



Mesa 209: Interdisciplina, interacción de clases y espacio público en Buenos Aires, AMBA y sus costas. (Arq. Celia Guevara)

Infraestructura y barreras urbanas: La autopista Panamericana y el impacto en el desarrollo urbano del partido de San Isidro. (1950-2015)

Autor: Arq. Federico M. Croce.-

Índice

1 - Resumen

2 - Límites y Trazas: aproximación histórica de la forma urbana

1 - Resumen

Los complejos procesos de interacción social que se dan dentro de los límites de las ciudades se ven condicionados por barreras urbanas de diferente tipo: materiales, simbólicas, sociales. Dentro de las barreras materiales más polémicas, las infraestructuras del transporte se convierten en elementos controversiales. Muchas de estas barreras no son construidas con el objetivo de separar, todo lo contrario, el objetivo principal es unir dos puntos de la manera más eficiente y rápida posible. Pero los cambios en los paradigmas de la movilidad y de la ocupación del territorio que se pone a disposición en nuevos emprendimientos inmobiliarios, generan un impacto en estas infraestructuras que deben ampliarse, elevando los estándares de seguridad hasta convertirse en importantes viaductos prácticamente infranqueables de manera transversal. El caso particular del municipio de San Isidro y su relación con la traza de la autopista Ing. Pascual Palazzo (Panamericana) resulta de especial interés para estudiar el impacto de estas infraestructuras en la composición territorial del distrito y su influencia en los procesos de interacción social. Los procesos político-económicos que se fueron desarrollando entre los años 50' y la primera década del siglo XXI fueron marcando el ritmo del desarrollo de una autopista que en sus orígenes se planificó con vistas a unir el continente americano.

2 - Límites y Trazas: aproximación histórica de la forma urbana

Una de las principales motivaciones en el estudio de la problemática de los límites y las trazas dentro del distrito de San Isidro nos lleva a buscar en los orígenes de su fundación, incluso antes de que se llamara como se lo conoce hoy en día.

En términos cronológicos y a solo efecto de ubicarnos en tiempo y espacio, podemos decir que la historia de los caminos de Buenos Aires en general y del distrito de San Isidro en particular, comienza un 24 de octubre de 1580 cuando, según orden de Juan de Garay, se procede al reparto entre los colonos de las chacras que quedan sobre la "banda norte del río". Estas "suertes" debían de tener un ancho de entre 250 y 500 varas por una legua de fondo (unas 6000 varas) y comenzaban en el borde de la barranca, quedando liberada la zona de bañados o de crecida del río. Manifiesta también Garay "que uniendo el fondo de las suertes corra un camino que se conocerá como Camino de Fondo de Legua y

finalmente, agrega, que entre suerte y suerte quede un camino que corra desde el camino principal hacia los ríos y aguadas.” (Juan de Garay:1580).

