

Investigación histórica sobre el barrio de Caballito



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires

Catedra Dr. Arq. María Marta Lupano

Docentes Arq Jorge Purriños, Arq. Federico Falabella

Alumno: **Léa Alves de Oliveira**





HISBA - FADU - 1er Cuatri. 2016 - TP n°2

INVESTIGACIÓN HISTÓRICA SOBRE PARTE DEL BARRIO DE CABALLITO

Léa Alves de Oliveira

Memoria

Mi trabajo empezó recolectando planos de más épocas diferentes posibles, de la Biblioteca Nacional. Fue primero un trabajo de superposición y comparación en planta:

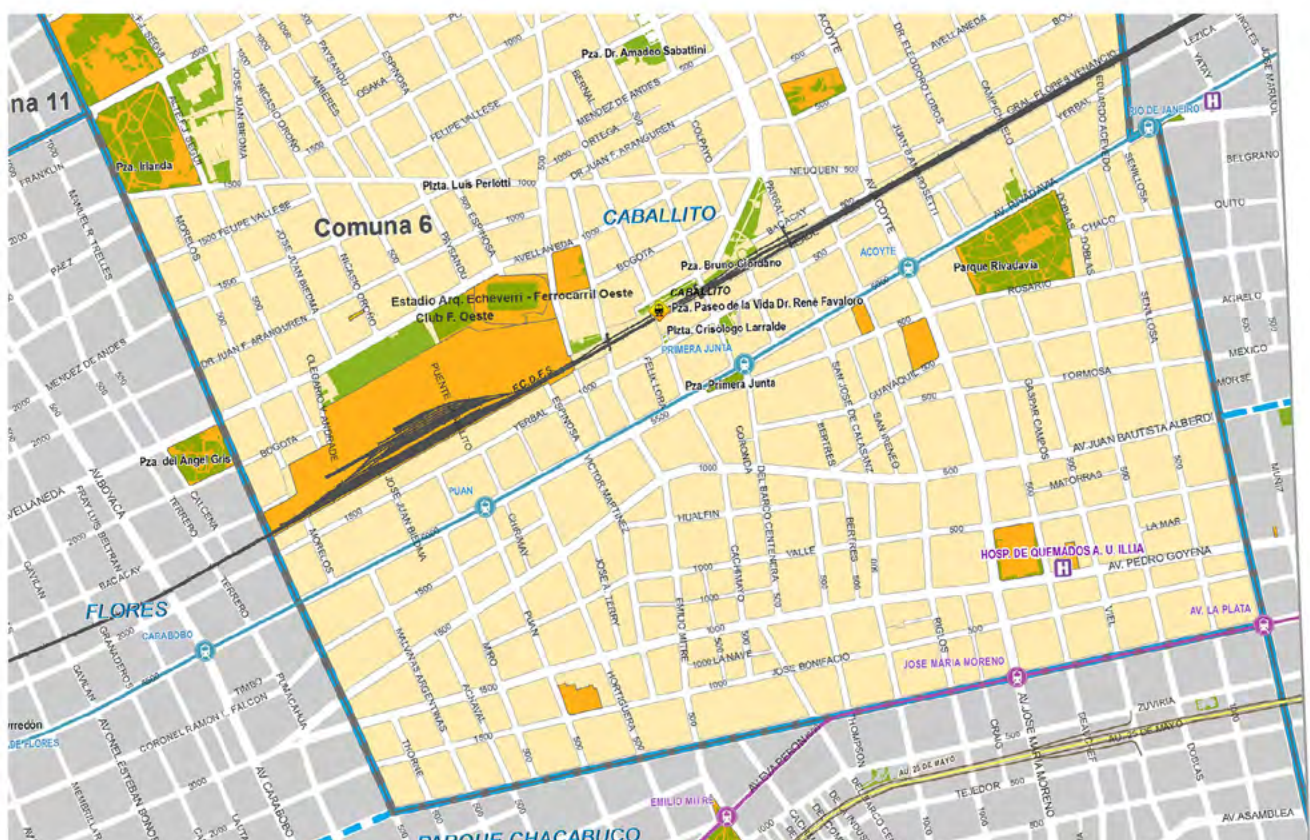
- 1850: plano de Buenos Ayres de A. Sourdeaux
- 1892: ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal de Pablo Ludwig
- 1897: ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal de Pablo Ludwig
- 1900: ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal de Pablo Ludwig
- 1910: departamento de obras públicas
- 1914: ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal de Pablo Ludwig
- 1916: oficina cartográfica Bemporat
- 1924: casa Jacobo Peuser
- 1925: nuevo plano de la ciudad de Buenos Aires, casa Jacobo Peuser
- 1928: casa Jacobo Peuser
- 1936: casa Jacobo Peuser
- 1940: planos catastrales de la ciudad de Buenos Aires
- 2015: plano de las comunas de Buenos Aires, Gobierno de la ciudad

