentan al sector organizado urbanamente en el año 1895, con sus calles y sus manzanas delimitadas, la cortadano aparece. Esta recién se observa en el plano publicado por la edición Peuser del año 1935; y esta graficada como si fuera una calle completa que atraviesa la manzana. Esto me generó mucha confusión ya que en un primer momento creí que Tupiza había sido una calle completa y que posteriormente el último tramo de la misma fue loteado. Esta hipótesis la deshice cuando pedí en la oficina de Catastro de la ciudad la plancheta del terreno que vendría a componer la cuadra completa.



IMAGEN 5: PLANO DE LA CIUDAD. EDICIONES PEUSER 1896. IMAGEN 6: PLANO DE LA CIUDAD. EDICIONES PEUSER 1935.

El registro de dominio del lote ubicado en la calle República de la India (antes Acevedo) a la altura 3049, tiene un primer dato de posesión en el año 1889, como podemos ver en la imagen

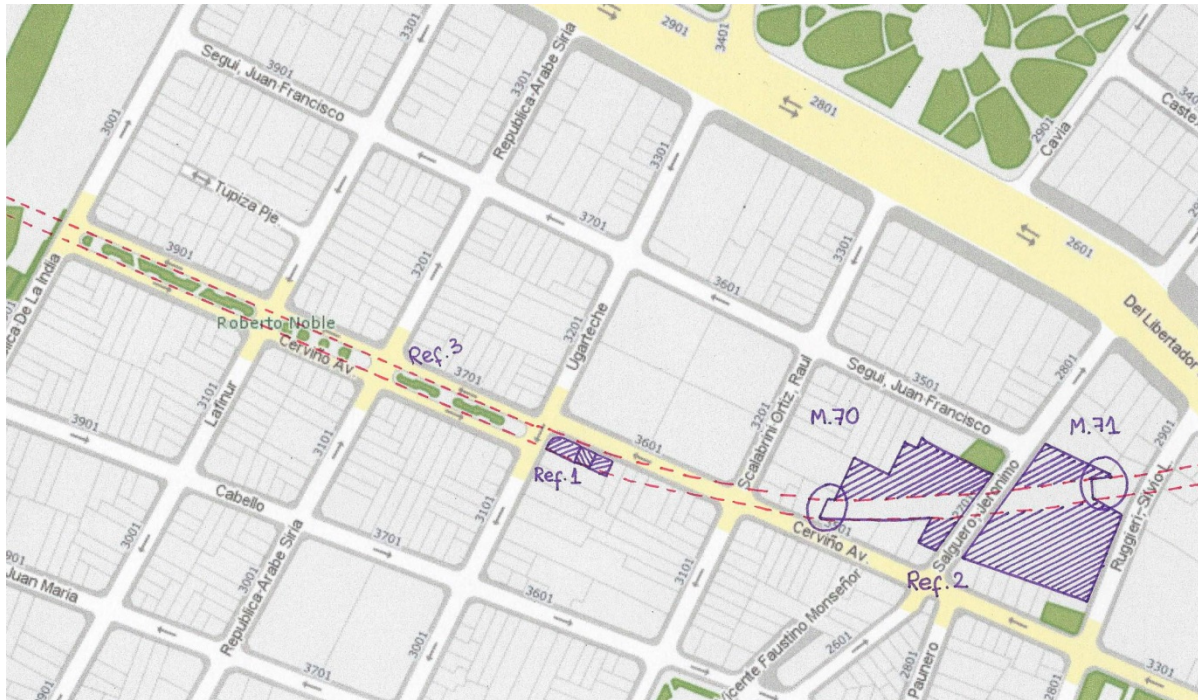


IMAGEN 9: CROQUIS ESQUEMA DE LA ZONA

Otras huellas territoriales que dejó el paso del ferrocarril son los lotes que encontramos en la manzana 63, en la que hay terrenos particularmente pequeños (140 m²). La profundidad de estas parcelas, de tan solo 12 metros, coincide con el ancho que tomaba el paso del FF.CC. (Imagen9. Ref. 1). Pero también se detecta la influencia del mismo en los megalotes de las manzanas 70 y 71. (Imagen 9. Ref. 2) Estos terrenos coinciden con la curva que tomaba el ferrocarril en este punto y sus límites evidencian su ancho y la influencia del mismo. Una vez que fueron levantadas las vías de tren estos grandes terrenos albergaron amplias fábricas o galpones en un principio, y luego debido al alto valor inmobiliario de estos terrenos fueron oportunos para construir altas torres de viviendas. En las imágenes a continuación podemos ver una fotografía aérea que data del año 1978 donde se observan los megalotes ocupados por galpones, y en la foto actual se ve que esas construcciones se reemplazaron por torres de vivienda.



IMAGEN 10: FOTOGRAFIA AEREA 1978.

IMAGEN 11: FOTOGRAFIA AEREA 2013.

La ciudad actual es el resultado de innumerables decisiones que fueron tomadas a lo largo de la historia. Cada una altera la construcción del territorio, y por más que se dé un paso hacia atrás, las acciones dejan su impronta. Por ejemplo, la decisión de que el Ferrocarril atravesase estas tierras, determinó al barrio como ya vimos; y por más que estas vías fueran posteriormente levantadas, las huellas que dejó en el territorio configuran el barrio actual.