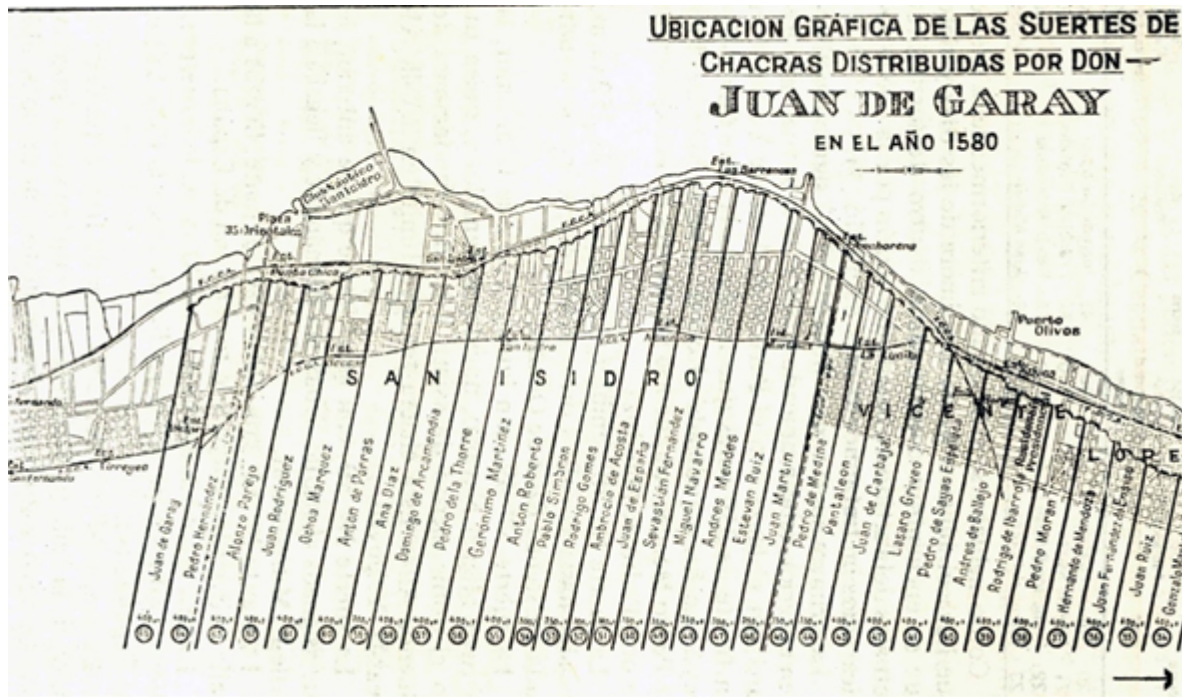


Figura 1. Superposición de planos del actual San Isidro con las suertes de chacras repartidas por Juan de Garay en 1580. Nótese que en gran parte los límites entre chacras coinciden con la traza urbana de la actualidad. (Fuente: Archivo Histórico de Vicente López)

En función de la bibliografía consultada y de algunos esquemas encontrados en el proceso de investigación podríamos estar en condiciones de asegurar que las primeras vías de comunicación que conectaban la precaria urbe porteña con los caminos hacia el Alto Perú por estas tierras son los mencionados arriba. Poco tiempo después se creó lo que se llamó Camino del Medio, utilizado por los jinetes, comerciantes y viajeros como una vía de atajo para el viaje por estas tierras.

Actualmente es posible reconstruir e identificar de manera parcial parte de estos caminos que hoy día son importantes vías de transporte. El Camino del Bajo en el presente es parte del recorrido de la línea C del Ferrocarril Nacional Mitre (Ramal Retiro-Tigre), pero existió lo que se llamó Nuevo Camino del Bajo, que en 1950, año del centenario del fallecimiento del Gral. San Martín, pasa a llamarse Avenida del Libertador. El Camino del Alto se supone que pasaría por el fondo de las suertes de los primeros hacendados, pero por diferentes motivos aún hoy se discute sobre cuál era su trazado original. Teniendo en

cuenta que la lengua española del siglo XIX medía entre 4 y 5 km, podríamos ubicar, en un intento de reconstrucción histórica, este camino en lo que hoy es la Av. Constituyentes y su continuación, Alexander Fleming.

A finales del siglo XVIII el Virrey Vertiz ordenó un relevamiento de los terrenos para la posterior proyección de lo que se llamó Nuevo Camino del Alto y que hoy sigue las trazas de la Avenida Maipú en Vicente López, Avenida Santa Fé en San Isidro, Avenida Centenario y Tte. Gral. Juan Domingo Perón en el distrito de San Fernando, terminando su recorrido en las márgenes del Río Luján.



Figura 2. Reconstrucción esquemática por donde pasarían los caminos primitivos en la actualidad. (Fuente: Archivo Histórico de Vicente López)

Para la segunda mitad del siglo XIX ya nos encontramos con un panorama mucho más complejo en materia de transporte con la llegada del ferrocarril. Desde finales de la década del 1850 la proliferación de proyectos para surcar las tierras con líneas férreas dio lugar a la construcción de los dos principales ramales del actual FFCC Mitre (Ex Ferrocarril Central Argentino): El ramal Retiro-Tigre y el ramal Mitre-Mitre. Si bien eran mucho más extensos que en la actualidad y hasta había otros ramales que dejaron de funcionar sobre todo en la década de 1990, lo interesante de esta nueva modalidad de transporte es que no

solo acortó las distancias sino que, como diría Juan B. Justo en su libro Teoría y práctica de la historia, “Nada tan ilustrativo como las curvas de desarrollo de los ferrocarriles y el comercio exterior argentinos: ambos marchan casi paralelamente”. Una de las interpretaciones que podemos hacer sobre esta frase es que el proceso de expansión de las fronteras agrícolas y la instauración de un modelo agroexportador motorizaron no solo la economía y la generación de un gran superávit de la balanza comercial, sino que también fomentaron el crecimiento demográfico y el florecimiento de las poblaciones por donde pasaba el ferrocarril.

