

Tramas que se fusionan

Norte de Buenos Aires – San Isidro/Vte. López



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires
Año 2019

Cátedra Dra. Arq María Marta Lupano



Solana Geréz Martínez

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	8
MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN	9
FERROCARRIL BELGRANO NORTE	11
COMIENZOS DEL PUEBLO DE VILLA ADELINA	12
EVOLUCIÓN DE LA TRAMA DEL TERRITORIO ANALIZADO	14
ENCUENTRO ENTRE DOS TRAMAS DIFERENTES	16
ANÁLISIS DE CASOS	18
CONCLUSIONES	30
AGRADECIMIENTOS	31
FUENTES CONSULTADAS	31

"El Ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles. El hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos; sin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida. Sin el Ferrocarril no tendréis unidad política en países donde la distancia hace imposible la acción del poder central. Así, pues, la unidad política debe empezar por la unidad territorial y sólo el Ferrocarril puede hacer de dos parajes separados a 500 leguas, un paraje único"

Juan Bautista Alberdi

INTRODUCCIÓN

Durante la investigación realizada para llevar a cabo el Trabajo Práctico N°2- "Antiguas trazas de la ciudad-la presencia del pasado en el presente", de la materia Historia Urbana de Buenos Aires, mi Investigación se centró particularmente en el barrio de Florida, en Vicente López. Fui buscando material que me mostrara cómo los terrenos que en primera instancia habían sido divididos en Suertes por Garay, se habían ido fragmentando a lo largo de los años, dejando en su lugar la trama actual, pero con diferentes huellas del pasado. Así llegué al Archivo y Museo Histórico Dr. Beccar Varela donde me encontré con una gran cantidad de folletos de los remates de lotes realizados en toda la zona norte. Lo que me llamó la atención de éstos fue que los lotes rematados eran propiedad del Ferrocarril y que se los promocionaba cerca del mismo para captar compradores.

Es por eso que empecé a ver cómo la mancha urbana había ido creciendo en función del tren y como éste había sido un elemento clave en la fundación de diversos pueblos. Centré mi investigación en torno al actual Ferrocarril Belgrano Norte y en el papel fundacional que tuvo el mismo en toda la extensión de sus vías.

A medida que centré esta investigación, busqué cualquier tipo de información que me llevara a la historia del Ferrocarril Central Córdoba (actual Belgrano Norte). Encontré que, a diferencia de lo que creía, la mancha urbana no creció del centro de la ciudad hacia la periferia, sino todo lo contrario. Me topé con un plano que muestra la situación espacial de la zona en el año 1930 donde se observa claramente que existían dos tramas de orígenes diferentes que, a medida que crecían en algún punto, se iban a chocar entre sí. Así me surgió una nueva duda, ¿cómo es el encuentro entre estas dos tramas diferentes? ¿Alguna predomina sobre la otra? ¿Cómo se ve reflejada esta diferencia de tramas en la actualidad? Mi objetivo con este trabajo es dar respuestas a estas preguntas y ver cómo estas tramas se adaptan una a la otra, generando el tejido actual.



"en un plano de loteos de Villa Adelina aparece este mapa general en el cual se pueden ver (aún con los errores que adolece) la enorme cantidad de tierras dispersas (superficie rosada) en el área que, en 1930, todavía le quedaba por comercializar a la Argentine Northern Land Co. empresa ligada al Ferrocarril, que la había adquirido para especular con su venta después de inaugurado el ramal del Ferrocarril Central Córdoba"¹

¹La metamorfosis de San Isidro (1580-2004) -Vol. 2 – Pedro F. Kropfl

MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN

A partir de la elección del tema, me enfoqué en buscar nuevas fuentes de información, ya que sabía que en el Archivo y Museo Histórico Beccar Varela tenían los folletos de remates que me podían servir. Es por eso que, en primera instancia, visité el Museo Ferroviario (el mismo se encuentra cerrado, pero me comuniqué y me dijeron que el archivo estaba en plena mudanza, pero que podía ir a ver el material). Ahí fue mi primera parada. Yo intentaba, más que nada, encontrar algún plano que me diera una idea de cómo había sido el trazado de las vías del Ferrocarril y cómo había repercutido la misma en el surgimiento de una nueva trama urbana. La información que me pudieron conseguir fueron planos, pero de las distintas partes que componen al tren, las vías y sus medidas o estaciones (como la de Retiro) El señor que me atendió, me explicó que tenían muchísima información acerca de los trenes y sus trazas, pero que al estar en mudanza estaba todo desorganizado y solo pudo encontrar lo que me dio. Algo que rescato de esta visita, fue que me entregó un cuadernillo donde explicaba la historia del Ferrocarril Central Córdoba y fue, gracias a él, que pude ver mi error al pensar que la trama crecía del centro hacia la periferia y no como en realidad había sucedido. El ferrocarril venía del norte hacia Buenos Aires y no al revés. Me fui de allí algo frustrada, ya que creía que iba a conseguir más información de la obtenida.

Como segundo lugar de búsqueda, me dirigí al Archivo General de la Nación, donde pretendía encontrar alguna imagen aérea de la zona a investigar. Lo que localicé en este archivo tampoco fue de utilidad. Las imágenes que encontré, relacionadas al ferrocarril, eran sólo de las diferentes maquinas usadas a lo largo de los años o de diversas estaciones que no eran relevantes para mi investigación. Además, las encontradas en relación al área (Vicente López- San Isidro) eran de festividades o de edificaciones que no eran pertinentes.

