SEMBRANDO CIUDADES: LA FUNDACIÓN DE CIUDADES EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (1810-1916)

Melisa PESOA MARCILLA

A partir de la declaración de la Independencia en Argentina (1810-16), el Estado debe enfrentarse a la problemática de un territorio vasto, desocupado y poco productivo, cuyos recursos necesita movilizar para poder llevar a cabo las reformas necesarias para construir una economía propia. Para ello se propone la colonización del territorio de la Provincia de Buenos Aires mediante la fundación de centros de población, lo que se lleva a cabo desde mediados del siglo XIX hasta principios del XX.

La fundación sistemática de más de cien ciudades en un periodo de tiempo tan acotado en una región central del país nos muestra un caso singular de colonización que, puesto en contexto con las ideas y el cuerpo técnico que posibilitaron su realización, nos permite hablar del nacimiento de un modelo de ciudad auténticamente pampeana.

Nuevas ciudades, Provincia de Buenos Aires, colonización, ciudad pampeana.

SOWING CITIES: THE ESTABLISHMENT OF CITIES IN THE PROVINCE OF BUENOS AIRES (1810-1916)

Since the Argentinian Independence (1810-16), the central government has to face the problem of a vast, unoccupied and unproductive territory, essential to start producing resources to generate incomes and carry out the reforms needed to build its own economy. To face this situation, a huge colonization project of the Province of Buenos Aires is proposed including the establishment of new cities. This urbanization takes place from the mid-19th century to the beginning of the 20th century.

The systematic foundation of over a hundred cities in such a limited period of time in the central region of the country shows a singular case of colonization, which together with the ideas and the technical staff that made possible its realization, allows us to speak of the birth of a model of genuinely Pampa city.

New cities, Province of Buenos Aires, colonization, Pampa city.

1. Introducción

El presente artículo expone una parte de la investigación en curso titulada “Una Ciudad para la pampa”, que comienza a realizarse en el DUOT en el año 2010¹. La investigación propone descifrar las ideas que llevaron a la colonización del territorio de la Provincia de Buenos Aires mediante la fundación de centros de población, en combinación con la técnica y el cuerpo de profesionales que intervinieron en este proceso, para luego poder analizar el modelo de ciudad propuesta y su adaptación al territorio. Se trata por lo tanto, de elaborar una visión completa de proceso colonizador, donde se crucen los elementos sociales, políticos y económicos con los urbanos y territoriales para crear un tipo de ocupación y un producto urbano singular, que observaremos a través del análisis del conjunto de las ciudades.

Nos centraremos en analizar la forma en que el modelo de ciudad que desarrolla el cuerpo técnico pasa del papel al territorio y las consecuentes adaptaciones o modificaciones que se efectúan sobre el esquema ideal inicial.

2. El siglo de la fundación de ciudades

La pampa es una enorme planicie herbácea que ocupa aproximadamente una quinta parte de la superficie total argentina. Este paisaje singular hace que los españoles que llegan a América adopten una palabra ajena a su idioma para definirlo: “Pampa”, significa en lengua quechua “terreno llano”. La enorme llanura, habitada por tribus nómadas, permanece bastante marginada de la conquista hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando con la creación del Virreinato del Río de La Plata los ojos se posan sobre ella como potencial terreno productivo. La ciudad de Buenos Aires comienza a transformarse de una aldea a un importante puerto, capital del virreinato.

Hasta comienzos del siglo XIX, pocas son las ciudades existentes en la actual provincia. La mayoría de los pequeños núcleos están en relación a alguna posición militar de defensa contra los “indios indomables” -como se los llamaba- o a alguna institución religiosa, y muchos otros se hallan en el camino

1 La tesis de final de máster de Urbanismo se titula “Una ciudad para la pampa: Idea, técnica, proyecto y construcción de las ciudades de la provincia de Buenos Aires durante el siglo XIX”, bajo la dirección de Joaquín Sabaté Bel, leída en diciembre de 2012 en el Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, ETSAB, UPC. Disponible en acceso abierto: <http://hdl.handle.net/2099.1/16703>. Las imágenes de este artículo provienen de dicho documento y son de elaboración propia, salvo que se indique lo contrario.

de Buenos Aires a Perú, y actúan de “postas” para los viajes, es decir, parajes en los cuales los viajeros y sus animales pueden comer y descansar.

