

EL DESARROLLO URBANO A LO LARGO DEL CAMINO DEL SUR EN EL TRAYECTO BUENOS AIRES – PARQUE PEREYRA IRAOLA

Hernán G. Miguez

Resumen

Desde el inicio de la ocupación española, el Camino del Sur, último tramo de una red a escala continental, constituyó la vía de comunicación entre la ciudad de Buenos Aires y el pago de la Magdalena a la vez que en sus proximidades se originaban incipientes núcleos urbanos. La incorporación del ferrocarril a mediados del siglo XIX produjo un cambio notable en la estructura territorial y reemplazó en parte al antiguo camino como vía de comunicación y columna vertebral de los asentamientos urbanos. A lo largo del siglo XX el tramo comprendido entre Buenos Aires y el actual parque Pereyra Iraola pasó por un explosivo proceso de urbanización y quedó integrado al conglomerado del Área Metropolitana. En el marco de un proyecto relacionado con la evolución del territorio a lo largo del camino, este artículo sintetiza el proceso operado en el tramo integrado hoy al Área Metropolitana.

Palabras clave: *Itinerarios culturales - Camino del Sur - área metropolitana - evolución territorial*

INTRODUCCIÓN

En un trabajo anterior (Míguez, 2003) se presentó la evolución del territorio a lo largo del Camino Real del Sur, que unía Buenos Aires con el pago de la Magdalena, durante el período comprendido entre fines del siglo XVI y fines del XIX. Se hacía mención entonces al hecho que el primer tramo del Camino, hasta el actual Parque Pereyra Iraola, merecía un estudio aparte, dada la dinámica de explosión urbana operada durante el siglo XX. En ese marco, este trabajo tiene por objeto exponer la evolución del territorio a lo largo del Camino en el tramo mencionado. El estudio se basa en la consideración de los trazados urbanos, incluyendo referencias a los sucesos políticos, económicos y sociales que explican el origen de los núcleos urbanos y han tenido como resultado, entre otras cuestiones, la división administrativa del territorio y el origen y evolución de la red de comunicaciones. Dado la complejidad de este proceso y a efectos de ordenar la información, se han identificado tres etapas: desde el inicio de la colonización española hasta mediados del siglo XIX en que llega el ferrocarril a Barracas, la segunda hasta fines del mismo siglo, en que una serie de localidades surgen a la vera de los rieles y consecuentemente modifican el aspecto físico del camino de estudio, y la tercera comprende el desarrollo urbano explosivo y la conurbación sucedidos durante el siglo XX.

DESDE LA OCUPACIÓN ESPAÑOLA HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XIX (1580-1860)

Para comprender el modo en que se estructuró paulatinamente la ocupación del territorio en esta primer etapa y la formación de los

primeros núcleos urbanos en las tierras aledañas al Camino del Sur (Fig. 1), es importante tener en cuenta tres factores: el camino mismo - como parte esencial del sistema de comunicaciones hacia el sur de Buenos Aires-, la formación de Reducciones, que en ciertos casos actuaron como foco inicial de pueblos, y la expulsión del aborigen mas allá del río Salado, hecho que modificó la actividad ganadera y trajo aparejado la consolidación de una estructura de división de tierras rurales, la configuración jurídico-administrativa de la región y el desarrollo de espacios destinados al almacenaje de productos a orillas del Riachuelo.

Según Xavier Marmier, quien a mediados del siglo XIX visitó Buenos Aires, los principales caminos que salían de la ciudad rumbo a la campaña eran el del Bajo, el del Norte, el del Oeste y el del Sur, que vinculaba en su origen a la ciudad de Buenos Aires con el pago de la Magdalena y constituía el último tramo del Camino Real que enlazaba diversas regiones del continente. Esta vía es anterior a la llegada de los españoles, dado que en la zona existían asentamientos guaraníes que se ubicaban principalmente en las islas del Delta del Paraná y parajes costeros del Río de La Plata. Uno de los más importantes era el conocido como el Tubichaminí, situado cerca de las nacientes de la Cañada de Arregui (Partido de Magdalena) al nordeste de la actual Ruta 36 (de Paula, 1987: 15). Cuando Juan de Garay procedió a repartir las tierras de la zona a los primeros pobladores, lo hizo transitando el mismo sendero que habrían surcado los guaraníes (de Paula, 1987: 19).