Luego de esas dos visitas casi fallidas, me dirigí al Archivo y Museo Histórico Beccar Varela, donde encontré, como ya sabía, los folletos de remate pero esta vez enfocados en la zona de Villa Adelina que, después de leer la historia del Ferrocarril Central Córdoba, comprendí que había sido la primera Estación de este tren en Buenos Aires. También enfoqué mi búsqueda en bibliografía que pudiera ayudarme a organizar un relato para recomponer la historia de dicha localidad. Es aquí donde encontré el plano -del que hablo en la introducción- donde se ven las dos tramas, una generada por el surgimiento de Villa Adelina, en torno a la estación del Ferrocarril y, la otra, por la división de las Suertes de Garay, formando lo que hoy es Martínez.

En la corrección siguiente al hallazgo de este plano, me comentó el docente que ese podía ser el puntapié de mi investigación: el choque de ambas tramas.

Como última instancia, me dirigí a la Biblioteca Nacional, donde busqué específicamente dos libros - *Historia del ferrocarril al Norte de Gran Buenos Aires*- (después de llamar a la editorial para ver si podía conseguir una copia, me dijeron que estaba agotado) y tratar de ampliar un poco más la información relacionada con la historia del Ferrocarril Belgrano Norte, en *Historia de los ferrocarriles en Argentina*, de Raúl Scalabrini Ortiz.

Por último, regrese al Archivo y Museo Histórico Beccar Varela para buscar planos que mostraran cómo se fue modificando el partido de San Isidro y así ver cómo esas dos tramas se fueron uniendo. También utilicé Google maps, sobre el área investigada, para analizar cómo es esa trama en la actualidad y si realmente se observaba diferente al resto. En ese sector se produce un cambio en el tejido que se ve a simple vista, hay una trama consolidada y densificada de una determinada forma

en ambos lados de esta "mancha" que se genera en la unión y que se aprecia modificada en dicha zona.

En la corrección el profesor me sugirió que podía tomar algunos casos dentro de esa "mancha" y ver cómo se resolvió la unión de diferentes maneras dentro de un mismo sector.

Para hacerlo me apoyé en Google maps nuevamente, para tener una vista más aérea. También hice un relevamiento fotográfico in-situ, para comprobar si se respetaba el ancho de las calles, la distancia entre las mismas, la forma de las esquinas, el tamaño de los lotes, etc. También usé algunas imágenes del Street view donde se captaba mejor lo que yo buscaba analizar.

FERROCARRIL BELGRANO NORTE (Ex Central Córdoba)

Este ferrocarril, perteneciente a una empresa británica de trocha angosta, surge en el año 1888 para unir la ciudad de Córdoba con Santa Fe. En un primer momento hasta San Francisco y luego extenderse hasta Rosario.

Según Ariel Bernasconi, en su libro Historia del ferrocarril al Norte comenta que el Ferrocarril Central Norte -del Estado Nacional- que unía Córdoba con Tucumán tenía planificado llevar su trocha angosta hasta Rosario. Los británicos trataron de taponarle esta salida al puerto, por lo que finalmente el Central Norte fue comprado por el Central Córdoba (1889). El 8 de octubre de 1903, se dictó la ley nro. 4255 donde se le concedía a la Compañía del Ferrocarril Central Córdoba el derecho a construir una vía que uniera Rosario con Buenos Aires. El proyecto original consistía en vincular Rosario con Pilar y desde allí llegar a la Capital mediante el agregado de un tercer riel en la vía del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. No se llegó a un acuerdo, por lo que la Compañía del Ferrocarril Central Córdoba debió planear un ingreso independiente a Buenos Aires. Esta tarea era sumamente complicada debido a la saturación de las compañías ferroviarias que ingresaban a la ciudad, sumado al hecho de que el tamaño de la mancha urbana -que rodeaba a la ciudad- generaría costosas expropiaciones.

Se optó por realizar un trazado que ingresase a la región por el este de los partidos de Pilar y General Sarmiento, al noroeste de San Martín y al oeste de San Isidro y que cruzase diagonalmente el recientemente creado partido de Vicente López hacia la ribera norte de la Capital. El trazado se aprobó en 1906.

La construcción de este ramal comenzó de norte a sur (de Rosario hacia Buenos Aires). La empresa compró numerosas hectáreas al oeste de San Isidro para instalar allí los talleres de la línea. En 1909 comenzaron a correr los primeros servicios que partían de Rosario y llegaban a la terminal provisoria de Villa Adelina. Antes de esta paraba en 4 estaciones: Villa Rosa, Del Viso, Los Polvorines y Don Torcuato.

El servicio de cargas de Villa Adelina a Buenos Aires comenzó a funcionar precariamente a partir del 11 de mayo de 1909. La habilitación de toda la línea con carácter definitivo se produjo en 1912.

Lo particular en esta línea es que las vías avanzaron desde el interior y no desde la capital, como era habitual.