La situación cambia radicalmente a partir de la independencia del país (1810-1816). En este momento, el Estado Nacional debe hacerse cargo de todo el territorio que no ocupa efectivamente por estar en manos de los indígenas, quienes cada vez son una amenaza más grande a sus intereses económicos, pero que promete una producción inmensa para exportación. Comienza entonces la fructífera experiencia de la década de 1820, en la que se reorganizan diferentes ámbitos del gobierno y se gestan ideas que servirán de base para actuaciones posteriores. La fundamental es poner a producir la inmensa cantidad de tierras de la provincia. Pero para tener el control de estas tierras y poder repartirlas, se hace necesario medirlas, dibujarlas y amojonarlas. Por eso, en 1824 nace el que más tarde se denomina Departamento Topográfico, el cuerpo técnico que lleva a cabo las tareas de medición de las tierras, delineación de los planos y amojonamiento de los terrenos y al que luego se le adjudica la tarea de delinear los nuevos pueblos que se fundan, o remodelar los existentes. Este departamento es el autor de la mayoría de los proyectos de las ciudades pampeanas.

Tras unos años de luchas civiles y la emergencia de nuevos ideales acerca de cómo debe ser el nuevo país, basados fundamentalmente en las proclamas de Alberdi y Sarmiento, entre otros, se entra en un periodo de estabilidad hacia la década de 1850, que ofrece un ambiente propicio para la puesta en práctica de todas las ideas y proyectos que se han ido gestando desde principios del siglo XIX. La creación de una estructura política y administrativa a nivel nacional permite empezar a edificar las bases necesarias para civilizar el país. Muchos adelantos tecnológicos contribuyen a la modernización: el alambrado, las aguadas artificiales, el fusil Remington y el ferrocarril, sin duda el más importante de estos progresos. Estos elementos, sumados a la voluntad y las ideas políticas, resumidas en la clásica máxima “gobernar es poblar”, de J. B. Alberdi, la capacidad técnica generada durante los años de formación y las posibilidades económicas, hacen posible el avance sobre territorios antes poco explorados y ocupados por indígenas, consolidando mediante las fundación² de ciudades (primero militares, luego civiles) y más tarde “cosido” por las líneas ferroviarias, las cuales a la vez dan lugar a nuevos núcleos.

Como consecuencia de este proceso, toda la provincia se pone a producir para exportar y esto redundó en un enorme progreso económico que lleva a Argentina a incorporarse al mercado internacional y posicionarse como

2 A lo largo del texto hablaremos de “fundaciones”, pero debemos aclarar que muchas ciudades, sobre todo las establecidas antes de 1810, no tienen “fecha de fundación”, porque se trata de núcleos que iban creciendo espontáneamente alrededor de un fuerte, o de una pequeña capilla. Por lo tanto para este trabajo hemos tomado fechas que los pueblos consideran como su fecha de origen, aunque no haya sido siempre una fundación propiamente dicha.

“el granero del mundo”³, a principios del XX, basando su crecimiento en la exportación de ganado y cereales. Sin embargo, a principios de siglo ya empiezan a manifestarse algunas debilidades del sistema económico y, tras un periodo de oro después de la Primera Guerra Mundial⁴, el modelo agroexportador entra en decadencia.

Lo que queda como resultado de este proceso de construcción de un país, son más de cien nuevas ciudades fundadas en la provincia de Buenos Aires, la mayoría de ellas construidas entre 1850 y 1916.

3. La forma de la ciudad

El proceso singular de fundación de ciudades en un periodo tan acotado y en un territorio tan extenso, representa un caso singular a nivel mundial, y es un proceso relativamente poco estudiado desde la perspectiva urbanística, aunque sí desde la histórica⁵. Por otra parte, los abordajes hechos hasta ahora sobre estos pueblos, se han realizado sobre un caso en particular o la comparación de dos casos, y en ningún caso sobre la totalidad de las fundaciones. Así, el punto de partida para el estudio de la forma urbana de las ciudades pampeanas lo constituye el dibujo de los planos originales consultados en archivo, de unas 80 ciudades, que nos permite contar con propuestas a la misma escala y con un código gráfico común, para descubrir que existe un modelo de “ciudad pampeana” y estudiar cómo es ésta y cómo se lleva a construir sobre el terreno.