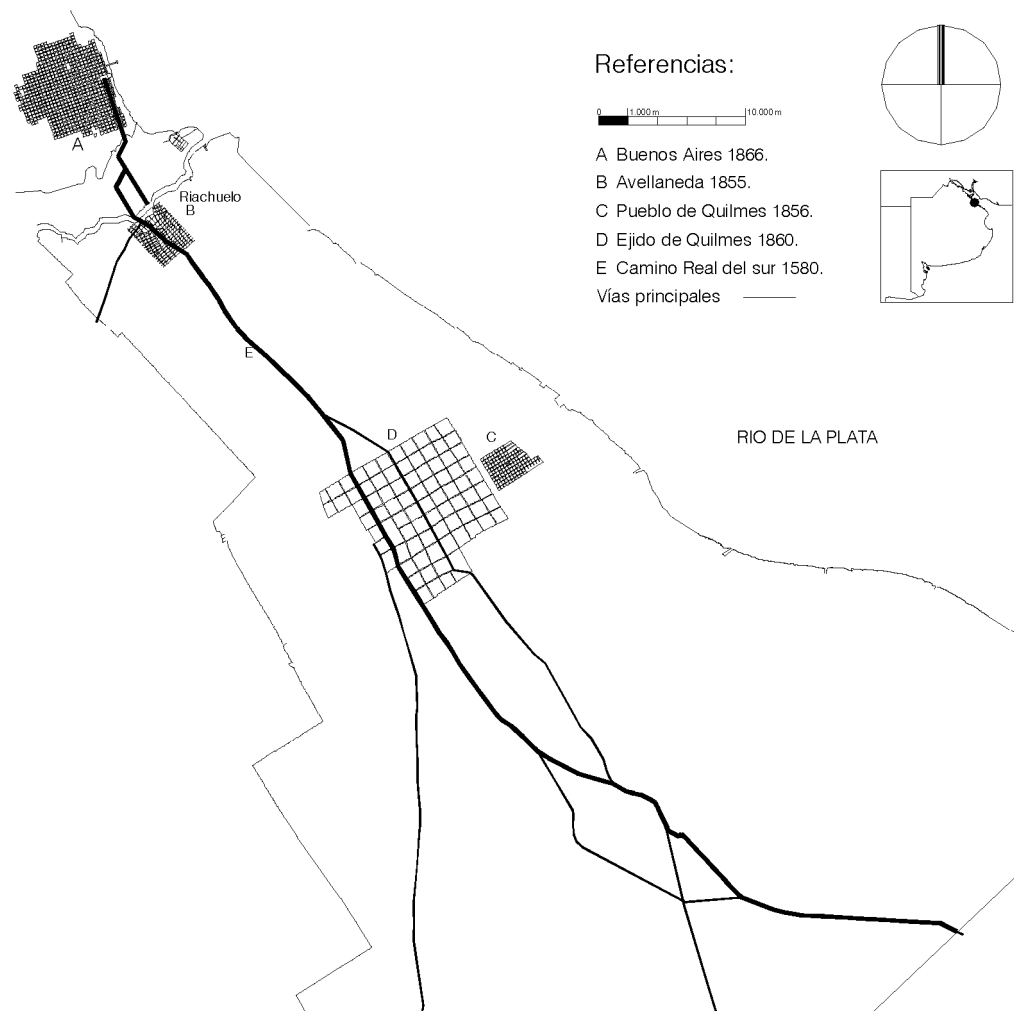


Figura 1: Área sur metropolitana - El camino Real - La evolución del territorio hasta 1860.

La primitiva división del vasto territorio pampeano durante el período español se basaba en los Pagos. El origen de los actuales partidos de Avellaneda, Quilmes y Berazategui se remonta al pago de mayor extensión, el de la Magdalena, que comprendía las tierras entre el Riachuelo, el Río de la Plata, el Salado y el pago de La Matanza (Levene, 1941: 549). Por otra parte existían divisiones parroquiales llamadas curatos.

Según los principios de la conquista y colonización española, los indios debían ser convertidos a la religión cristiana. Uno de los sistemas de sociedad propuestos a estos fines eran las reducciones, que comprendían un asentamiento gregario exclusivamente de indios. (Razori, 1945: 9-12). Esta obra evangelizadora tuvo su incidencia directamente sobre las características del camino, dado que a su orilla surgió la Reducción de Santa Cruz de los Quilmes, constituyendo así el germen que dio origen al pueblo. Fue establecida en el año 1666 con indios de nacionalidad Kilme por el gobernador de Buenos Aires José Martínez de Salazar y quedó emplazada a unas

leguas del Riachuelo, en una suerte de estancia cedida al Rey por el Alcalde Mayor provincial Juan del Pozo y Silva. Antes de noviembre de ese año arribaron aproximadamente 200 familias, que constituyeron una encomienda real y la reducción que se denominó "de la Exaltación de la Santa Cruz de los Quilmes" o "de Santa Cruz de los Quilmes". Un año más tarde se sumaron a ella otras familias calchaquíes, en su mayoría de nacionalidad alcalina (Levene, 1941: 549-550).

Desde sus comienzos la reducción constituyó un curato o parroquia india, cuyo distrito era la estancia en la que se emplazaba. La iglesia fue edificada al fundarse el pueblo y a partir del 1730 adquirió un significativo valor al erigirse el Curato de la Magdalena, pues se resolvió que sería parroquia interina del mismo hasta tanto se edificase la iglesia propia, y que el cura de Quilmes lo sería también del vecindario español del citado pago. (Levene, 1941: 550). Al dividirse en 1780 los curatos de Quilmes, Magdalena y San Vicente, la iglesia de los Quilmes quedó constituida en parroquia, pero hacia 1810 se en-

contraba en ruinas y debió ser reemplazada por una nueva. Hacia fines del siglo XVIII el número de sus integrantes iría disminuyendo considerablemente, quedando unas pocas familias indígenas y, contrariando el precepto legal que las regía, el asentamiento albergaba además a mestizos y españoles, conformando un heterogéneo grupo en el que reinaba la miseria y la desocupación. (Levene, 1941: 550-551).

La Revolución de Mayo incorporó una serie de principios que se oponían a la existencia de pueblos indios, que contrariaban la idea de aislamiento de éstos del resto de la población, así como el mantenimiento de sus costumbres y tributos. El 14 de agosto de 1812, un decreto declaró libre a toda clase de personas el acceso y permanencia en el pueblo y sus tierras pasaron a propiedad del Estado (Levene, 1941: 551). Este nuevo pueblo fue progresando rápidamente favorecido por la actividad agrícola y ganadera.

