

Hacia una tipología de las urbanizaciones de fin de semana. El área metropolitana, 1910-1950*

ANA GÓMEZ PINTUS¹

Resumen

En el marco de una investigación cuyo interés más amplio busca reconocer el rol de núcleos y emprendimientos suburbanos, en la formación del territorio metropolitano de Buenos Aires, aquí presentaremos una clasificación de los emprendimientos con el objetivo de lograr una síntesis en relación a las principales formas de apropiación del suburbio que se reconocen en nuestro período de estudio (1910-1950). Para ello, el núcleo de análisis está formado, fundamentalmente, por los datos relevados en el Departamento de Investigación Histórica Cartográfica de la Dirección de Geodesia del MOP. Lo que se observa, de forma preliminar, es un desplazamiento desde el predominio inicial de los núcleos que se consolidan en relación a las vías del ferrocarril, hacia aquellos que se organizan siguiendo una trama más difusa posibilitada por el uso del automóvil y las carreteras, en paralelo a una ampliación en los sectores sociales que podían acceder a los nuevos modos de habitar que representaban estas urbanizaciones.

PALABRAS CLAVE: expansión - tipologías - barrios parque - Gran Buenos Aires.

Abstract

This paper takes part of a bigger investigation which broadest interest focuses on the morphological study of Buenos Aires Metropolitan Area in association with the growth of residential developments promoted under the name of garden suburbs during the first half of the twentieth century. In this case we present a classification of various cases in order to show the main characteristics regarding urban sprawl. The main sources for this study were taken from the Departamento de Investigación Histórica Cartográfica de la Dirección de Geodesia, MOP. The major results show that these nuclei were introduced following the railroad extension, during the first years of the expansion, and the broadening of the road system as we get closer to the fifties. Along with these transformations, we can also see a broadening on the social spectrum able to gain access to a week-end house in the suburbs.

KEYWORDS: urban sprawl - typology - garden suburbs - Gran Buenos Aires.

* Una versión preliminar en relación al trabajo con tipologías de urbanizaciones de fin de semana se presentó en la Jornada de Trabajo: Mirar, dibujar y proyectar. El territorio y sus lecturas gráficas. UNGS, 2010.

¹ Arquitecta (UNLP), magíster en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad (UTDT) y doctora en Arquitectura (UNLP). Profesora de Historia de la Arquitectura y Teoría de la Arquitectura (UNLP). Participa en proyectos de investigación en el área de Historia de la Arquitectura (UNLP).

En el año 1900 la ciudad de Buenos Aires alcanzaba el millón de habitantes, en su periferia se distinguían algunas industrias rodeadas de núcleos urbanos obreros y algunas poblaciones que habían surgido alrededor de antiguas estancias o pueblos coloniales. Para mediados de los años treinta, la ciudad y el cinturón formado por Vicente López, San Martín, Morón, La Matanza, Avellaneda y Lanús, ya superaban ampliamente los cuatro millones de habitantes.

En este contexto, se reconoce que a partir de 1910 se asistió en el Área Metropolitana al crecimiento de un tipo particular de suburbio moderno, habitado por sectores medios y medios-altos, caracterizado principalmente por la baja densidad, los lotes amplios, las viviendas exentas con jardín a los lados y por la incorporación de pautas de sociabilidad vinculadas al sport y al uso del tiempo libre. Estos procesos cobraron relevancia en paralelo al proceso de metropolización que atravesaba la ciudad de Buenos Aires y que llevaron a que algunos sectores sociales intentaran compensar lo que se advertía como la experiencia caótica de la vida urbana con el refugio en sitios aislados.² A pesar de las visiones más extendidas tendientes a remarcar el carácter popular de la expansión (Clichevsky, 1975; Torres, 1978, 1993), veremos que, a lo largo del siglo XX, se percibe una ampliación general en la oferta de lotes y urbanizaciones en áreas periféricas y, en particular, de aquellas subdivisiones que apelan a consolidarse como barrios parque o sitios para la residencia de *week-end*, asociados, a inicios del período a los núcleos de habitación de los sectores acomodados, y que,

paulatinamente, se ofrecerían en relación a un público más amplio. De manera tal, que en cuanto a su aporte a la configuración del territorio estos loteos contribuyeron a consolidar antiguos pueblos de veraneo de la elite, nuevas estaciones y, eventualmente, a definir una nueva franja periférica formando un cinturón alrededor de la Capital alejado entre 20 y 40 km (Gómez Pintus, 2011).³ En este contexto, buscamos construir una tipología de las urbanizaciones que se reconocen dentro del panorama global de la expansión. En la base de la clasificación de una cantidad de casos variados se pretende lograr una síntesis capaz de dar cuenta, de forma sencilla, de las principales formas de apropiación del suburbio que podemos reconocer en los diferentes períodos y sectores, en relación con los procesos de formación de núcleos de fin de semana.⁴ Para ello presentaremos, en principio, una clasificación de los loteos y urbanizaciones que se registraron en el mapa de la expansión residencial, en donde se reconocen cuatro tendencias principales que se ordenarán de acuerdo a dos cortes temporales 1910-1930 y 1930-1950, ya que cada uno de ellos será predominante en algún momento y en determinados sectores de la expansión. Acompañando esta caracterización, presentaremos en detalle cuatro casos particulares, que a modo de ejemplo sirvan para ilustrar las características predominantes de cada tipología. A través de ellos, queremos mostrar, de manera concreta, el modo en que se conformaban las nuevas urbanizaciones y las relaciones que establecían en el contexto más amplio de la expansión.

² Cuando hablamos de metrópolis, remitimos al concepto expuesto por Simmel, en donde se reconocen transformaciones cualitativas que se asocian a la ampliación de la urbe, entre ellas, un cambio en los hábitos y las actitudes de los habitantes urbanos que comienzan a experimentar un creciente sentimiento de anomia y desarraigo generado por la intensificación de los estímulos actuantes sobre la «vida nerviosa» y el avance de los procesos de homogeneización social y cultural (Simmel, 1986).

Para el caso de Buenos Aires, el pasaje de la gran ciudad a la metrópolis fue señalado por Adrián Gorelik –en clave simmeliana– al reconocer procesos materiales, culturales y políticos que comenzaron a gestarse a partir de la expansión territorial de 1887 y que introdujeron, no solo un cambio de escala, sino también la masividad de los nuevos sectores populares a la ciudad y a la ciudadanía (Gorelik, 1998).

³ Los dos sectores de la urbanización mencionados, uno a continuación de la Capital y el otro alejado 20 km o más de ella, fueron definidos con posterioridad al período que aquí analizamos como 1er y 2do cordón del Conurbano Bonaerense, siendo el Camino de Cintura el que señala el límite entre estas dos áreas.

⁴ Trabajamos sobre un corpus total de noventa loteos relevados en el Departamento de Investigación Histórica Cartográfica de la Dirección de Geodesia del MOP, cuya selección responde a aquellos loteos y urbanizaciones que aparecieran promocionados bien como barrios parque o como urbanizaciones de fin de semana. A lo largo de la investigación se hizo presente que muchos de los trazados no reflejan formalmente las características asociadas al barrio parque o de fin de semana –que supondría lotes amplios, tierras altas y un entorno natural favorable–. Sin embargo, este hecho, no invalidó su selección ya que parte de nuestra hipótesis es que el peso cultural y el prestigio que, a partir de los años treinta, adquirieron este tipo de urbanizaciones condujo a la difusión de nuevos proyectos y, sobre todo, al uso indiscriminado del término como parte de una estrategia inmobiliaria, independientemente de las características reales del emprendimiento.