El modelo de ciudad desarrollado se ha asociado en diversas ocasiones al de las fundaciones hispanoamericanas pero, como hemos podido verificar, tiene mucho más que ver con el modelo de país y las ideas de regularidad del siglo XIX, que con una mera copia de las tradicionales Leyes de Indias.

La ciudad, en consonancia con una economía fundamentalmente ganadera (en la primera mitad del siglo XIX) se basa en un modelo productivo. Así,

3 A comienzos del siglo XIX la producción principal era la carne, que se vendía salada a países como Brasil para alimentar esclavos; a mediados de siglo la producción del país es fundamentalmente ganado lanar, y hacia fin de siglo el trigo y el maíz se transforman en los principales productos de exportación. De esta manera, entre 1870 y 1914, la economía argentina sostuvo una tasa media de crecimiento superior al 5% anual. Y hacia 1913, los ingresos per cápita habían alcanzado aquellos niveles sostenidos por Francia y Alemania, pero al mismo tiempo representaban poco menos de la mitad de los de Australia y Estados Unidos.

4 Entre 1919 y 1929 el PBI de la Argentina creció al 3,61% anual, superando considerablemente a Canadá (2,65%), Estados Unidos (2,16%) y Australia (1,64%). También el aumento del PBI per cápita argentino, que fue el más alto de los cuatro países, promediando el 1,75% anual. Era la edad de oro de la economía argentina, alcanzando nada menos que el sexto puesto del PIB mundial en 1928.

5 Entre los trabajos que estudian las ciudades de la provincia desde la forma urbana, podemos citar a Randle (1969), que trabaja sobre el periodo 1779-1879 y analiza los orígenes de la uniformidad de las ciudades pampeanas a través de la descripción de los elementos componentes de su estructura urbana, focalizando en los pueblos ubicados al norte del Río Salado; y a Vitalone (1993), que trabajan sobre la idea de transculturación del modelo de la ciudad hispanoamericana a las ciudades bonaerenses. Recientemente, los trabajos de Aliata (2010) y Garavaglia y Gautreau (2011), entre otros, aportan una visión más completa del tema cruzando temas históricos, técnicos y de propiedad de la tierra, con los temas urbanos, complementando con el análisis de ciertos casos de estudio, como Chascomús, Dolores o Chivilcoy, para justificar las hipótesis de partida.

Secuencia de establecimiento de ciudades en la provincia de Buenos Aires. Fuente: Elaboración propia

cada núcleo urbano, está rodeado de dos áreas de cultivo concéntricas, la zona de quintas y la de chacras, (subdivididas en unidades productivas menores y mayores, respectivamente) destinadas a las llamadas “tierras de pan llevar”. La suma de esas dos zonas con el núcleo urbano se denomina **ejido**, y conforma la unidad urbano-productiva de la ciudad, que se diferencian del resto del territorio destinado mayormente a la ganadería, al objeto de no superponer usos.

Planos originales de fundación de las ciudades de Nueve de Julio (1865) y Las Flores (1856), donde se observa el sector urbano en el centro, rodeado del área de quintas y la de chacras. Fuente: Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

Estas tres zonas están separadas entre sí por amplias calles, o bulevares de circunvalación, que las delimitan claramente. Esos, bulevares, junto con las dos avenidas principales que se cruzan en el centro del núcleo urbano y las calles comunes, conforman el **sistema viario** de la ciudad.

En el cruce de las dos avenidas se ubica la **plaza principal**⁶. Ésta ocupa una, dos o cuatro manzanas alrededor de dicho cruce. La plaza, como espacio cívico por excelencia de la ciudad, nuclea los equipamientos relacionados con la vida pública: ayuntamiento, iglesia, escuela pública, teatro o centro social y banco. La presencia de este tipo de equipamientos nos habla de la modernidad que va cobrando la ciudad, es decir su ruptura cada vez mayor con el pasado colonial.

Muchas veces, según la envergadura del trazado, se ubican **plazas secundarias** en las esquinas o cuadrantes del trazado urbano, en un intento de crear barrios o distritos, que nunca llegan a funcionar como tales, dado que la forma de crecimiento que impera es sobre las avenidas principales de acceso a la ciudad.

