

EL CONCEPTO DE ITINERARIO CULTURAL Y SU APLICACIÓN A LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. Un caso de estudio.

Hernán G. Míguez

Resumen

Entre las nuevas categorías patrimoniales definidas durante la última década figuran los itinerarios o rutas culturales, de extensión territorial y contenedores a la vez de diferentes tipos de bienes, como paisajes natural y cultural, ciudades, establecimientos productivos de diversa índole y edificios o instalaciones aisladas. El concepto y la identificación de itinerarios culturales se halla en un estado incipiente de desarrollo en nuestro país. Este artículo sintetiza un trabajo cuyo objetivo consiste en la definición de posibles itinerarios culturales en la Provincia de Buenos Aires y se centra en el denominado Camino del Sur, que vinculaba en su origen a la ciudad de Buenos Aires con el pago de la Magdalena. Se expone la evolución del territorio a lo largo del camino, a través del establecimiento paulatino de diversos tipos de asentamientos, entre la fundación de Buenos Aires y fines del siglo XIX.

Palabras clave: patrimonio - itinerarios culturales - caminos bonaerenses - Camino del Sur

INTRODUCCIÓN

Uno de los resultados de la ampliación del concepto de patrimonio es la consideración de los itinerarios o rutas culturales, tema desarrollado en el Comité Internacional de Itinerarios Culturales de ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios) que desempeña un papel protagónico en la confección de pre-inventarios, estudio, y promoción de este tipo de bienes.

Este comité entiende que a partir de intercambios e influencias de índole cultural, filosófico, comercial y organizativo, que fueron desarrollándose durante un largo proceso histórico, surgen determinados bienes culturales. Los Itinerarios Culturales constituyen un tema ampliamente fecundo entre las categorías patrimoniales. Durante diferentes encuentros y congresos de ICOMOS se los ha podido conceptualizar así como establecer sus características esenciales y los lineamientos que conducen a su detección. Estos bienes patrimoniales de gran escala consisten en Rutas o Caminos concretos de ida y también de vuelta. "Se refiere a un conjunto de valor superior a la suma de los elementos que lo constituyen y que le confieren su sentido...La identificación del Itinerario Cultural se basa en un conjunto de puntos fuertes y de elementos tangibles, testigos del significado del propio Itinerario" (Conclusiones de la reunión de expertos, Los Itinerarios como Patrimonio Cultural, Madrid 1994).

Los procesos de globalización traen aparejada la introducción de conceptos estandarizados que tienden a homogeneizar las diferentes culturas del planeta. Esto contribuye a opacar progresivamente sus identidades y particularidades a la vez que pretende volvernos consumistas de bienes y servicios innecesarios producidos por

los medios de comunicación. Antiguamente las comunicaciones se establecían mediante caminos, entendidos ellos como hilos conductores que, lejos de contribuir al consumo de estándares, vinculaban pueblos y parajes, países y continentes, favoreciendo al desarrollo humano y generando un intercambio social que amalgamaba las diferentes culturas, sin que por ello perdieran sus matices y singularidades. En este contexto se inscriben los Itinerarios Culturales; su estudio y preservación constituyen la vía más certera que la humanidad debe tomar para revalorar las peculiaridades de cada civilización, en pos de reestablecer los vínculos de una diversidad cultural con identidades compartidas. Es decir que para descubrir y proteger los rasgos particulares de cada cultura es imprescindible su inserción en un contexto mayor, del mismo modo que para analizar esta dimensión es preciso el análisis del germen que le dio origen.

La conservación del patrimonio, tradicionalmente, se ha detenido en el estudio exclusivo del aspecto material de los bienes. Los Itinerarios Culturales, por el contrario, han ampliado este concepto e incluyeron como tema la dimensión inmaterial. Las ideas e ideologías, las costumbres o los idiomas probablemente no puedan verse materializados, pero conforman parte de un patrimonio intangible que a través de las misiones religiosas, las caravanas de peregrinos y comerciantes, se ha desplazado en el tiempo y en el espacio produciendo flujos y reflujos, con aportaciones enriquecedoras para el conjunto. Sin duda las comunicaciones y los adelantos tecnológicos puedan representar virtualmente determinados sitios, pero resulta imposible transmitir con estos medios el conjunto de perceptio-

nes, acontecimientos, construcciones emocionales y subjetivas que las personas tienen en determinados lugares. Los Itinerarios Culturales inciden directamente sobre este aspecto. Contribuyen al mismo tiempo a un estudio más global y reflexivo de la historia y permiten una mejor comprensión del patrimonio común entre pueblos, establecen un lazo de hermandad y una cultura de paz que los compromete a una actitud más solidaria entre ellos.