COMIENZOS DEL PUEBLO DE VILLA ADELINA

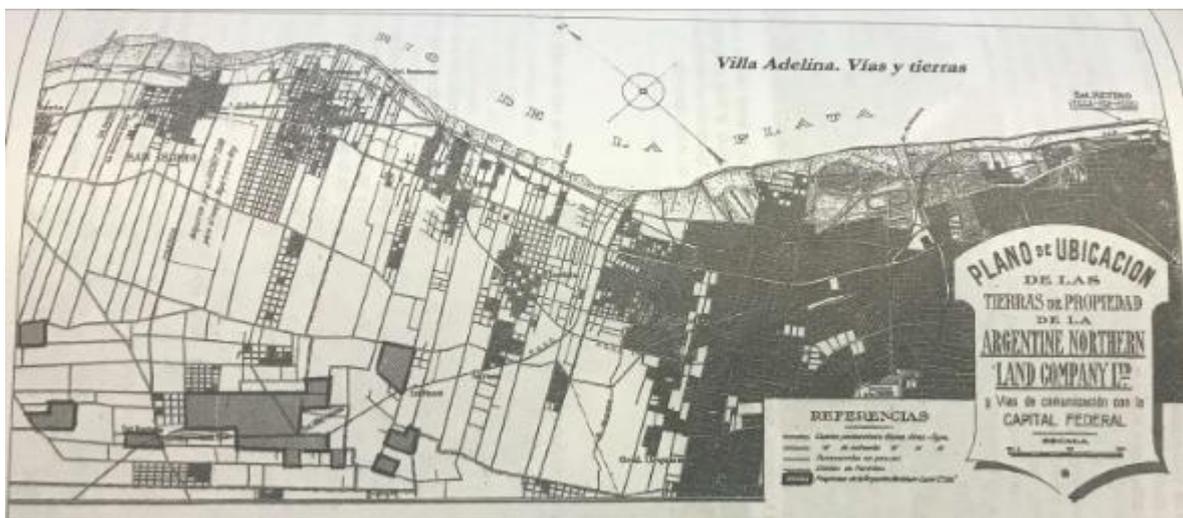
Transcripción textual del documento- Vicente López

Ordenanza 185 del 10/11/1911- Libro de Actas N°2 del honorable Consejo Deliberante, de la Municipalidad de Vicente López.

Acta número ciento ochenta y uno. En Olivos, Partido de Vicente López, a veintitrés de octubre de mil novecientos once, reunidos los señores concejales que al margen se designan bajo la presidencia del Sr. Trabuco, éste declaró abierta la sesión siendo las diez de la mañana. Leída y aprobada el acta de la sesión anterior, el señor presidente manifestó que fue en conocimiento del



honorable Concejo que se había recibido por intermedio del Departamento Ejecutivo una solicitud del trazado de un pueblo en formación de la que iba a dar lectura por Secretaría lo que se hizo, siendo la siguiente: Buenos Aires, octubre tres de mil novecientos once. Señor Intendente Municipal de Vicente López, Don Juan Miguel Gutiérrez. Muy señor mío: Tengo el honor de dirigirme en mi carácter de representante legal y administrador general de la Compañía Argentina de Tierras del Norte, para someter a la aprobación de esa Municipalidad en la parte que corresponde a su jurisdicción el plano relativo al trazado del pueblo de Villa Adelina proyectado por la Compañía que represento. Como la Compañía tiene el propósito de ofrecer en venta muy en breve las manzanas del nuevo pueblo y de fomentarlo por todos los medios posibles con el fin de que allí se forme un barrio residencial, me permito pedirle el pronto despacho de esta solicitud, Se acompañan dos copias telegráficas del plano de referencia solicitándose la devolución, si así procede de una copia debidamente aprobada. Como una parte del terreno afectado por la traza propuesta ésta ubicada en el Partido de San Isidro he remitido al señor Intendente de ese Partido los ejemplares del mismo plano para su aprobación [...]



A partir de la sanción de la Ley N° 4255, que autorizaba la prolongación de las líneas del Ferrocarril Central Córdoba desde Rosario, se sabía que circularía por las "Lomas de San Isidro". Comenzaron las especulaciones sobre el lugar exacto por el que pasaría el tren, asunto de vital interés para la valorización de las tierras. Solo los ingleses sabían el tendido exacto. Es así como ellos compraron chacras y estancias, a lo largo de toda la línea férrea, adquiriéndolas a precios bajos y al efectuarse el tendido de las mismas quintuplicaron su valor.

Todas las tierras formaban parte de las Lomas de San Isidro. Los terrenos que circundaban la estación de Villa Adelina fueron adquiridos en 1911, para su fraccionamiento, loteo y venta a una sociedad compuesta por el Sr. Munro, gerente del Ferrocarril Central Córdoba, por la familia Wilson del Campo y por la Compañía Argentina de Tierras del Norte.

Los terrenos obtenidos en su carácter de representante del Ferrocarril Central Córdoba, por el Sr. Munro, fueron destinados al Ferrocarril. Las tierras que quedaron en poder de la familia Wilson del Campo fueron subdivididas y vendidas, al igual que los correspondientes a la Compañía Argentina de Tierras del Norte (Dicha compañía loteaba y vendía en mensualidades, abría calles y hacía el mantenimiento de las mismas). O sea, se encargaba de todo lo vinculado con la urbanización.

Al trazarse el pueblo de Villa Adelina de acuerdo al gusto de la empresa inmobiliaria del Ferrocarril Central Córdoba, el ingeniero Bergallo, jefe de los agrimensores municipales, delineó una avenida que, en diagonal, unía la estación del pueblo con la cabecera del partido. El proyecto no se concretó.



