

Organización territorial y conflictos urbanos del Partido de General Sarmiento

Una mirada desde la historia



María Cristina Cravino

Referencia



Universidad
Nacional de
General
Sarmiento

Organización territorial y conflictos urbanos del Partido de General Sarmiento. Una mirada desde la historia

María Cristina Cravino



Universidad
Nacional de
General
Sarmiento

Cravino, María Cristina

Organización territorial y conflictos urbanos del partido de General Sarmiento : una mirada desde la historia . - 1a ed. - Los Polvorines : Universidad Nacional de General Sarmiento, 2011.
E-Book.

ISBN 978-987-630-113-8

1. Sociología Urbana. 2. Conflictos Urbanos. I. Título
CDD 307.6

© Universidad Nacional de General Sarmiento, 2011
J. M. Gutiérrez 1150, Los Polvorines (B1613GSX)
Prov. de Buenos Aires, Argentina
Tel.: (54 11) 4469-7578
ediciones@ungs.edu.ar
www.ungs.edu.ar/ediciones

Colección Cuestiones Metropolitanas

Diseño de colección: Andrés Espinosa - Departamento de Publicaciones
Corrección: Cynthia Cortés
Ilustración de tapa: Fotografía, Histórico de la Universidad Nacional de General Sarmiento



Licencia Creative Commons 4.0
Atribución – No Comercial – Sin Obra Derivada (by-nc-nd)

A Laura Palomino
A José Borello

ÍNDICE

PRIMERA PARTE: ORGANIZACIÓN TERRITORIAL Y CONFLICTOS URBANOS DEL PARTIDO DE GENERAL SARMIENTO. UNA MIRADA DESDE LA HISTORIA

INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO 1: GENERAL SARMIENTO EN LA METRÓPOLI	13
1. Configuración urbana del Área Metropolitana de Buenos Aires	14
2. Condicionantes de la conformación urbana del Gran Buenos Aires y de General Sarmiento	18
3. Conformación urbana de General Sarmiento	20
CAPÍTULO 2 Periodización de la configuración urbana de General Sarmiento	27
1. Período rural	27
2. Creación de los primeros núcleos urbanos en General Sarmiento	20
3. Metropolización: Buenos Aires traspasa los límites de la Av. Gral. Paz	53
CAPÍTULO 3: CONFLICTOS URBANOS	72
A modo de conclusión	86
Bibliografía	89
Anexo 1: origen de algunas localidades de la zona	93
SEGUNDA PARTE: GENERAL SARMIENTO ENTRE DOS SIGLOS. UN ANÁLISIS DEL CENSO DE 1895	
Introducción	99
Bibliografía	114
Anexo 1: Ocupaciones relevadas en el censo de 1895	115
Anexo 2: Cronología del partido de General Sarmiento	119

Primera parte

**Organización territorial y conflictos
urbanos del partido de General Sarmiento.
Una mirada desde la historia**

Introducción

Este trabajo intenta contribuir al conocimiento de la zona donde se encuentra inserta la Universidad Nacional de General Sarmiento y, por lo tanto, espera ser punto de inicio para futuras investigaciones que retomen lo local y, a su vez, podrá ser un insumo para la docencia de la carrera de Urbanismo o la educación secundaria.

Los 19 municipios que conformaban el Gran Buenos Aires¹ en 1991, o los 24 actuales², nacieron como "partidos" (ver cronología en anexo) en contextos y por motivos muy diferentes. Un gran conjunto de municipios fue creado a mediados del siglo XIX (Avellaneda, Gral. San Martín, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro y Tigre) a partir de centros urbanos previos. Otros nacieron más tarde, en un período que va desde fines del siglo XIX hasta 1960 (Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Florencio Varela, General Sarmiento, Lanús, Tres de Febrero, Vicente López, surgen de partidos existentes). En 1994 se realizan nuevas divisiones, de General Sarmiento surgen tres nuevos distritos: San Miguel, José C. Paz y Malvinas Argentinas, dos se desprenden de Morón: Hurlingham e Ituzaingó, y parte del territorio de Ezeiza pasa a conformar Esteban Echeverría. Por su parte, el nuevo partido de Presidente Perón se formó con sectores de San Vicente, Esteban Echeverría y Florencio Varela³.

Nuestro objetivo en este trabajo no es realizar una reconstrucción histórica y sistemática de los hechos, sino seleccionar aquellos que resultan relevantes para nuestras preocupaciones, vinculadas a una perspectiva más específica: es decir, encontrar aportes a una mirada desde la cuestión urbana.

En cuanto a lo referido a la historia local, nuestra principal bibliografía fue la investigación del historiador Eduardo Ismael Munzón, quien nos facilitó los originales de un texto inédito, de 2.000 carillas. Esta obra tiene una importante riqueza por su rigurosidad y por el extenso trabajo de recopilación de documentación e información⁴. Nos permitimos discutir con el texto y hacer a veces una lectura diferente de las fuentes. Un resultado de esta investigación fue el acercamiento a dicho historiador, hoy fallecido, quien a partir de nuestro contacto decidió donar todo su material para conformar el archivo histórico del municipio que se encuentra en la biblioteca de nuestra universidad.

Para esta investigación, analizamos algunos documentos históricos, y rastreamos la cartografía histórica existente a fin de reconstruir el crecimiento del tejido urbano de la región. También tomamos contacto con documentos escritos originales, donados por Eduardo Ismael Munzón al Archivo Histórico de la Universidad de General Sarmiento que fueron invaluable insumo. Seleccionamos aquellos documentos locales oficiales o cartas de vecinos, publicidades, notas de periódicos, etc. que contribuyeran a una mirada vinculada al desenvolvimiento de la vida urbana.

Este trabajo se complementa con una **cronología**, que permite observar los hechos que sucedían a nivel nacional (particularmente vinculados a problemáticas urbanas) y en el entorno del ex Partido de General Sarmiento y con un relevamiento de la **cartografía histórica** recabada, **copias de documentos relevantes** y **fotografías** del siglo pasado (incluyendo viviendas construidas en ese entonces) y del presente, tomadas especialmente para este trabajo.

La presente publicación está dividida en dos partes: en una primera se presenta el origen de la configuración urbana de lo que fue el municipio de General Sarmiento y en la segunda un análisis del Censo de 1895 de dicho distrito. A su vez, la primera parte se divide en tres secciones. En la primera queremos presentar de forma sintética el análisis de los condicionantes de la urbanización, previos a la creación del municipio de General Sarmiento como unidad administrativa en 1889, y analizar su interrelación con el área metropolitana. En la segunda periodizamos y describimos la evolución del proceso de conformación urbana local. Por último, en la tercera sección, adoptamos como eje una secuencia de conflictos urbanos que acompañaron las transformaciones territoriales y sociales que tuvieron lugar en el territorio del municipio a lo largo de un siglo, y que pueden echar luz sobre los

¹ Recién adquiere una denominación común cuando el Censo Nacional de 1947 habla del "Gran Buenos Aires" (en ese entonces comprendía la Capital y 17 partidos de la Provincia de Buenos Aires).

² Su número varió en función de la división política de tres partidos.

³ Lo mismo sucede con partidos de la tercera corona aledaños o del interior de la provincia, pero no es nuestro objeto de estudio.

⁴ Sin duda adoptamos una perspectiva distinta por tomar diferentes preocupaciones y enfoques.

procesos particulares de su configuración urbana.

Debo agradecer las charlas mantenidas con el Prof. Munzón, las discusiones e intercambios con el historiador Héctor Mario Segura y el apoyo de Laura Palomino del Archivo Histórico de la UNGS. También quiero dejar sentadas mis deudas a las críticas y comentarios de José Borello, de Eduardo Reese, Alicia Novick, Alfredo Garay, Juan Lombardo, Alberto Federico y Mario Segura.

Por último es preciso dejar aclarado que este trabajo fue realizado entre los años 1996 y 1998; para la presente edición se introdujeron apenas algunas modificaciones.