Este artículo presenta los resultados de un trabajo referido a los antiguos caminos en la provincia de Buenos Aires y, en particular, el Camino del Sur, último tramo del Camino Real que enlazaba diversas regiones del continente.

EL CAMINO DEL SUR

Una vez fundada Buenos Aires por Juan de Garay en 1580, las cuatro rutas de mayor jerarquía que en ella iban a converger eran las del Perú y de Cuyo, que partían por el oeste de la ciudad; la del Paraguay, hacia el norte bordeando la costa del Paraná y el peligroso camino que, hacia el sur, conducía al pago de la Magdalena (Castillo, 1995) (Fig. 1). A partir del siglo XVIII fue generándose una red de caminos de diferentes categorías, estructurados por vías principales, que conducían a los grandes centros de colonización y otros que, desprendiéndose de ellos, conectaban con postas que año tras año iban surgiendo.

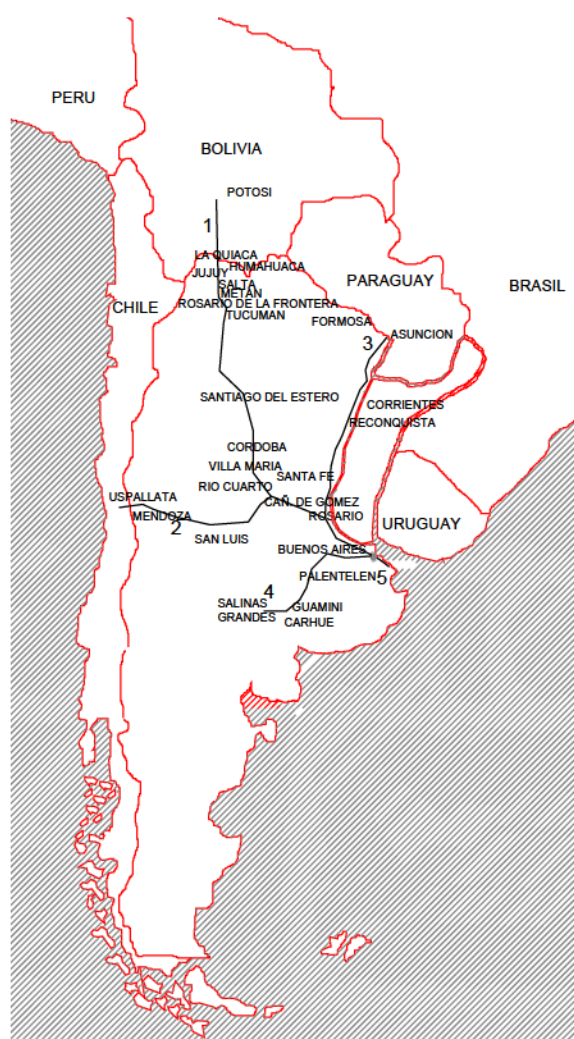
El camino del Sur tuvo su origen en huellas definidas con anterioridad a la ocupación española, cuando el territorio ya contaba con asentamientos guaraníes, ubicados principalmente en las islas del Delta y parajes costeros del Río de La Plata. Entre los de mayor importancia existía el llamado "Tubichamini", situado casi en las nacientes de la Cañada de Arregui, en el actual Partido de Magdalena. El camino más antiguo parece ser el que conducía hasta allí. En el siglo XVI, cuando Juan de Garay repartió las tierras de la zona, transitó el mismo sendero que habrían surcado los Guaraníes y desde entonces se lo llamó Camino Real (de Paula, 1987: 19).

Garay racionó una faja costera desde Retiro a San Fernando destinándola a chacras, luego lo hizo hacia el sur, desde el actual parque Lezama hasta las proximidades de la ciudad de Magdalena. Esta última fue dividida en treinta y una suertes de estancias, destinadas principalmente a la ganadería. Sus frentes se desarrollaban sobre la barranca alta con la exclusión de sitios inaptos, median media legua por una legua y media de fondo (de Paula, 1987: 15-16). A efectos de fijar límites territoriales o referentes

en la campaña, se tomaba como ejes de catastro a los ríos. Las suertes de chacras y estancias ubicadas a una y otra orilla, junto con las respectivas cabezadas y sobre cabezadas, componían la unidad territorial llamada "Pago". Originariamente no constituían un distrito de administración sino que se trataba de grandes extensiones de límites imprecisos (Levene, 1940: 107-108). El pago de mayor extensión era el de Magdalena: se extendía entre el Riachuelo, el Río de la Plata, el Salado y el pago de La Matanza (Levene, 1941: 549).