Eso me permitió destacar “hechos urbanos” interesantes para investigar, uno mirando una irregularidad del presente, la calle G. Bruno, otro mirando planos del pasado y constatando una gran diferencia con lo actual, para lo que es el predio ferroviario y la ausencia de club deportivo.

Esa etapa me permitió definir elementos más precisos para buscar imágenes en los archivos nacionales y remontar el tiempo a través de las fotos. Sin embargo, las fotos me mandaron a otros lugares que los que estaba buscando precisamente, y me permitieron fichar en imágenes el antiguo caballito y compararlo al actual, ver qué cosas siguen actualmente. Eso me permitió encontrar imágenes actuales del pasado, que no había encontrado en el archivo, en la ciudad de hoy, huellas del pasado en el presente, como en la plaza de la calle G. Bruno. Me hubiese gustado poder hacerlo aún más, en una parte más grande de mi terreno de investigación.

Esta investigación del pasado de la ciudad es realmente unas idas y vueltas entre las épocas, los medios gráficos o textos, los planos y fotos.

¿Qué queda del pasado más lejano?



2016 - Plano de comunas - Gobierno de la ciudad

Plano actual del sector seleccionado

¿Qué queda del pasado más lejano?



2016 - Plano de comunas - Gobierno de la ciudad

REFERENCIAS

Límites de parcelas plano 1850

Se constata que los límites de parcelas de chacras son las aperturas de calles y de manzanas actuales... Estas son las que más corresponden entre los planos de 1850 y el relevamiento catastral de 1940...

Caminos existentes en 1850

El trazado del barrio tiene una larga existencia tanto en las calles principales (como avenidas) que en las secundarias. Esos límites de parcelas forman el tejido de calles «barriales» que unen las avenidas entre ellas.