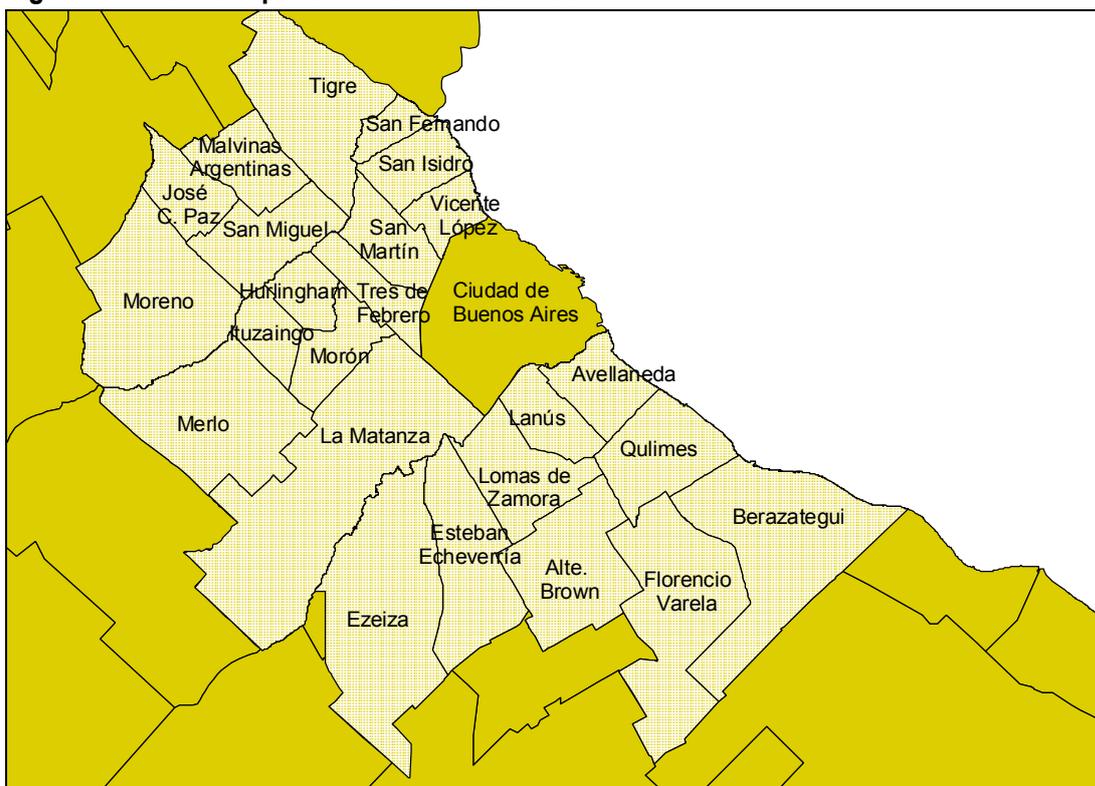
CAPÍTULO 1: GENERAL SARMIENTO EN LA METRÓPOLI

Introducción

En este capítulo revisaremos dos puntos que fueron tenidos en cuenta para la realización de nuestro trabajo respecto a lo que denominamos "historia de la conformación urbana". Primero los antecedentes de la conformación urbana de la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores, y en segundo lugar, lo referido a la historia local del partido analizado.

La aglomeración Buenos Aires ha sido definida por diversos autores. Entre los criterios de regionalización existentes, escogimos el que la denomina "Área Metropolitana de Buenos Aires" (AMBA)⁵, que comprende la Ciudad de Buenos Aires –capital de la República– y los 24 municipios que la rodean: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Vicente López, Tigre, Tres de Febrero. Este aglomerado urbano alberga a una población de alrededor de 13 millones de personas, de las cuales habitan en el Gran Buenos Aires unos 10 millones de personas⁶ (ver mapa).

Figura 1: Área Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia, en base a datos del Laboratorio SIG de la UNGS.

⁵ El INDEC –Instituto Nacional de Estadística y Censos– denomina Gran Buenos Aires a este aglomerado.

⁶ La Ciudad de Buenos Aires mantiene casi constante su número de habitantes en 3 millones, aunque se verifica una leve tendencia a perder población.

Antes de adentrarnos en los objetivos específicos del capítulo, revisaremos algunas cuestiones teóricas que nos permitieron comprender ciertos procesos estudiados.

1. Configuración urbana del Área Metropolitana de Buenos Aires

"Existen varias maneras de concebir el espacio. Es muy importante formular una nítida concepción del mismo si se quiere comprender los fenómenos urbanos y la sociedad en general; sin embargo la naturaleza del espacio sigue siendo algo misterioso que la investigación social no ha conseguido desvelar."

David Harvey

Desde diferentes disciplinas se ha abordado el estudio del espacio urbano. La geografía, la economía, la historia, el urbanismo, la sociología y la antropología, por mencionar algunas, han contribuido con distintas miradas al análisis de los aspectos más tangibles, como los físicos, hasta los más intangibles, como los culturales. Los conceptos teóricos se fueron modificando en las últimas décadas hacia una tendencia que podría vislumbrarse como interdisciplinaria. Para este trabajo nos interesaba una perspectiva que focalizara en las interrelaciones establecidas entre las transformaciones sociales y la ciudad construida, pero desde una escala local, lo que nos obliga a analizar fragmentariamente procesos más amplios de esta relación.

Recientemente, desde la geografía se han realizado críticas a las ciencias sociales, en general respecto a cierto "desorden perceptivo" en el cual *"las representaciones del espacio establecen límites para los procesos no espaciales en lugar de proporcionar una comprensión del espacio y la sociedad como inextricablemente relacionados"* (Agnew, 1996:10). Como una propuesta de viraje al *corsette* epistemológico establecido, se puso el acento en el concepto de *lugar*, intentando superar las limitaciones de las representaciones tradicionales del espacio que lo conciben como un "tablero" o "escenario".

Agnew (1996:11) retoma la crítica de Giddens, quien sugiere el término "locale" para indicar los emplazamientos físicos, donde estos *"no son meros puntos en el espacio donde ocurre la acción, tal como el tiempo no es sólo una serie de intervalos en los que la acción se inserta de algún modo"*. Sintetizando: *"El lugar (...) siempre implica una apropiación y transformación del espacio y la naturaleza que es inseparable de la reproducción y la transformación de la sociedad en el tiempo y en el espacio. Como tal, el espacio no es sólo lo que se observa fugazmente en el paisaje, un locale o emplazamiento para la actividad y la interacción social (Giddens, 1979: 206-208 y 1981, 39-45). Es también lo que incesantemente tiene lugar, lo que contribuye a la historia en un contexto específico a través de la creación y utilización de un emplazamiento físico"* (Pred: 279, citado en Agnew, 1996: 12).

Yujnovsky, ya hace más de dos décadas, realizó una crítica al urbanismo y a las ciencias sociales que estudian lo "urbano", que tendía en el mismo sentido:

"En el pasado y hasta época reciente, el análisis urbano y el 'urbanismo' consideraban a la ciudad como una forma física; un artefacto, estático, rígido, producido por el hombre. Si bien se admitían el crecimiento y el cambio, éstas no eran ideas centrales en el pensamiento sobre la ciudad. Solamente dentro de este enfoque podía haber la propuesta del logro de la ciudad 'ideal', como forma final y definitiva. O que pudieran plantearse soluciones de orden urbanístico para alguna zona particular de la ciudad en forma aislada, como respuesta a un problema específico y sólo propio de esa zona (...). El énfasis sobre las formas ha dejado paso al énfasis sobre las actividades y los sistemas. La ciudad 'física' es la respuesta constructiva a la necesidad de espacio y comunicación de las actividades urbanas. Y estas actividades son esencialmente dinámicas. Están estrechamente relacionadas entre sí y con actividades del exterior. La ciudad es un sistema de actividades interrelacionadas. Pero, a su vez, es un subsistema perteneciente a otros más amplios, como el regional nacional y mundial" (Yujnovsky, 1971: 17-18).

Creemos, como señala Coraggio, que debemos "concebir lo concreto como síntesis de múltiples determinaciones de diverso orden, entendiendo por síntesis no la mera sumatoria sino la articulación

estructurada de las mismas". Por eso, para entender el crecimiento de las ciudades no podemos reducir lo social a una espacialidad física ni viceversa⁷. Este autor sostiene que "la espacialidad de los fenómenos sociales es indirecta, es decir, derivada del hecho de que las relaciones sociales requieren, para su realización, de soportes físicos (1988: 30-33)⁸.

Esta dinámica se traduce en **una configuración espacial interna** que, para el caso del área metropolitana, motivó la aparición de estudios que buscaron entender su lógica de crecimiento. Si bien para el análisis solo tendrán peso algunas "determinaciones", no debemos dejar de tener presente la complejidad del fenómeno que pretendemos estudiar.