En particular el Pago de los Montes Grandes, que en la actualidad abarcaría desde la localidad de Tigre hasta, aproximadamente, el barrio de Belgrano en la Capital Federal, se vio afectado por este “acortamiento” de distancias y el aumento de la población. No obstante, la especulación inmobiliaria y los nuevos loteos que se fueron sucediendo incluso bien entrado el siglo XX, tuvieron como epicentro las estaciones del ferrocarril, que de alguna manera fueron convirtiéndose, junto con la traza del propio ferrocarril, en los ejes rectores del proceso de ocupación del territorio.

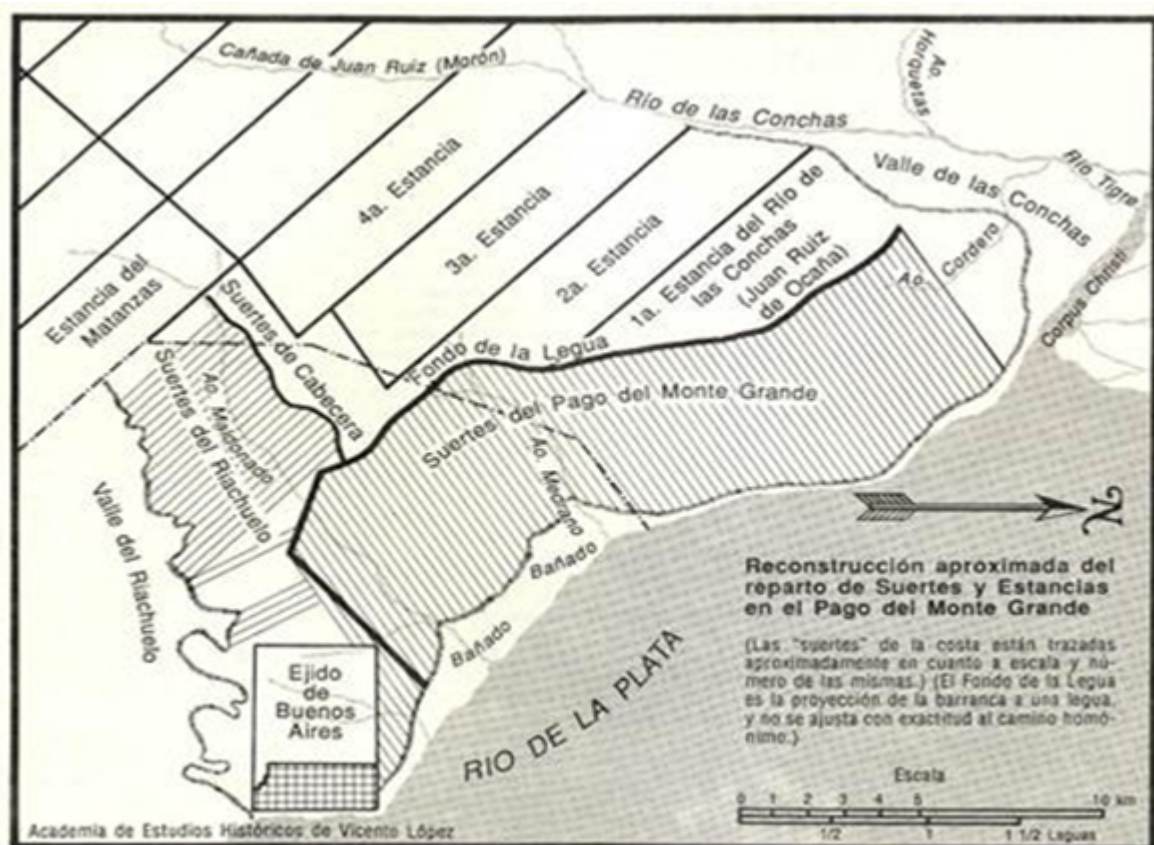


Figura 3. Implantación esquemática del Pago de los Montes Grandes en la cual se pueden observar algunos límites como los de la Capital Federal. (Fuente: Archivo Histórico de Vicente López)