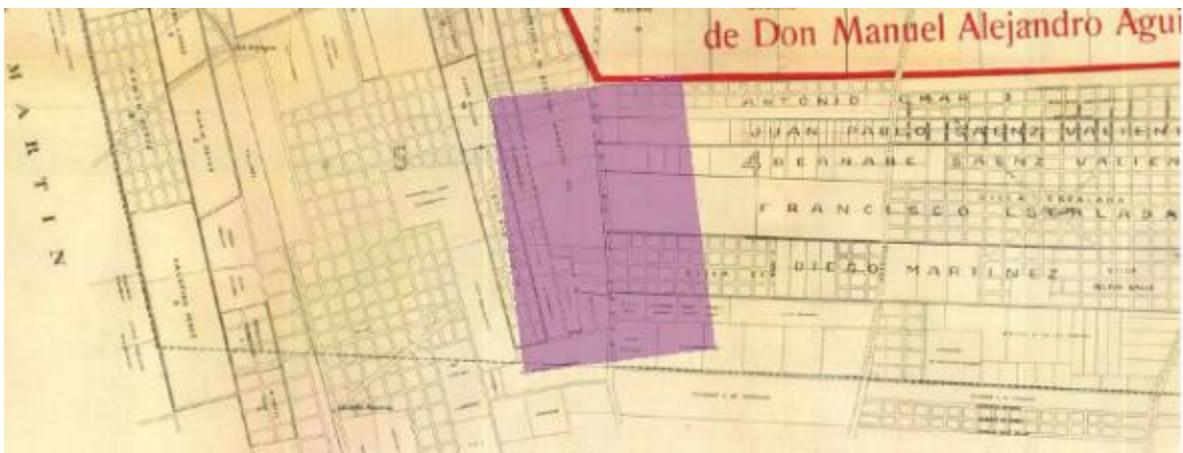
Trazado de Villa Adelina. Fechado en octubre de 1912

EVOLUCIÓN DE LA TRAMA DEL TERRITORIO ANALIZADO



1580

Reparto de suertes de Garay
Plano del reparto de suertes sobre plano actual de la ciudad