Este fenómeno dinámico y diacrónico de urbanización, cuya interpretación espacial la denomina metafóricamente "tejido", "trama" o "mancha urbana", puede ser explicado como un proceso pasible de ser separable en fases analíticas, que no deben confundirse con el mero crecimiento demográfico. Desde el urbanismo estas fases fueron descritas como:

La **expansión de la ciudad** es una de las dimensiones de su crecimiento, que no se expresa del mismo modo en todas las sociedades (por la relación espacio-sociedad) y tiende a reconocer ciertos límites (Garay-Yanes, 1992).

a) El primer límite lo impone el mismo territorio, por ejemplo, la presencia de montañas o ríos. En los procesos históricos que estudiaremos el río Reconquista constituyó un límite sociopolítico en la demarcación (luego administrativa) de los territorios que rodeaban a la ciudad de Buenos Aires (etapa colonial y algunas décadas luego de la independencia argentina); al mismo tiempo que un serio problema para las comunicaciones entre la ciudad central (ciudad de Buenos Aires) y su *hinterland*, del que las tierras del ex Partido de General Sarmiento formaron parte. Finalmente, fue un obstáculo para la ocupación de su zona ribereña ya que hasta hace poco tiempo (y corregidas por la intervención del hombre) sus desbordes causaron importantes inundaciones⁹.

b) El segundo tipo de límite es de naturaleza económica. Por ejemplo, en un contexto de libre juego del mercado, si las tierras de labranza mantienen un gran valor productivo, la expansión de la mancha urbana encuentra un "borde duro". Este proceso de transición es observable sólo en algunas zonas del territorio que estudiamos, que en menos de un siglo pasó de un predominio agrario a urbano.

c) El tercer tipo de borde es normativo. Lo tomamos en un sentido amplio, es decir veremos la impronta que deja la legislación indiana en la forma que adoptan los centros urbanos de lo que fuera la campaña de Buenos Aires. Luego, la Ley de Ejidos estipula estrictamente las características de los nuevos centros urbanos. Veremos, a su vez, cómo el gobierno local actúa en la cuestión del espacio público.

Una mirada del surgimiento y el crecimiento urbano que tenga en cuenta estos tres condicionamientos¹⁰, más un cuarto, el propio hacer de los pobladores, es la que intentamos aplicar.

¿Cómo es posible observar el modo en que crecen las ciudades? Siguiendo a Garay y Yanes (1992) se puede afirmar que el crecimiento de las ciudades no siempre es expresión del crecimiento de su economía, ni del incremento de la superficie que ocupan. En el caso de la Ciudad de Buenos Aires y su Conurbano es posible diferenciar tres procesos¹¹.

a) Expansión: en tanto transformación del suelo rural en urbano. Dicen los autores que la noción de borde requiere una mayor precisión para poder diferenciar entre materialización de la trama urbanizable y su paulatina urbanización. A los efectos del análisis identifican el nivel de corte en el momento de las

⁷ Intentando precisar más los conceptos (*naturaleza de la relación entre determinaciones espaciales y sistemas o estructuras sociales*), Coraggio propone evitar el uso de términos tales como los de "estructuras espaciales", "sistema espacial", "procesos espaciales", "relaciones espaciales", "interacción espacial" y reemplazarlos por configuración o conformación espacial y/o territorial.

⁸ Establece como condición para garantizar la corrección del procedimiento investigativo tener en cuenta: "a) la compleja trama de determinismos de diverso tipo y de distinto orden involucrados; b) la articulación de las categorías sociales y las naturales; c) el carácter histórico (no universal) de tales articulaciones y consecuentemente de las conexiones establecidas" (Coraggio, 1988: 46).

⁹ En cambio, si en vez de su carácter de límite tomamos sus potencialidades, podemos decir que fue navegable, vía de transporte de la producción de la zona al delta y lugar de recreación por excelencia, como lo demuestra la formación de un club de Regatas Bella Vista. Sourdeaux, seguramente respondiendo a las corrientes higienistas del Siglo XIX lo consideraba "pulmón" verde de su urbanización.

¹⁰ En lo que respecta a lo físico, está tomado muy simplificado ya que se trata de una llanura bastante homogénea. Haremos más hincapié en el papel del Río Reconquista y en menor medida nos referiremos a la presencia de otros cursos de agua. Este límite físico se vincula a un límite económico y tomaremos un conflicto urbano específicamente vinculado a él: las inundaciones.

¹¹ Fernando Diez (1997) en su libro "Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas", se refiere a dos procesos: extensión y densificación.

transformaciones materiales, es decir, consideran el área de expansión en la porción del territorio en la que se halla materializada la parcelaria urbana. Este proceso supone la intervención de diferentes actores sociales: inversores, agrimensores, escribanos, funcionarios del catastro, obreros de la construcción, pobladores, etc. que materializan la primera etapa del proceso de transformación del suelo rural en urbano.

b) Consolidación: A partir del pasaje de suelo rural a urbano las intervenciones de los diversos actores tiende a la consolidación de ese sector de la ciudad. La construcción del conjunto de las infraestructuras produce un cambio material en el espacio loteado, en un lento proceso que los autores caracterizan como de transformación del "loteo en barrio". Es cuando también aparecen medios de transporte que intercomunican estas zonas consolidadas entre sí y con los centros urbanos

c) Densificación: Una vez introducidas las infraestructuras, algunos sectores de la ciudad tienden a ganar población y actividades que redundan en un incremento de los metros cuadrados construidos y por lo general comienza un proceso de verticalización. Esta diferenciación interna de la trama induce una diferenciación del valor de la tierra, que tiende a incrementar los niveles de ocupación. El alto valor del suelo se amortiza con la capacidad de reproducción vertical del suelo disponible (construcción en altura). También, este proceso se refleja en el reemplazo de las infraestructuras existentes por otras de mayor capacidad de soporte, adecuadas a las nuevas densidades.

Respecto a este punto, centrados en el ex municipio de General Sarmiento, hallamos fuertes obstáculos en nuestro propósito investigativo. Al describir el contexto en el cual surgen como centros urbanos San Miguel y Bella Vista nos encontramos con que no existe una "historia" que tome como unidad de análisis al Gran Buenos Aires. Esto se debe a varias razones (veremos algunos aspectos posteriormente); entre ellas, que nunca constituyó una unidad administrativa, aún menos una unidad económica o social homogénea. Esta falta de unidad no impidió que fuera objeto de planificación urbana y regional (más propositiva que ejecutada) o de estudio, particularmente de forma agregada, principalmente en los censos nacionales. A diferencia de esto, la Ciudad de Buenos Aires fue eje de numerosos y ricos estudios histórico-urbanos.

El centro del área metropolitana, la Ciudad de Buenos Aires, fue fundado en 1536 y luego abandonado por la adversidad (ambiental y social) del lugar. Con más éxito se refundó en 1580 manteniendo para el imperio español, sin embargo, una ubicación marginal dentro de su esquema colonial.

Durante sus primeros siglos de existencia, fue considerada como una "pequeña aldea". Recién cobra mayor importancia económica y estratégica hacia la segunda mitad del siglo XVIII, a partir de dos factores: la exportación de cuero de ganado cimarrón, y la presencia portuguesa en la Banda Oriental. (Lynch, 1967; Luna, 1995; Hardoy, 1992) Este proceso derivó en su designación como capital del Virreinato del Río de la Plata, en 1776.

En ese período los territorios que constituyen actualmente el Gran Buenos Aires eran parte de la Campaña, que comenzaba apenas se cruzaba lo que hoy se considera el microcentro de la ciudad. A tal punto, que se cree que sólo una porción del territorio del ex Partido de General Sarmiento fue repartido por Garay o por sus sucesores inmediatos (Romero, 1992; Hardoy, 1991; Munzón, 1944).

Las actividades económicas eran distintas en cada zona, pero sin duda primaba la ganadería sobre la agricultura. Mientras tanto, grandes extensiones permanecían incultas y sin ocupantes. Sólo se podían observar algunos pequeños poblados en la Campaña, que era atravesada por varios "caminos reales" en direcciones norte, sur, oeste y noreste. Conviene recordar que estos caminos no implicaron un gran movimiento de transporte de cargas o personas.

Como sucedía en el proceso de ocupación española en América, se procedió con una metodología que tenía como eje la creación de centros urbanos, cuyas calles se trazaban en forma ortogonal o en "damero". En todos los casos, una vez trazado el casco urbano, se procedía al reparto de la tierra del entorno de esas "ciudades", aunque éste adquiriría muchas veces un carácter formal, pues no respondía a una ocupación efectiva (a pesar de todas las cláusulas que obligaban a "poblar"). Sólo cuando estas tierras cobraban interés para ser explotadas económicamente eran utilizadas y ocupadas. Mientras tanto, su valor de cambio era tan bajo que podían ser intercambiadas por enseres o directamente eran abandonadas. Por esta razón, en algunos casos se realizaron repartos sucesivos a diferentes personas, ante el estado de pobladores efectivos de la tierra.