Podemos decir que la llegada del ferrocarril rompe el esquema urbano-rural planteado hasta ese momento, a su paso es posible ver las modificaciones que genera en el territorio, no sólo en términos socio-económicos, sino que replantea las centralidades que antiguamente estaban dadas exclusivamente por los caminos de postas en los caminos que existían casi desde la fundación de Buenos Aires.

El planteo de regulación urbana de las Leyes de Indias que se mantuvo sin demasiadas modificaciones hasta bien entrado el siglo XIX, con su planta en “damero”, la centralidad dada por la plaza, la iglesia, el centro cívico y los edificios públicos, contrasta fuertemente con el esquema moderno del ferrocarril que surca los territorios de manera que no siempre respeta la trama urbana preexistente, más bien se aprovecha de los accidentes geográficos y de los avances tecnológicos disponibles para optimizar recursos.

En este punto es interesante remarcar que se genera una superposición de paradigmas tecnológicos que cambian el modo de comunicarse de la sociedad del siglo XIX. La forma de interrelación de las personas y la relación con el territorio son un antes y un después con la llegada del ferrocarril.

3 - Infraestructura y barreras urbanas: la autopista Ing. Pascual Palazzo (RN9)

En sintonía con las palabras de Horacio Torres en su artículo El mapa social de Buenos Aires (1940-1990) en las que establece que:

“...Los períodos de cambio de los procesos de estructuración espacial interna de Buenos Aires guardan una estrecha relación con los grandes períodos de cambio económico, demográfico, social y político que afectan el desarrollo metropolitano en su conjunto...”

“...En este contexto, las políticas urbanas del Estado en vigencia en cada período son también tratadas en tanto posibilitan, impiden o condicionan selectivamente esos procesos...”

Entonces podemos decir que la revolución del transporte automotor en el siglo XX no solo tuvo sus bases en los importantes avances tecnológicos e industriales que permitieron el acceso masivo a vehículos medianos o pequeños de uso particular, también tuvo una fuerte influencia el diseño y la construcción de caminos que permitieran una circulación segura y rápida, sostenida por un estructura estatal que administra y mantiene (o no) el estado de los mismos.

Esta nueva estructura burocrática en la Argentina se denominó Dirección Nacional de Vialidad y desde su creación en 1932 pasó a depender de diferentes ministerios. La función

primordial de esta dependencia era la de diseñar y materializar los diferentes proyectos de rutas que se venían trabajando desde la década del 20'.

Para dar cuenta de la magnitud del problema al que se enfrentaban los ingenieros de aquella época podemos citar algunos datos de las Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad que recaba Valeria Gruschetsky para sus trabajos sobre la Av. General Paz: Para 1920 el parque automotor de la Argentina se componía de 48.007 unidades, elevándose a 435.822 unidades para el año 1930. Este crecimiento exponencial obviamente se ve interrumpido algunos años por la crisis del año 29', pero de todas formas era necesario pensar y desarrollar un plan de rutas para la nación con el objetivo de dar unidad al territorio. Este sistema de rutas se fue construyendo a partir de un impuesto que se le imponía a los combustibles, haciendo que, sobre todo en los primeros años, los avances en materia vial fueran muy importantes.

La planificación de estas rutas era de carácter estratégico y en muchos casos buscaba la competencia directa con el ferrocarril, en otros llegaba a donde ningún medio de transporte lo hacía hasta el momento. El caso en particular que nos interesa estudiar es el de la ruta nacional RN 9 que parece seguir los rastros de uno de los caminos reales que conecta con el Alto Perú, de hecho, la traza de esta ruta llega hasta La Quiaca en la provincia de Jujuy, pero, de momento, no hay suficientes datos que den sustento suficiente a esta hipótesis.