1910



1921

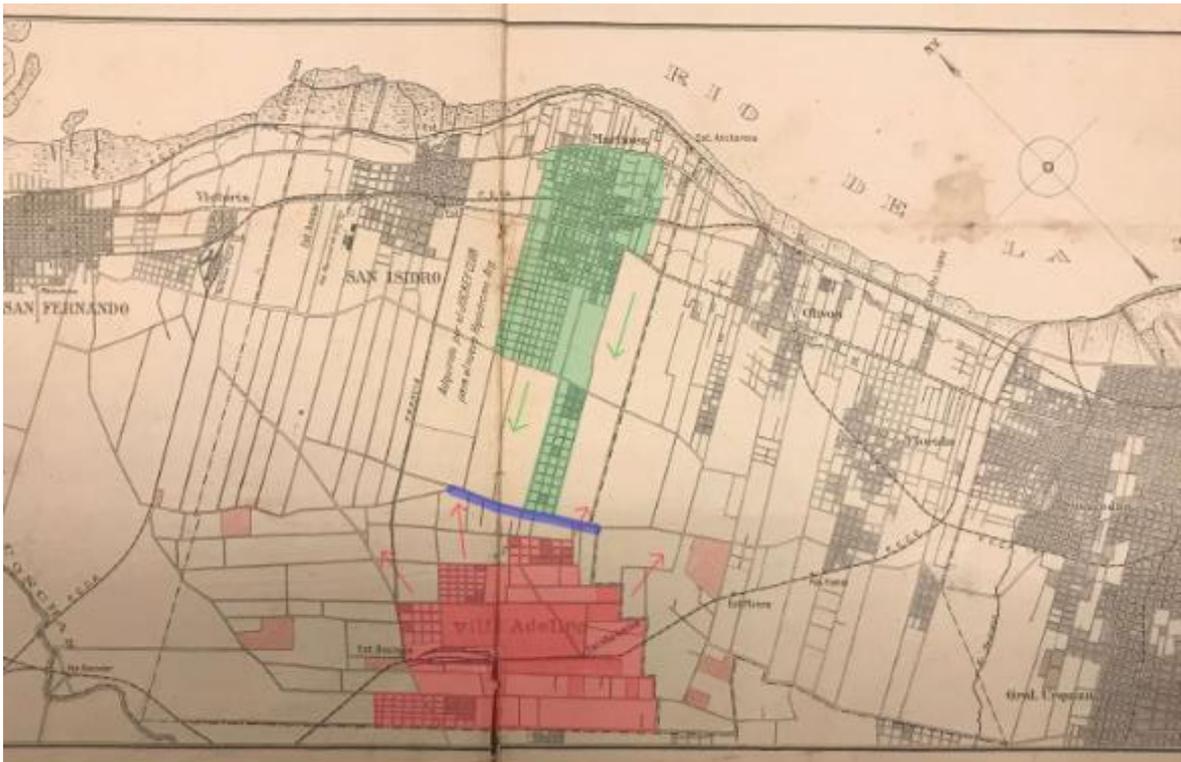


1932



1949

ENCUENTRO ENTRE DOS TRAMAS DIFERENTES



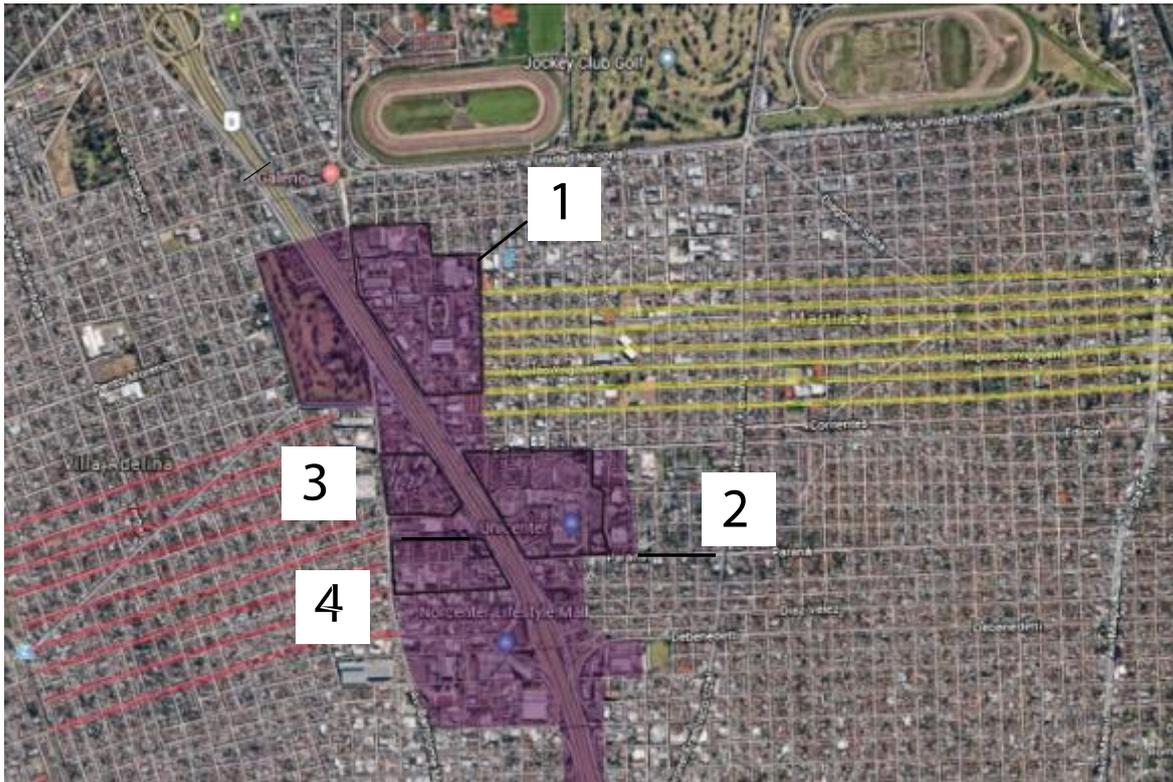
En este plano se pueden observar cómo las dos tramas: la generada por el surgimiento de Villa Adelina, a raíz del paso del ferrocarril, y la de Martínez tienen dos direcciones diferentes.

La de Martínez es más "organizada", por así notarlo, ya que surge como fraccionamiento de las Suertes de Garay. Las avenidas fueron los límites entre las suertes y al fraccionarse éstas se fueron generando nuevas trazas.

Por otro lado, Villa Adelina también tenía una trama ortogonal y organizada, pero no sigue la dirección de las suertes anteriormente nombradas. Es interesante analizar qué sucede en el sector donde se interceptan.



Actualidad



En la actualidad, al observar el sector en estudio (en violeta), se puede ver que donde ambas tramas convergen, se generan diferentes situaciones que demuestran, de alguna forma, cómo ambas intentaron acomodarse una a la otra.

También se observa que, además de ser el punto de unión de las dos direcciones de la trama, es el lugar elegido para el trazado de la autopista Panamericana que suma otro factor de quiebre en el tejido.

Para poder ver mejor las situaciones nombradas anteriormente, elegí cuatro zonas que para mí eran las más relevantes (recuadradas en negro). Las mismas serán analizadas a continuación.

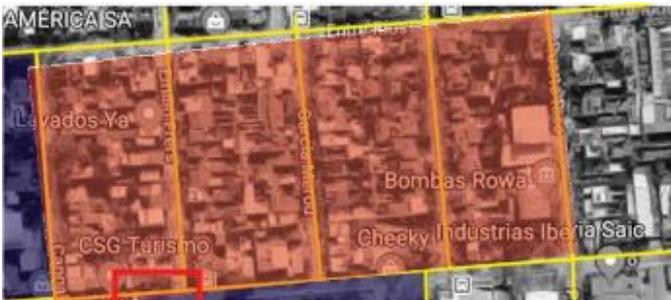
ANÁLISIS DE CASOS

Zona 1



Claramente se observa como el lado derecho de la imagen muestra una trama ortogonal, similar a la generada a partir de las Leyes de Indias impuestas por los españoles a la hora de establecer ciudades en el nuevo continente.

En el sector marcado de color violeta, comienzan a aparecer manzanas atípicas, con calles sin salida o manzanas triangulares o de diversas formas que no responden a una lógica determinada como si lo hace el sector adyacente.