Extinguida la reducción, el pueblo de Quilmes quedó confiado a las autoridades del partido, lo que significa que su más caracterizado funcionario fue el Alcalde de Hermandad, hasta el año 1822, en que el cargo fue suprimido y substituido por el Juez de Paz. Estos hechos fueron modificando la fisonomía del pueblo, pero, hasta la llegada del ferrocarril en 1872, Quilmes era en realidad algo más que una aldea. Hacia 1852 el agrimensor Jaime Arrufó levantó un plano de la parte urbana de Quilmes, con indicación de sus edificios, tipos de construcción, dirección de los cercos, etc. (Craviotto, 1967: 129, 143)

La mensura de 1856 de Jaime Arrufó estableció los límites del polígono que circunscribía al pueblo y adjuntaba un plano en el que puede verificarse, a pesar de la espontaneidad e irregularidad que presentaba aquel primer núcleo, la voluntad de plantear un trazado conjugando la racionalidad y ortogonalidad que proponían las fundaciones hispanas y republicanas en el territorio provincial. Se trata de una grilla de límites perfectamente definidos donde un gran número de manzanas indiferenciadas contienen a una plaza ubicada aproximadamente en el centro de la composición. En 1860 se procedió a la traza del ejido del pueblo, a cargo del ingeniero Pedro Benoit. El plano de mensura muestra una figura de límites irregulares, pero con un recurso similar al utilizado por Arrufó para la traza urbana, una grilla compuesta por bloques de lados en su mayoría iguales y ubicada hacia el Sudoeste del esquema planteado en 1856. Quizás uno de los datos más interesantes sea la inclusión en el gráfico de un pequeño segmento del Camino Real.

El pueblo que daría origen a la actual ciudad de Avellaneda fue denominado desde sus comienzos "Barracas al Sud". Sin embargo Antonio Torassa, en su libro "El Partido de Avellaneda", no atribuye al establecimiento de barracas o saladeros el nacimiento del pueblo y dice que "...no puede desconocerse que las causas determinantes fueron el camino del Sur, de existencia más remota, y un puente sobre el Riachuelo..." (Torassa, 1937: 43). Lo cierto es que si bien la existencia de barracas o saladeros no fueron la causa determinante del surgimiento del pueblo, sin duda significó un hecho de considerable importancia para su progreso.

La fundación de Buenos Aires en 1580 y su consolidación como puerto proporcionaron al Imperio Español una salida franca para los productos del Alto Perú y Paraguay. La entrega en merced de las tierras que por aquel entonces constituían la campaña contribuyó a la explotación para la subsistencia de la colonia, sin que el objetivo específico implicara fines comerciales. "*La suerte de estancia de 2700 cuerdas es la cantidad de tierra considerada por el Virrey Arredondo como mínima para que el poseedor pudiera integrar el gremio de los hacendados, y en general, se admitió como la imprescindible para mantener una familia por medio de la explotación ganadera.*" (citado en Moreno, 1998:17). Vemos entonces cómo estas unidades territoriales de considerable tamaño no habrían sido explotadas en la medida que su potencialidad lo permitía.

En base a estos criterios y de manera paulatina, se irían ocupando y subdividiendo las grandes extensiones de la campaña hasta los márgenes del Río Salado, e incluso más allá en algunos casos. Con la creación de los curatos rurales y la erección de parroquias y viceparroquias a mediados del siglo XVIII, numerosas capillas se comportarían como el germen de diversos asentamientos urbanos; por otra parte la decisión de los gobernadores y virreyes sería consolidar las tierras de la campaña liberándola de las continuas invasiones indígenas. Es así que después de algunas campañas militares, que no resultaron efectivas, el Virrey Juan José Vértiz, guiado por las recomendaciones del Teniente Coronel Francisco Betbezé y Ducos, estableció el sistema principal de defensa en la frontera conformado por el cordón de fortificaciones que se completaría entre 1779 y 1781: Chascomús, Ranchos, Monte, Lobos, Navarro, Guardia de Luján (Mercedes), Carmen de Areco, Salto, Rojas y Melincué (Levene, 1941, Vol.II: 279-280). Esta acción no sólo consolidó la defensa de la campaña y el cese de las invasiones al interior

del Salado sino que además, como en el caso de las capillas, los reductos militares darían origen a asentamientos civiles constituidos por los familiares de los soldados, los vagabundos y los campesinos que habitaban la vasta planicie.

En otro sentido, la expulsión del natural más allá del Salado modificaría la economía de subsistencia basada en la explotación de la industria del cuero, astas y grasas. Es así que la actividad ganadera alcanzaría a fines del siglo XVIII un importante desarrollo que, en términos de delimitación territorial, implicó la consolidación de una estructura de división de tierras rurales que sería el basamento de los posteriores procesos de división del territorio y de la configuración jurídico-administrativa de la región pero, fundamentalmente, trajo aparejado el progresivo desarrollo de espacios destinados al almacenaje de productos, cuyo centro se localizó en las inmediaciones de la desembocadura del Riachuelo, donde, a ambos lados, se radicaron un importante número de barracas, con destino al almacenamiento de frutos del país y particularmente de cueros, al amparo de las leyes que, cada vez más permisivas en materia comercial, dieron impulso al puerto de Buenos Aires, hasta culminar con el libre comercio en 1778.

En 1822 un decreto del Gobernador Martín Rodríguez estableció una serie de medidas acerca del régimen edilicio de la ciudad de Buenos Aires a la vez que fijó los límites de distancia para la instalación de saladeros, barracas y fábricas. Para la parte sur de la ciudad se determinó que debían situarse al otro lado del Riachuelo (Torassa, 1937: 39). Este hecho provocó un inmediato crecimiento y desarrollo repentino de las tierras más próximas a la urbe. *“Excluida la ciudad de Buenos Aires y sus inmediatas proximidades para el asiento de saladeros, el pueblo de Barracas fue, por la última de las circunstancias enunciadas, el primer emporio pecuario y saladeril del país, hecho que destaca su gran importancia económica en un país eminentemente ganadero como el nuestro. Es innecesario poner de relieve el hecho de que el florecimiento de esta industria determinó el de otras afines”* (Levene, 1941, Vol. II: 51).