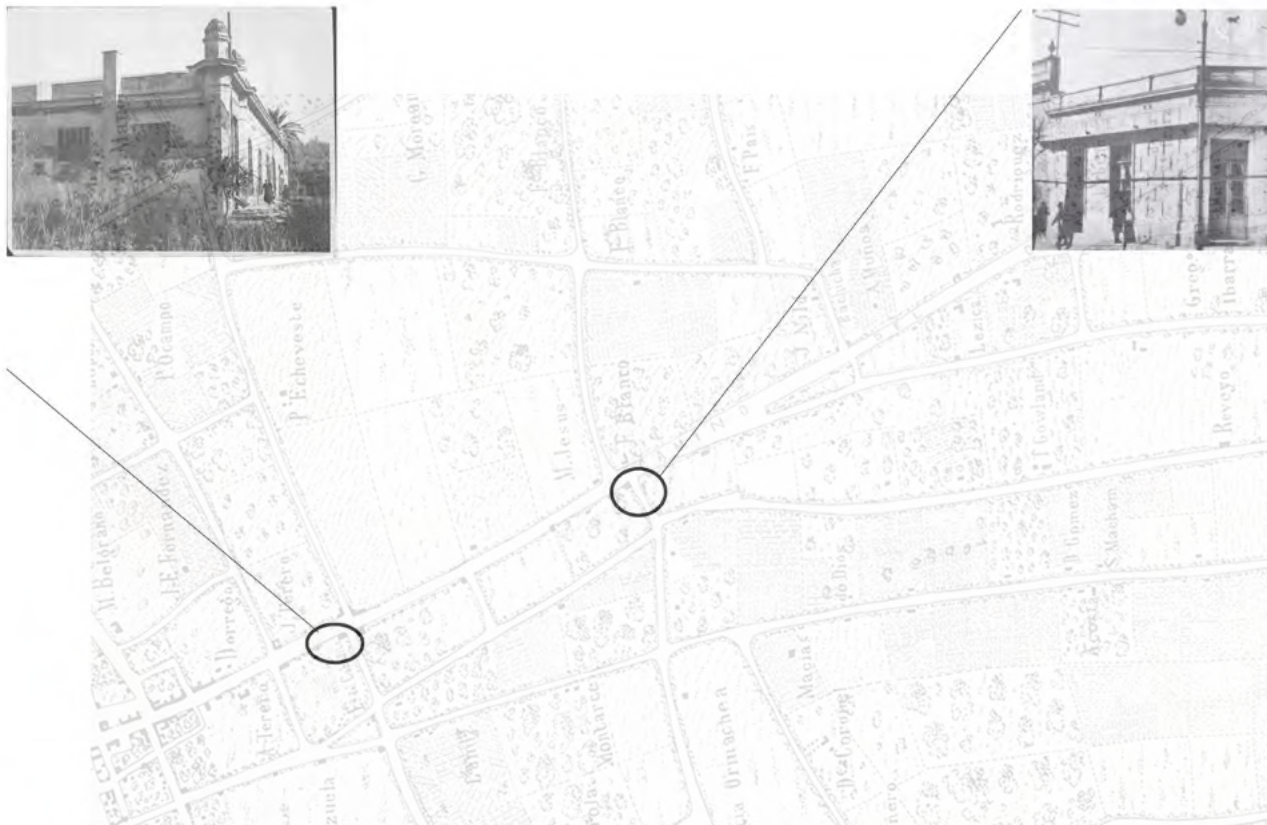
Casa del siglo 19, demolida en 1943, Flores

Fuente: Archivo General de la Nación Dpto.
Doc. Fotográficos. Buenos Aires. Argentina



Pulpería del Caballito, que le dio el nombre al barrio, principio de siglo 19, Rivadavia y Emilio Mitre

Fuente: Archivo General de la Nación Dpto.
Doc. Fotográficos. Buenos Aires. Argentina



1850 - El "Camino al Oeste" (actual Rivadavia) viene del fuerte de la ciudad, hacia el pueblo de San José de Flores.

La zona se forma por las chacras, tierras con propietarios, y ya se destacan rutas y caminos principales que conforman los ejes del futuro barrio de Caballito. La urbanización

se hace en el Pueblo San José de Flores cuyas manzanas ya están dibujadas desde 1850, al oeste, siguiendo sobre el camino al oeste. En la parte de estudio, algunas viviendas se instalan en esquinas de terrenos principalmente, pero muy pocas.