Ya en el período de entreguerras el sistema ferroviario, impuesto sobre todo por el Imperio Británico, empieza a perder hegemonía frente al revolucionario planteo de movilidad que permitían los nuevos modos de transporte automotor. Finalizada la Segunda Guerra Mundial, la reconversión de las industrias de guerra y el nuevo escenario geopolítico abren las puertas a la masividad de esta propuesta de una movilidad relativamente económica e independiente.

Los Estados Unidos se vuelven referencia en materia automovilística, no solo en capacidades industriales sino también en diseño de caminos, rutas y autopistas. Estas últimas se convirtieron en novedosos dispositivos urbanos, que permitían un movimiento más eficiente y rápido entre dos puntos, pero con la contrapartida de convertirse en grandes elementos que fragmentaban aquellos territorios que surcaban.

En el plano local desde 1958 a 1976 los diferentes gobiernos nacionales (de facto y de iure), de la Municipalidad de Buenos Aires y de la provincia de Buenos Aires se ponen de acuerdo y empiezan a producirse una serie de proyectos de ordenamiento metropolitano, entre los que aparece el Plan Regulador para Buenos Aires y variantes del Plan Director que se empieza a gestar en el año 48'. Si bien gran parte de estos proyectos no se pudieron llevar a cabo por la imposibilidad de alinear intereses entre las diferentes jurisdicciones, sin mencionar la muy delicada situación política de aquellos años, se trata de una suerte de apogeo del urbanismo en la Argentina, a pesar de no poder implementar grandes cambios. Citando a Horacio Torres nuevamente:

“...los resultados de este esfuerzo son productos que (en el papel) son comparables a ejemplos internacionales y constituyen en su conjunto un material bibliográfico indispensable sobre el análisis y el diagnóstico del sistema metropolitano de Buenos Aires...”