El trazado regular de las ciudades se gira 45° (en una amplia mayoría de casos) para buscar el mejor asoleamiento de todas las caras de la manzana. La **retícula** conforma manzanas cuadradas o rectangulares, con primacía de las primeras. Las parcelas resultantes, son en general lotes largos y estrechos, que dan como resultado tipologías edificatorias lineales recostadas sobre una medianera, y que crecen hacia el corazón de manzana.

⁶ Sobre el rol de la plaza principal en las ciudades pampeñas, puede consultarse: PESOA MARCILLA, Melisa. “La plaza republicana como escenario de cambio social. La conformación del espacio cívico en las ciudades fundadas durante el siglo XIX en la provincia de Buenos Aires”. En Revista Registros, Revista de investigación histórica. FAUD/ UNMdP, n° 10, septiembre 2013. Disponible en: <<http://faud.mdp.edu.ar/revistas/index.php/registros/article/view/194>>.

1852						
1853						
1854	Chivilcoy					
1855	Las Flores	Bragado				
1856						
1857						
1858						
1859						
1860	Moreno	25 de Mayo				
1861						
1862						
1863	Saladillo					
1864	Junin	Tapalqué	General Lavalle			
1865	Chacabuco	Nueve de Julio				
1866	Ayacucho	Tandil				
1867						
1868	Olavarría					
1869						
1870						
1871	Gral. Las Heras					
1872	Rauch					
1873	Florencio Varela	Adragué				
1874	Gral. Alvear	Benito Juárez	Lincoln	Bahía Blanca	Ituzaingó	Mar del Plata
1875	Maipú	Campana	Suipacha	Cañuelas		
1876	Balcarce	Escobar				
1877	Alberrí					
1878	Bolívar					
1879						
1880	Gral. Guido					
1881	Necochea					
1882	La Plata	Gral. Conesa				
1883	Coronel Pringles	Castelli	Gral. Belgrano			
1884	Carhué	Guaminí	Roque Pérez	Pehuajó	Pigüé	
1885	Coronel Brandsen					
1886	Trenque Lauquen					
1887	Tres Arroyos					
1888	Lobería	Miramar	Puán			
1889	Pila	Gral. Lamadrid	Vedia	Monte Grande	Coronel Suárez	Coronel Vidal
1890	Gral. Arenales	Coronel Dorrego				
1891	Laprida	General Pinto				
1892						
1893						
1894						
1895						
1896	Gral. Villegas					
1897	Carlos Casares					
1898	Punta Alta					
1899	Daireaux	Pellegrini				
1900	Tornquist					
1901						
1902						
1903	Saliqueló					
1904	Carlos Tejedor	América				
1905	Médanos	Tres Lomas				
1906	Adolfo G. Chaves					
1907						
1908	Henderson					
1909	Gral. Madariaga					
1910						
1911	San Cayetano					
1912						
1913	F. Ameghino					
1914	Verónica					
1915						
1916						

Esquema de la construcción de ciudades en el tiempo, resaltando su pertenencia a cada uno de las cinco categorías comentadas. Se excluyen Dolores (trazada en 1826) y Azul (trazada en 1832). Fuente: elaboración propia.

Referencias: en rosa las ciudades que siguen el modelo, en verde las ciudades que simplifican el modelo, en azul claro el modelo aplicado con interrupciones, en marrón el modelo con innovaciones y en amarillo las ciudades cuya construcción se aparta del modelo.

A partir de 1850, pero con mayor intensidad a partir de 1870, aparece en el escenario urbano el ferrocarril, la infraestructura que condiciona la forma y el crecimiento de la ciudad, y que la vincula a Buenos Aires de forma más rápida y directa que los antiguos caminos, muchas veces intransitables y a merced de los ataques indígenas.

4. Realización de los proyectos: del papel al terreno

El estudio particularizado de más del 80% de las fundaciones realizadas durante el periodo, nos lleva a afirmar la existencia de un sistema de ordenamiento urbano propio de las ciudades pampeanas del siglo XIX⁷ y los elementos de la forma urbana que comparten los núcleos de población, descritos sucintamente en el apartado anterior, nos permite hablar de un modelo teórico de ciudad pampeana⁸, que denominaremos modelo independiente. Éste, si bien se apoya en la tradición hispanoamericana, al racionalizar los elementos urbanos, es decir, al pasarlos por el tamiz del siglo XIX, y colocarlos en un contexto diferente, conforma un nuevo sistema de organización para una región y una situación distintas.

Las diferentes formas de adaptar el modelo al pasar del proyecto a la realización. Fuente: Elaboración propia.