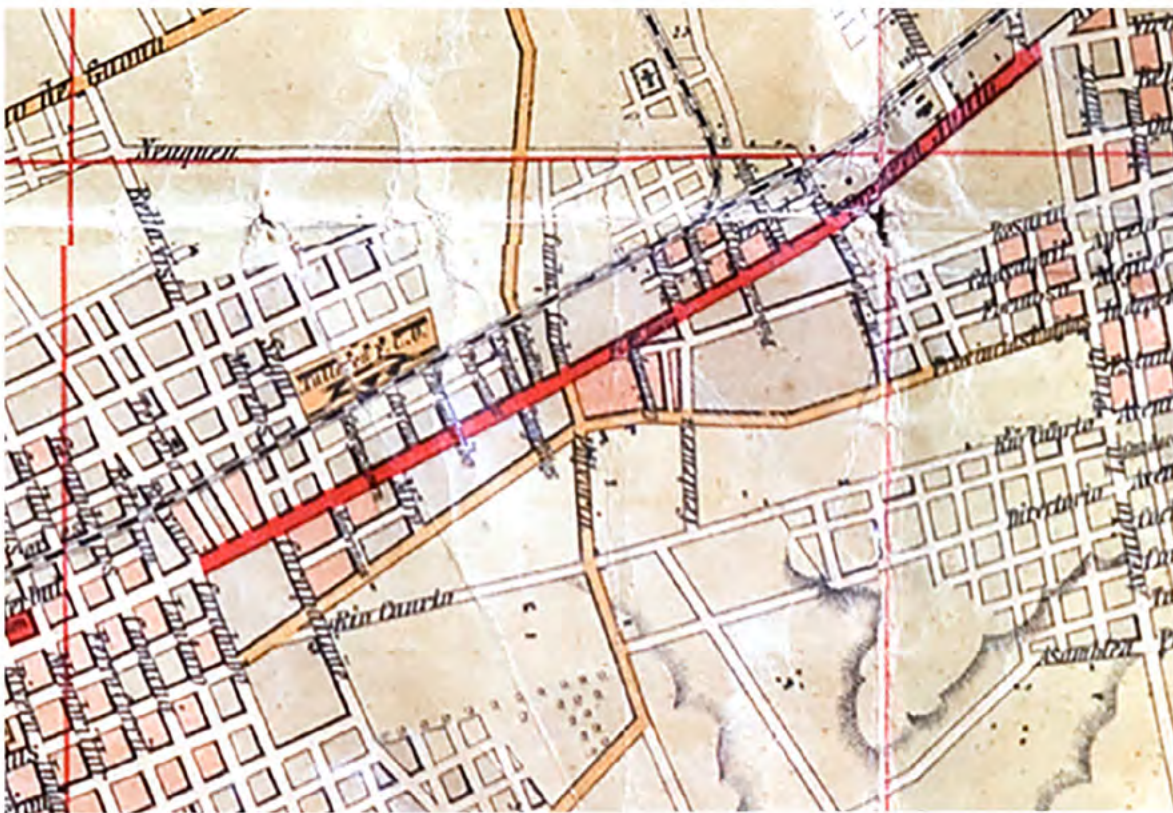
1892 - P. Ludwig

1892 - La urbanización se hace sobre ambas fachadas de la avenida Rivadavia. Las "manzanas" siguen iguales, aunque se abrieron algunas calles (Centenera, Acoyte y José M. Moreno).

La urbanización se debe a la instalación a la vez del tranvía sobre Rivadavia, y del Ferrocarril Oeste y su es-

tación Caballito ubicada al norte de la avenida Rivadavia. Los dos transportes e infraestructuras que son el tren y el tranvía marcan la importancia que se le quiere dar al eje este/oeste y a la avenida Rivadavia.

Al mismo tiempo, el pueblo de Flores se consolida y se planifican más manzanas.