Como consecuencia de estas acciones y con el transcurrir del tiempo, el Camino Real fue experimentando cambios: unos relacionados con nuevos asentamientos en su orilla y otros exclusivamente de naturaleza paisajística.

Según la concepción religiosa de la conquista, los indígenas catequizados quedaban declarados hombres libres bajo la tutela de España,



1- Camino al Perú / 2- Camino a Cuyo / 3- Camino al Paraguay / 4- Camino a las Salinas / 5- Camino del Sur

Figura 1: Los caminos Reales en América del Sur.

organizándose en tres posibles sistemas de sociedad: *pueblo de Indios*, que inducían al agregamiento de los naturales en forma independiente, continuando con sus costumbres autóctonas bajo la tutela de un gobierno colonial y principios de cristiandad; la *encomienda*, con fines de amparo espiritual y protección, sujetas al señorío feudal del encomendero y lógicamente del Rey y, finalmente, la *reducción*, asentamiento gregario exclusivamente de indios bajo un doble gobierno espiritual y temporal, puesto en manos de ellos mismos y a su vez de un misionero cristiano. Toda esta obra de catequización indígena podía ser conducida por algunas de las cuatro congregaciones más importantes: la comunidad de los Jesuitas, la Orden de los Franciscanos, la cofradía de los Mercedarios y la de los Dominicos (Razori, 1945: 9-12).

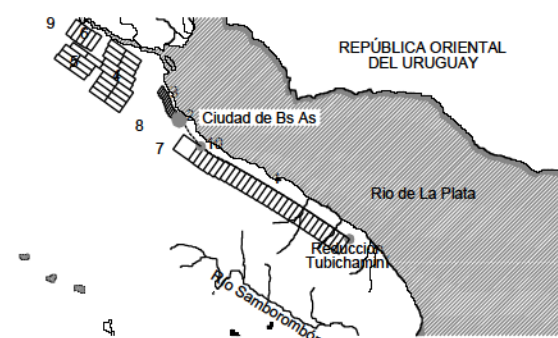
Uno de los primeros núcleos de este carácter, cimentado en lo que llamaríamos un extremo del camino en estudio, lo constituye "La Reducción Tubichamini", -vimos que en los comienzos de la colonización existía un asentamiento de igual nombre-. Éste aparece designado por el Gobernador Góngora quien afirma que al momento de la fundación contaba con 165 indios quedando sólo 70 en 1619. En el año 1657 los indios la habían abandonado y en el 1717 prácticamente no existía (Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires: Informes sobre los antecedentes Históricos del Partido de Magdalena:1.).

Razori nos cuenta que en el año 1615 bajo la iniciativa del Deán Fontán se funda esta reducción en el pago de la Magdalena, valle de Santa Ana, junto al río Santiago, actual arroyo Atalaya, que albergaba indios pampa, bajo adoctrinamiento de los franciscanos y desde 1619, dirigida por los dominicos (Razori, 1945: 79).

Andrés Calcagno establece que el asentamiento tuvo sus comienzos a fines del siglo XVI o principios del XVII. El terreno donde se situaba la reducción no fue repartido en una merced por Garay y la reducción estaba ubicada donde con posterioridad lo hizo el pueblo de la Magdalena (Herzovich y Gallo, 1952:16).

Otro asentamiento de carácter gregario surgió a la vera del Camino Real, la llamada Reducción de Santa Cruz de los Quilmes, germen de la actual ciudad de Quilmes. En el año 1666 fue fundada con indios de nacionalidad Quilme, por el gobernador de Buenos Aires José Martínez de Salazar y quedó emplazada a unas leguas del Riachuelo, en una suerte de estancia que había sido cedida al rey por el alcalde mayor provincial Juan del Pozo y Silva. Los naturales aca-

baban de ser sometidos en el valle Calchaquí, provincia del Tucumán, y a las actuales provincias de Catamarca, Tucumán y Salta. Antes de noviembre arribaron 200 familias que constituyeron una encomienda real y la reducción. Desde sus comienzos constituyó un Curato -término asignado a las distintas divisiones parroquiales- parroquia india, cuyo distrito era la estancia en la que se emplazaba. La iglesia de esta parroquia fue edificada al fundarse el pueblo y a partir de 1730 adquirió un significativo valor al erigirse el Curato del pago 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: 549-550). (Fig. 2)