A partir de 1840 comenzaría a formarse un núcleo industrial en las inmediaciones del llamado “Puente de Barracas”; numerosos saladeros iban a comportarse como foco de atracción de un considerable número de habitantes, consolidando de esta forma el pueblo y sumando nuevos vecinos a los ya existentes. Es así que en 1852 nace “Barracas al Sud”, origen de la ciudad de Avellaneda (Levene, 1941: 48-54). El 7

de abril, tomando como base este núcleo y ante la necesidad de fomentar el nuevo centro de población, se organizó el partido de “Barracas al Sud” y el 2 de Septiembre el distrito recibió el nombre de Villa Constitución. En cuanto a la organización religiosa, en 1853 se constituyó el curato de Barracas al Sur, autorizándose la erección de un templo en el partido, obra realizada en 1860. (Razori, 1945: 353).

La expansión urbana provocada por los saladeros junto a la carencia de una reglamentación edilicia acorde trajo aparejado un asentamiento espontáneo y desordenado, donde reinaba la confusión acerca de los límites de las propiedades públicas y privadas (Razori, 1945: 351-352). A los fines de regularizar tal situación, en 1854 se designó al agrimensor Mariano Moreno para proyectar una nueva traza, que fue aprobada por el Gobierno el 10 de Octubre de 1855, atendiendo a la imposibilidad que para un proyecto más perfecto presentaba el desorden de la población. Se trata de una traza irregular en función de las preexistencias; el autor propone cinco plazas y la cantidad de manzanas no excede de ciento ochenta, de dimensiones variables y lados en su mayoría oblicuos. Asimismo puede notarse el protagonismo del Camino del Sur como espina troncal del trazado, dado que, a excepción de los saladeros, las demás edificaciones se ubican a su vera.

Si bien éstas fueron las acciones urbanas de mayor relevancia que incidieron hasta 1860 en las características físicas del Camino del Sur, un hecho de singular importancia fue la incorporación de nuevas tecnologías, la importación de ejemplares europeos y el alambrado de los campos, que entre otros beneficios contuvo al ganado en parcelas más reducidas, liberando los espacios necesarios para la agricultura. Estos avances tecnológicos y los diferentes tipos y formas de explotación del suelo pueden verse plasmados en “El Registro Gráfico de 1864”, donde se observan parcelas rurales cada vez menores y rendimientos muy superiores a los registrados en el pasado, a la vez que por primera vez quedan definidos límites de los partidos.

Resulta útil en esta instancia y a efectos de culminar este primer periodo, un último comentario acerca de la población. Hasta mediados del siglo XIX ningún asentamiento fundado en torno a los fuertes había alcanzado un desarrollo relevante, su función era la de pequeños centros de servicios rurales, ya que la mayor cantidad de población se encontraba esparcida a lo largo de la planicie. El predominio de la población rural sobre la urbana fue una constante hasta media-

dos del siglo XX. Así lo demuestra el primer Censo Nacional de 1869, ya producida la división de la campaña al interior del Salado, donde queda evidente el papel predominante de las actividades rurales, al registrar la distribución entre población rural y población urbana, con un neto predominio de la primera por sobre la segunda.

EL IMPACTO DEL FERROCARRIL EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL (1860-1910).

La segunda etapa, testigo de la formación de diversos centros urbanos (Fig. 2), se relaciona con la llegada del ferrocarril y los inmigrantes, lo que determinó un importante aumento poblacional. A la vez ocurrieron cambios en la estructura administrativa, ya que, por Decreto del 24 de febrero de 1865, el Gobierno fijó los límites de cuarenta y cinco partidos al interior del Río Salado.

El proceso de organización nacional de la segunda mitad del siglo XIX otorgaría al país el rol de exportador de materias primas de origen a-

gropecuario e importador de productos manufacturados, en función de las óptimas condiciones físicas y climáticas para las actividades agropecuarias que el territorio ofrecía. En ese contexto y en consideración a la creciente demanda para la exportación de productos alimenticios y materias primas, el país comienza a comportarse como receptor de capital externo, fundamentalmente británico. Este hecho daría origen al desarrollo de la infraestructura ferroviaria hasta la primera mitad del siglo XX y tendría su correlato físico en el territorio a partir de una estructura radial, con epicentro en la ciudad de Buenos Aires y su puerto. Por otra parte, el ferrocarril promovió, a partir de su propia estructuración física, el desarrollo urbano de los núcleos ya existentes e indujo al surgimiento de otros en torno a sus estaciones.

El primer pueblo favorecido por estos adelantos tecnológicos fue el de Barracas. En el año 1865 la empresa Ferrocarril Sud instaló dentro de esa jurisdicción municipal dos estaciones de