La historiografía más reciente, a partir de los años 80, redescubrió en los siglos XVIII y XIX toda una serie de agricultores o pequeños trabajadores de la Campaña Bonaerense que ocupaban tierras que no eran de su propiedad, al mismo tiempo que encontraron pequeños arrendatarios, que sufrieron un movimiento de desalojo (observado a través de pleitos judiciales) cuando esas tierras adquirieron valor económico para sus

propietarios formales.

La independencia de la corona española, de las tierras del Río de la Plata, implicó fuertes cambios administrativos, que no tuvieron correlato en lo económico-social. Sólo cuando la cacería de ganado salvaje languideció, se observó la necesidad de preservarlos en estancias. Sin embargo, las restricciones de capital y de mano de obra (cuestionada en la historiografía más reciente) condicionaron un tipo de explotación más intensivo (Halperín Donghi, 1973).

Más adelante, las guerras civiles arruinaron aún más la economía del Río de la Plata, que tras la independencia no lograba insertarse económicamente en el comercio internacional. Recién cuando se concretó un acuerdo entre el interior y Buenos Aires, que permitió canalizar la guerra en el exterminio del indio -que "cuestionaba" los límites de la tierra que podían explotarse-, se dieron las bases para la apertura a capitales extranjeros e inmigrantes europeos que facilitaron la inserción de la Argentina en el recientemente formado mercado mundial. La opción adoptada por las clases dirigentes (vinculadas a los sectores terratenientes) fue la de producir materia prima, básicamente a partir de la agricultura y la ganadería. Para esto se introdujo una serie de adelantos técnicos como el alambrado, el molino, la mejora de las razas ganaderas¹², entre otros.

Por otra parte, la aparición de capitales, particularmente ingleses, determinó la construcción de una red ferroviaria, que cristalizaría en la región metropolitana la estructura radial con centro en el puerto de Buenos Aires. La caída de las ya decadentes economías regionales del interior del país era cuestión de tiempo. Sólo aquellos productos que se insertaron en el creciente mercado interno lograron sobrevivir, tales como los vinos de la zona de Cuyo, el azúcar del Tucumán, la yerba mate de Misiones, etc. (Ferrer, 1986).

Otra característica que hay que tener en cuenta es que durante la mayor parte del siglo XIX existió una fuerte disputa entre el interior y la Provincia de Buenos Aires respecto a la ciudad de Buenos Aires (y los ingresos derivados de su Aduana) que le impedían constituirse en capital de la república. Recién en 1880 se llega a un acuerdo definitivo y este se cristaliza con la fundación de la ciudad de La Plata, dos años después.

Más arriba hacíamos referencia a la inexistencia de una historia específica del Conurbano. Pero, ¿por qué? El eje de configuración y estructuración del área metropolitana pasa sin duda por la Capital Federal, hacia donde conducen todos los caminos. Se pueden encontrar numerosos trabajos que describen el crecimiento urbano de la Ciudad Buenos Aires, es decir de la Av. General Paz hacia "adentro", pero mirando hacia "afuera" la perspectiva cambia radicalmente.

Exceptuando unos pocos trabajos¹³, lo que impera, además de planes urbanísticos o reflexiones sobre éstos, es la ausencia de una mirada de la historia urbana que rescate la globalidad del área, dado que la "mancha urbana" se genera a partir de la fundición de poblados que permanecieron aislados durante décadas. Hay varias corrientes que abordan el tema.

Por una parte, en círculos vinculados a la historiografía más conservadora, aparece una necesidad de resaltar la "historia local" considerando que cada poblado o centro urbano se identifique con rasgos propios, sin perder identidad en el continuo de urbanización y de un nuevo tipo de inmigración. En la década de 1940 emerge un conjunto de historiadores locales que publican sus trabajos desde esta perspectiva, buscando crear un "mito fundacional", a partir de que todo pueblo "debe" tener un relator de sus orígenes. Esto ha dado lugar a investigaciones de muy heterogénea calidad y metodología, que generalmente busca identificar "héroes fundadores", desinteresados y abnegados. En algunos casos se trata simplemente de un anecdotario.

Por eso consideramos que es pobre lo existente y encontrado¹⁴ en cuanto a trabajos de investigación de localidades y municipios, porque se parte, explícitamente o no, de la historia del "progreso" del lugar. Por otra parte, este tipo de material se ha publicado poco, muchas veces por encargo o vinculado a intereses institucionales que requirieron de una "historia oficial".

Por otra parte, encontramos que la historiografía más reciente y con mayor vinculación a la academia, ignoró este campo de investigación y lo asimiló, con una mirada de desprecio, como historiografía "perimida", a pesar de la difusión de una corriente de historia social (venida de Europa) que rescata en gran medida la vida cotidiana de actores no destacados, "sectores populares". Pero además, esta corriente verifica empíricamente que "lo local" ya se había diluido: el Gran Buenos Aires, como se lo llamó más comúnmente,

¹² Para ello se trajeron especímenes europeos.

¹³ Como por ejemplo el de Torres (1979).

¹⁴ En este contexto además, no son trabajos que las editoriales tengan interés en publicar. Muchas veces son trabajos *ad honorem* que se conocen en pequeños círculos.

era un continuo (con límites difusos y controvertidos) y por lo tanto ya no había una multitud de "historias locales" que describir.

Finalmente, en el momento del trabajo, en la década del 90, si bien se mantuvieron las restricciones temáticas de la historiografía, desde otras disciplinas existía un vuelco hacia el análisis de lo que sucedía a nivel local. Desde las políticas públicas (y particularmente desde el discurso), existía un replanteo del rol de los municipios y por lo tanto se requerían investigaciones que se interesaran por los procesos históricos de su constitución. Es decir, lo local emergía como una unidad de análisis con sentido propio.

2. Condicionantes de la conformación urbana del Gran Buenos Aires y de General Sarmiento

Desde su fundación, Buenos Aires creció los primeros tres siglos delineando un semicírculo, con centro en el puerto. Luego, desde la segunda mitad del siglo XIX, el trazado ferroviario generó una nueva matriz territorial, muchas veces previa al crecimiento de la ciudad, determinando un haz de centros urbanos cuyos puntos centrales estuvieron dados por las estaciones del ferrocarril. Lo concéntrico del primer crecimiento se vuelve radial, coincidiendo el ensanche de los círculos concéntricos en la extensión de los rayos de las vías del ferrocarril (Garay -Yanez, 1992).

Los poblados periféricos fueron gradualmente fagocitados por la "gran ciudad". A este proceso Ducchi (1995: 45) lo denomina "*conurbación uninuclear*"¹⁵. El ex Partido de General Sarmiento tuvo unas décadas de retraso en integrarse a la metrópoli (por medio de las líneas del ferrocarril) respecto de otras zonas alejadas a distancias equivalentes (por ejemplo Moreno, que fuera la cabecera del municipio estudiado previo a su autonomía). Lo mismo puede decirse del proceso de urbanización de los territorios contiguos en la primera corona del conurbano.

Los límites de la Capital Federal se fijaron en 1887 cuando se incorporaron los poblados de Belgrano y Flores. A partir de allí, se puede diferenciar claramente la ciudad de Buenos Aires de su conurbación que nacerá como tal pocos años después. Torres (1979) ubicaría su génesis entre el censo de 1895 y el de 1914.

Esta incorporación de centros urbanos en una gran área metropolitana no es lineal. Por ejemplo, Garay y Yanez (1992) observaron procesos contradictorios que mostrarían una tendencia distinta a la descrita en tres etapas (extensión, consolidación y densificación), lo que los autores denominan "*disolución del tejido urbano*": el desarrollo de vialidades rápidas, acompañado de la extensión de redes de comunicación, tienden a autonomizar del conglomerado la localización de actividades que, en el marco tradicional, serían netamente urbanas. Esto puede ser observado respecto a la autopista Panamericana y los *countries* y barrios cerrados que surgen luego de los años '70, particularmente en el noroeste del partido de General Sarmiento¹⁶. Borja y Castells (1998: 55) se refieren al mismo proceso tomando el concepto de Joel Garrau de "ciudad orilla", es decir los fenómenos que "*a lo largo de ejes de autopistas sin otra orientación que lugares de trabajo igualmente dispersos, residencias individuales en paquetes densos, sin referencia urbana, y centros de servicios en nudos de intercambio de autopistas*".

Una primera pregunta que surge es ¿cuál es la relación entre el entorno territorial (Gran Buenos Aires) y los centros urbanos que analizamos (General Sarmiento) respecto a la conformación urbana de ambos? Inmediatamente tenemos entonces que remitirnos a ¿cuáles son los ejes de la urbanización del actual Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)¹⁷, cuáles son los elementos de la urbanización que la explican y en qué se diferencian o asemejan de lo sucedido en General Sarmiento?