1- Pago de la Magdalena / 2- Ciudad de Buenos Aires y ejido / 3- Pago de la Costa / 4- Pago de Luján / 5- Pago de Cañada de la Cruz / 6- Pago del Paraná / 7- Río de La Matanza. -no repartido por Garay- / 8- Pago de Las Conchas / 9- Pago de Areco / 10- Reducción de Santa Cruz de los quilmes 1666

Figura 2: Los pagos en el Río de la Plata hasta 1670 (tierras repartidas por Garay)

EVOLUCIÓN DURANTE EL SIGLO XVIII

Durante la cuarta década del siglo XVIII la costa del Río de la Plata fue protagonista de la instalación de núcleos de carácter defensivo (Fig. 3), hecho debido, en parte, a la fundación de la Colonia del Sacramento en 1680 por efectivos luso brasileños, lo que significó el principio de un conflicto jalonado por sucesivas crisis bélicas hasta la declaración de la guerra en 1826 y la independencia de la Banda Oriental en 1828 (de Paula, 1987: 34)

El práctico Juan Antonio Guerrero en 1727 descubrió las insuperables condiciones que ofrecía la isla de Santiago, paralela al estuario, que contaba con un largo canal navegable considerado como una rada natural de ultramar, servía de abrigo a las embarcaciones y favorecía la instalación de un fuerte de Defensa naval. El antiguo recodo costero pertenecía a la familia de Antonio Gutiérrez Barragán, colono del paraje en

el siglo XVII, de donde derivó el nombre de "Ensenada de Barragán". La idea de implantar una defensa militar tuvo concreción en 1735 tomando como base el proyecto del ingeniero militar Petrarca. El punto estratégico se encontraba entre los arroyos del Piloto -Zanjón- y el del Pueblo -Doña Flora-, sobre la boca de la ensenada (de Paula, 1987: 34).

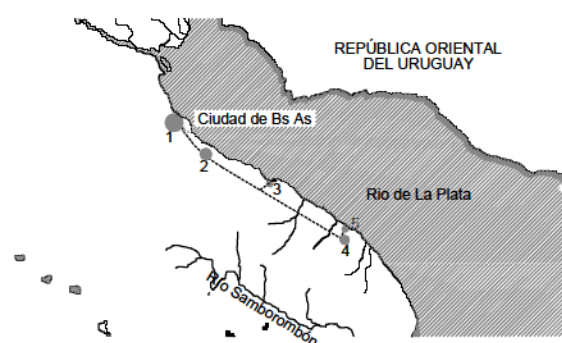
Hacia 1762, dadas las condiciones de operatividad que ofrecía el puerto natural, no sólo respondería a necesidades defensivas, sino también a un creciente comercio que modificaría sustancialmente su entorno. Es así que lentamente fue instalándose un reducido caserío y un grupo de barracas. Una acción que influyó en la consolidación del pueblo a fines del siglo XVIII, fue cuando Tomaza López de Osornio -sucesora de las tierras de Barragán- comenzó a dividir las en cuadras y a venderlas (de Paula, 1987: 38). Estas instalaciones fueron modificando la trayectoria del Camino Real, creando vías secundarias que comunicaban con ellas. El camino que conducía a la citada defensa era una bifurcación, llamada "Camino Blanco".

Otro sitio, testigo de un asentamiento defensivo, fue Atalaya en "el valle de Santa Ana". En 1735, el gobernador Miguel Salcedo dispone la instalación de la "Guardia de Atalaya" en las cercanías de la desembocadura del arroyo homónimo y origen geográfico del actual poblado. Ejercía vigilancia contra las incursiones de piratas, posibles invasiones indígenas y control sobre todo tipo de contrabando (Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires: Informes sobre los antecedentes Históricos del Partido de Magdalena: 1.). Debido a ello quedaba prohibida la instalación de cualquier tipo de poblado, a no menos de una legua de distancia.

Por otro lado, vimos cómo se erigía el curato del pago de la Magdalena, con iglesia parroquial interina en la reducción. La gran distancia que los fieles debían transitar condujo a proyectar un templo que sirviera de viceparroquia, en terrenos relativamente centrales a estas tierras. En 1776, el proyecto se llevó a la práctica en un solar ubicado en el actual pueblo de la Magdalena, con la advocación de Santa María Magdalena (Levene, 1941: 416). Su construcción significó el comienzo de dicho pueblo y su designación como parroquia, en 1780, estimularía el desarrollo del asentamiento urbano.