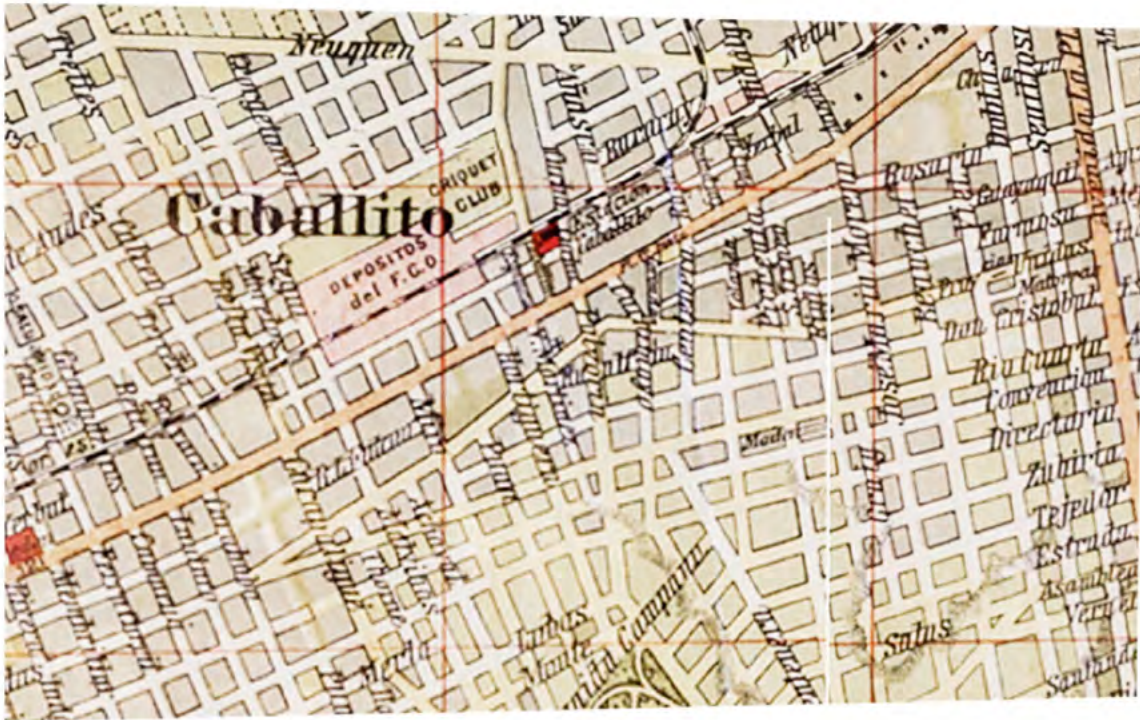
1897 - P. Ludwig

1897 - Las manzanas que dan a la avenida Rivadavia planean ser densificadas hasta la actual avenida Alberdi (buscar nombre antiguo) que marca un límite con una zona sur menos construida. Aparecen manzanas de la Avenida La Plata hacia el oeste. Se instala el taller del Ferrocarril Oeste

cerca de la estación de Caballito, y se suma a esa línea el tren para la Chacarita que dobla en una curva hacia el norte.