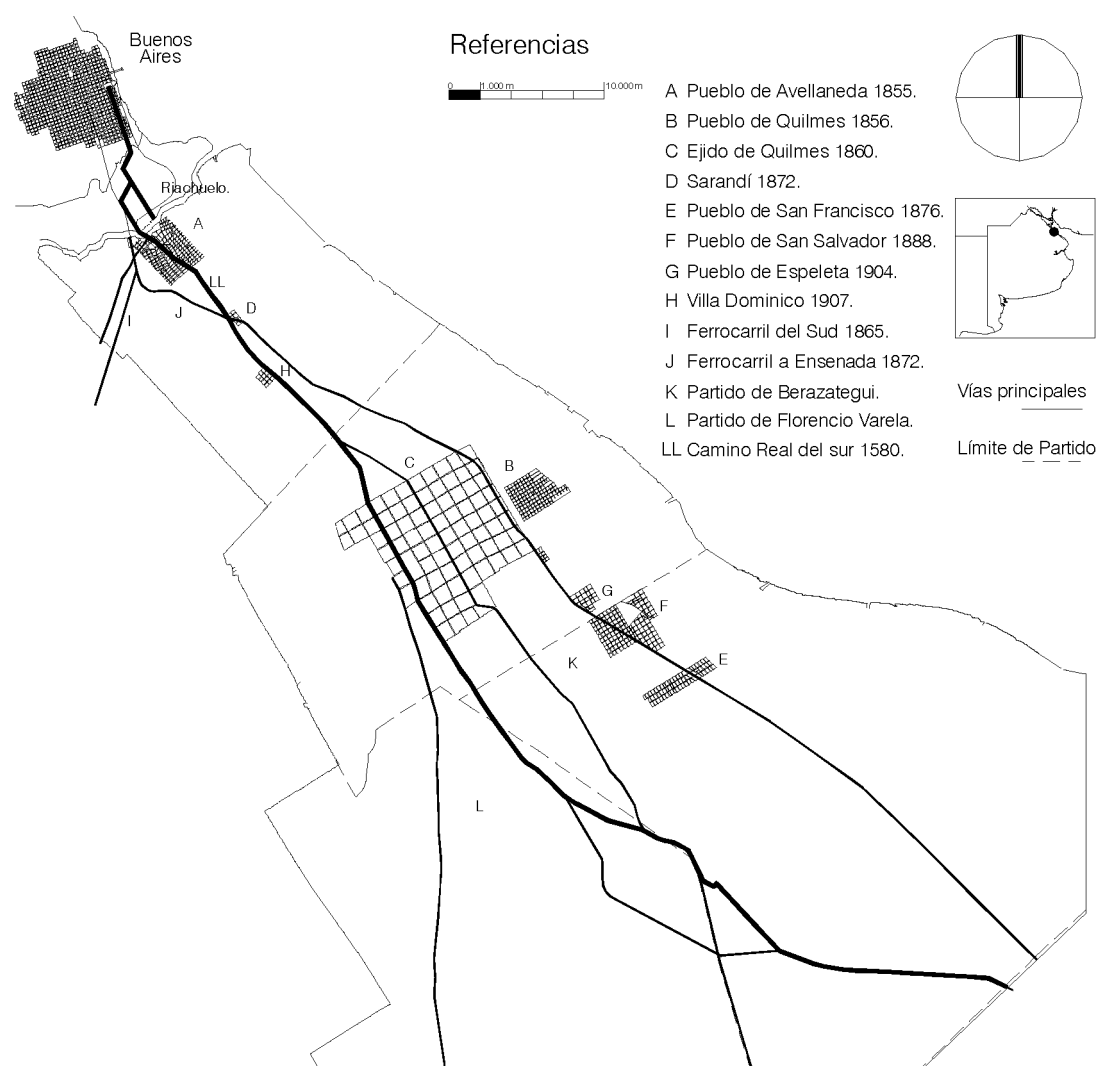


Figura 2: Área sur metropolitana - El camino Real - La evolución del territorio hasta 1910.

pasajeros: Barracas al Sur, en terrenos de la antigua ensenada del cabildo, entre el Riachuelo y la hoy avenida Pavón, y Lanús, en propiedad del señor Anacarsis Lanús, sobre el camino a las Lomas y Cañuelas. La línea vinculaba a Buenos Aires con Jeppener y fue inaugurada el 14 de agosto de ese año (Larrain, 1986: 128-129). Las circunstancias no podían ser más ventajosas para el crecimiento del pueblo; además de estar ubicado sobre el camino Real, ya contaba con la primer línea férrea, situación que optimizaba las comunicaciones con la Provincia y la República

En 1826 el ingeniero inglés Bevans propuso al gobernador Dorrego una serie de iniciativas, entre ellas la construcción del ferrocarril entre la Boca y Ensenada. Esta idea, un tanto prematura para el país, se concretó medio siglo después. El ingeniero William Wheelwright comenzó sus gestiones hacia 1863 y consiguió que nueve años más tarde, en 1872, quedara habilitada la totalidad de su extensión (de Paula, 1987: 41-43). Este suceso repercutió directamente en los pueblos que se comportaban como paradas intermedias y dio origen a nuevos asentamientos que modificarían sustancialmente el territorio próximo al viejo Camino del Sur.

Debido a la favorable situación de proximidad a Buenos Aires y a los excelentes medios de comunicación que ofrecía el ferrocarril, Quilmes establecería relaciones aún más estrechas con su entorno, dando lugar al asentamiento de nuevas industrias, por ejemplo la cervecera Quilmes y sus instalaciones. Asimismo, la llegada de inmigrantes y los escapados de las epidemias que azotaban a Buenos Aires, como el cólera en 1868 y la fiebre amarilla en 1871, incrementarían el número de sus habitantes, lo que daría características cada vez más urbanas al pueblo (Craviotto, 1941: 155). Por otra parte, una serie de localidades irían surgiendo a la vera de los rieles formando el conjunto de núcleos urbanos que aún hoy, a pesar de la conurbación que los engloba, mantienen relativa identidad expresada en sus aspectos formales o espaciales.

En 1872 una de las estaciones intermedias del recorrido hacia Ensenada comenzó a funcionar como foco de atracción de población, la que por aquellos años se denominaba General Mitre, hoy Sarandí, próxima al arroyo homónimo. Dicha estación, junto a la conocida como Barracas Iglesia, en el pueblo de Barracas al Sud, fueron habilitadas en 1874 (Larrain, 1986: 131). Un plano de 1872 permite verificar que el trazado urbano no fue producto de un diseño específico, sino que surgió a partir de una serie de loteos espontáneos. Su implantación es de considerable im-

portancia, dado que se ubica prácticamente en la intersección del Camino del Sur con las vías del ferrocarril, quedando la estación situada en el centro del esquema. El perímetro de la traza conforma una figura irregular al igual que las pocas manzanas que la constituyen.