Existen historiadores que no concuerdan con esta tesis acerca de su origen. Antonio Salvadores adjudica el nacimiento a la concentración de pobladores que buscaron protección de

la Guardia de Atalaya (Salvadores, 1930: 31-33). El 28 de Septiembre de 1780 el curato del pago de la Magdalena fue desmembrado en tres: el de "la laguna de la reducción" (hoy San Vicente), el "de los Quilmes" quedando constituido en parroquia y el "de la Isla" o "Santa María Magdalena" que desde 1784 constituyó el partido de la Magdalena. Ocurrió lo mismo con el distrito de Quilmes, constituido en partido el mismo año (Levene, 1941: 415). Con la conformación de éstos surge la existencia de un órgano de Gobierno civil -la Alcaldía de Hermandad-, que por decisión del Cabildo fue luego sustituido por el Juzgado de Paz.



1- Ciudad de Buenos Aires y el ejido / 2- Pueblo de Quilmes y reducción de indios / 3- Defensa militar, defensa 1735 / 4- Magdalena, creación de la capilla 1776 / 5- Fuerte Atalaya 1735 / 6- Se establecen barracas

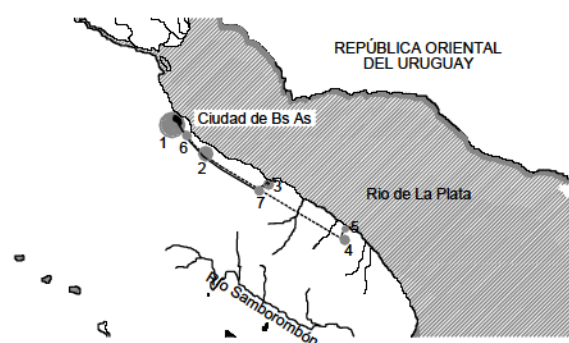
Figura 3: Evolución del territorio hasta 1784.

Las actividades comerciales, entre otras, se han comportado a veces como un elemento embrional de determinados centros de población. En 1778 se declaró el comercio libre y, sobre la desembocadura del Riachuelo y el río de la Plata, se fueron ubicando barracas o depósitos que servirían para el acopio de productos -cueros y alimentos- que iban a ser exportados a España. Así la ciudad de Buenos Aires expandía su economía. Para cubrir el Pago de la Magdalena, transitaban "El Camino del Sur" o "Camino Real". El creciente flujo de personas y cosas, en el año 1791, trajo aparejada la construcción de un puente, llamado "Galves", para cruzar el Riachuelo. A partir de allí, el sitio comenzaría a manifestarse como un importante almacén del país y sería el origen de un pueblo llamado "Barracas al Sud" (Razori, 1945: 351).

EL SIGLO XIX (Fig. 4).

El Gobierno surgido de la revolución de Mayo se oponía a la existencia de Reducciones hecho que, sumado a las peticiones del vecindario español para que fuesen extinguidas, repercutió directamente en la llamada "la Santa Cruz de los

Quilmes". Es así como se puso fin al viejo asentamiento en el que habitaban unas pocas familias indígenas, mestizos y españoles que conformaban un grupo heterogéneo flagelado por la miseria y la desocupación. El 14 de Agosto de 1812, un decreto declaró libre el acceso y permanencia en el pueblo a toda clase de personas y las tierras que los naturales ocupan pasaron a ser propiedad del Estado (Levene, 1941:550-551). Este nuevo pueblo fue progresando y la actividad agro-ganadera favorecería su desarrollo hasta fines del siglo XIX, cuando el mercado de Capital Federal comenzó a demandar otra clase de productos.



1- Ciudad de Buenos Aires y el ejido / 2- Pueblo de Quilmes / 3- Ensenada (se perfecciona su planta urbana) / 4- Magdalena (traza urbana) / 5- Fuerte Atalaya 1735 / 6- Pueblo Barracas al Sud / 7- Tolosa 1871 / 8- Ferrocarril a Ensenada 1872

Figura 4: Evolución del territorio hasta 1872.

En el año 1822 un decreto estableció el régimen edilicio de la ciudad de Buenos Aires y las actividades que allí podían desarrollarse. En síntesis, se prohibía el almacenamiento de cueros de ganado vacuno y caballar, la existencia de saladeros, fabricas de Jabón y curtiembres, que debían situarse a no menos de una legua de distancia y en el sentido sur mas allá del Riachuelo. Este hecho trajo aparejado un desarrollo económico y crecimiento desordenado en las tierras más próximas a la urbe (Razori, 1945: 351-352). En 1840 se formó un importante centro industrial en las inmediaciones del puente Galves y numerosos saladeros se incorporaron como foco de atracción. A partir de 1852 el pueblo fue llamado "Barracas al Sud" organizándose el partido de igual nombre, origen de la ciudad de Avellaneda (Levene, 1941: 48-54). En 1853 se organizó su Curato, autorizándose la erección de un templo en el partido, obra que fue realizada en 1860.