El mapa de la expansión

En primer lugar, habría que resaltar que es posible identificar, a través de los años, sucesivos modelos y lógicas de apropiación de la periferia. Sus marcadas diferencias traducen la variación de la extracción social de sus protagonistas y de los modos de habitar perseguidos, que se materializan en diversas formas de apropiación territorial.⁵ En cuanto a su localización, un plano general señalando la ubicación de la totalidad de los loteos de fin de semana (Figura 2), pone en evidencia zonas de ocupación heterogéneas que obedecerían a dos patrones bien diferenciados en la ocupación del suburbio. El primero, definido por las lógicas de ocupación generadas por el ferrocarril y en el segundo caso, por la ampliación y extensión de carreteras. Globalmente, se puede considerar que estas dos lógicas se relacionan con dos períodos que definimos, entre 1910-1930, como de primacía ferroviaria y, de 1930-1950, como de ampliación de las carreteras y uso del automóvil. A lo largo de dichos períodos podemos decir –aunque de manera algo esquemática– que se asistió a la ocupación de la zona Norte, primero, y Noroeste y Oeste, después.

Si nos detenemos un momento en los planos que hemos realizado (Figura 2), se puede ver, en primer lugar, que los núcleos de los nuevos loteos dibujan lo que, de manera general, se puede describir como un anillo alrededor de la Capital con un límite que adquiere mayor definición en la zona interior, dada por una sucesión de emprendimientos sobre la línea que se consolidaría como el Camino de Cintura (1941) y un límite externo más difuso, que solo se consolida en la porción Norte-Noro-

te. Hacia el interior del anillo los niveles de ocupación difieren, pasando de una mayor ocupación inicial en la zona Norte a un crecimiento posterior del Noroeste y Oeste, donde se aglutinan la mayor cantidad de nuevos parcelamientos.

Por último, si ponemos la lupa sobre el conjunto de los barrios parque que analizamos, dentro del contexto de la expansión del Gran Buenos Aires el barrio parque aparece, predominantemente, asociado a las dimensiones de los lotes más que al tipo de trazado que los contiene.⁶

1910-30

Como es sabido, en este primer período el ordenamiento de las urbanizaciones está signado por la existencia del ferrocarril y debe ser considerado como de suburbanización incipiente, en tanto reúne aproximadamente el 20% del total de los emprendimientos que analizamos, concentrados fundamentalmente en el sector Norte de la expansión y destinados a los llamados sectores acomodados de la sociedad (Figura 1).

Como demostramos en un trabajo anterior, estos fragmentos de suburbio residencial de tipo barrio parque o de fin de semana adquirieron –en este primer período– relevancia más allá de la transformación que en términos materiales aportaron a la expansión, ya que, aunque compusieron una pequeña porción de ella, contribuyeron a la formación de un imaginario urbano que incidió no solo en aquellos grupos que formaron parte del fenómeno sino en sectores más amplios. Dando lugar a un fenómeno de difusión que funcionó como condición de posibilidad para

⁵ El concepto «modos de habitar» se retoma en relación a los estudios de la vida privada. Sintéticamente, podemos decir que este concepto hace referencia a la arquitectura y a los diversos espacios de habitación haciendo foco en el tipo de relaciones, las formas de vida o los imaginarios que se asocian a diferentes ámbitos de habitación. En el desarrollo de este concepto está implícita la idea de que existe una vinculación entre los espacios y las formas de habitar, de tal manera que cada una de las partes condiciona, en mayor o menor medida, a la otra (Perrot, 1988; Teyssot, 1988).

⁶ Casi en las dos terceras partes de los casos relevados pudimos ver que se ofrecían como quintas o como dobles lotes, que implicarían medidas superiores a los 600 m². Además, en algunos casos singulares, se pusieron a la venta fracciones de entre 1.000 y 1.500m², susceptibles de ser subdivididas de acuerdo al crecimiento y densificación que fuese adquiriendo la zona. Solo en la tercera parte de los casos encontramos tamaños de lotes pequeños (entre 300-500m²), con medidas que generalmente toman la proporción de 10mt de frente y largos variables.

En otras ciudades como Mar del Plata, en este mismo período Perla Bruno (1997) analiza que la imagen compartida y generalizada de «Mar del Plata ciudad jardín» se basa fundamentalmente en la profusión de parques públicos y jardines privados, en el tratamiento pintoresco de los detalles, la abundancia de aire y sol, sin considerar aspectos económicos, ni límites de densidad ni superficie, ni definición de las partes. Incluso una vez que se establece la primer Ordenanza de Barrio Parque en 1943, su vinculación con la idea de ciudad jardín, es fundamentalmente estética, definida por una edificación retirada de la línea con jardines al frente.

la ampliación suburbana a la que se asistiría a partir de los años treinta (Gómez Pintus, 2010).

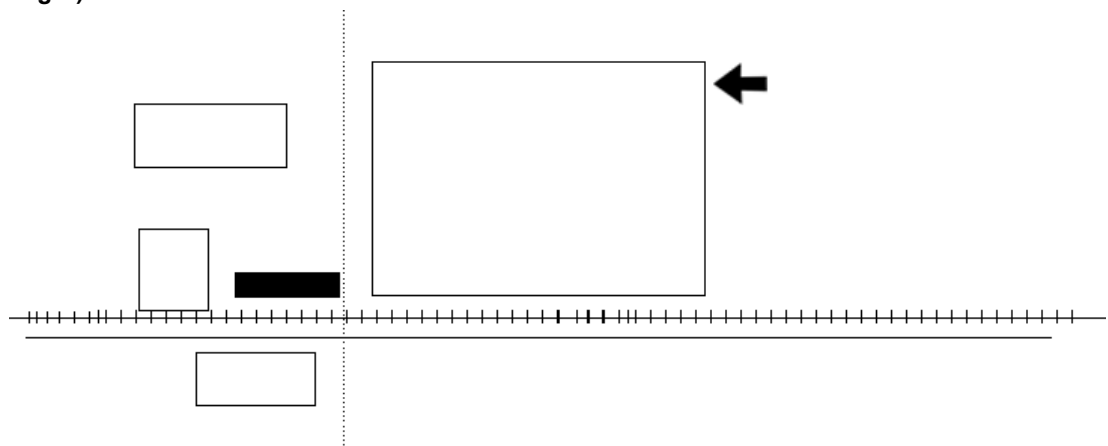
En cuanto a la manera en que se materializaron, se reconoce que durante este primer período surgieron dos tipos fundamentales.

Consolidación de un núcleo previo

Entre los tipos más habituales de fraccionamientos que se dieron en los primeros años de la expansión se encontraban aquellos nuevos loteos que se organizaban en torno a núcleos

ferroviarios que los antecedían. La expansión de las redes ferroviarias en el área que rodea la Capital se remonta a fines del siglo XIX, en ese momento muchas de las estaciones servían a estancias productivas en torno a la ciudad y posteriormente a quintas de veraneo de la elite porteña. Acompañando el crecimiento de la Capital, muchas de las antiguas estancias suburbanas fueron compradas por inversores y especuladores, y las quintas de recreo de menores dimensiones, loteadas por los propios dueños, que veían la oportunidad económica de convertir esas tierras rurales en tierra urbana.⁷

Figura 3. Croquis esquemático: se grafica con flecha la formación de un núcleo nuevo de población de importantes dimensiones entorno a una estación ferroviaria y a unos loteos previos (en negro) de menores dimensiones.



Fuente: elaboración propia.