De los 98 casos de ciudades trazadas en nuestro periodo de estudio hemos tomado 79 casos⁹ para, mediante su dibujo, descubrir diferentes formas de construir el proyecto sobre el terreno.

⁷ Entendemos aquí sistema como un "conjunto de reglas o principios sobre una materia, racionalmente entrelazados entre sí" que contribuyen finalmente a dar forma a la ciudad.

⁸ Apelando nuevamente a la definición, entendemos modelo como "un esquema teórico de una realidad compleja" que en nuestro caso es la ciudad.

⁹ Hemos descartado, por el momento, 19 casos por no disponer de los planos originales para su consulta y por ser localidades que pertenecen hoy en día al Gran Buenos Aires, es decir un conglomerado casi continuo de ciudad que dificulta la tarea de realizar una hipótesis sobre el proyecto original de esas poblaciones, que han cambiado muchísimo su forma en los últimos cien años, en mucha mayor medida que las ciudades del interior de la provincia, donde aunque no se disponga en algún caso del plano fundacional, es posible establecer un trazado hipotético muy probablemente igual al original.

De esta manera, en el camino del papel al terreno, identificamos cinco formas de construir estas ciudades. Así, encontramos pueblos que se ciñen estrictamente al modelo teórico (25% de los casos analizados), mientras que otros simplifican algunos de sus elementos (28%). Al mismo tiempo, existen pueblos que han tenido que interrumpir o “cortar” el dibujo ideal por diversos factores (19%), en tanto que otros han aportado algunos elementos de innovación, tomando al modelo como base (19%). Por último, otros pueblos no se han regido por el modelo, y se han apartado de dicha forma ideal (9%).

A continuación se exponen las categorías enunciadas anteriormente, junto con algunas ciudades que sirven de ejemplo para esta clasificación.

4.1. Las ciudades trazadas siguiendo el modelo independiente

Se trata de poblaciones cuyo proyecto desarrolla el modelo teórico antes descrito, sin añadirle cambios sustanciales en la práctica¹⁰. Es decir, estas ciudades se proyectan y se implantan siguiendo el modelo. En una etapa posterior pueden sin embargo sufrir algunas transformaciones, como la supresión de plazas o alteraciones por la llegada del ferrocarril, por ejemplo.

Sin duda el desarrollo de estas ciudades está marcado por el plano de Dolores (1826), que finalmente no logra materializarse tal como se proyecta. Hacia la década de 1850, el caso paradigmático pasa a ser Chivilcoy, fundada en 1854¹¹. Después, muchas ciudades repiten dicho esquema, a veces alterando el tamaño de la plaza principal, considerada excesiva en algunos casos, que pasa de cuatro a dos o una manzana, aunque conservando su posición central.

¹⁰ Se ha analizado en todos los casos el primer proyecto de cada población realizado por el Departamento Topográfico, más allá de que en algunos casos ya existía un pequeño núcleo asociado a una construcción militar de defensa contra los indígenas. En otros casos, el diseño no fue llevado a cabo tal cual. Los cambios que hoy en día pueden verse en estas ciudades en cuanto alteraciones de plazas o vías son resultado de más de cien años de evolución de la trama urbana. Sin embargo, en la mayoría de los casos el trazado original está casi intacto.

¹¹ Sus manzanas cuadradas tienen 86 metros de lado (100 varas), las avenidas principales 26 metros y las calles regulares 16,5 metros, mientras que la avenida de contorno es de 30 m. La plaza central ocupa 4 manzanas y en el centro de cada cuadrante hay una plaza secundaria del tamaño de una manzana.

Si bien podemos imaginar que el crecimiento de estas ciudades se realiza alrededor de esas plazas secundarias conformando una especie de distritos, la realidad es que éste se da sobre los ejes viarios, colmatando poco a poco los cuadrantes y del centro hacia la periferia.

El tamaño depende de la función o rol territorial que se piensa para esa ciudad. En general, priman los proyectos de unos 2 x 2 km, con manzanas cuadradas (Chivilcoy, Necochea, Bolívar, Balcarce), aunque también encontramos poblaciones de menor tamaño, del orden de entre 1,2 y 1,5 km de lado (Tres Arroyos, Maipú). Algunos núcleos se trazan con manzanas rectangulares (Rauch, Las Flores, Nueve de Julio, Chacabuco), quizás en un intento de mejorar los lotes resultantes de las manzanas cuadradas, pero éste tipo de amanzanamiento no logra imponerse.