1900 - P. Ludwig



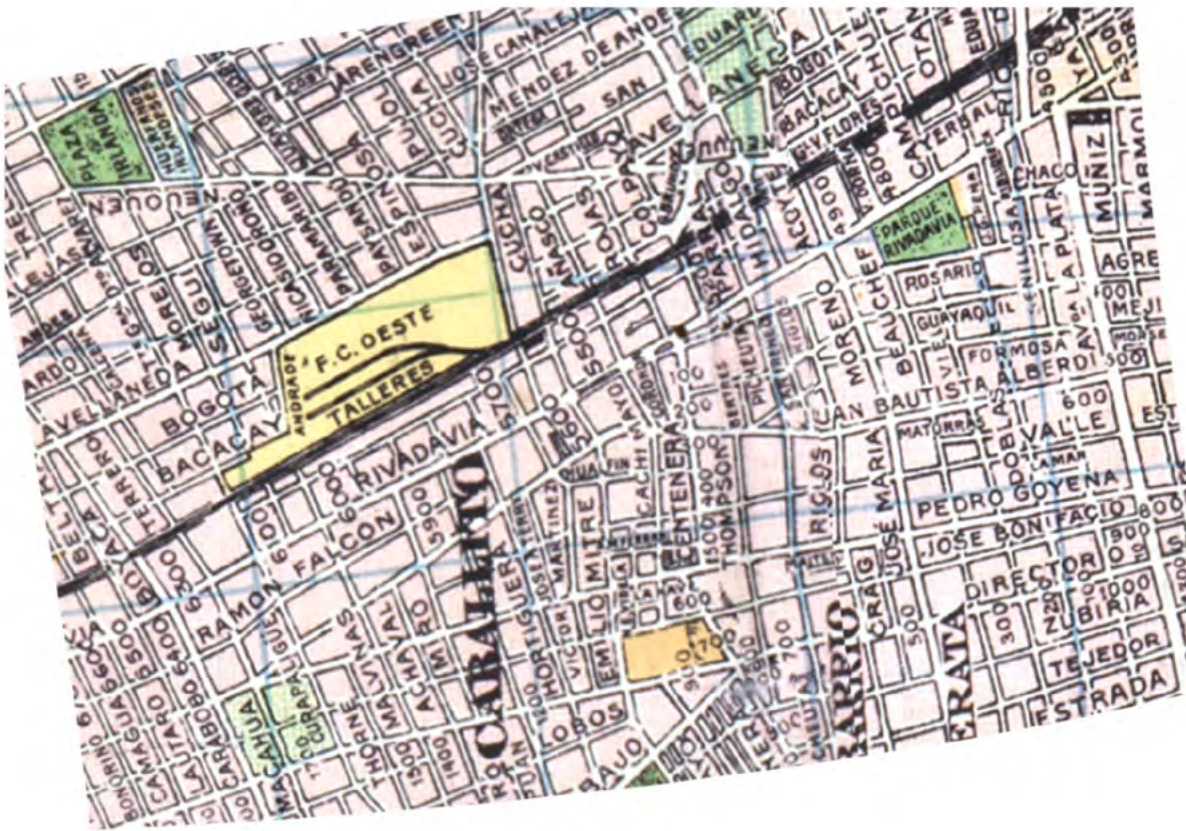
1914 - P. Ludwig



1916 - Obras Públicas



1825 - Casa Jacobo Peuser



1928 - Casa Jacobo Peuser

Mariano Moreno (J. Maria Moreno hoy) y
Rivadavia, en Noviembre 1933.

Rojas y Yermal, al fondo
la plaza primera junta.

Fuente: Archivo General de la Nación Dpto.
Doc. Fotográficos. Buenos Aires. Argentina

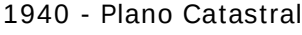


Acoyte y Rivadavia, fines de los 1920.
Todavía se circula por la izquierda en las
calles de doble mano.

Fuente: Archivo General de la Nación Dpto.
Doc. Fotográficos. Buenos Aires. Argentina



1936 - Casa Jacobo Peuser



Galería Rivadavia, 1956.



Rivadavia y Moreno, esquina oeste, en
Junio 1947.

Fuente: Archivo General de la Nación Dpto.
Doc. Fotográficos. Buenos Aires. Argentina

En el plano catastral de 1940 el mayor
cambio es la autopista 25 de Mayo, nue-
va gran infraestructura en la zona.

La calle Giordano Bruno y su forma curva

¿Porque dentro de un tejido bastante ortogonal y de calles rectas, aparece la calle G. Bruno, al norte de las vías del ferrocarril, con esa forma curva?

REFERENCIAS VIAS FERROVIARIAS VIAS AUTOMOVILES



1892

La línea F.C.O. ya está en funcionamiento, y la estación Caballito se sitúa en la calle actual Martín de Gainza.



1897

Aparece el tren a la Chacarita, al cementerio luego de la gran epidemia de fiebre amarilla que empezó. Va desde el oeste y Flores, hacia el norte, doblando por la calle G. Bruno, que toma la forma curva del tren. Se van armando las manzanas alrededor.



1914

Siguen ambas líneas de ferrocarril y la estación Caballito en el mismo lugar.



1925

Se nota que las vías no están en la calzada de la calle con los autos, pero las vías aún siguen estando, separadas de la calzada de autos en el lugar de la curva.



1928

La línea de tren hacia Chacarita se cerró, y las vías del tren de la calle parecen haber desaparecido, en todo caso en la calzada de la ruta de la calle Pueyrredón, hacia el norte.



1940

Se nota que las vías no desaparecieron totalmente, Aunque no estén más en la Avenida Pueyrredón siguen estando en la manzana triangular entre las vías, G. Bruno y Parral.



1940 - Vista aérea

Fuente: Mapa interactivo de la ciudad
La esquina este de la manzana está edificada, la parte que contiene las vías sigue intacta y sin construir.



2013 - Vista aérea

Fuente: Google Maps

La esquina este de la manzana está edificada, la parte que contiene las vías sigue intacta y sin construir.

Huellas del pasado en la ciudad de hoy



2016 - Plaza Giordano Bruno

Hoy en día, el terreno ferroviario se transformó en plaza arbolada con evidencias del pasado. Se encuentra en la plaza un antiguo puente giratorio conservado y mantenido en buen estado, vestigio de la antigua línea de trenes a la Chacarita. También se pueden ver algunos trozos de vías que formaban la curva que hoy hace la especificidad de la calle.

El Tren, Predio Ferroviario y Clubes Deportivos

Los talleres del Ferro Carril Oeste son una verdadera barrera física detrás de las vías del tren, ¿siempre fue así?

Se aprovecha el terreno disponible y libre para implantar los talleres del ferrocarril e ir expandiéndolos, antes que se proyecten y consoliden las manzanas. (1900-1914). Lo mismo pasa con los clubes deportivos que se instalan.