Estos loteos, una vez que ya había tenido lugar la especulación institucional a la que se refirió Sargent⁸ y que se contaba con cierta infraestructura mínima, se destinaban a particulares y se producían en el momento en que comenzaba a ampliarse la expansión, produciendo uno de

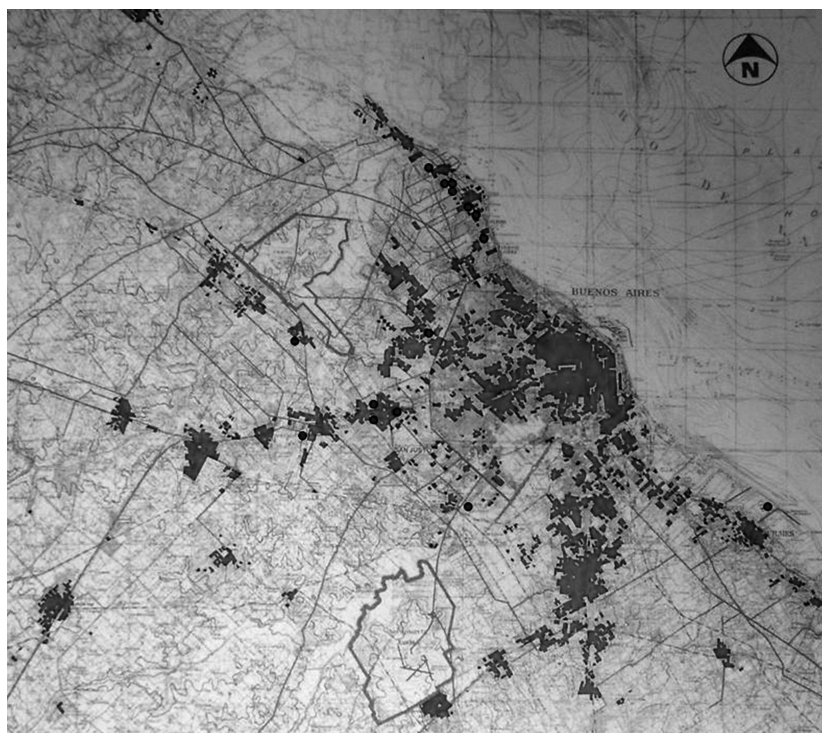
los primeros indicios que marcaba un quiebre entre el veraneo de la elite y la posibilidad de acceso a las clases medias y medias-altas.⁹ De esta forma, se incorporaban nuevas parcelaciones y emprendimientos de dimensiones intermedias, que variaban entre las 10 y las 30 ha afectadas y

⁷ Muchísimos de los loteos que se promocionan hacen referencia a que son fraccionamientos de antiguas quintas o sucesiones de estancias de importantes familias. Entre ellos podemos mencionar, al Barrio Parque Aguirre (San Isidro, 1913), el Parque Güiraldes (Morón, 1946); el Barrio Parque Balcarce (San Isidro, 1935), el Barrio Parque residencial, la Cabaña «La Carmen» (Almirante Brown, 1947) y el Barrio Parque antigua Quinta Galli (Morón, 1930).

⁸ Charles Sargent (1974) señaló que la década de 1890 representó el auge de la especulación «institucional» consistente en la venta por parte de los terratenientes de grandes extensiones a los empresarios de la especulación urbana, muchas veces antes de que se hiciera efectiva la inversión pública y privada en transporte y equipamiento.

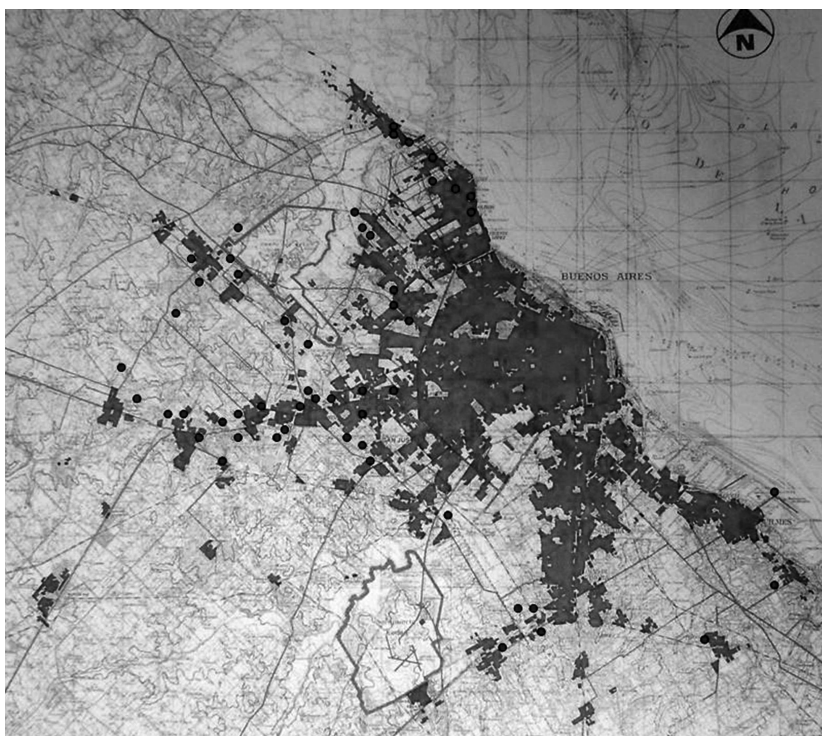
⁹ Algunos autores han caracterizado este quiebre de «invasión democrática». Leandro Losada (2008) y Anahí Ballent (1998) coinciden en señalar cómo en la década de 1910, centros vacacionales como Mar del Plata o Tigre, anteriormente reservados a la elite, perdían el carácter aristocrático con que habían sido concebidos, para convertirse en destino de las clases medias altas, representantes de la nueva «aristocracia del trabajo».

Figura 1. Localización de emprendimientos de tipo barrio parque o fin de semana. Área Gran Buenos Aires. Período 1910-1930. Confeccionado sobre el plano base de Randle, que muestra el crecimiento de las áreas urbanas para 1910. Escala: 1:10.000.



Fuente: elaboración propia.

Figura 2. Localización de emprendimientos de tipo barrio parque o fin de semana. Área Gran Buenos Aires. Período 1930-1950. Confeccionado sobre el plano base de Randle, que muestra el crecimiento de las áreas urbanas para 1948. Escala: 1:10.000.



Fuente: elaboración propia.

se subdividían en parcelas que superaban el lote urbano típico (entre 400-800 m²), de acuerdo a la idea local del barrio parque. Los trazados de estas urbanizaciones presentaron calidades de diseño muy variables: desde las grillas que buscaban acomodarse en relación a alguna vía existente, pasando por algunos casos –Barrio Parque Castelar (1929)– en los que se buscaba dar respuesta a dos situaciones: generar una identidad propia hacia el interior del núcleo, aunque sin perder conexión con el trazado existente. Por último, en ciertas oportunidades –Barrio Parque Manuel Obligado en Claypole (1929)– la autonomía del nuevo trazado frente a la trama existente era tan fuerte que se insertaba a modo de sello pasando por alto particularidades y marcas locales.

En relación a la morfología territorial, la inserción de estos loteos daba lugar a una urbanización discontinua, resultado de sucesivas operaciones inconexas de medianas dimensiones. Pudiendo muchas veces leerse, en la morfología resultante, la huella de la antigua parcelación de las quintas que los habían antecedido.

Por otro lado, desde una lectura culturalista, en este tipo de poblaciones se logró generar un alto grado de autoidentificación, atribuible, posiblemente a su origen de pueblo independiente, en donde, desde épocas tempranas, se desarrollaban actividades de fomento y se verificó una amplia participación de la población en instituciones públicas, generalmente ligadas a las necesidades locales (escuela, iglesia, departamento policial).

La experiencia del Barrio Parque Castelar

El Barrio Parque Castelar, diseñado por el joven Alberto Prebisch y promocionado como el primer barrio parque del Oeste, comenzó su formación en 1929. Este emprendimiento, localizado a 28 km de la Capital, se incorporó a un área que, aunque dispersa, ya demostraba señales de urbanización.