En 1876 se proyectó el pueblo de San Francisco, ubicado en las tierras inmediatas a la actual estación Berazategui, sobre el lado sudeste. Sus límites conforman un rectángulo dispuesto en forma transversal y superpuesto a la vez a la línea del ferrocarril, los vértices poseen orientación Noreste-Sudoeste. Su trazado constituye una cuadrícula de no más de sesenta manzanas rectangulares y de dimensiones diversas.

En 1888 el Departamento de Ingenieros aprobó el plano confeccionado por el ingeniero Paulino Silva para el remate de lotes del pueblo de San Salvador, ubicado al Norte e inmediato a la actual estación de Berazategui. Se trata de una cuadrícula que no excede las 60 manzanas, en su mayoría iguales y con la misma orientación que las del pueblo San Francisco. Su perímetro es irregular y está condicionado por el trayecto de las vías férreas, la existencia de una arteria (actual Avenida Mitre de Berazategui) y el predio que corresponde a uno de los asentamientos industriales que han aprovechado el paso del tren, la fábrica Ducilo S.A. En lo concerniente a espacios públicos, se previó una plaza del tamaño de una manzana junto a la avenida citada. A partir de estos últimos dos casos es interesante observar cómo las nuevas áreas siguen, en cuanto a su implantación, las directrices impuestas por la forma y orientación de las fracciones rurales divididas con anterioridad.

Otro pueblo surgido a orillas del ferrocarril fue Espeleta (hoy Ezpeleta). En 1904 el agrimensor J. C. Fuchs realizó una mensura del pueblo, una traza con perímetro irregular conformada a partir de 23 manzanas en su mayoría regulares, cambiando esta condición cuanto más próximas a las vías del tren. Hacia 1909, a un lado y al otro del pueblo, también en relación con las vías, se llevarían a cabo dos importantes remates de lotes, el primero ubicado hacia el Sudeste proponía una cuadrícula de límites regulares compuesta por 80 manzanas casi cuadradas de 120 m de lado y el segundo hacia el Noroeste del pueblo e inmediato a los límites del ejido de Quilmes, conformaba una cuadrícula de no más de 8 manzanas de 120 x 80m aproximadamente, dando origen a una villa llamada Margarita.

El 12 de Junio de 1908, el Ferrocarril del Sud llamó "Villa Dominico" a la parada del Kilómetro

10,2 del ramal Casa Amarilla a La Plata. Un año antes Carlota Brodersen de Dominico y su hijastro Guillermo habían fraccionado un terreno de unas 7 Ha, ubicado al Este de dicha parada y que habrían adquirido en 1895. Uno de los primeros remates lo efectuó la firma Fiorito Hermanos. La traza quedó definida por un rectángulo cuyos límites son las actuales Avenida Mitre y las calles Comodoro Rivadavia, Puerto de Palos y General Pico, que conforman a la vez una grilla de manzanas de forma también rectangular. Este sería el núcleo urbano original que junto a una vieja quinta darían origen a la actual Villa Dominico. Una cuestión interesante es que, a diferencia de otros emprendimientos, quedaba situado a orillas del Camino Real (Avenida Mitre) y no de las vías férreas.

El periodo comprendido entre 1870 y 1900 fue testigo de innumerables emprendimientos como villas, barrios y pueblos de los cuales no se ha hecho mención, pero que han afectado la estructura del territorio en su totalidad.

EL SIGLO XX

Hasta las primeras décadas del siglo XX, el delineamiento físico del territorio en función de los avances tecnológicos evolucionaría progresivamente, consolidando fundamentalmente el rol agropecuario de los partidos. Asimismo acentuaría esa tendencia de reducir las superficies de las propiedades rurales, pero el crecimiento de población tuvo una lenta evolución hasta la década del 40, cuando, producto de las políticas económicas de nivel nacional, emergió el fenómeno de un nuevo escenario físico.

En este sentido, el proceso de crecimiento explosivo que desde entonces y hasta la década del 70 modificaría las características morfológicas y paisajísticas del viejo Camino del Sur, debe explicarse en el marco del Área Metropolitana. Asimismo cabe destacar que dicho proceso se basa en relaciones establecidas a partir de hechos de diversa naturaleza, sociales, económicos, políticos, tecnológicos, etc. La interacción entre ellos permite establecer la caracterización general de la región y los motivos que han dado origen a transformaciones territoriales de tal magnitud.

Las principales vías de comunicación siguieron comportándose como ejes básicos para la localización de nuevos centros de población, para la extensión de los ya existentes y la progresiva conurbación entre ellos. Ya desde fines del siglo XIX, la ciudad de Buenos Aires proponía un crecimiento radioconcéntrico basado en una trama circulatoria que tenía como principal protagonista al tren (Conti, 2002).

Si bien las empresas ferroviarias se encargaron de extender sus líneas en todas direcciones, a partir de 1930 y 1940 el sistema de comunicaciones encontraría una alternativa a este medio, dado el incremento del parque automotor y la consolidación de las vías de circulación para el transporte de cargas y pasajeros. En función de ello fueron trazados caminos paralelos a la red vial o bien en los intersticios de dicha estructura, favoreciendo de este modo los vínculos para un futuro conglomerado urbano. En décadas posteriores y como resultado de las nuevas obras de pavimentación, este sistema se desarrolló progresivamente hacia el interior de la provincia y el país. La flexibilidad propuesta por la red caminera, en relación con la férrea circunscripta a puntos fijos, planteaba un espacio continuo y fuertemente conectado, potencializando la accesibilidad desde y hacia Buenos Aires de las propiedades rurales y los núcleos urbanos alcanzados por el trazado de dichas vías.