Asimismo, una parte de esta trama, que parece ortogonal, deja de respetar los parámetros característicos, generando manzanas de forma rectangular, en lugar de cuadradas.

Al analizar el trazado actual, quedan fragmentos de esa trama ortogonal preexistente, como algunas calles internas (marcadas en amarillo), pero se generan otras que no respetan ningún sentido. Comienzan rectas y se curvan o terminan de forma abrupta, dando origen -en diferentes casos- a "super manzanas" que actualmente están ocupadas por fábricas. La pregunta que me hago es ¿siempre fue de esta manera? o ¿se formaron como consecuencia del edificio que se implantó en ellas?



Sector de manzanas atípicas. Se pueden ver las diferentes formas que se generan por unión de manzanas, división o aparición/desaparición de calles entre las mismas



Como se puede observar en estas fotografías, tienden a generarse "supermanzanas" por unión de 2 /3 o partes de éstas. En otros casos, hay manzanas con formas triangulares o trapezoidales, a eso se suma el hecho de que el sector es atravesado por la autopista Panamericana, dejando a su paso manzanas triangulares en sus bordes.



Densidades



En la zona analizada, se observa a simple vista que, donde hay una cuadrícula ortogonal, se presenta mayor concentración edilicia, pero todas construcciones son bajas de 1 o 2 pisos. Las manzanas están completamente consolidadas. Mientras que en la parte donde aparecen las manzanas atípicas, hay menor ocupación del territorio, con edificaciones de mayor tamaño, pero más dispersas, unas de otras, generando vacíos entre las mismas.



Corte A-A



Corte B-B

Diferentes situaciones en los encuentros de calles



Calles que terminan de manera abrupta. Creo que esto se genera principalmente por la unión de manzanas, donde se suprimen las calles internas.



Calles que terminan y empiezan desplazadas unos metros más adelante. No tengo una explicación para esta situación. Da la sensación de tramas desplazadas. Creo que se generan como consecuencia de uniones parciales de manzanas.



Recorridos en forma de L. Supongo que se originan de la misma forma que el primer ejemplo, pero esta vez la unión de manzanas se generaría por dos de sus lados.



Calles que comienzan de manera recta y se van curvando. Las mismas producen manzanas triangulares.

Zona 2



En este caso, la zona se encuentra rodeada por tres de sus lados con trama ortogonal, pero se pueden observar **pequeñas alteraciones**, imperceptibles a simple vista como, por ejemplo, manzanas con dos lados más cortos o al contrario dos lados más largos, dándoles forma de tipo rectangular. Esto genera cambios en la trama más allá de la zona analizada.



Se repite el caso de la aparición de manzanas atípicas, marcadas en violeta. Creo que esto sucede, más que nada, por la implantación que tiene el shopping Unicenter, que toma manzanas y las unifica, dando origen a una especie de herradura que, al hacerlo, transforma todas las manzanas aledañas, haciendo que muchas sean más triangulares o con morfologías extrañas.

Sector de manzanas atípicas. Se puede observar cómo la gran mayoría de las calles son curvas





Como consecuencia de las alteraciones presentes en las manzanas, se producen calles sin salida, o curvas. Se puede observar que, en este caso, a diferencia del anterior, las calles curvas son comunes. Mientras que las rectas escasean.



Densidades



Solo realicé un corte en este caso, ya que la densidad de ocupación de los terrenos se repite en ambos sentidos. La zona de manzanas típicas tiene una baja densidad edilicia (solo edificios de gran tamaño) y está rodeada por manzanas

consolidadas completamente con una densidad edilicia similar al caso anterior, construcciones bajas.

Se pueden ver, si bien es esquemático, como la zona central presenta edificios de mayor tamaño, rodeados por una densificación de construcciones de menor altura.



Corte A-A

Diferentes situaciones en los encuentros de calles



Calles que comienzan rectas y se bifurcan en determinado momento.



Calles que se inician rectas y se curvan, y continúan su recorrido para volver a curvarse generando una U.



Calles rectas que terminan en paredones y no continúan.



Calles rectas que se transforman en curva.

Zona 3

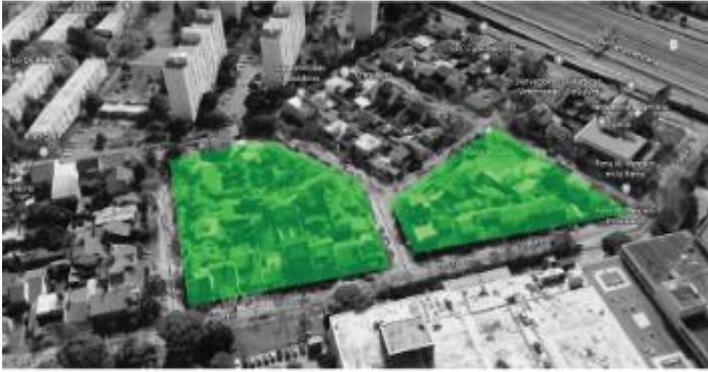


En este caso no es tan clara la cuadrícula ortogonal que la rodea, porque como se ve en la imagen, es atravesada en diagonal por la autopista Panamericana, cortando dicha trama.