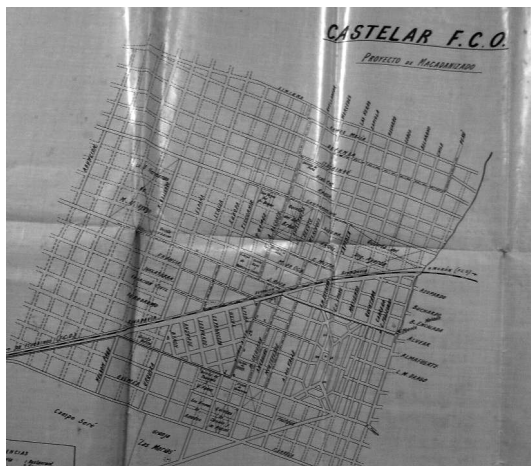
Los inicios del pueblo se remontan a las décadas del sesenta y setenta del siglo XIX, cuando

en medio del territorio rural algunas familias porteñas decidieron erigir las primeras quintas de veraneo. Hacia 1913, el crecimiento del área justificó la inauguración de una nueva estación del Ferrocarril Oeste que recibió el nombre de «Estación Zeballos». Entre esta inauguración y el año 1929, momento en que se iniciaron los loteos del Barrio Parque Castelar, la población adquirió su nombre actual, se lotearon las primeras manzanas cercanas a la estación, se electrificó la red del ferrocarril (1923), se formaron la Sociedad de Fomento Castelar, se instaló el alumbrado público y se pavimentaron las primeras calles del área central (1926) en donde se empezaban a concentrar los primeros comercios. Es decir, que cuando los lotes del Barrio Parque salieron a la venta, la población ya tenía algunas características bien definidas. En relación a sus condiciones climáticas, había cosechado cierta fama como «Córdoba chica», por la altura de sus tierras y los aires de campo característicos, pregonados al igual por rematadores e higienistas (Saez, 2008).

Hacia la década del treinta, la paulatina desaparición de las antiguas quintas daría lugar a los loteos modernos. El plano presentado a la dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires en 1928 (Figura 4), constituye una fuente primordial para analizar la formación de Castelar; allí se deja ver que muchas de las manzanas a lotearse pertenecieron a antiguas quintas que incorporaron áreas reducidas (entre 5-10 manzanas) que se iban adjuntando hasta consolidar la trama urbana.¹⁰ Morfológicamente, la conformación del tejido urbano como resultado de sucesivas intervenciones inconexas dio lugar a una urbanización discontinua, en la cual la mayor parte de los loteos tendieron a homogeneizarse a través de la grilla, y otros, justamente, en su afán de diferenciarse, apelaron a trazados considerados «más modernos». Este último, es el caso del Barrio Parque Castelar, un emprendimiento de 20 ha, ubicado a cuatro cuadras de la estación de ferrocarril y que, si bien se incorporó a un área con cierto grado de urbanización previa, presentó un trazado singular que demostraba una fuerte intención de autocontención (Figuras 4 y 5).

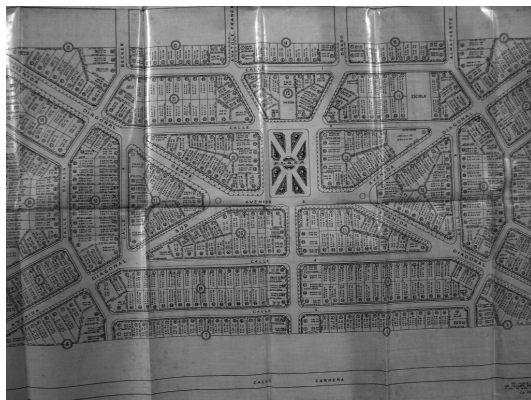
¹⁰ Quinta de Canale; Quinta del Ing. Ayerza, Quinta de Zeballos, Plano realizado por la Sociedad de Fomento Castelar en 1928 con el proyecto de macadamizado. Archivo histórico MOP, Carpeta 2, Planos de Castelar.

Figura 4. Núcleo de Castelar. En la parte inferior derecha del plano se aprecia el trazado del nuevo Barrio Parque Castelar y a su izquierda el núcleo de población original. Cortando el plano en diagonal la traza del FCO y la ruta 7, continuación de calle Rivadavia.



Fuente: Plano presentado al Departamento de Geodesia para aprobación del proyecto de macadamizado en 1928. Carpeta de Remates-Partido de Morón, Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, MOP, Provincia de Buenos Aires.

Figura 5. Plano del Barrio Parque Castelar. Se puede apreciar el trazado de las manzanas y su parcelamiento.



Fuente: Carpeta de Remates-Partido de Morón, Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, MOP, Provincia de Buenos Aires.

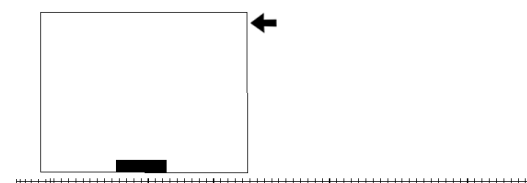
De forma que, desde una perspectiva general lo primero que se reconoce es que la nueva urbanización viene a contribuir a la formación de un núcleo que existía con anterioridad. No obstante, a través de un análisis más detallado se observan algunas tensiones. Por un lado, cierta intencionalidad de erigirse como barrio autóno-

mo, identificable a partir del ordenamiento formal que introduce una lógica diferenciadora del entorno y por las instituciones propias que proyecta. Y en sentido opuesto, el parcelamiento tradicional que se formula no logra desprenderse de la lógica especulativa de la cuadrícula, poniéndolo en relación con el tipo de loteo masivo especulativo.

Por último, este tipo de urbanizaciones, adquirió un rol significativo en la escena suburbana porque incorporaba en una única intervención un área importante de tierras para usos residenciales. Por el fuerte empuje inmobiliario que tuvo contribuyó a consolidar un nuevo carácter residencial. Al igual que se verifica en otros pueblos que sufrieron una trayectoria comparable (Rigotti, 1985), los nuevos habitantes conformarían una capa media entre los sectores de elite que aún permanecían y los pobladores relacionados a las actividades agrícolas que paulatinamente se trasladarían a zonas más alejadas donde los precios de la tierra se mantuvieran bajos.

Las nuevas estaciones

Figura 6. Croquis esquemático: se grafica con una flecha la formación de un núcleo de población de importantes dimensiones entorno a la estación ferroviaria.



Fuente: elaboración propia.

Por otra parte, el creciente proceso de suburbanización al que se asistió en las primeras décadas del siglo XX también dio lugar a la formación de estaciones intermedias en las líneas del ferrocarril cuyas áreas aledañas se encontraban más pobladas. Así se generaron nuevos núcleos ante la aparición de las nuevas paradas del FFCC.

Diferentes fórmulas daban lugar a este tipo de operaciones, la más común era a través de un pedido del dueño de las tierras a establecer una nueva estación para lo cual se ofrecía a ceder parte de los terrenos para área pública, asegurándose la prosperidad del negocio inmobiliario y el incremento en el valor de la tierra. Aunque

también se verificaron casos más puntuales, como el de San Antonio de Padua, donde la compañía inmobiliaria Vinelli financió las obras de la nueva estación y obtuvo la comisión para el remate de las tierras lindantes (Vinelli, 1997).

Una de las características primordiales asociadas a este tipo de emprendimiento es que tendieron a generar núcleos compactos y autocontenidos como resultado del tipo de intervención generada por un único agente y en una sola etapa. Si bien comprendieron, mayoritariamente, áreas de dimensiones importantes –que superaban las 15 ha–, por cuanto debían constituir un núcleo suburbano completamente nuevo, mantuvieron una extensión relativamente reducida, dependiente de las distancias recorribles a pie entre la estación y los lotes más alejados. En cuanto al tipo de parcelamiento que se produjo, las medidas de todos los lotes solían ser bastante homogéneas (400-600 m²), en tanto se buscaba que toda la parcelación gozara de una posición relativamente central con respecto al foco más importante que era la estación. Morfológicamente adoptaron mayoritariamente trazados informales, lo cual suponemos que fue una opción bastante simple de generar cuando se contaba con un terreno completamente «vacío» y «virgen» sobre el cual intervenir.