Por último, observando la tabla de fundaciones y categorías, podemos decir que el modelo se sigue respetando según su forma original hasta 1875, aunque ya antes se vienen efectuando algunas operaciones de alteración.

4.2. Las ciudades que simplifican el modelo

En esta categoría se encuentran ciudades que, trabajando sobre el modelo antes definido, lo simplifican para generar centros urbanos que resultan menos complejos.

En primer lugar, en algunas poblaciones no se proyecta el esquema viario en que las dos avenidas que se cruzan perpendicularmente en el centro, pero sí aparece una avenida principal que atraviesa el núcleo, quizá debido a que el tamaño del asentamiento es demasiado pequeño como para generar una jerarquización viaria (General Conesa, Carlos Tejedor).

Por otra parte, la plaza principal se desarrolla en una manzana (o excepcionalmente en dos), aunque manteniendo su posición central, dado que una plaza de cuatro manzanas resulta excesiva para la mayoría de los pueblos. Pensemos en un caso como Chacabuco, del grupo 1 antes mencionado

donde, sobre un sector urbano de 1,7 km², el viario representa un 30% y los espacios libres públicos un 7,5%; es decir que 10 de las 120 manzanas son espacio público en 1865. En poblaciones mucho más pequeñas, de 0,88 km² (como Pila) o 0,67 km² (como A. González Chaves), una plaza de 4 manzanas hubiese representado una excesiva proporción sobre el total de la planta urbana.

En estas poblaciones no aparecen las plazas secundarias y una modificación que se desprende de la reducción de la superficie de la plaza principal es que muchas veces las calles principales se duplican para absorber la plaza entre ellas (Benito Juárez, Taplaqué), o se apuesta por la intensificación de un solo eje, habitualmente vinculado al acceso desde el camino principal que llega desde Buenos Aires (Laprida).

4.3. El trazado interrumpido

El modelo del Departamento Topográfico está planteado sobre un terreno ideal, sobre una pampa que se supone vacía y plana desde el punto de vista físico, pero también cultural. De esta forma, la ciudad es un ente abstracto que se posa sobre ella para civilizarla. Sin embargo, la realidad de la implantación es muy distinta y en el encuentro entre el modelo y el territorio real, es donde se dan las “interrupciones” del trazado urbano.

Por un lado existen **barreras y límites naturales**: la costa marítima, ríos, lagunas y arroyos de cauces variables y en pocos casos un relieve accidentado (Tandil). La postura general para mantener la regularidad de la ciudad frente a estos “obstáculos” naturales, es la de apartar el asentamiento de los mismos (Miramar, Necochea), aprendiendo del ejemplo de Buenos Aires, que tantos problemas había sufrido por su proximidad al río, y prolongar la cuadrícula hasta allí donde sea posible (General Lavalle, Rauch)¹².

Sin embargo, otras ciudades se ubican de modo que se superponen al elemento natural y deben “recortar” su planta para absorberlo (Bragado, Veinticinco de Mayo). El caso de Mar del Plata es singular porque, quizás debido a la mayor audacia e ilustración de su autor, Carlos Chapeaurouge, el diseño se aproxima al mar y se traza la ciudad según el modelo ideal, de forma que parte de él se completa sobre el agua imaginariamente y una riera existente conforma un paseo verde que se enlaza con los ejes principales en la plaza principal y desemboca en el mar.

Por otro lado, existen las **barreras artificiales**, constituidas en general por los límites existentes entre las propiedades rurales o por los trazados del ferrocarril,

¹² Esto diferencia a estas ciudades de otras incluidas en otros grupos en que, por ser el curso de agua fácilmente canalizable, la trama urbana se superpone a él ignorando su existencia, y se deseca o canaliza y desaparece de la traza (Dolores, La Plata) o simplemente aparece como una eventualidad o, si se quiere, como una muestra de que hubo una preexistencia natural en ese sitio antes de la ciudad (Chivilcoy, General Guido).

entonces el trazado a medio rumbo y en cuadrícula se topa con ese límite y se corta abruptamente, dando lugar a una cantidad de manzanas irregulares en los bordes (Ituzaingó, Alberti).