Una primera hipótesis de los estudios que toman al Gran Buenos Aires (GBA)¹⁸, pero que debe ser probada, es que este no se explica sin la ciudad de Buenos Aires. El GBA tiene más que ver con la Capital que con el interior de la provincia. Sin embargo encontramos diferencias. En realidad, creemos que el aglomerado debe ser visto como **interrelación** ya que la Capital no se puede explicar por sí misma

¹⁵ Distinguiéndola de conurbación polinuclear referida a situaciones donde la conurbación se ha formado por la unión de dos o más ciudades.

¹⁶ Por otra parte, los intersticios de las áreas centrales son ocupadas en algunos casos por sectores pobres como una estrategia, que si bien puede traer inestabilidad habitacional, debido a la precariedad de la tenencia, les permite estar más cerca de potenciales fuentes de trabajo o de infraestructura urbana para la reproducción doméstica.

¹⁷ Capital Federal (actualmente Ciudad de Buenos Aires) más Gran Buenos Aires (24 partidos).

¹⁸ Nos referimos a los 24 partidos excluyendo a la Capital Federal. Algunos autores llaman GBA a lo que llamamos AMBA. Chiozza (1983) afirma que "Gran Buenos Aires" es un término ambivalente: Geográficamente abarca la Capital y los actuales 24 municipios que la rodean, pero institucionalmente solo incluye a estos últimos.

excluyendo lo que sucede fuera de la Av. General Paz¹⁹. No puede negarse que existen factores endógenos que actuaron y actúan en este proceso. Se deben ver los actores intervinientes en el proceso de conformación urbana y la existencia de tan fuertes heterogeneidades entre los partidos del conurbano (particularmente urbanas). Los condicionantes macro parece que no son suficientes para explicar todas estas diferencias.

Entonces conviene tener siempre presente que el "**Gran**" Buenos Aires no se puede explicar sin su centro, ni éste sin su conurbano. Una simple mirada a sus medios de transporte confirman la centralidad de la Capital respecto a su entorno, pero sus flujos no son unidireccionales. A partir de la creación de La Plata como capital provincial, a fines del siglo XIX, se le inscribe a la zona una doble dependencia. Es claro que el flujo del transporte y de las actividades económicas se dirige hacia la Capital, pero no es desdeñable la vinculación que se establece entre la capital de la provincia y los partidos del Gran Buenos Aires. Pirez (1994) se refiere a la acumulación política que implica que allí se decida, por ejemplo, su política de tierras.

Creemos que no existen determinantes (excepto los físicos) respecto a la configuración urbana, sino factores condicionantes (lógicamente de diferente peso) que variaron a la largo de estos cuatro siglos de existencia de Buenos Aires y sus alrededores. Es decir, las ciudades tendrían una cierta "autonomía relativa" respecto a la economía, a las políticas estatales, al crecimiento de la población, etc. que hace que en realidad lo que las explica es un sin fin y combinación de factores que dejan su impronta. Al analizarlos sólo tomaremos aquellos elementos que consideramos más relevantes.

Por otra parte, cuando nos referíamos a factores endógenos queremos dar cuenta de procesos que dan como resultado una serie de actividades económicas, como por ejemplo la radicación de fábricas (grandes y pequeñas) en el conurbano²⁰. Paralelamente, este sector fabril comenzó entonces a absorber mano de obra, que se fue estableciendo en los alrededores de estas fuentes de trabajo, excediendo en número las necesidades de dicho sector, y contribuyendo entonces a que esta zona fuera en el futuro denominada "ciudad dormitorio". Las diferencias entre zonas del GBA también se reflejaban en la existencia de centros urbanos de distinta jerarquía y accesibilidad respecto a la Ciudad de Buenos Aires.

En este sentido, encontramos heterogeneidades que nos hacen diferenciar la primera de la segunda corona del Gran Buenos Aires. En un comienzo, la mayoría de las industrias se asentaron en la primera corona, y la segunda desempeñó el papel de proveedora de mano de obra. A mediados de los años '70, ante la reestructuración industrial, la tendencia se revierte parcialmente.

El municipio de General Sarmiento está ubicado en la ribera norte del Río Reconquista (hasta 1954 llamado "Las Conchas") que lo constituyó en tierras de ganadería (en una división territorial de tareas que estableció la administración pública) hasta mediados del siglo XIX. En cambio, las tierras que se ubicaban más hacia el oeste, como Moreno, o las que se encontraban al sur, gozaban de los privilegios de estar explotadas en agricultura, particularmente de cereales. Téngase presente que nuestro país los importaba hasta prácticamente la década de 1880.

La zona que nos ocupa, por sus características, se constituyó en un territorio relegado. El medio de transporte más importante en la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril, apareció más tardíamente que en otras regiones del Gran Buenos Aires, incluso actualmente solo una de las tres líneas que surcan el territorio está electrificada. Es decir, hasta mediados del siglo XIX la zona quedó fuera de los privilegios con que contaban las tierras dedicadas a la agricultura. Llegó tres décadas más tarde a la era del ferrocarril. No estaba en el camino del norte, del oeste ni del sur. Seguía siendo una zona relativamente marginal por su ubicación. Sólo la llegada de la ganadería intensiva, en la segunda mitad del siglo XIX, y el proyecto de un agrimensor francés (que luego sería de una compañía), la harían viable gracias, además, a la presencia del ferrocarril a fines de los años 1890, que la sacarían del letargo.

La urbanización del llamado Gran Buenos Aires fue, en un comienzo, producto de varias oleadas de inmigración europea, de distinta intensidad, producidas entre fines del siglo XIX y la década de 1930. A esto se sumó, en menor medida, la afluencia de pobladores de otras regiones del país o zonas cercanas²¹.

A partir de la década de 1940 comienzan a llegar al GBA inmigrantes del noroeste y noreste del país, predominantemente; y en menor medida de países limítrofes que se asentarán en la periferia, primero

¹⁹ Empíricamente verificable en los boletos emitidos por las compañías ferroviarias del GBA. Recomendamos ver el trabajo de José Borello "El contexto económico, social y de servicios de General Sarmiento" en: Documentos de Trabajo 1. Universidad Nacional de General Sarmiento, octubre de 1994.

²⁰ Un ejemplo de nuestra zona de estudio puede ser la alcoholera de Mattaldi en las orillas del Río Reconquista.

²¹ Para ver con más detalle la composición de la inmigración a fines del siglo pasado se puede ver el trabajo "General Sarmiento entre dos siglos", que se realizó en el marco de la presente investigación.

cerca de las estaciones de ferrocarril y luego, a medida que se desarrollaba el transporte colectivo y gracias a las estrategias inmobiliarias²², fueron alejándose más. Las políticas de crédito y redistribución del ingreso, sumadas a las normativas de tierras (Lombardo, 1986; Clichevsky, 1990b; Yujnovsky, 1986) van a hacer florecer los **barrios de loteos**. Estos últimos surgen a partir de la venta en cuotas de parcelas que fueron subdivididas y convertidas en tierras urbanas con el aporte de los pobladores. Los habitantes, en su mayoría asalariados o trabajadores por cuenta propia, con escasos recursos, (Lombardo, op. cit.) auto-construyeron sus viviendas, obteniendo sólo algunos créditos estatales para ese fin. Lógicamente, a grandes rasgos, a medida que se alejaba de la Capital la tierra se hacía más barata. Sucedió lo mismo a medida que uno lo hacía de la estación de ferrocarril o de un centro urbano consolidado. Otro factor a tener en cuenta es el subsidio estatal a los transportes que alentaban los asentamientos periféricos (Di Cione, 1992).

Este proceso continuó hasta mediados de la década de 1970, cuando apareció una legislación de la Provincia de Buenos Aires que condicionó la provisión de infraestructura y equipamientos a este tipo de loteo (decreto-ley 8912/77), lo que, sumado a mecanismos indexatorios, hicieron inaccesible a los sectores de bajos ingresos comprar sus terrenos por medio de cuotas.

En el Gran Buenos Aires es observable una fuerte heterogeneidad entre partidos, por su composición social, su consolidación urbana y su provisión de servicios. Así podemos contrastar grandes diferencias entre distritos como San Isidro y Moreno o Avellaneda y José C. Paz. Al mismo tiempo dentro de cada municipio se encuentran diferentes tipos de hábitat urbano, en muchos casos componiendo una trama no uniforme. Encontramos los *countries* (en la zona norte y noroeste mayoritariamente), fenómeno en expansión especialmente en los años '80 y más aún en los años '90, barrios de sectores altos o medios altos, barrios de sectores medios o medios bajos, villas de emergencia, asentamientos, etc. en la mayoría de los casos conviviendo de forma contigua.