Por último, una reflexión que puede servir para las dos tipologías que hasta ahora mencionamos –consolidación de núcleos previos y nuevas estaciones– es que este tipo de loteos, en los cuales grandes áreas se incorporaban al mercado mediante una única operación inmobiliaria, fueron especialmente significativos en los primeros momentos de producción de tierra urbana, cuando el proceso de suburbanización era todavía incipiente.

El caso del Barrio Parque Aguirre

El Barrio Parque Aguirre se asentó sobre 20 ha de tierras de la sucesión de Don Manuel Aguirre. Su formación data de 1913, cuando los herederos

Figura 7. Plano del Barrio Parque Aguirre y alrededores en 1931. En gris claro aparecen las manzanas ocupadas y en gris oscuro las manzanas en venta.



Fuente: Promoción de remate de tierras, Cassal & Cía, 1931. Carpeta Barrio Parque Aguirre, Archivo y Museo Histórico de San Isidro.

Nota: Obsérvese que en la zona inferior al Barrio Parque, entre la Avenida Manuel Aguirre (actual Libertador) y la barranca, se halla una zona no urbanizada y cuyo desarrollo abordaremos en la segunda parte de este capítulo, cuando se desarrollen las áreas de urbanización entre 1930-1950.

de la propia familia decidieron la realización de un loteo suburbano aprovechando la localización estratégica de las tierras, situadas a 20km de la Capital, sobre la primer línea electrificada del ferrocarril, junto a la nueva estación Hipódromo –actualmente Acaasuso– y rodeadas por la expansión que registraba el núcleo original de San Isidro por el Norte, y la población de Martínez por el Sur.

En lo formal, el trazado sobre el cual se concretó el loteo respondía a los modelos pintoresquistas que se implementaban en los desarrollos suburbanos anglosajones con calles curvas, perspectivas cortadas y lotes de amplias dimensiones (Figuras 7 y 8).¹¹ Esta morfología propiciaba la delimitación de manzanas con lados curvos y poco profundas que a su vez facilitaban la división en lotes más proporcionados. La permanencia de este modelo en el tiempo quedaba resguardada a través de una serie de reglamentaciones que regulaban las condicio-

¹¹ Muchos de los tratados para constructores o libros de láminas extranjeros que reproducían imágenes de viviendas rurales o suburbanas, también incluían planos para pequeños desarrollos urbanos sobre la base de trazados informales. Algunos de estos tratados permanecen en la Biblioteca de la Sociedad Central de Arquitectos; Lambert (1900) *Le Village moderne, d'après les projets des architectes français et étrangers. Habitations économiques. Constructions rurales, fermes, plans*, etc. Ch. Massin editeur, París, 1915; Massin, 1913; Payne, 1859; Schmid, Charles, 1910.

nes de desarrollo del conjunto. Estas reglamentaciones, sancionadas junto con la ordenanza municipal del Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de San Isidro que aprobó la formación del barrio, disponían la imposibilidad de subdividir los terrenos de manera tal que resultaran anchos de frente menores a los 15 mts y superficies menores a los 400 m²; además se establecieron retiros mínimos de línea municipal de 3 mts, estableciéndose desde el inicio algunas pautas que esbozaban el carácter residencial de baja densidad que se pretendía imprimir al desarrollo.¹² En los hechos, se observaba que los lotes vendidos se ubicaban en un promedio de 800 m², dando lugar a la construcción de residencias aisladas en medio de jardines y zonas verdes. En cuanto a lo que se sabe de la arquitectura, la ordenanza municipal mencionada estimulaba la formación de tipos compactos en medio de un área verde y prohibía expresamente la utilización de materiales considerados precarios –como podía ser el caso de la madera– salvo para la realización de chalets de estilo (Gómez Pintus, 2010).

Por último, la forma de estructura urbana radial contribuyó a generar un espacio autocontenido, donde la telaraña de calles que se organizaron con una lógica propia y diferente de la cuadrícula más tradicional, materializó una frontera imaginaria y un espacio de deslinde entre la trama abierta de los alrededores y la del propio barrio.

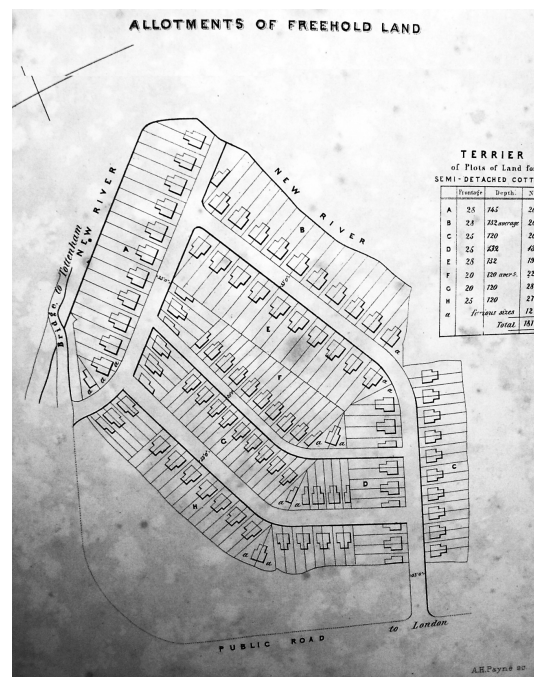
1930-50

En el segundo período de suburbanización creció enormemente la cantidad de emprendimientos que se incorporaron al mercado inmobiliario. En estos veinte años se concentraron el 80% del total de los núcleos de barrio parque y de fin de semana que analizamos en el Gran Buenos Aires.

Siguiendo la tendencia que ya se perfilaba en el período anterior, la distribución geográfica de los emprendimientos distó de ser homogénea. El plano deja ver que los partidos de Morón, Moreno, Merlo y San Isidro sumaron el 50% de los emprendimientos correspondientes al total del área (17 partidos). Dentro de estos partidos

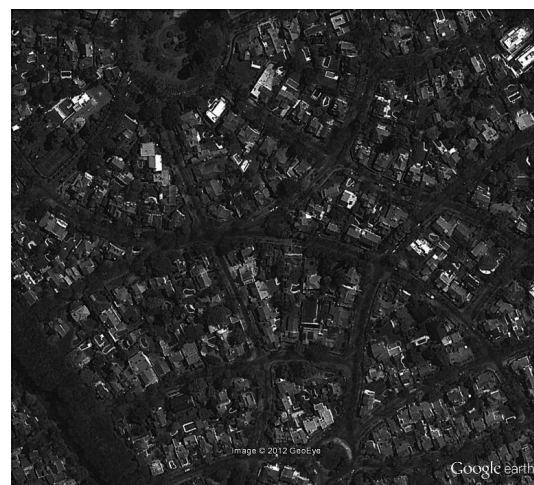
se generaron patrones de asentamiento disperso, que respondían a la malla más difusa de vías de acceso posibilitada por el automóvil en contraposición al ferrocarril y que dieron lugar a dos tipos fundamentales de loteos (Figura 2).¹³

Figura 8. a. Modelo de loteo suburbano.



Fuente: Payne, 1859.

b. Foto aérea que muestra el trazado y la división de los lotes en el Barrio Parque Aguirre.



Fuente: Google Earth.

¹² Ordenanza Municipal aprobando la formación del Barrio-Parque Manuel A. Aguirre. San Isidro, 25 de enero de 1913. Carpeta Barrio Parque Aguirre, Archivo y Museo Histórico de San Isidro.

¹³ La década del treinta marca el paso del ferrocarril al automóvil. En este momento el Estado desplegó un plan de construcción de caminos –especialmente durante la presidencia de Agustín P. Justo (1932-1938)– que contribuiría a modificar el territorio pampeano.