Algo que me llamó la atención y no vi en ninguno de los cuatro ejemplos, es que, dentro de la trama ortogonal, aparece una variación: una de las manzanas queda dividida por una calle interna con salida a ambas direcciones, pero dicha calle no se encuentra abierta a todo el público. En el centro de la manzana se levanta una especie de "torre" de 3 o 4 pisos con techo a dos aguas. No pude encontrar a que se debía este hecho.



Sector de manzanas atípicas. Se puede observar cómo la grilla se genera por dos supermanzanas que encierran en el centro un conjunto de 6 manzanas de dimensiones más pequeñas, pero de formas atípicas.



Nuevamente surgen las manzanas atípicas.

En este caso, en particular, no solo hay manzanas con formas triangulares o trapezoidales, sino que se generan dos supermanzanas de grandes dimensiones. Una está formada por tres manzanas dispuestas de manera lineal y otra por cuatro manzanas agrupadas en forma de cuadrado.

En esta última imagen, se pueden observar los vestigios de la trama anterior, ya que donde debería estar la calle, hay accesos al predio (ocupado por un conjunto de viviendas) o dársenas donde se ubican los cestos de basura. Sin embargo, se mantienen los dos cordones de las esquinas de las antiguas manzanas.



Densidades



Vuelve a suceder lo mismo que en los otros casos, solo que esta vez están intercaladas. Por un lado, se ve en el corte A-A como hay una zona de manzanas consolidadas, luego una de grandes edificios dispersos y luego, otra vez, manzanas consolidadas con edificios de poca altura. Sin embargo, se pasa a manzanas consolidadas con edificios de mayores dimensiones y alturas.



Corte A-A



Corte B-B

Diferentes situaciones en los encuentros de calles



Se observan calles que se interrumpen de manera abrupta. Sin embargo, existen vestigios que darían a entender que algunas manzanas fueron englobadas y que, al hacerlo, cerraron el paso de dicha calle.



Calles de solo dos manzanas de largo cuyos extremos fueron bloqueados y se bifurcan en el centro.

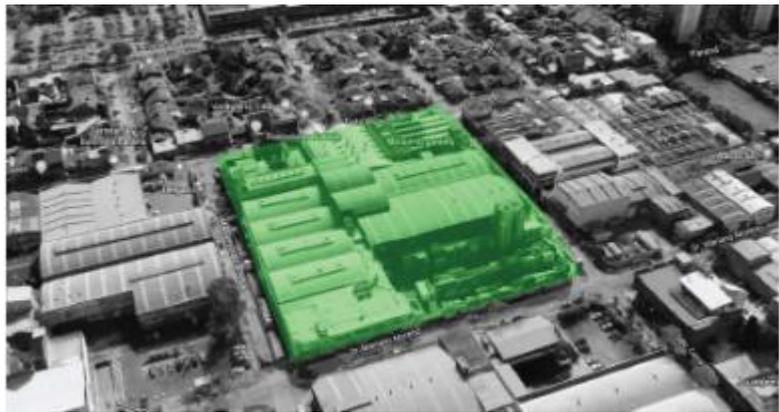


Calles que comienzan de manera recta, pero a medida que avanzan, se van curvando.



Como ya nombré anteriormente, el caso que se destaca, en esta zona, es el de la calle que divide una manzana a la mitad.

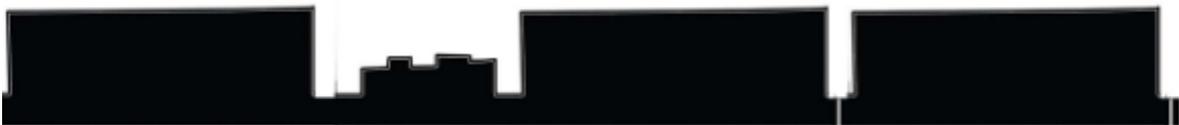
Otro aspecto que hace ver que hay alteraciones dentro de la trama es la aparición de manzanas de mayor tamaño que las que la rodean. Estas manzanas están ocupadas actualmente por empresas, fábricas, o depósitos/galpones.



Densidades



Se puede ver una mayor mixtura en relación a las densidades. Sectores con manzanas consolidadas con una gran ocupación del terreno, pero de construcciones bajas. En otros, las manzanas consolidadas aumentan el tamaño de las edificaciones y su altura; otros casos mantienen mayor altura edilicia, pero disminuye la densidad.



Corte A-A



Corte B-B

Diferentes situaciones en los encuentros de calles



Los casos que más se repiten en este sector son las calles que se cortan de manera abrupta y las que se interrumpen en algún momento, pero reaparecen desplazadas unos metros hacia un costado.



El caso que es único -en todo este estudio- fue nombrado anteriormente y puede observarse aquí: una calle dentro de una manzana, pero con acceso restringido al público.

CONCLUSIONES

Como conclusión, creo que esta zona, donde ambas tramas se encuentran, tuvo una resolución que era la esperada cuando ambas, que surgieron en direcciones diferentes, se unen. Es imposible que esta situación pase desapercibida y en este caso de estudio se ve claramente. Debo remarcar que, a una zona ya conflictiva desde su origen, se le sumó el trazado de la autopista Panamericana que terminó por romper esta frágil relación. No sólo uno se da cuenta de la unión entre ambas, por la gran cantidad de manzanas atípicas en la zona, sino que se produce un cambio en cuanto a la densidad de ocupación de los terrenos. Se parte de una trama ortogonal, consolidada al máximo con edificaciones de baja altura y al llegar a la unión de las tramas, esta densidad y consolidación se pierde y aparecen construcciones de mayor tamaño con lotes más grandes. Si bien son de mayores dimensiones los edificios da la sensación de menor densidad gracias a los espacios que se generan entre los mismos.