Esta explosión urbana, espontánea y desordenada, significó que en 1854, se designara al agrimensor Mariano Moreno para proyectar una nueva traza, la que fue aprobada en Octubre del

siguiente año. Una década mas tarde, Barracas al Sud conseguiría el primer tren, inaugurando la densa red ferroviaria actual. La línea pertenecía al ferrocarril Sud y conectaba a Buenos Aires con Jeppener (Levene, 1941: 48-54).

Ningún motivo parecía entorpecer su desarrollo económico. En el año 1871 se prohibió la existencia de graserías en las inmediaciones del Riachuelo determinándose que se situasen en parajes más lejanos, unos años mas tarde se ponían en boga nuevos métodos para la conservación de carnes y el sitio comenzaría nuevamente a recibir establecimientos industriales derivados de la ganadería dando lugar al centro más importante de la industria frigorífica del país (Levene, 1941: 51-53).

En 1801 el virrey encargó a Pedro Antonio Cerviño un proyecto sobre la traza del pueblo que debía erigirse en la Ensenada de Barragán. La Primera Junta, nueve años después, ordenaba que los terrenos a venderse en la Ensenada no superasen la superficie de una manzana y convocaba a la instalación de hornos de ladrillos, con la radicación de los constructores en la nueva población. Simultáneamente fomentaba el puerto y resolvía: "... que todo buque mercante, sea nacional o extranjero, que no pueda entrar al canal de Balizas, (en Buenos Aires) deba precisamente situarse en el puerto de la Ensenada, para descargar y cargar los retornos, sin que en otra forma pueda ser admitido a nuestro comercio..." (de Paula, 1987: 40).

En el año 1821 fue erigido el partido de la Ensenada al establecerse el juzgado de Paz local. Las obras previstas para el puerto habían sido demoradas a causa de las guerras de la independencia, igualmente el gobierno provincial contrataría al ingeniero Bevans para la realización de varios proyectos. En 1826 la guerra con el Brasil tomó como escenario la costa de Quilmes y Ensenada, ello relegó toda clase de obras que no fueran de carácter bélico y planteaba prioridades de otra índole. Pasaron dos años y el ingeniero inglés propuso al gobernador Dorrego, entre otras iniciativas, la construcción de un Ferrocarril entre La Boca y Ensenada. Esta idea, un tanto prematura, tuvo concreción después de transcurrido medio siglo gracias al ingeniero William Wheelwright, quien comenzó sus gestiones y en 1872 consiguió su habilitación. Este episodio repercutió favorablemente en los pueblos que se comportaban como paradas intermedias. Contemporáneamente a estos adelantos de tipo tecnológico, las industrias derivadas de la ganadería -aprovechando las ventajas que ofrecía el puerto- aportarían su cuo-

ta de desarrollo. En 1871 se inauguró, en la actual ciudad de Berisso, un saladero cuyo dueño era Juan Berisso. Este hecho motivaría la formación del pueblo y, en 1872, se instaló el saladero de Antonio Cambaceres en las tierras de la Ensenada. En lo que respecta a su trazado urbano, Ensenada, al igual que la mayoría de los pueblos, tuvo un desarrollo espontáneo e irregular, es así que en el año 1855 el agrimensor Jaime Arrufó, procedió a rectificar o reordenar su ejido y todo lo vinculado al aspecto edilicio (de Paula, 1987:41-43).

Hacia mediados del siglo XIX José Gerónimo Iraola adquirió una estancia en las lomas de la Ensenada. En ese lugar, su hijo Martín José formó un gran bosque y edificó una serie de pabellones entre los cuales se destacaba la casa principal. Ese paraje es el actual Paseo del Bosque de la ciudad de La Plata y la avenida de eucaliptos que conducía a él era el Camino Real que había sido rectificado y que actualmente se conoce como la calle 1 de la mencionada ciudad.