Las «periferias» de los pueblos

El mayor desarrollo de la urbanización al que se asistió a partir de la década del treinta se realizó frecuentemente en relación a la existencia de núcleos previos. Uno de los tipos de loteos más comunes es el que denominaremos loteos periféricos. Se diferencian de las tipologías predominantes en el primer período de la urbanización porque constituyen emprendimientos de menores dimensiones yuxtapuestos a aglomeraciones surgidas con anterioridad. Son pequeñas fracciones de terreno cuyo promedio general se ubica entre las 4 ha y 5 ha. En muchas oportunidades surgieron del fraccionamiento de quintas cuyos propietarios decidieron lotear ante los valores económicos crecientes que tomaban los terrenos una vez que las aglomeraciones a las que se anexaban registraban cierto grado de consolidación, generando nuevas demandas.

En cuanto a la morfología, la dimensión reducida de este tipo de parcelamiento prácticamente anuló la posibilidad de que presentasen trazados pintorescos más complejos, pero sí morfologías alternativas con trazados informales. Además, por las condiciones que mencionamos, no generaron núcleos en sí mismos y se vieron más beneficiados cuando el tipo de trazado viario pudo articularse con la red vial existente. El tamaño de las parcelas que los componen solían ser apenas mayores que el trazado urbano tradicional (400 m²), lo cual hace suponer que no se propusieron para futuras subdivisiones, como sí era el caso de muchos de los grandes loteos que en este mismo momento se producían en áreas más alejadas donde se realizaba el pasaje de tierra rural a tierra urbana.

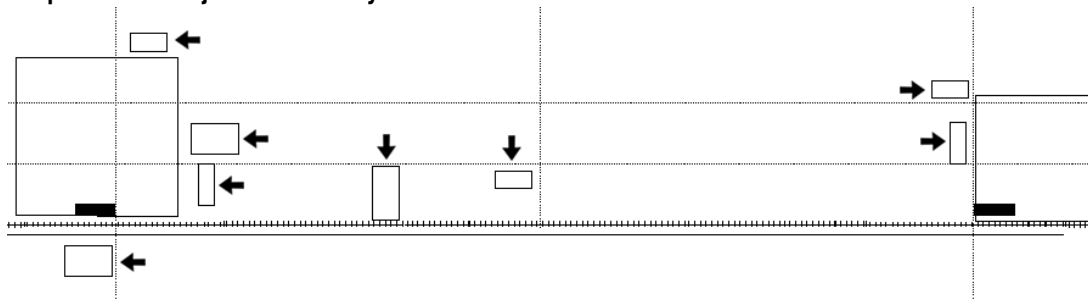
En cuanto a la importancia que adquirieron en el escenario de la expansión, se puede decir que se realizaron gran cantidad de emprendimientos, representando una proporción importante de las operaciones registradas. Aunque, por las dimensiones siempre pequeñas de los loteos, no fueron igual de significativos en relación a la cantidad de tierras que incorporaron al mercado.

El Barrio Parque Balcarce en San Isidro

Tomaremos el caso del Barrio Parque Balcarce para ilustrar el tipo de loteos que se formaron en la periferia de los pueblos. Este barrio se encuentra en el partido de San Isidro, a unos 20 km de la Capital, formando parte, como deja ver el Figura 1, de uno de los sectores metropolitanos que más tempranamente fue afectado por la expansión residencial de tipo barrio parque.

En el caso que analizamos, los terrenos salieron a la venta en el año 1935 y se insertaron formando parte de un núcleo residencial altamente consolidado en relación a la habitación permanente y no permanente de los sectores medios y medios-altos porteños. De este núcleo formaban parte: el barrio lindero Elortondo (1931), el Barrio Parque Vivot (1931), el Parque Nelson (1934), además del tradicional Barrio Parque Aguirre (1913). A escala territorial, el completamiento de áreas vacantes en el tejido urbano contribuyó a la conformación de áreas más homogéneas, particularmente, si tenemos en cuenta que el carácter exclusivo ya consolidado del área y los valores elevados del suelo la preservaban de la instalación de usos «indeseables».

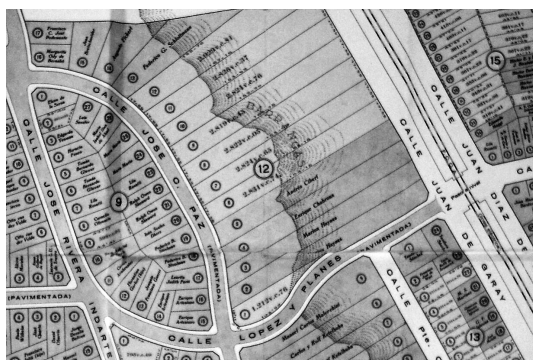
Figura 9. Croquis esquemático: con flechas se grafica la forma en que los nuevos loteos se incorporan a las áreas previas señaladas en negro. Se observa en la parte inferior la traza del la vía pavimentada junto al FFCC y lo cortan de manera transversal rutas secundarias.



Fuente: elaboración propia.

En esta oportunidad, el barrio Balcarce incorporó al mercado una franja de tierras de 8 ha, subdivididas en 107 lotes que conformaron manzanas desiguales entre sí, alternando algunos frentes rectos con lados curvos (Figura 10). Por la particular topografía sobre la que se asentaron algunas manzanas (tomando el desnivel de la barranca) es que adquirieron figuras, y sobre todo proporciones poco favorables, con anchos de 20 mts y largos de hasta 100 mts. Si bien la mayor parte de esta gran superficie no podía utilizarse –por su desnivel– para elevar construcciones, estos lotes fueron especialmente atractivos desde el punto de vista paisajístico, sobre todo desde la sensibilidad pintoresca, propiciaron visuales ondulantes y coadyuvaron a preservar zonas de baja densidad, asegurando enormes áreas verdes en torno a las residencias. En última instancia, en la formación de este paisaje suburbano pervive la imagen de las estancias de la elite rodeadas de jardines con añosas plantaciones. Como señala Robert Fishman (1987), muy en lo profundo, en el suburbio moderno está implícita la idea de que el terreno que rodea a la residencia, además de un espacio bonito, es símbolo de un status socioeconómico superior.

Figura 10. Parcelamiento del Barrio Parque Balcarce. Los lotes largos en el centro del plano toman el desnivel de la barranca.



Fuente: Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, MOP.

Loteos «suelos»

En los últimos años de expansión que analizamos, el quiebre en las lógicas de asentamiento suburbano estuvo marcado por el uso creciente del automóvil y los nuevos trazados de carreteras.¹⁴ Así, en estos años surgió un nuevo tipo de loteo que denominamos «libres» o «suelos». Ubicados en relación a las nuevas vías de comunicación, de reciente apertura o pavimentación, ocupando los espacios intersticiales entre los ejes de crecimiento marcados por el trazado ferroviario.