3. Conformación urbana de General Sarmiento

Proponemos una **periodización** del proceso de conformación urbana de la zona de General Sarmiento, y de los **conflictos urbanos** que lo acompañaron.

Como vimos, el desarrollo de la ciudad se asentó en la evolución de los usos del suelo, transitando desde el espacio rural al urbano, en un proceso que no es inmediato ni acotado, sino prolongado y sostenido en el tiempo. Este proceso se verifica en los bordes de la urbanización, presentando elementos comunes con otras zonas del periurbano del área metropolitana.

Bozzano (2000) hace referencia a un "borde extendido" que separa las áreas con densidades demográficas netamente urbanas (100 a 200 habitantes por hectárea) de las rurales, con densidades significativamente inferiores. Una forma de clasificación del espacio es tomar la dicotomía rural/urbano, tal como lo consideran los censos. Por su parte, Noguera (1981: 12-13) considera que:

"(Las) diferencias son perfectamente perceptibles y presentes en la experiencia de cada uno: Hay diferencias de tipos de actividades, de intensidad de población, de cantidad de construcción, de intensidad de flujos de relación entre personas y cosas, de grado de transformación de la geografía natural del territorio, etc. Sin embargo, (...) conviene subrayar:

*El **espacio rural** se puede considerar indiferenciado, en relación a las categorías público o privado, susceptibles de ser aplicadas al suelo. Excepto los caminos o cursos de agua, el espacio rural se compone, normalmente de suelos de propiedad privada, pero cuya privacidad se puede calificar de "débil": Son áreas de suelo que no están cerradas ni tienen barreras visuales artificiales y son generalmente transitables.*

*El **espacio urbano** está claramente diferenciado en dos dominios, público y privado, que se corresponden con dos categorías de suelo: las calles, las plazas y los espacios públicos, por un lado; los solares edificables por otro. La privacidad de los solares y las edificaciones es "fuerte"; están cerrados y no son de libre acceso. En contrapartida, las calles, las plazas y los espacios similares son plena y totalmente públicos".*

²² Nos referimos a la práctica de lotear de forma "salteada" para esperar se valore la tierra vacante y los pobladores gestionen y financien la provisión de infraestructura.

El espacio urbano se forma siempre a partir del espacio rural (a través del proceso de urbanización), que implica según Noguera (1981) la formación de dos categorías diferenciadas de dominio del suelo, que en las formas físicas que componen la ciudad dan origen a:

a) **espacios públicos**, con la característica de continuidad. Constituyen lo "vacío" del espacio urbano.

b) **espacios parcelados**, con la característica de la compartimentación. Constituyen lo "lleno" del espacio urbano.

El pasaje del suelo rural al urbano es un proceso complejo, que presenta etapas. Para Bozzano (2000), la primera etapa se vincula a la especulación inmobiliaria previa a la subdivisión, que deja inutilizadas grandes superficies durante un prolongado período. Es frecuente que en esta etapa el suelo sea afectado con actividades extractivas (canteras y tosqueras). La segunda etapa corresponde a la subdivisión del terreno rural, que varía de acuerdo al marco normativo referido a la tierra. Luego aparece un proceso donde en esta franja se determinan áreas de mayor centralidad relativa, alrededor de las cuales van apareciendo coronas concéntricas de consolidación. A esto se agregan procesos más recientes como tomas de tierras ilegales, loteos clandestinos y nuevas modalidades de urbanización (contempladas en el Decreto-Ley 8912/77) como clubes de campo, parques industriales, *countries* y cementerios parque.

El tiempo de este pasaje es lento. Bozzano (2000, introducción) encuentra loteos que llevan *"tres, cuatro y hasta ocho décadas (que), no sólo no tienen identidad barrial alguna, sino que no cuentan con un nombre que identifique la pertenencia del grupo al lugar que habita"*. El autor sostiene que en la actualidad, en el Área Metropolitana de Buenos Aires más de un tercio de las tierras urbanas permanecen vacantes²³.

Periodización²⁴

La periodización que presentamos, como todas, esquematiza procesos que en realidad son mucho más complejos, en los que los cambios que generan modificaciones cuantitativas y cualitativas de la zona estudiada, se despliegan durante extensos períodos, desdibujando los límites de esta transición. En este caso, además, hacemos un recorte territorial²⁵, que responde a criterios administrativos, esto implica estudiar sólo lo que sucede dentro de una zona perteneciente a un municipio²⁶, descartando en principio fenómenos que pueden llegar a ser microregionales.

Nos referimos a transformaciones que se suceden en el interior del municipio de General Sarmiento, y su vinculación cambiante con el centro (Capital Federal), en un proceso que excede a ambos y que deriva en el surgimiento de una conurbación que da origen a la denominada área metropolitana.

Cada uno de estos períodos tiene sus características propias que profundizaremos a lo largo del trabajo y que responden, al mismo tiempo, a un modelo de acumulación de la economía pampeana o, en su defecto, metropolitano.

²³ Sobre un total de 3.437.873 de parcelas urbanas, en el Conurbano Bonaerense se registran 1.528.880 parcelas baldías (Bozzano, 2000).

²⁴ Queremos agradecer a Juan Lombardo las sugerencias que nos hiciera respecto a este punto.

²⁵ Por lo tanto, es arbitrario respecto a procesos que adquieren un carácter regional.

²⁶ Nos referimos, por ejemplo, a cómo el borde periurbano se va corriendo no solo afectando lo que sucede en el ex Partido de General Sarmiento, sino que tiene que ver con las características de la segunda corona del Gran Buenos Aires. Lo mismo puede decirse respecto a la instalación de una línea de ferrocarril que no involucra sólo a la zona en cuestión.

Cuadro 1: Conformación urbana del ex Partido Gral. Sarmiento, periodización

Período		Características principales	Vinculaciones con el AMBA	Fechas aprox.
Rural	De lo natural a lo rural	Actividades ganaderas y al final del período se le suman agrícolas.	Proveedor de materia primas. Comunicaciones a caballo y dependientes de las condiciones climáticas y ambientales.	Finaliza en 1870 aprox.
	Creación de los primeros centros urbanos	Se crean dos poblados: San Miguel y Bella Vista Se caracterizan por la doble función de recreación (quintas de fin de semana) y viviendas permanentes, correspondiente al hábitat de inmigrantes europeos de distinta extracción social. Presencia en el entorno de: -Explotaciones agrícola-ganaderas -Algunos establecimientos industriales y de procesamiento de materias primas Conformación de un municipio independiente	Proveedor de materias primas, alimentos y bebidas. Proveedor de lugares de esparcimiento para clases altas. Comunicaciones fluidas y seguras por la presencia de tres líneas de FFCC.	Hasta 1910 aprox.
Metropolización	Surgimiento de otros poblados en Gral. Sarmiento sin continuidad con la trama urbana	Surgen otros pueblos dentro del municipio (José C. Paz) y se intenta pero fracasa la creación de otros alrededor de estaciones del FFCC Belgrano. La extensión y cantidad de producción agrícola-ganadera alcanza su punto máximo y tiende a disminuir. Paralelamente se subdividen estancias y los lotes comienzan a ser promocionados en un mercado de tierras urbanas, todavía incipiente.	Proveedor de mayor variedad de alimentos y materias primas. Comunicaciones de diferente tipo: FFCC, primeros colectivos y automóviles.	Finaliza a comienzos de los '50.
	El municipio como continuo urbano	Surgen paralelamente otros centros urbanos alrededor de las estaciones del FFCC Belgrano: Los Polvorines, Villa de Mayo, Grand Bourg, Tortuguitas, Del Viso, etc. Es el momento de mayor cantidad de subdivisiones y loteos, que se corresponden con la llegada de inmigrantes del interior del país y del área metropolitana que pasan a engrosar la mano de obra de los crecientes sectores industrial y de servicios.	Proveedor de productos manufacturados y de horticultura, floricultura y granja. Proveedor de mano de obra para otras zonas del AMBA. Se extiende el servicio de colectivos. Mejora en las comunicaciones viales rápidas y estancamiento de las férreas y caminos internos.	Hasta mediados de la década del '70 aprox.
Tendencias recientes		Se acentúa la contradicción entre espacios de recreación o vivienda de sectores de altos ingresos, junto a la presencia (a partir de loteos ilegales, tomas de tierras o villas) de sectores populares o marginales Alto crecimiento demográfico y expansión periférica. Las zonas ubicadas cerca de vías rápidas se constituyen en zonas polarizadas de radicación industrial. El municipio se divide en tres nuevos: San Miguel, José C. Paz y Malvinas Argentinas.	Provee lugar de esparcimiento y residencia para sectores sociales altos y mano de obra para sectores económicos secundario y terciario del AMBA. Su producción agrícola intensiva es marginal tendiendo a desaparecer.	Hasta la actualidad

Fuente: Elaboración propia

Período rural

Para analizar esta etapa, hemos diferenciado dos subperíodos:

De lo natural a lo rural

Las tierras a las que nos estamos refiriendo pertenecían a tres municipios antes de la creación de General Sarmiento: al municipio de Moreno, al de Tigre (llamado entonces Las Conchas) y al de Pilar.