Iraola padre adquirió, con el objeto de ampliar las instalaciones, una fracción cercana al paraje del bosque donde se bifurcaba el Camino Real con el Camino Blanco que conducía a Ensenada. Martín Iraola decidió formar allí un pueblo en un predio de mil doscientas varas de frente por mil varas de fondo. En 1871 fue aprobado el proyecto y se llamó "Tolosa". La planta urbana estaba constituida por ocho manzanas de frente y ocho de fondo. Cada una de ellas medía cien por ciento veinte varas y estaban divididas en seis lotes. El ancho de las calles se diferenciaba del asignado al Camino Real, el cual medía treinta varas y cruzaba al pueblo interceptando a la plaza principal que ocupaba dos manzanas. El loteo y las ventas fueron exitosas y factores externos, como la fiebre amarilla que azotó a Buenos Aires y la llegada del ferrocarril a Ensenada, contribuyeron a un acelerado incremento poblacional (de Paula, 1987: 44-45).

Así como determinados parajes o poblados que formaban parte del itinerario del Camino del Sur fueron favorecidos en su desarrollo por la llegada del ferrocarril, otros en cambio, como es el caso de Magdalena, sufrieron un proceso de formación fue muy lento. La capilla que en 1776 había sido inaugurada en el viejo pueblo "de la isla" continuaba lentamente congregando más vecinos en su entorno, tan es así que en noviembre del año 1826, se llevo a cabo una traza del ejido y planta urbana, su autor fue Saubidet. A Jaime Arrufó le tocó intervenir en 1854 y en virtud que el crecimiento urbano había sido prácticamente nulo, procedió a su delineación como

si fuese la primera que se efectuaba, eligiendo el predio donde se insertarían la Plaza y los edificios públicos, señalando además el rumbo de las calles (Levene, 1941: 416). Sin embargo nada concreto se realizó en este sentido: el pueblo, hacia 1860 no era otra cosa que un reducido caserío en torno a la Capilla.

La primera acción urbanizadora se llevó a cabo en 1856, cuando el Gobernador procedió a donar los solares y quintas en torno de la plaza a quienes los hubieran ocupado en forma espontánea. En ese mismo año se erigió el primer edificio municipal, que sería sustituido en 1877 por uno nuevo y, junto con la iglesia Parroquial y el teatro Español, iban a constituir uno de los exponentes edilicios más importantes del Partido. En 1867 llega al pueblo el ingeniero Benoit con el objeto de delinear definitivamente la traza. La propuesta consistía en redimensionar la planta que Saubidet había proyectado, otorgándole una extensión de una legua cuadrada. Pero recién en 1874 se llamó a licitación a los agrimensores para proceder al amojonamiento (Herzovich y Gallo, 1952:125-127).

Como un hecho de trascendental importancia en la trayectoria del camino en estudio y bajo una concepción diametralmente opuesta a la de muchos centros que han surgido espontáneamente, en el año 1882 se erigió una singular creación urbana: la ciudad de La Plata. Al declararse a Buenos Aires Capital de la República en 1880 se debía dotar a la provincia de una nueva capital en reemplazo de la que se cedía a la Nación. El 1º de Mayo de 1882, bajo la gobernación provincial del Dr Dardo Rocha, se promulgó una ley que declaraba Capital de la Provincia al Municipio de la Ensenada y encomendaba al Gobierno Provincial la fundación "*de una ciudad que se denominará La Plata, frente al puerto de la Ensenada sobre los terrenos altos.*" (Levene, 1941: 1). La elección del sitio llevaba implícita la idea de que no sólo sirviese de centro político y administrativo sino que, además, se convirtiera en un poderoso foco comercial e industrial. Eran indiscutibles las potencialidades que aquel puerto natural ofrecía al desarrollo de la urbe y la Provincia. Su localización estuvo supeditada al puerto y no al Camino Real. Es asombrosa la celeridad con que se llevaron a cabo las gestiones y las acciones que hicieron posible la concreción de la ciudad, dado que el 19 de Noviembre de 1882 quedó inaugurada y en 1884 pudieron instalarse los Poderes Públicos. La construcción del puerto fue iniciada en 1883 conforme a los planos del ingeniero J. A. Waldorp y entregado al servicio en 1889 (Levene, 1941: 3-6).

La Plata constituía una ciudad de considerable magnitud. Su traza consistía en un plano de una legua de frente por 4360 metros de fondo contenido por una boulevard de circunvalación (donde se proyectaban las líneas del ferrocarril). Una serie de arterias definían la trama: calles de 18 m. y avenidas de 30 m. de ancho, dispuestas en forma ortogonal, se interceptaban con dos diagonales mayores que vinculaban los extremos de la ciudad con el centro de la composición. Cuatro diagonales menores comunicaban los espacios verdes públicos de mayor jerarquía: un parque regional y tres parques urbanos dispuestos estratégicamente. Contaba, además, con dieciséis plazas de menor escala, en coincidencia con el cruce de avenidas (Levene, 1941: 6).