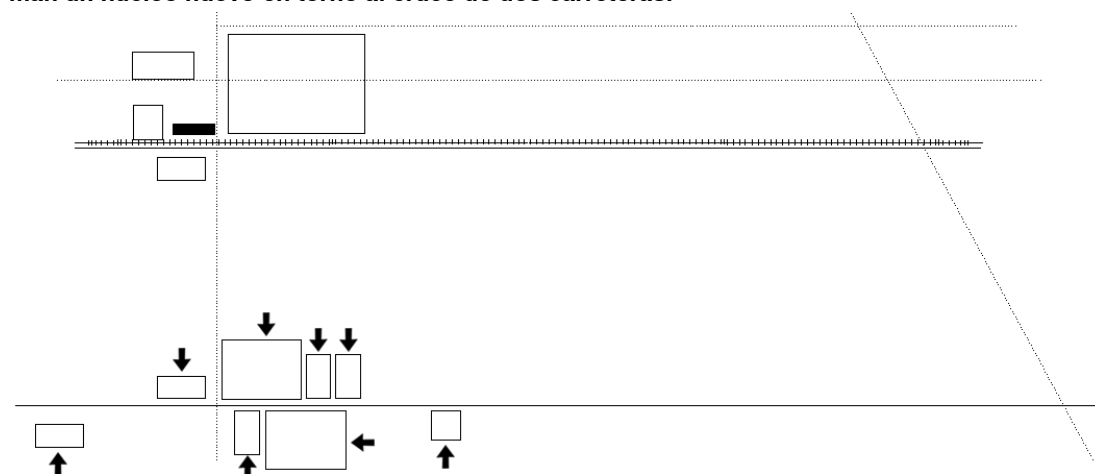
En la mayoría de los casos estos loteos presentaron grandes fracciones de terreno en áreas alejadas de núcleos de población y consecuentemente de las obras de infraestructura. Pueden compararse a los tipos que describimos para el primer período, aquellos que consolidaron un núcleo previo o que se generaban en torno a nuevas estaciones, en su intencionalidad de conformar una entidad en sí mismos, lo cual implicaba la incorporación de áreas de mayores dimensiones en el mercado (entre 10 y 30 ha). Pero solo hasta aquí llegan las semejanzas; en cuanto al trazado tomaron alternativamente ordenamientos en grilla o de trazado informal y el parcelamiento de las manzanas fue de lo más variable. Aunque prevaleció la venta de grandes lotes, con más de 700 m² en zonas alejadas y solo en algunos casos donde la tendencia previa de la zona se orientaba hacia el asentamiento de sectores populares, se lotearon barrios con terrenos de tipo urbano de entre 300-400 m².¹⁵

Otro contraste fundamental con los primeros loteos realizados hasta la década del treinta, cuya referencia era generalmente la estación de ferrocarril, es, tal como mencionamos, la referencia a una ruta o vía de acceso principal. En el mapa territorial, este pasaje de la lógica del ferrocarril a la del automóvil arrojó como resultado una distribución lineal de los núcleos en torno a una carretera, en vez de a un núcleo central (estación). Y en una escala más amplia, en torno a una trama difusa de carreteras, en contraste con la fuerte presencia de núcleos centralizados a lo largo de la línea del ferrocarril.

¹⁴ Aunque el crecimiento explosivo en la venta de automóviles se reconoce a partir de la década del veinte, no sería hasta la década del treinta, que gracias a los planes de construcción de caminos y carreteras, se modificarían las formas de acceso en el GBA. Para analizar más en detalle el crecimiento del parque automotor y de los trazados de carreteras puede verse, (Piglia, 2009 y Rocchi, 2003).

¹⁵ Un ejemplo de esta última situación puede ser el Parque Morón (1946)

Figura 11. Croquis esquemático. Nota: se observa en la parte superior un núcleo de población tradicional aledaño a la estación ferroviaria, por donde atraviesa, además, una ruta transversal secundaria. En la parte inferior, con flechas, se grafica la forma en que los nuevos loteos conforman un núcleo nuevo en torno al cruce de dos carreteras.



Fuente: elaboración propia.

En relación a los sectores geográficos de la expansión, los nuevos loteos se ubicaron preferentemente en los partidos del Oeste que experimentaron un crecimiento más tardío y por lo tanto presentaban mayor disponibilidad de áreas vacantes. Son contados los casos en que estas urbanizaciones pueden considerarse como base de un nuevo pueblo. El poblamiento lento y disperso, el uso residencial no permanente de la mayoría de los ocupantes dio como resultado núcleos exentos de instituciones barriales capaces de nuclear a una población anónima, sin siquiera algunos comercios básicos que generaran cierta centralidad o un foco simbólico de reunión de la población. Además, salvo pocas excepciones carecieron de espacio público –veredas y mucho menos plazas– dado que el propio carácter de la parcelación suponía los espacios libres, recreativos, como función privada dentro de cada parcela. Por otra parte, el trazado viario interno solía ser deficiente, en tanto sólo se consolidaban las calles que permitían llegar desde las parcelas ocupadas hasta una vía central que uniera al conjunto parcelario con la red urbana.

En relación a la nueva configuración que adquiriría el GBA, estos barrios deben ser tenidos en cuenta porque representan casi la mitad de las urbanizaciones de fin de semana en el GBA; con una superficie promedio de 800 ha ocupadas.

El caso del Barrio Parque Peluffo como parte del núcleo en torno al Camino de Cintura

El Barrio Parque Peluffo es el primero de una serie de emprendimientos que se instalaron durante la década del cuarenta cercanos a la Estación de Morón, en torno al recién pavimentado Camino de Cintura. El barrio comprendía unas 30 ha, que se insertaron en un área semi-rural del partido de La Matanza, y que a lo largo de una década, luego de la adición de otros emprendimientos similares, terminaría de conformar un área residencial de baja densidad de aproximadamente 100 ha (Figura 12).

Desde un punto de vista morfológico-territorial, la agrupación de varios emprendimientos en este sector contribuyó a definir una trama intermedia, desde el reticulado de manzanas más densas que se localizaban cercanas a la estación Morón (núcleo urbano de referencia más cercana a los terrenos) y sobre los laterales de las vías de ferrocarril, hacia las zonas intersticiales interiores en que la trama se iba agrandando. El pasaje de una trama con características urbanas –manzanas más o menos regulares, con medidas uniformes y lotes angostos– a otra más irregular, que daba lugar a los superbloques en donde se levantaban los barrios de fin de semana, con manzanas de grandes dimensiones (hasta 220 mts de lado) solía ser abrupto. Como se ob-

serva en la Figura 12, los cambios entre ambas lógicas iban generando quiebres en la estructura del territorio marcados por el paso de una avenida o vía pavimentada. Realizando un nuevo acercamiento, podemos ver que en el pueblo de Morón el parcelamiento de las manzanas también continuó el modelo más tradicional de lotes angostos y profundos (10 x 40mts), mientras que en las nuevas parcelaciones, al menos en el caso particular del barrio parque Peluffo, la subdivisión era de grandes lotes, que llegaban a los 1000 m² con relaciones de lados más proporcionadas (25 x 50mts).

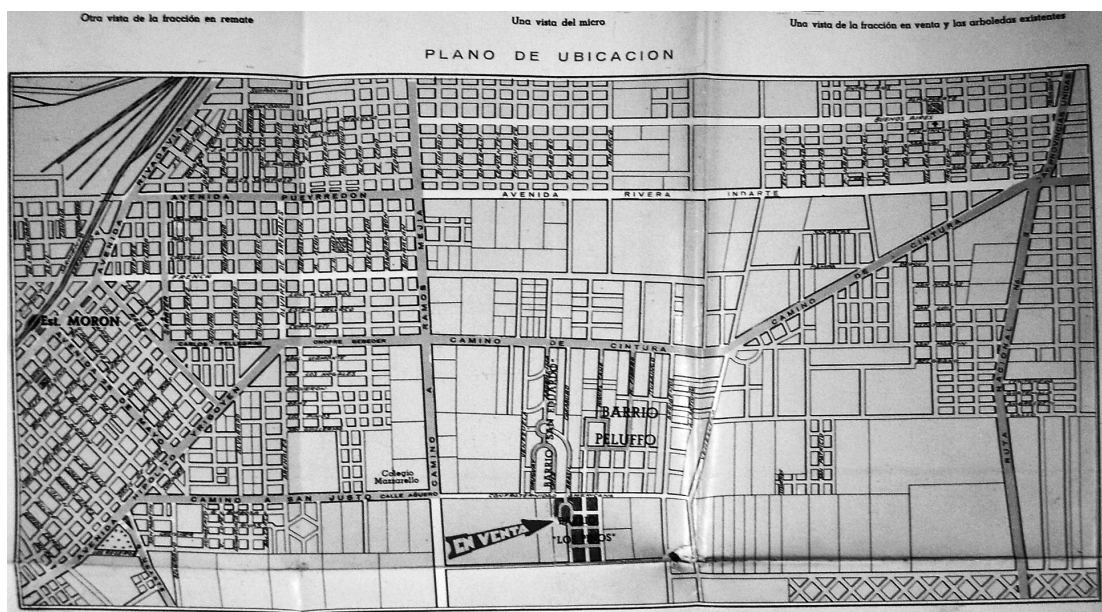
Desde otra perspectiva, interesa señalar aquí una cuestión que se anticipó al caracterizar a los tipos de loteos «suelos», y es que la nueva estructura territorial, de crecimiento lineal a lo largo del Camino de Cintura, llevó a que cada uno de los loteos se organizara en torno a un único acceso. A pesar de lo que muestra la estructura interna de cada emprendimiento –que se desarrolla sobre una red vial que permite múltiples conexiones entre el conjunto, a la manera de una trama urbana abierta– en la realidad, dichas tramas rara vez superaban su condición de dibujo en el plano o a lo sumo de huella que marcaba el paso de los autos sobre la tierra. En consecuencia, el Camino de Cintura se convertía en único elemento de relación entre el núcleo residencial