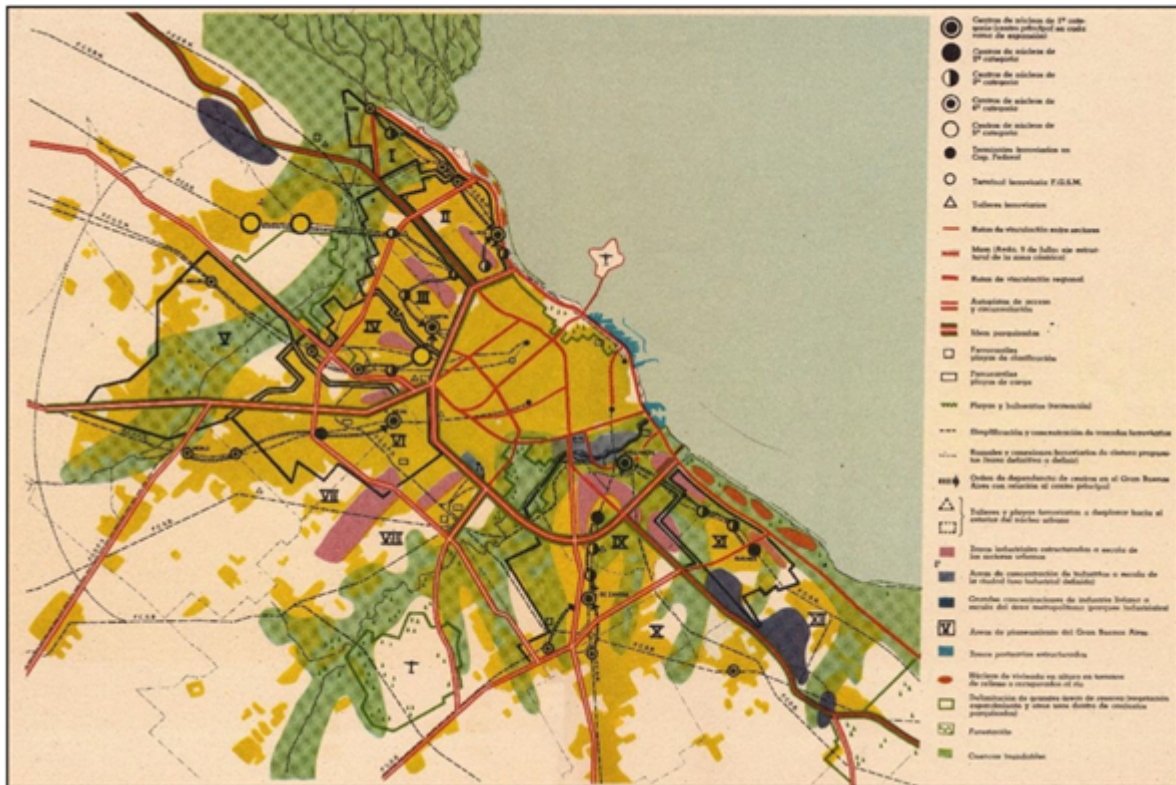


Figura 4. Plano Director de Buenos Aires. Buenos Aires: Informe Preliminar. Etapa 1959-1960. (Fuente: Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires)

En Buenos Aires uno de los manifiestos más importantes del desarrollo de la infraestructura de transporte automotor es la Autopista Acceso Norte “Ingeniero Pascual Palazzo”, también llamada Panamericana, cuya traza se empezó a construir sobre la Ruta Nacional 9 en el año 1955 con proyectos que datan de principios de la década del 40’ y que tienen una fuerte impronta internacional, ya que responde a un proyecto de unificar a todos los países americanos mediante una ruta sin interrupciones. El último tramo importante se terminó en 1968 y luego de este año sufre diferentes modificaciones en el ancho de la calzada aumentando la cantidad de carriles en algunos tramos de la misma.



Figura 6. Estudio de las barreras urbanas que operan en la actualidad en el corredor norte del conurbano (Fuente: producción personal).

La ruptura del modelo desarrollista instaurado desde finales de la década de 1950 y hasta el comienzo del modelo neoliberal con el último proceso militar, no solo cambia el paradigma en materia económica, el transporte también se ve afectado por esta nueva política. En sintonía con el resto del mundo de este lado de la cortina de hierro, la autopista Panamericana se volvió la ruta entre el barrio privado/cerrado y la ciudad. Ya no cumple una función de desarrollo de lo urbano, sino que se convierte en la entrada y salida a los barrios cerrados y countries de la zona norte. En esta línea nos importa rescatar unas líneas del geógrafo David Harvey de su libro “Ciudades Rebeldes: del derecho a la ciudad a la revolución urbana”:

“...Desde mediados de la década de 1980 la política urbana neoliberal (aplicada, por ejemplo, en toda la Unión Europea) concluyó que la redistribución de la riqueza a las barriadas, ciudades y regiones menos aventajadas era inútil, y que los recursos debían canalizarse por el contrario hacia los polos de crecimiento «empresariales» más dinámicos. Una versión espacial del «goteo» se encargaría de resolver, en el proverbial largo plazo (que nunca llega) esas latosas desigualdades regionales, espaciales y urbanas. ¡Entregar la ciudad a los promotores y especuladores financieros redundaría, según ese mantra, en beneficio de todos! Si el estado chino hubiera liberalizado el uso del suelo en sus ciudades, entregándolo a las fuerzas del libre mercado -asegura el informe del Banco Mundial-, su economía habría crecido aún más rápidamente...”

Por lo tanto, la imposición de un dispositivo urbano de estas características generó una serie de procesos de fragmentación socio-espacial a lo largo de un período de tiempo, conformándose como una barrera material que no solo impide o dificulta el tránsito entre el Este y el Oeste, sino que perpetúa la falta de interacción social remarcando las diferencias de clase de la población local del municipio de San Isidro. Por otro lado, este dispositivo, se convirtió en un potenciador de todos aquellos instrumentos de especulación inmobiliaria que se dieron sobre todo en los municipios de San Fernando y Tigre desde la década del 70' hasta nuestros días. Al respecto Horacio Torres escribe:

“...Al nivel de los grupos de mayor poder económico, aparece una tendencia creciente a la suburbanización residencial, que se manifiesta en la ocupación del espacio periférico en aquellas zonas donde existen autopistas radiales que se integran con una red de rutas secundarias y que permiten acceder al perímetro más externo de la aglomeración. Las autopistas -sobre todo el Acceso Norte, cuyo tramo principal queda habilitado en la segunda mitad de la década de 1960- representaron en este caso para los grupos de mayores ingresos (poseedores de uno o más automóviles privados por familia) el mismo factor inductor de un proceso de suburbanización que el representado, para los grupos de menores ingresos, por los ferrocarriles suburbanos con tarifas subsidiadas dos décadas antes...”