Luego de haber analizado en detalle los cuatro casos que consideré -los que tenían mayores conflictos a la hora de adaptarse ambas tramas: la generada como consecuencia del trazado de Villa Adelina y la de Martínez- creo que la mejor resolución se da en el último caso (4), ya que si bien tiene detalles que hacen que la trama se vea diferente a las de su alrededor, respeta la ortogonalidad de las tramas anteriores, las que siguen todavía los lineamientos que nos impusieron los españoles a la hora de crear ciudades (forma de damero).

Al decir esto, no me refiero a que una ciudad debe ser siempre ortogonal y ordenada, ya que creo que se volvería un tanto monótona, pero siempre es un punto a favor tener algunos aspectos que nos ayuden a organizar la trama y que no sea un completo caos.

Después de tomarme el trabajo de relevar y mapear cada caso, pude comprender que hay situaciones que no podrían haberse resuelto de otra manera, como, por ejemplo, a la hora de implantar una fábrica de mayor tamaño. Creo que es menos costoso hacerlo uniendo manzanas para ganar terreno que teniendo que construir un edificio en altura, al que probablemente se le deba reforzar la estructura, dependiendo del tamaño y peso de las maquinarias que tiene que acoger. O puede ser también que, por una cuestión de línea de producción, la edificación de dicha fábrica deba ser horizontal y no en altura. Por otro lado, creo que estas fábricas eligen este sector específico para ubicarse, ya que se encuentra muy próximo a la autopista Panamericana, generando mayor accesibilidad.

Teniendo en cuenta esto, me puse a reflexionar sobre cómo cada pequeño detalle que se modifique a nivel urbano repercute en toda la zona. Cómo la unión de manzanas genera barreras urbanas muy marcadas al igual que quiebres en las calles, o arterias que terminan truncas. El paso de la autopista hizo que manzanas que antes eran cuadradas quedasen triangulares, cambiando el trazado de la ciudad. Al ver la trama "horizontal" perteneciente a Martínez y compararla con la de Villa Adelina, se observa que hay sectores donde la trama de Villa Adelina es diagonal en relación a la de Martínez, generando manzanas con formas trapezoidales diferentes.

En relación al trabajo, en un principio estaba dudosa con la elección del tema y qué camino debía seguir mi investigación. Mis profesores me fueron guiando clase a clase y puede llegar a este tema que me pareció muy interesante de analizar. Gracias a ésto me puse a pensar en cómo muchas veces tomamos, como naturales, algunos aspectos de la ciudad que no lo son, como, por ejemplo, las calles que terminan en un lugar y empiezan desviadas unos metros más adelante para seguir su recorrido y no nos ponemos a pensar cuáles fueron los factores que condicionaron esa forma y no otra.

AGRADECIMIENTOS

Terminado el trabajo quería agradecer a todos los que colaboraron en la búsqueda de información, en cada archivo o biblioteca a la que fui. Siempre estuvieron dispuestos a ayudarme y a responder todas mis preguntas. Quisiera agradecer de manera particular a Sebastián, bibliotecario del Museo y Archivo Histórico Dr. Beccar Varela, que en primer lugar me dio el puntapié inicial para realizar esta investigación. Además, no solo respondió a todas mis inquietudes y dudas, sino que, cada vez que fui, me esperaba con una pila de libros que había buscado el día anterior relacionado con mi tema, para que no perdiera tiempo.

FUENTES CONSULTADAS

Primarias

1580. Ubicación suertes de chacras distribuidas por Juan de Garay
1910. Plano del partido de San Isidro
1921. Plano del partido de San Isidro
1932. Plano del partido de San Isidro por Randrup
1949. Plano del partido de San Isidro
Folletos de remate de la zona de Villa Adelina, obtenidos en el Archivo y Museo Histórico Beccar Varela
Trabajo de campo: relevamiento fotográfico, observación in situ.

Bibliografía.

Arditi Rocha René Dardo (2012) *Villa Adelina unida por 100 años de historia*. San Isidro. Ed: Municipalidad de San Isidro.

Bernasconi Ariel (2012) *Historia de los ferrocarriles al norte de Gran Buenos Aires: Ferrocarriles Mitre y Belgrano*. Buenos Aires. Ed: Dunken.

Ferrocarriles Argentinos (folleto perteneciente al Archivo del Museo Ferroviario)

Kropfl Pedro F. (2005) *La metamorfosis de San Isidro (1580-2004), Vol. 2*. San Isidro. Ed: Municipalidad de San Isidro.

Scalabrini Ortiz Raúl (1940) *Historia de los Ferrocarriles en Argentina*. Buenos Aires. Ed: Plus Ultra.

Sinopsis evolución histórica de los ferrocarriles argentinos. Archivo del Museo Ferroviario.

Páginas web

<http://www.quintalosombues.com.ar/archivofotografico.html>

<http://www.quintalosombues.com.ar/archivo.html>

<https://www.google.com/maps>