del barrio parque Peluffo y el territorio circundante, a la vez que único aglutinante entre los loteos vecinos, anulando –por sus características de vía rápida, sin equipamiento urbano, ni veredas– la posibilidad de generar un lugar de uso común, de reunión, o de juego. Así, la principal característica de estos núcleos surgidos a partir de loteos «suelos», fue su tendencia a conformarse de manera cada vez más autónoma, se yuxtaponían a la trama y el tejido existente, en conflictiva convivencia con zonas agrícolas y de vacancia. Estas nuevas lógicas de crecimiento de la ciudad tendían a desvincularse del espacio público –privilegiando el uso del automóvil particular a través de una eficiente conexión con la red viaria– y renunciaron a conformar una comunidad suburbana o una entidad similar al barrio, en el sentido que le otorga Gorelik (1998: 358), como un artefacto con identidad cultural y política.

Notas finales

De acuerdo a lo considerado en las páginas precedentes, se observa el carácter plural de las áreas de expansión residencial, en donde la introducción de nuevos núcleos repercutió en una completa transformación de la fisonomía del Área Metropolitana. De este modo, hemos observado

Figura 12. Plano de ubicación: a la izquierda zona urbana de Morón, en el centro los nuevos loteos para quintas y residencias de fin de semana. 1940.



Fuente: MOP.

a lo largo del período y visto en términos globales, un desplazamiento, desde el predominio inicial de los núcleos que consolidaron un núcleo previo y de aquellos que se organizaban junto a las nuevas estaciones hacia los loteos en las «periferias» de los pueblos y los loteos sueltos. Esta transformación fue coincidente con el pasaje de las lógicas de localización, guiadas primero por el ferrocarril y más tarde por el automóvil y las carreteras. Lo que a su vez se tradujo, en el pasaje de un crecimiento sobre una base fuertemente lineal hacia una trama más homogénea.

Por último, se debe tener en cuenta también, que el crecimiento de este tipo de urbanizaciones, junto a otras de las transformaciones que mencionamos, significó una modificación en las formas de habitar y de lo que en términos culturales representaban los suburbios. Un recorrido que abarque desde los primeros barrios parque residenciales, de los cuales el caso del Barrio

Parque Castelar puede ser significativo, hasta los núcleos más modernos que se estructuraron junto a los caminos puede considerarse como emblemático de estas transformaciones. En tanto los primeros barrios recogían la herencia de los pueblos junto a la tradición de las quintas, el suburbio representaba una forma de vida en donde era posible ejercer una sociabilidad más relajada, alejados de las formas sociales más estrictas de la ciudad y en donde la escala reducida permitía mantener el clima y los vínculos de la pequeña comunidad, ideada como refugio respecto a la ciudad. En contraposición, los loteos sueltos contribuyeron a la dispersión; con su falta de centralidad y de espacios públicos comunes definieron un nuevo espacio, en relación directa con las conexiones a mayor escala que permitía el automóvil y que no requería de la interacción con los vecinos, ni de los servicios que, antiguamente, el pueblo solía ofrecer.

BIBLIOGRAFÍA

- Ballent, A. (1998). «*Country Life*: los nuevos paraísos, su historia y sus profetas» (pp. 88-101). En *Block*, 2. Universidad Torcuato Di Tella.
- Bruno, P. (1997). «Mar del Plata en los años 1930. El Plan ¿ausente?». En Mazza, C. (editor). *La Ciudad de Papel. Análisis histórico de Normativas y Planes Urbanos para la ciudad de Mar del Plata, 1885-1975*. Mar del Plata: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño.
- Clichevsky, N. (1975). *El mercado de tierras en el área de la expansión de Buenos Aires y su incidencia sobre los sectores populares, período 1943-1973*. Buenos Aires: Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Instituto Torcuato Di Tella.
- Fishman, R. (1987). *Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia*. New York: Basic Books.
- Gómez Pintus, A. (2010). «Las dimensiones del pintoresquismo. Suburbios residenciales, arquitectura y prácticas profesionales. Buenos Aires, 1910-1940». Tesis de Maestría inédita, Universidad Torcuato Di Tella.
- _____ (2011). «La expansión del Gran Buenos Aires: su materialización a través de la incorporación de barrios parque y loteos de fin de semana. 1910-1950.» En VV. AA. (eds.). *Actas de Jornadas de Becarios*, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata.
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura en Buenos Aires. 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Massin, C. (1913). *Villas normandes et anglaises*. París: Ch. Massin editeur.
- Lambert, Th. (1915). *Le Village moderne, d'après les projets des architectes français et étrangers. Habitations économiques. Constructions rurales, fermes, plans, etc.* París: Massin editeur.
- _____ (1990). *Villas et petites constructions*. París: Ch. Schmidt editeur.
- Losada, L. (2008). *La alta sociedad en la Buenos Aires de la Belle Epoque*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Payne, A. H. (1859). *The Builders Practical Director. Plans, sections and elevations with detailed estimates, quantities & prices*. Londres: Leipzig and Dresden.

- Perrot, M. (1988). «Modos de habitar. La evolución de lo cotidiano en la vivienda moderna» (pp. 12-17). En *A&V Monografías, El espacio privado*, 14.
- Piglia, M. (2009). «Automóviles, Turismo y Carreteras como problemas públicos: los clubes de automovilistas y la configuración de las políticas turísticas y viales en la Argentina (1918-1943)». Tesis de Doctorado inédita, UBA.
- Rigotti, A. (1985). *Alberdi. De pueblo a suburbio*. Rosario: Centro Universitario de Investigaciones Urbanas y Regionales. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño.
- Rocchi, F (2003). «La americanización del consumo: las batallas por el mercado argentino, 1920-1945». En Barbero, M. Regalsky, A. (eds.). *Americanización. Estados Unidos y América Latina en el Siglo XX. Transferencias económicas, tecnológicas y culturales*. Buenos Aires: Eduntref.
- Saez, G. (2008). «El castillo de los Ayerza» (pp. 22-34). En *Revista de Historia Bonaerense*, 33. Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón.
- Sargent, Ch. (1974). *The spatial evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930*. Tempe: Arizona State University.
- Schmid, C. (1910). *Villas et Cottages des bords de la mer: façades. intérieurs, plans, s/d*.
- Simmel, G. (1986). «Las grandes urbes y la vida del espíritu» (pp. 115-117). En *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. 11. Barcelona: Península.
- Teyssot, G. (1988). «Lo social contra lo doméstico. La cultura de la casa en los últimos dos siglos» (pp. 8-11). En *A&V Monografías. El espacio privado*, 14.
- Torres, H (1993). *El mapa social de Buenos Aires. 1940-1990*. Buenos Aires: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UBA.
- _____ (1978). «Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires» (p. 58). En *Desarrollo Económico*, 15 (9).
- Vinelli, R. (1997, 7 de junio). «Aquellos loteos que hicieron historia» (p. 5). En *La Nación*.
- Yujnovsky, O. (1984). *Claves políticas del problema habitacional argentino*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.