En general, en el inicio del proceso se verifica el pasaje de una tierra natural sin uso, a una zona explotada por actividades ganaderas y luego a una combinación de ganadería y agricultura, por la expansión económica de la pampa húmeda, en el marco de un modelo nacional agro-exportador. No conocemos el momento de inicio de este proceso, aunque puede ser ubicado entre fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Sí sabemos, más claramente, que el final del período se produce a fines del siglo XIX, cuando incipientemente la propiedad comienza a ser subdividida con fines urbanos.

Debido a nuestros objetivos lo analizaremos someramente, teniendo particular importancia para nosotros la disputa entre los usos agrícolas y ganaderos de la tierra.

De lo rural a lo urbano. Primeros núcleos urbanos en General Sarmiento

Parte del territorio fue desafectado de usos rurales y pasó a un uso urbano a partir del proyecto del agrimensor Adolfo Sourdeaux y sus socios. Se constituyó un poblado urbano de servicios al entorno rural, conviviendo en tensión con un segundo uso de recreación (casas de fin de semana o veraneo), que produjo una división territorial entre estas dos funciones, dando origen a San Miguel y Bella Vista, respectivamente.

La relación entre estos poblados urbanos de General Sarmiento, y el centro del eje radial, la Capital Federal, adquiere en este período una incipiente expresión en comparación con momentos posteriores. Es decir, se trata de un poblado urbano aislado, proveedor de comercios y demás servicios para la actividad primaria local y un espacio especializado para la segunda residencia (y en algunos pocos casos de vivienda permanente) para elites locales porteñas. Por otra parte, era el lugar donde se centralizaba la carga de las materias primas o alimentos producidos dentro del ámbito del municipio, que eran transportadas a la Ciudad de Buenos Aires. Su comienzo lo podemos encontrar a fines del siglo XIX.

En este espacio se pueden reconocer tres fases de urbanización:

a) En 1864 aparece lo que podríamos llamar el "**proyecto**", es decir el momento en que Sourdeaux pensaba su "villa". Sin embargo, tenía escasa viabilidad y demoró más de una década en ponerse en marcha. En la misma fecha nacía el Municipio de Moreno, del que el área que luego sería General Sarmiento pasó a ser el Cuartel II. Moreno quedaba a igual distancia del centro de Buenos Aires, pero su cabecera estaba conectada por medio de un ferrocarril y ubicada sobre el viejo camino a Luján, mientras que todavía a esta área debía llegarse a caballo.

b) En 1875 el proyecto pasó a tomar un carácter de **emprendimiento inmobiliario**, donde aparecen otros actores que asociaron claramente el parcelamiento al paso del ferrocarril. Esto fracasó en una primera instancia y recién da frutos en 1889, cuando finalmente se concreta la traza de dos líneas de ferrocarril paralelas y cercanas.

c) El proyecto inicial se transformó en dos **núcleos urbanos** prósperos (San Miguel y Bella Vista) gracias a la presencia de estos ferrocarriles. Logró constituirse una sociedad local capaz de conseguir la autonomía del municipio de Moreno, disputando con su antigua cabecera política. Estos actores triunfan y adquieren los límites políticos que se mantienen hasta 1995 y logran crecer con nuevo impulso²⁷.

Paralelamente al incremento del peso de la función urbana del poblado, decayó su función rural.

²⁷ Se fue convirtiendo en un territorio que contenía un centenar de comercios, algunas grandes fábricas, un sinnúmero de talleres, profesionales, artistas, hacendados, agricultores y un ejército de jornaleros, compuesto en su mayoría por inmigrantes europeos y en menor medida argentinos de la zona o del interior del país.

Hacia 1930 se produjo un punto de inflexión, donde se verifica la disminución de cabezas de ganado y la extensión de tierras cultivadas.

Metropolización

También en este período pueden identificarse dos etapas:

El surgimiento de otros centros urbanos en el ex partido de General Sarmiento sin continuidad con la trama

Alrededor de 1910 comenzaron tímidamente a aparecer otros núcleos urbanos dentro del territorio del ex partido de General Sarmiento, como José C. Paz (estación del Ferrocarril San Martín que sigue a San Miguel). Más tarde, alrededor de otras estaciones del ferrocarril, especialmente del FF.CC. Central Córdoba (luego Belgrano Norte), aparecen operadores que ofreciendo amplias cuotas de pago procuraban urbanizar²⁸ sus alrededores²⁹.

Es básicamente un período de transición para el municipio. Predominó un proceso que explica también la tierra vacante en el momento siguiente: la agricultura y la ganadería son abandonadas lentamente hacia los años 1940. En algunos casos, pero en menor medida, es reemplazada por actividades agrícolas intensivas como horticultura, floricultura o granjas. La efectivización del uso urbano está más en los deseos de algunos emprendedores que en la realidad.

El gobierno municipal se va constituyendo como un actor social y político relevante, a partir de su participación en la provisión de servicios locales, en el marco de un modelo populista de gobierno. A finales de los años 1950 se dicta una reglamentación provincial (Decreto-Ley n° 6769 de 1958: "Ley Orgánica de las Municipalidades") que establece el rol y función de los municipios, que con escasas modificaciones continúa hasta la actualidad.

Este proceso culmina en los años '50, cuando se produjo una importante aceleración en la generación de loteos y ocupación de las tierras urbanizadas para sectores de bajos o de medianos recursos.

El municipio como un continuo urbano

San Miguel, la cabecera del partido, se transformó en un poblado que comenzó a ser el centro de otros más pequeños ubicados hacia el interior del municipio que iban lentamente tendiendo a completar la trama urbana, aunque quedaban todavía un sinnúmero de espacios intersticiales vacíos. Estos poblados se originaron por emprendimientos privados, alrededor de las proyectadas estaciones ferroviarias de dos líneas³⁰ que aparecieron en un segundo orden y que por lo tanto retardaron el interés de los compradores más que lo esperado.

En este proceso desaparecieron las actividades agrícolas y comenzó la radicación de industrias, junto con actividades más intensivas en el uso del suelo (como viveros, granjas, hornos de ladrillos, etc.) típicas del borde periurbano del área metropolitana. Se le agregaron fenómenos de especulación urbana, que generaron tierras vacantes en espera de una mayor valorización monetaria.

Paralelamente, por el agotamiento de las economías rurales del interior y una industrialización substitutiva de importaciones, centralizada en el área metropolitana, comienza a llegar un importante contingente de población inmigrante del interior del país, esquema en el cual General Sarmiento pasó a ser un lugar elegido para el asentamiento de sectores asalariados. Las acciones desde el Estado, particularmente entre 1945 y 1955 y la constitución de un mercado de tierras en el Gran Buenos Aires vinculado a éstas, son elementos que intervinieron en la configuración urbana del municipio.

²⁸ La **suburbanización** se caracteriza por la dispersión territorial y la disminución de las densidades medias, acompañada de un rápido aumento de la superficie de la aglomeración (aumento de la tasa de "radio teórico") (Torres, 1979).

²⁹ A diferencia de José C. Paz, estas experiencias en un primer momento fracasan y recién cobrarán vigor al final del período, adquiriendo mayor intensidad en el siguiente.

³⁰ Una de ellas transformándose de tranvía rural a ferrocarril, más tarde electrificado y desviando su recorrido suburbano debido a la presencia y presión del acantonamiento de Campo de Mayo.

El borde periurbano se fue corriendo hacia los límites del municipio más alejados de la Capital Federal y la zona se vinculó a su centro como proveedor de mano de obra (que también se dirigía a otros núcleos industriales del área metropolitana), de alimentos y de una variedad de productos y servicios, en una economía que se complejizaba y se regionalizaba.

La presencia de una combinación de medios de transporte es condición necesaria, y consecuencia a la vez, de este proceso: aparición de estaciones de ferrocarril intermedias (o transformación de "paradas" en estaciones), el colectivo, la extensión del automóvil junto a la construcción de algunas vías rápidas como ruta Panamericana, al final del período.