1897

Los talleres del FCO se instalan en Caballito, al norte de las vías ocupando 4 manzanas.



1900

Se crea el Flores' Athletic Club el predio ferroviario sigue igual. Ocupan 8 manzanas.



1914

Las manzanas al rededor se consolidan todas. Los depósitos del FCO cruzan al sur de las vías y el Criket Club agranda la superficie del club anterior. Ocupan 16 manzanas.



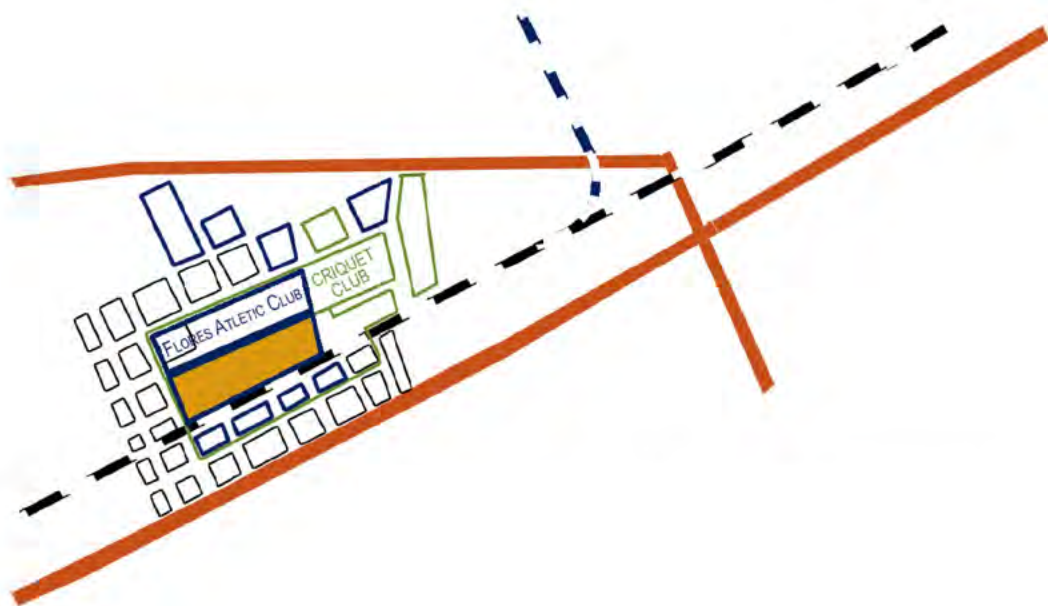
1925

En este plano no aparece ni escrita la presencia de ningún club deportivo aunque anteriormente y posteriormente haya clubes en esa misma ubicación. Ocupan 19 manzanas.



1940

Vuelve a aparece el club, el Ferro Carril Oeste. Los talleres se reducen del lado sur de las vías pero el club se agranda del lado derecho de Cucha Cucha. Se ocupan 16 manzanas.



1892: Ferrocarril del Oeste y ejes principales ya existentes

1897: Talleres del F.C.D

1900: Los talleres se mantienen del mismo tamaño, pero aparecen el Flores Athletic Club, al mismo tiempo que se consolidan las manzanas alrededor del predio ferroviario.

1917: Aparece el Criquet Club remplazando al anterior que de la misma forma que los talleres se expande y se crean as últimas manzanas que completan el tejido. El predio se extiende de ambos lados de la vía.



Gran obra de infraestructura y FCO

Tramo del F. C. Oeste
Julio 1802
Vistas hacia el oeste, altura de Acoyte.

Fuente: Archivo General de la Nación
Dpto. Doc. Fotográficos.
Buenos Aires. Argentina

Construcción de la trinchera del F. C. Oeste Agosto 1802 a 1803.
Vistas hacia el este, desde Acoyte.

Fuente: Archivo General de la Nación
Dpto. Doc. Fotográficos.
Buenos Aires. Argentina



Puente sobre F. C. Oeste. Marzo 2016
Vistas hacia el este, desde Acoyte.