Magdalena, a pesar de su importancia ganadera y las potencialidades que el puerto de Atalaya ofrecía, fue el último pueblo de los que componen la trayectoria del Camino del Real, que consiguió la llegada del Ferrocarril. Sus habitantes ansiaban la posibilidad de contar con este importante medio de comunicación y una de las formas de conseguirlo era aprovechando la existencia de un ramal que, desde el año 1872, unía Buenos Aires y Ensenada.

En 1884 se decidió llevar a cabo la construcción de un ramal ferroviario -perteneciente al ferrocarril Oeste- que conectaba Tolosa con Magdalena. Este proyecto que pudo llevarse a la práctica después de pasados tres años. Su trayectoria se proyectaba partiendo de la estación de Tolosa, contorneaba la ciudad de La Plata hasta la calle 26, donde cambiaba su rumbo y se dirigía hacia la ciudad de Magdalena, pasando por las estaciones de Elizalde, Arana e Ignacio Correas en el Partido de La Plata y Bartolomé Bavio y J. Arditi en Magdalena y desde Arditi continuaba en sentido Noreste hacia la localidad de destino (Vitalone y Conti, 1997). (Fig. 5)



— Ferrocarril Tolosa-Magdalena (1887)/ Magdalena-Atalaya (1893) / 1.- Ciudad de Buenos Aires y el ejido / 2.- Pueblo de Quilmes / 3.- Ensenada / 4.- La Plata 1882 / 5.- Magdalena / 6.- Ciudad Barracas al Sud 1895 / 7.- Tolosa / 8.- Atalaya

Figura 5: Evolución del territorio hasta 1895.

Con estas acciones encaradas a fines del siglo XIX quedaba estructurado el territorio y sus comunicaciones a través de una serie de centros urbanos y un sistema de transporte terrestre, siguiendo el antiguo Camino Real, y varias líneas ferroviarias. La evolución durante el siglo XX merece un estudio particularizado, dado que implica procesos sumamente complejos entre los que se destaca la explosión urbana y la formación de la aglomeración metropolitana.

CONCLUSIONES

El trabajo de investigación histórica desarrollado hasta el momento ha permitido recomponer el proceso de modificaciones del territorio realizado a lo largo de varios siglos, del que resulta una serie de testimonios correspondientes a diversas categorías y escalas patrimoniales. La labor siguiente consistirá en identificar y registrar, a través de un inventario, aquellos componentes que testimonian tal evolución, de modo de proceder a su valoración y protección y a su promoción como componentes de un elemento patrimonial de escala territorial como es el antiguo camino que vinculaba la ciudad de Buenos Aires con el pago de la Magdalena.

BIBLIOGRAFIA

- Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene", s/f. Informes sobre los antecedentes Históricos del Partido de Magdalena.
- BARBA Enrique M., 1956: Rastrilladas Huellas y Caminos. Buenos Aires, Raigal.
- CASTILLO Ricardo, 1995: Los caminos del Oeste. Revista de historia bonaerense 5. Morón, Instituto Histórico del Partido de Morón. 6-9.
- DE MACCIO Norma V. T., 1995: Las Postas: Abriendo surcos tierra adentro. Carreras de Postas hacia Cuyo. Revista de historia bonaerense 5. Morón, Instituto Histórico del Partido de Morón. 4-5.
- 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.
- GOLLÁN Z. Agustín, 1945: Caminos de América. Citado por Barba Enrique M. op.cit.
- HERZCOVICH Moisés y Carlos Alberto GALLO, 1952: Magdalena Perfil histórico y económico. Magdalena, Municipalidad de Magdalena.
- ICOMOS, Comité Internacional de Itinerarios Culturales, 1994: Conclusiones de la reunión de expertos Los Itinerarios como Patrimonio Cultural.
- LEVENE Ricardo, 1940-41: Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus Pueblos. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales.
- Magdalena, Municipalidad de, 1976: Documentos y comentarios. Bicentenario de la Primitiva Capilla de Santa María Magdalena.
- RAZORI Amilcar, 1945: Historia de la ciudad Argentina. Buenos Aires, López.
- SALVADORES Antonio, 1930: Ensayo sobre El Pago de la Magdalena durante el siglo XVIII. La Plata, Talleres Gráficos Olivieri y Domínguez.
- VITALONE Cristina y Alfredo CONTI, 1997: Origen y evolución de los núcleos urbanos del Partido de Punta Indio. Anales LINTA 97. La Plata, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. 35-46.