Al conjugar el diseño en cuadrícula y el giro de la planta urbana (45° respecto al Norte), con el trazado ferroviario sucede algo similar. Muchas veces el proyecto se apoya en la geometría de dicho trazado o viceversa (América, Roque Pérez), pero otras el tendido ferroviario corta la ciudad en dos partes (Tres Lomas, General Villegas)¹³ o bien le confiere un final abrupto al diseño (San Cayetano, Belén de Escobar, Moreno).

4.4. El modelo con innovaciones

Es en este tipo de diseños donde se lucen los profesionales más “cultos” del Departamento Topográfico, que combinan el modelo tradicional con los últimos adelantos en materia urbana. La mayoría de los ejemplos pertenece al fines del siglo XIX, cuando Argentina se ha posicionado ya en el mercado internacional, económica y culturalmente. Aparecen las diagonales, las ramblas, los parques y las plazas cambian de formas y tamaño. El proyecto se empieza a enriquecer y a enriquecer el modelo.

Por la importancia de su fundación, La Plata es el caso más destacado, y su trazado con diagonales y avenidas, y un eje cívico construido a partir de dos avenidas paralelas que enmarcan los edificios públicos colocados en manzanas singulares, ha sido ampliamente estudiado.

Pero La Plata no es el único trazado innovador de la época. Ciudades como Adrogué, Miramar o Campana, en una escala mucho más modesta, incorporan diagonales y ejes cruzados, para romper con la monotonía del damero. Otras ciudades, apuestan por trabajar de forma diferente la plaza y sus alrede-

¹³ La repercusión mayor del trazado ferroviario se da cuando éste divide a la ciudad en dos partes. El límite que imponen las vías del ferrocarril genera sobre todo calles sin salida, que no pueden servir al tránsito principal, lo cual provoca cortes en la trama, diferenciando las calles que tienen pasos a nivel de las que no los tienen. Esta situación jerarquiza algunas calles por sobre otras, a la vez que altera la regularidad y homogeneidad de la retícula. En muchas ciudades se generan dos sectores con diferente carácter.

dores para otorgarle otro tipo de jerarquía: en General Las Heras o Pellegrini las cuatro manzanas adyacentes a la plaza principal se adaptan para romper la regularidad de las calles y “cercar” el espacio central de la ciudad de forma diferente, generando manzanas de distintos tamaños.

El ferrocarril también pasa a ser un elemento de diseño de la traza, sobre todo a partir de 1880, cuando se fortalece como medio de transporte de pasajeros. A diferencia de ciudades como Tres Lomas, donde éste se superpone a la traza como un elemento ajeno; General Alvear, donde se ubica tangente a la traza; o Tandil, donde se localiza fuera del casco urbano, en algunas ciudades de este grupo se toma la estación como eje compositivo. Así, en centros como Henderson o Verónica, la plaza se ubica en relación a la estación, e incluso ejes diagonales se desprenden de ella o, como otro recurso, se crean dos plazas: la de la estación y la cívica, enlazadas por la calle principal.

4.5. Las ciudades que se apartan del modelo

Por último reconocemos un grupo de ciudades que se aparta en mayor o menor medida del modelo independiente, ya sea por preexistencias muy fuertes, tanto de asentamientos previos, como naturales, o bien por cuestión de diseño.

Entre los pueblos que se apartan del modelo a causa de obstáculos naturales, encontramos a General Guido, que se desarrolla linealmente sobre el trazado

ferroviario siguiendo un eje paralelo a las vías, dado que la laguna y el arroyo constituyen barreras al crecimiento en el sentido perpendicular.

El diseño de Carlos Casares se aparta del modelo en la medida en que genera un par de avenidas que se cruzan perpendicularmente, aunque no en el centro del pueblo, y a la vez la plaza no se encuentra en este cruce, sino que se aleja de éste y de la estación de ferrocarril. Al mismo tiempo, se dispone una plaza en uno de los vértices de la ciudad, destinada a las carretas.

5. Conclusiones

Como ya hemos apuntado, no podemos negar que el modelo independiente tiene sus raíces en la tradición colonial, pero se nutre especialmente de los aportes de la gestión de Rivadavia en la regularización de esos elementos coloniales para luego recibir las innovaciones que las corrientes higienistas del siglo XIX y la actividad profesional de los agrimensores aportan al proceso.