En alrededor de 8km de traza hay 8 pasos que permiten sortear la barrera casi infranqueable que es la Panamericana, logrando que, por ejemplo, una parte importante de la población local no tenga ninguna clase de relación con las costas del Río de la Plata, encontrándose en algunos casos a menos de 5km de distancia del mismo, pero que simbólicamente pertenece a otro lugar. Sin embargo, aquellos que se muevan en el eje Norte – Sur contarán con hasta 7 carriles por sentido en una autopista que admite altas velocidades de circulación y una conexión eficiente entre la ciudad-trabajo y la ciudad-habitación.

4 - San Isidro y sus barreras urbanas

Hasta el momento hemos desarrollado diferentes aspectos en el plano histórico y en materia de infraestructura con el objetivo de dar un contexto al lector y sobre todo generar una visión del territorio con una perspectiva temporal que muestre la complejidad de este espacio. Ahora bien, ¿qué sucede con el aspecto formal y como las barreras arquitectónicas/urbanas impactan en este entorno?

Para Harvey (1997), las ciudades en la actualidad han dejado de planificarse en su conjunto para sólo abocarse a diseñar partes de ellas como resultado de la especulación inmobiliaria y sin ningún tipo de previsión; advierte que, por un lado aparece la miseria y la corrupción; y por el otro, lugares hermosos de diseños arquitectónicos realizados por especialistas famosos pero cuyos habitantes no tienen idea sobre lo que sucede en los sectores más pobres de la ciudad.

En San Isidro en particular podemos encontrar diferentes niveles de avance de la mancha urbana a lo largo de la historia que fueron moldeando el territorio y generando diferentes niveles de ciudad formal. Por un lado podemos encontrar los sectores más tradicionales y con mayores recursos en la zona del casco histórico. A medida que el observador se va alejando del corredor de Av. Libertador las cualidades espaciales y urbanas se van modificando, se van generando espacios urbanos que gradualmente van perdiendo la calidad urbana.

A partir del análisis de imágenes satelitales, tomadas del Google Earth, podemos identificar como esta degradación de la calidad de los espacios urbanos se va incrementando a medida que uno se aleja del ejido urbano correspondiente al casco histórico del municipio de San Isidro. Podemos distinguir al menos tres segmentos que van desde el Río de la Plata hasta los límites con el Municipio de San Martín. La primera franja

que se sitúa entre la ribera del río y las vías del ferrocarril Gral. Mitre se trata de la que mejores condiciones urbanas contiene: muy poca densidad construida, lotes de grandes dimensiones, mucha densidad arbórea, amplios corredores y calles con añosos árboles. Por supuesto los niveles socioeconómicos son los más elevados del distrito y está claro que los niveles de habitabilidad son los de mayor calidad.



Figura 7. Dos recortes de imágenes satelitales en la franja mencionada más arriba. Nótese la densidad del verde y los importantes espacios verdes que aporta el campo del hipódromo.

En una segunda franja comprendida fundamentalmente entre las vías del ferrocarril Gral. Mitre y la Autopista Panamericana la densidad construida empieza a crecer y los grandes lotes van desapareciendo. Los espacios verdes se empiezan a reducir y la calidad espacial de las calles también empieza a mermar. Si bien está claro que el nivel socioeconómico es elevado, en este franja podemos encontrar un estrato social un poco más bajo que el que se encuentra en la primera franja.



Figura 8. Dos recortes de imágenes satelitales de la segunda franja. Aquí se puede observar el aumento de la densidad construída y la magnitud de la Autopista Panamericana en relación al entorno.

En la tercera franja, que en realidad podríamos volver a subdividir debido a que no se dan de manera tan clara las diferencias como en la primera y segunda franja, la densidad construída se vuelve mucho más evidente llegando a situaciones de hacinamiento y de nulo acceso a espacios urbanos saludables. Con problemas graves de acceso a servicios básicos y llegando a casos en los cuales la ciudad formal desaparece para convertirse en barriadas populares con poca o nula planificación del entramado urbano.