Por otra parte y como consecuencia de una política nacional de sustitución de importaciones y fomento del desarrollo industrial en el país, la Capital Federal y partidos aledaños fueron sede de cantidad de industrias, originando un rápido proceso de transformación del suelo rural en urbano, pero estas circunstancias no tuvieron correlato en una adecuada planificación física. En lo concerniente a la evolución de la población, el Censo Nacional de 1947 es una elocuente muestra del espectacular proceso de urbanización, verificable en muchos partidos del Área Metropolitana, que no sólo incrementaron la población de sus núcleos cabecera sino además la correspondiente a las localidades menores, que hasta fines del siglo XIX sólo eran reconocidas como estaciones del ferrocarril o pequeños asentamientos aledaños a las mismas.

Otro hecho determinante fueron las migraciones internas de las décadas del 40 al 70. Los planes y estrategias de organización territorial no surgieron con la misma celeridad y consecuentemente comenzó una modificación descontrolada de la división del suelo que, acompañada de la especulación inmobiliaria, tuvo como resultado la formación de innumerables loteos urbanos, ubicados principalmente a lo largo de las redes viales o en sus intersticios.

Este proceso, desarrollado hasta concluir en la situación actual, en la que casi la totalidad del territorio adquirió características urbanas (Fig. 3), se manifestó en función de dos tipos de organizaciones: aquellas áreas concebidas con un diseño específico y que mantienen aún en nuestros días cierto grado de identidad en su trazado



Figura 3: Área sur metropolitana - El camino Real - La evolución del territorio (situación actual)

y aquellas otras que, como se ha visto en el caso de ciertas localidades, han surgido a partir de loteos paulatinos y espontáneos. Es a partir de estas últimas que la mancha urbana, utilizando como recurso la cuadrícula, iría aumentando el perímetro de núcleos ya existentes o bien llenando los intersticios entre ellos. A partir de 1970 comenzó a atenuarse el crecimiento de la aglomeración, debido al descenso de la migración interna y del nivel de empleo a causa de la crisis industrial (Conti, 2002).

CONCLUSIONES

Si analizamos el Camino en estudio y el sector de las tierras que conforman su entorno, podemos verificar todos los procesos hasta aquí mencionados que desde las épocas de la funda-

ción de Buenos Aires han concluido en el actual conglomerado bonaerense. El Camino Real del Sur se ha comportado desde sus orígenes como la columna vertebral de diferentes asentamientos surgidos hasta mediados del siglo XIX. Desde entonces esta situación fue revertida en algún sentido, ya que el tren se convirtió en el transporte más utilizado tanto para pasajeros como para transporte de mercaderías, desplazando aquel tortuoso recurso basado en las galeras y carretas. A partir de ello surgieron poblados o pequeños asentamientos a la vera de los rieles y ya no en relación con el viejo camino.

A partir de 1930, el acelerado proceso de urbanización y el incremento del parque automotor consolidarían las vías de circulación para el transporte de cargas y pasajeros, ofreciendo una

alternativa más flexible en comparación con las líneas férreas. De esta forma el territorio se ocupó a lo largo de los ejes circulatorios principales, incluyendo al Camino del Sur, y luego llenando los intersticios hasta conformar el macizo continuo que caracteriza la situación actual. Vemos entonces cómo, en virtud de los diferentes contextos sociales, políticos y económicos, o bien a partir de sucesos de índole tecnológica el camino fue modificando su rol a través de la historia.

En otro sentido, es interesante observar cómo aquellos poblados, surgidos en torno a estaciones ferroviarias y más tarde a lo largo de vías de circulación vehicular, han utilizado la cuadrícula que caracterizaba las fundaciones hispanas, a la vez que su disposición y orientación se adecuó a las líneas impuestas por los antiguos límites de las fracciones rurales (Fig. 4).

Estas observaciones verifican el concepto que define al actual Área Metropolitana de Buenos Aires como la expresión física de los diferentes

momentos sociales, políticos y económicos que ha transitado la sociedad desde sus comienzos. Fueron las sucesivas etapas históricas las que han ido moldeando el territorio para convertirlo en un gran collage de elementos urbanos, o bien el fenómeno puede entenderse como la superposición de capas o estratos que testimonian dichos procesos. Así este continuo macizo se constituye como una fuente de enorme valor para un estudio histórico del territorio, del cual pueden extraerse -a los efectos de un análisis parcial- los diferentes elementos urbanos que representan aquellas etapas o periodos.

Por último, no es necesario aclarar que esta superposición de situaciones no ha logrado borrar la traza del Camino Real, antiguamente una huella que surcaba la extensa planicie pampeana y que hoy probablemente puede leerse como una hendidura en el apretado tejido. El transcurrir del tiempo ha modificado su apariencia, su aspecto e incluso su rol, pero por otra parte le ha conferido esta condición de perpetuidad.