Fuente: Foto personal



Hoy en día, ya no hay la misma relación con el tren. No se ven las vías del tren desde el puente de Acoyte hacia el este. Hacia el Oeste, se pueden ver desde algunos puntos y recordar que pasa por debajo nuestro.

Hoy en día, no se podría aguantar todos los cruces de tren con el tráfico que hay en Acoyte, que hoy es avenida y muy transitada. La construcción de la trinchera se adelantó sobre el futuro eje importante y facilitó el buen tránsito en la zona.

También se nota en estas foto como se ha densificado el barrio, ya no se ve tanto cielo de ese lado.

Conclusión

En mi caso lo primero que se resalta de esta investigación es la forma en la cual el plano más antiguo que haya encontrado de la zona que me interesa ya prefigura el futuro del tejido urbano. El plano de 1850 de A. Sourdeau, ya nos muestra en parte el tejido y las calles actuales, de forma implícita. Aunque la zona investigada en esa época era agrícola y muy poco construida, lo cual se nota en comparación a San José de Flores ya construido y determinado como un pueblo del área de la ciudad de Buenos Ayres, el trazado agrícola y los límites de chacras y parcelas corresponde a futuras calles del barrio. Se respetan esos límites para conformar el tejido y las manzanas posteriores.

El otro punto principal que resalta de la investigación es la manera en que la infraestructura, trazados de calles o ferroviario, influye en el crecimiento de la ciudad, tanto en su expansión como en sus densidades a lo largo del tiempo. El caso de Caballito es el ejemplo de crecimiento y expansión a lo largo y alrededor de las vías del ferrocarril y del camino del oeste, actualmente Rivadavia. La multitud y superposición de medios de transportes en la zona fueron acelerando en cada época el crecimiento del área, tanto en plano en cuanto a la expansión paralela a los ejes principales, como en densidad como se puede observar en las fotos de diferentes épocas.

A partir del camino del Oeste se va conformando un barrio alrededor de lo que se transforma realmente en un “corredor urbano” de los más importantes de la ciudad.

La infraestructura también resulta ser productora de barreras arquitectónicas y espaciales hasta llegar a una amplitud muy importante. Primero, las vías de tren, que separan hasta los años 1902/1903 en una parte norte y sur el barrio, que luego se reduce con la trinchera en una parte de su tramo dentro del barrio. Pero en paralelo, el desarrollo del barrio alrededor y gracias al ferrocarril hace que el tamaño de los depósitos de aquel crezca, junto a clubes deportivos, y se alargue de 10 cuadras de largo formando una barrera física muy importante en el barrio. Eso hace que de una cierta forma, se reduzcan mucho los intercambios “inter barriales” en esa misma zona.

En cuanto al material disponible al que accedí durante la investigación, las fotos y los planos no tienen los mismos roles ni la misma información. Lo que es interesante es juntarlos y poder cruzar ambas representaciones de la época correspondiente para que sea más completa la visión de la ciudad. Las fotos me sirvieron más para visualizar las densidades o las alturas del tejido. Mientras que en los planos sólo representaban la expansión de la ciudad y sus tejidos, pero se pueden superponer uno al otro.

Es importante entender la relatividad de cada plano, más cuando se trata de planos antiguos como los que utilicé para esta investigación. En ciertos planos no aparecen ciertos elementos que en otros sí, y es importante en ese momento apoyarse sobre múltiples planos en épocas relativamente cercanas para poder saber cuál es la realidad con más precisión y certeza. Esta problemática apareció cuando me interesé más precisamente en la evolución del predio ferroviario del ferrocarril oeste. En ciertos planos aparecían clubes deportivos y en otros no, aunque el tiempo sea muy cercano entre uno y el otro.

En cuanto a mis expectativas antes de empezar la investigación, esperaba entender la desviación de la avenida Alberdi a la altura de la calle Cachimayo. Sin embargo el plano más antiguo que haya encontrado de 1850 ya mostraba aquella curva y ya estaba trazada esa calle con la misma desviación en el mismo lugar. No como la calle G. Bruno que resulta ser huella de la curva de las vías del tren para Chacarita, puedo explicar hoy en día ese desvío de la avenida únicamente diciendo que era camino entre parcelas agrícolas pero nada más.