Figura 9. Comparativa entre diferentes imágenes satelitales en los cuales se puede notar este cambio en las cualidades espaciales urbanas y la pérdida de la masa arbórea frente a la densificación de lo construído.

La fragmentación territorial ocasionada por las infraestructuras viales y en particular por la Autopista Panamericana repercuten directamente en la movilidad de los habitantes de San Isidro. Esta barrera urbana impide y obstaculiza la circulación hacia y desde el Río de la Plata dando como resultado una distorsión importante en los procesos de interacción social y en la mixtura de clases necesarias para el enriquecimiento de los espacios públicos. Esto, por supuesto, si se entiende a los espacios públicos como los lugares en los cuales las clases sociales interactúan y disputan esos espacios. Cuando un espacio público se encuentra en disputa por diferentes actores se enriquece y la ribera del Río de la Plata, al menos en el distrito de San Isidro, no es lo suficientemente accesible para las clases sociales más postergadas. Es decir que, sumado al poco o nulo acceso a situaciones

urbanas más o menos saludables en el entorno inmediato, aquellos pobladores que se encuentran en las antípodas de las costas de San Isidro tampoco pueden acceder al río como espacio público. Se les niega este acceso de manera tácita, reduciendo frecuencias de transporte público, estableciendo muy pocos puntos de vinculación de uno a otro lado de la autopista, privilegiando un solo eje de circulación Norte-Sur y omitiendo cualquier posibilidad de planificación de una política de movilidad que contemple la integración socio-urbana.



Figura 10. Reconstrucción cartográfica de llenos y vacíos a partir de una imagen satelital de un sector del municipio de San Isidro que limita con el partido de San Martín.

La imagen anterior es una reconstrucción similar a un mapa Nolli en la cuál se pueden observar como la ciudad informal se termina conformando en los bordes urbanos del municipio de San Isidro con un poco más de detalle. Si se retoman las imágenes de la franja 1 y se lo compara sin saber de qué territorio se trata es difícil creer que se encuentran de puntos geográficos que se encuentran a unos 8km de distancia y en el mismo distrito.

Bibliografía

- AAVV (1946) Origen y desarrollo de los ferrocarriles argentinos. Dirección de Informaciones y publicaciones ferroviarias. El Ateneo.
- De Paula, A. (Oct. 1993): “La comarca Bonaerense y su proceso urbano (1580-1779)” Seminarios de crítica del Instituto de Arte Americano, FADU-UBA.
- Juan De Garay (1580): “Fundación de la ciudad de Buenos Aires y otros documentos de esa época”, Biblioteca Virtual Universal (2003) <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92723.pdf>
- Gruschetsky, V. El paisaje de un borde urbano: el proyecto de la Avenida General Paz en la Buenos Aires de los años treinta. IDES / IESCT – UNQui/ Posgrado en Historia, UTDT/UBA
- Guevara, C. (2012) Proyecto UBACyT Investigación sobre las formas y los espacios en que interactúan los distintos sectores sociales de La Horqueta San Isidro y Villa Jardín San Fernando en la RMBA 2012-2014
- Guevara, C. (2019) Seminarios de Crítica IAA-FADU, “Interacción urbana entre clases en la historia de San Isidro siglo XVIII y época de Rosas”
- Harvey, D. (2012) Ciudades Rebeldes: Del derecho a la ciudad a la revolución urbana. AKAL.
- Kröpfl, P. (1994) La metamorfosis de San Isidro. Reseña de la historia y desarrollo del partido (1580-1994). San Isidro: Ed. Trenque Lauquen.
- Lagleyze, J. L. (1989) El partido de Vicente López. Buenos Aires: Cuadernos del Águila
- Torres, H. (1993) El mapa social de Buenos Aires (1940-1990), Secretaría de Investigación y Posgrado FADU-UBA
- Organización de Plan Regulador. Municipalidad de Buenos Aires; Sarrailh, Eduardo; García Vázquez, Francisco; Goldemberg, Jorge; Suarez, Odilia; Mouchet, Carlos; Villa, Itala Fulvia; Zanetta, Alberto; Dirección General del Plan Regulador. Buenos Aires, 1968.