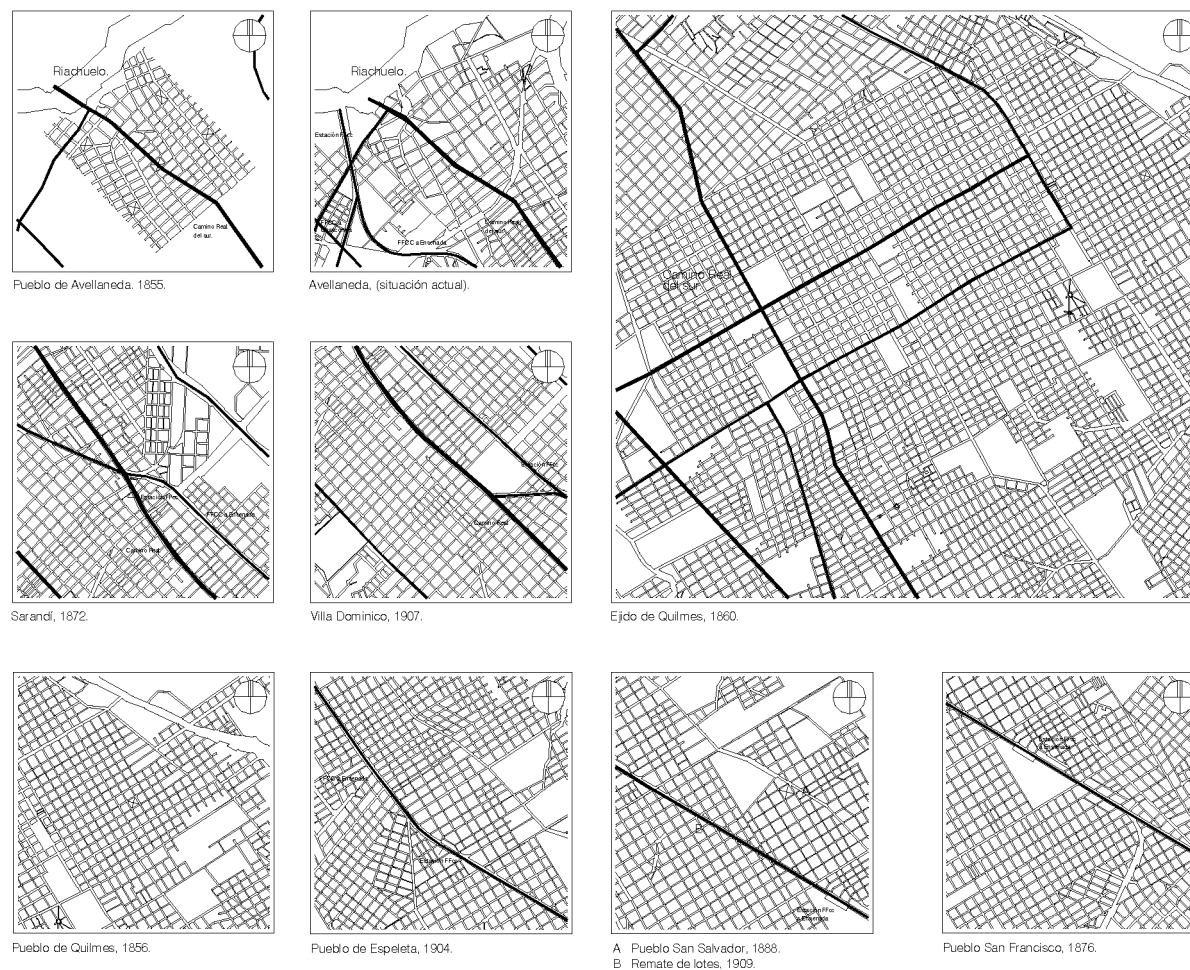


Figura 4: Los núcleos urbanos. Detalle de las trazas.

BIBLIOGRAFÍA

- CONTI Alfredo, 2001: "Origen de los núcleos urbanos del antiguo partido de Morón". **Paradigma**, Año 2001, Nº 3. Morón, Universidad de Morón; Facultad de Arquitectura, Arte y Urbanismo: 41-46.
- CRAVIOTTO José A., 1967: *Historia de Quilmes desde sus orígenes hasta 1941*. La Plata, Dirección de Impresiones Oficiales.
- de PAULA Alberto S. J., 1987: *La Ciudad de La Plata sus tierras y su arquitectura*. Buenos Aires, Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- FERNÁNDEZ LARRAIN Federico, 1986: *Historia del partido de Avellaneda. Reseña y análisis 1580-1980*. La Plata, La Ciudad.
- LEVENE Ricardo, 1941: *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus Pueblos*, Vol II. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales.
- MIGUEZ Hernán, 2003: "El concepto de itinerario cultural y su aplicación a la provincia de Buenos Aires. Aplicación a un caso de estudio". **Anales LINTA 2002**. La Plata: 81-88.
- MORENO Carlos, 1998: *Patrimonio de la producción rural*. Buenos Aires, ICOMOS Comité Argentino.
- RAZORI Amilcar, 1945: *Historia de la ciudad Argentina*. Buenos Aires, López.
- RÖGING William, 1937: *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires, Establecimiento Gráfico Argentino.
- TORASSA Antonio A., 1937: *El Partido de Avellaneda 1580-1862*. Buenos Aires, Taller de Impresiones Oficiales.

DOCUMENTOS

- Duplicados de mensuras. Archivo Histórico de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos.
 - Quilmes 27. "Pueblo de Quilmes". Agr. Jaime Arrufó, 1856.
 - Quilmes 43. "Del Ejido del Pueblo de Quilmes". Ing. Benoit, 1860.
 - Quilmes 179. Cervecería Quilmes. Agr. C. Candiani, 1896.
 - Quilmes 194. "Pueblo de Ezpeleta". Agr. J. C. Fuchs, 1904.
- Otros documentos:
- Plano nº 686.28.3. "Pueblo de Barracas al Sur" Agr. Mariano Moreno, 1855.
 - Partido de Quilmes, Carpeta de remates nº 53. Copia de plano, remate de lotes en Sarandí, 1872.
 - Partido de Quilmes, Carpeta de remates nº 20. Copia de plano "Pueblo de San Francisco", 1876.
 - Partido de Quilmes. Copia de plano nº 89-42-1, remate de lotes "Pueblo San Salvador". Ing. Paulino Silva, 1888.
 - Partido de Quilmes, Carpeta de remates nº 6. Copia de plano, remate de ochenta manzanas loteadas al Sudeste de Ezpeleta, 1909.
 - Partido de Quilmes, Carpeta de Remates nº 7. Copia de plano, remate de ocho manzanas loteadas en "Villa Margarita", 1909.
 - Expte 2405-3001/92. Folio 4, remate de once manzanas loteadas en "Villa Dominico", 1907.