Entiendo a la ciudad como la sumatoria de la componente Geográfica, y la componente Humana. La Geográfica propone un escenario, y los actores hacemos uso de ese escenario y accionamos sobre el mismo. Es por esto que tenemos que entender la influencia de nuestras decisiones y como estas pueden marcar un rumbo o modificar la ciudad. Porque la ciudad es una construcción, que crece y cambia todos los días; y cada pequeña acción determina el conjunto.

Este ejercicio de investigación me deja en claro que por suerte nuestra ciudad tiene memoria, y que las huellas de nuestra historia están en cada esquina. También creo que las grandes operatorias urbanas, suelen borrar estas huellas, y dejar nuevas, es por esto que hay que ser muy prudentes cuando se toman decisiones urbanas semejantes.

FUENTES PRIMARIAS

- Plano de Suertes y Chacras de los alrededores de Bs. As. Manuel Ozores. Año 1792.
- Plano Topográfico de Bs. As. César HipólitoBacle. Año 1830.
- Plano de Chacras y Quintas alrededor de la ciudad. Nicolás Descalzi (Rosas). Año 1837.
- Plano Topográfico de los alrededores de Buenos Aires. Dr. Alfredo Sordeaux. Año 1850.
- Plano Topográfico. Departamento Topográfico. Año 1867.
- Plano General con las curvas de nivelación. Armando Saint-Yves. Año 1887.
- Plano Topográfico. Departamento Topográfico. Año 1895.
- Plano del Municipio. JacoboPeuser. Año 1896.
- Plano Buenos Aires y sus alrededores. JacoboPeuser. Año 1935.
- Catastro Goyeneche. Año 1941.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- CUTOLO, Vicente Osvaldo. "Buenos Aires: historia de las calles y sus nombres" Editorial Elche. Buenos Aires, 1988.
- GUTIERREZ, Ramón: "Buenos Aires: evolución histórica" Editorial Escala. Buenos Aires, 1992.
- LEFEVBRE, Henri: "La Revolución Urbana". Alianza Editorial. Madrid, 1983.
- LUPANO, María Marta: "Ruptura de la trama urbana: los pasajes y las calles cortadas" Revista Crítica Nº 93 del Instituto de Arte Americano. Buenos Aires, 1998.

Paginas WEB

- BOSELLI, Alberto. "Memoria Visual de Buenos Aires: Palermo" <https://www.youtube.com>
- BOSELLI, Alberto. "Memoria Visual de Buenos Aires: Casco Fundacional" <https://www.youtube.com>
- Ministerio de desarrollo urbano, Secretaria de planeamiento. Registros fotográficos aéreos. <http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar>

AGRADECIMIENTOS:

Maria Marta Lupano y el equipo docente.

Pablo Posternak del archivo de la Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico. GCBA

Sandra Ponzo, de la oficina de Catastro del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.