No se trata de que esta forma de organizar la ciudad aparezca como un modelo escrito ni dibujado como una “receta” para ser reproducida una y otra vez, sino que, al contrario, si analizamos las leyes y decretos, vemos que se va consolidando a partir de la práctica y afinando a lo largo del siglo XIX, a partir de la repetición de un sistema de organización de los elementos urbanos. Pudiera ser quizás una referencia tácita con la que cuentan los profesionales encargados de trazar las ciudades, pero no hemos podido comprobarlo hasta ahora. Lo que sí es cierto es que en el proceso de trazado de la ciudad el agrimensor recibe unas instrucciones del Departamento Topográfico que debe respetar en su trazado, adaptándolo al territorio, y que luego debe remitir al

Fotoplano de la ciudad de Veinticinco de Mayo, 2011. Fuente: Google Earth.

mismo Departamento para su aprobación, con lo cual podría haber una serie de instrucciones homogéneas que serán investigadas en una fase posterior de este trabajo. Pero sí podemos decir que esta repartición es la encargada de velar por la correcta aplicación de este esquema de ciudad.

Agrupar en cinco categorías las diferentes formas en que se lleva al terreno el modelo ideal descrito, nos permite identificar cómo un mismo patrón de ciudad se adapta a diferentes situaciones naturales o de posición relativa de esa ciudad a otros centros urbanos, así como a infraestructuras importantes como el ferrocarril.

Los pasos siguientes en la investigación, tratarán de indagar en los esquemas territoriales que se han generado a partir del establecimiento de estas ciudades, y su costura a través de las líneas de caminos primero y de las líneas del ferrocarril después, junto con la cuadriculación del territorio que se desarrolla desde la década de 1870.

Bibliografía

ALIATA, Fernando (2010). "Las raíces del árbol de la Libertad : El legado ilustrado en la fundación de pueblos en la pampa bonaerense durante el siglo XIX". En: Revista Nuevo Mundo, Mundos Nuevos, 23 de marzo de 2010. En línea: <<http://nuevomundo.revues.org/59222>>, acceso el 11 de marzo de 2011.

ALIATA, F. y LOYOLA, O. (2010). "Transformaciones En El Hábitat Rural : Los Planos Topográficos De Chascomús, 1826-1854". En: Revista Mundo Agrario, vol. 10 n° 20, año 2010. En línea: <<http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/numeros/no-20-1er-sem-2010/transformaciones-en-el-habitat-rural-los-planos-topograficos-de-chascomus-1826-1854>>, acceso marzo de 2011.

BENGOA, Guillermo (2005). "Horizonte Velludo : Paisaje y Poder En La Pampa". En revista: Nómadas, n° 22, abril de 2005. Universidad central, Colombia (pp.102-113).

BRAILOVSKY, Antonio Elio y FOGUELMAN, Dina (1990). Memoria Verde : Historia Ecológica De La Argentina. Buenos Aires: Sudamericana. (2º ed.)

GARAVAGLIA, Juan Carlos; GAUTREAU, Pierre (eds.) (2011). Mensurar la tierra, controlar el territorio : América Latina, siglos XVIII-XIX. Rosario: Prohistoria.

LEVENE, Ricardo (1941). Historia De La Provincia De Buenos Aires y Formación De Sus Pueblos. La Plata: Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires. (Reedición digital, 2008).

LIERNUR, J.F. y ALIATA, F. (2004). Diccionario de Arquitectura en la Argentina: Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades. Buenos Aires: Agea.

RANDLE, P. H. (1969). La Ciudad Pampeana : Geografía Urbana, Geografía Histórica. Buenos Aires: Eudeba.

RECALDE, José Martín (1999). Evolución de la función social de la agrimensura en el Río de La Plata. La Plata: CPA.

ROMERO, José Luis (1946). Las ideas políticas en Argentina. Buenos Aires: FCE, 2008 (5ta. ed.)

TERÁN, Fernando de (dir.). La Ciudad Hispanoamericana : El Sueño De Un Orden. Madrid: Ministerio de Fomento, 1997.

VITALONE, Cristina (1993). "Cuadrículas Bonaerenses". En revista: Anales LINTA. (pp. 39-45)

Material de archivo: Archivo Histórico de Geodesia (AHG), dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires. Documentos escritos y material cartográfico. La Plata, calle 7 n° 1267, entre 58 y 59.