El municipio es absorbido en un proceso de **conurbación**³¹ que fagocita los anteriores centros aislados extendiendo la "mancha urbana" a los actuales 24 partidos del Gran Buenos Aires, que sumados la Capital Federal, constituyen un amplia área.

En General Sarmiento se mantuvo la tensión entre viviendas permanentes y de fin de semana, que corresponden, en términos generales, a diferentes estratos sociales. Permanecía y se reforzaba esta segunda función, de esparcimiento y de segunda residencia, por medio de *countries*, barrios cerrados o quintas de fin de semana, de los sectores sociales medios-altos o altos³².

Es decir, en un proceso que no es lineal ni homogéneo ni "prolijamente" concéntrico, en parte por la lógica de la urbanización capitalista y el rol de los intermediarios inmobiliarios, la tierra de uso económico intensivo, luego de una etapa donde no arroja suficiente renta para ser urbana y es demasiado cara para darle un uso rural, pasa a ser urbanizada y usada como residencia de sectores populares o en menor medida de sectores medios y altos.

Tendencias recientes

Desde los años '80 nos encontramos en un proceso más complejo de terciarización de la economía, aunque con una tendencia más reciente hacia la concentración, que impacta con precarización y crecimiento del desempleo y subempleo en el mercado laboral.

La ocupación de intersticios que daría lugar a una configuración urbana en continuo es un proceso casi terminado en el área del ex Gral. Sarmiento, aunque en sus límites externos (lo que se conoce como tercera corona) se observa una zona que puede ser calificada de borde periurbano que se va corriendo hacia el N-O. En el resto del ex-partido, por el contrario, los intersticios vacíos son escasos.

Durante los '90, vinculado a una mejora de las vías terrestres de acceso a la zona, las que fueran viviendas de fin de semana mostraron una tendencia a convertirse en residencia permanente, requiriendo nuevos servicios urbanos particularmente educativos y de salud que se fueron instalando en las cercanías de los *countries* y barrios cerrados, verdaderos enclaves urbanos³³. Sin embargo, este último es un fenómeno que merece un estudio con mayor profundidad.

Mientras tanto, durante las décadas de 1980-90 se multiplicaron las ocupaciones de tierra privada por parte de sectores de bajos recursos, por lo general en zonas de mala calidad ambiental³⁴. Paralelamente, se dieron loteos sin las condiciones urbanas y jurídicas vigentes, también para los mismos sectores. Se reprodujo en el interior del ex-partido un esquema de centro con su periferia, donde esta última reclamaba mayores servicios e inversión del municipio en la consolidación urbana (escuelas, centros de salud, asfalto, control de los desbordes de los arroyos, etc.).

Este proceso contradictorio y contrastante está inacabado y, a su vez, se reproduce, con algunas particularidades locales, en los tres nuevos municipios creados a partir de la división de General Sarmiento en diciembre de 1995: **San Miguel, Malvinas Argentinas y José C. Paz.**

³¹ Para Ducci (1995: 45) se presenta conurbano "cuando una ciudad, al crecer, anexa localidades que eran físicamente independientes, con lo cual forma un área urbana mayor que la original". Así "la conurbación puede ser uninuclear si se ha producido por el crecimiento de una ciudad que ha absorbido poblados, o polinuclear si se ha formado por la unión de dos o más ciudades".

³² Fenómeno que se vincula con la presencia de vías rápidas descritas en el párrafo anterior.

³³ Separados de su entorno por altos paredones o cercos de alambre y vegetales con vigilancia especial.

³⁴ La modalidad que predominó es el asentamiento en predios que varían entre una porción de manzana y varias manzanas.

Conflictos urbanos

Las ciudades son siempre el resultado de un proceso histórico y colectivo, que lleva implícita una particular relación entre territorio y sociedad. Noguera (1981) plantea la existencia de tres niveles de relación ciudad-territorio:

- 1) Dentro del ámbito de la geografía física: los elementos geográficos del territorio constituyen el sustrato de la ciudad.
- 2) Considerando el territorio como un conjunto de ciudades. La ciudad se relaciona con el territorio mediante la comunicación y el intercambio con otras ciudades (sistema urbano regional).
- 3) De tipo administrativa, en tanto que la ciudad tiene asociada una parte del territorio que lleva el término municipal.

Este proceso de constitución institucional y urbana de los diferentes municipios, hacia su interior, fue acompañado de una secuencia de conflictos que denominamos **urbanos** por ser propios de la vida en la ciudad, los que fueron variando en el transcurso de las décadas, a medida que el proceso de urbanización se iba desarrollando y atravesando etapas.

Los conflictos que trataremos se vinculan con articulaciones contradictorias entre algunos de estos elementos. Por ejemplo, la tensión entre el espacio parcelado y el público que se encuentra en la disputa del uso de la plaza o las calles y más fuertemente a partir de la instalación de los ferrocarriles. Cuando hablamos del fenómeno de las inundaciones, se muestra una tensión entre la población y el medio "natural" –que nunca es tal–, que tiene una expresión territorial al segregar a ciertos sectores ("obligarlos" o "impulsarlos") a construir sus viviendas en sitios ambientalmente inadecuados, como las orillas de ríos o arroyos, cavas, basurales, etc. como única opción habitacional. Cuando nos acercamos al conflicto generado por el nombre de la estación Bella Vista, observamos una disputa simbólica relacionada con la identidad de la ciudad, que se desarrolla entre la sociedad local tradicional y el poder político a nivel nacional.

Existen otros conflictos que también merecen ser analizados, como el nacimiento de las villas y asentamientos o de los barrios cerrados y *countries*, pero que no pudieron ser abordados en el presente trabajo.

CAPÍTULO 2. PERÍODO RURAL

1. De lo natural a lo rural. ¿Entre los siglos XVI y XVIII, General Sarmiento estaba poblado o era un lugar "vacío"?

La historiografía concuerda en definir la etapa de la colonización española, que sigue a la de "conquista", como urbana, es decir el eje de la ocupación de los territorios anexados se centraba en "fundar" ciudades. Esto los diferenciaba de los portugueses, que en América, particularmente en Brasil, ocuparon la tierra por medio de explotaciones agrícolas prácticamente autosuficientes como las *fazendas*, que utilizaban mano de obra esclava.

Lo que se discute es si los "conquistadores" españoles tuvieron presente la influencia de las ciudades medievales o las del Renacimiento cuando proyectaron sus fundaciones (algunos hasta se remontan a los griegos) bajo el modelo de ciudad damero. Luna (1995) afirma que es más factible que se procediera de manera pragmática, según las funciones que debía cumplir el nuevo poblado. Romero (1976) las clasifica como: **ciudades/fuertes**, las que estaban vinculadas a las primeras experiencias y a las originadas en las zonas de fronteras; y las **ciudades/puerto**, que sirvieron de enlace entre los puertos de la península, favorecidos por el monopolio y los mercados americanos. Hubo muchas fundaciones que aprovecharon la existencia de un poblado indígena o de un centro de culto que nucleaba a la población nativa. Otras se edificaron apresuradamente aprovechando la riqueza recién descubierta de un yacimiento de plata, como el Cerro Rico de Potosí (Bolivia) o Zacatecas y Guanajuato (Méjico), en el norte de Nueva España.

El aspecto físico de estos centros dependió, asimismo, de sus funciones y de los materiales que ofrecía el medio geográfico, la calidad de la mano de obra artesanal indígena, la riqueza de los moradores hispánicos, los peligros o la tranquilidad que los rodearon (Luna, 1995: 345-6).

En 1536 los "conquistadores" españoles fundaron por primera vez Buenos Aires. El hambre, las enfermedades y los ataques de los indígenas ahuyentaron de la ciudad a los pobladores, que en 1541 emigraron para unirse a sus compañeros de Asunción del Paraguay (que había sido fundada en 1537). En 1580 se vuelve a fundar Buenos Aires, manteniéndose como "insegura" por la presencia de los indígenas y poco atractiva económicamente para la corona española por la carencia de metales preciosos, a pesar de haberla nombrado "Río de la Plata" (Lynch, 1967). Su economía estaría signada por la presencia de una inmensa llanura que permitió la reproducción natural del ganado introducido por Pedro de Mendoza en 1536. Como los indígenas habían sido sometidos violentamente, no fue posible incorporarlos como mano de obra en la agricultura.

La historiografía argentina tradicional mostraba a la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores como una región netamente ganadera, a diferencia de otras del interior donde se introdujeron cultivos desde épocas tempranas. Nuevas corrientes de investigación, con exponentes como Gelman, Garavaglia, o Mayol, intentaron mostrar una mayor heterogeneidad de las actividades económicas de la campaña bonaerense³⁵, y romper viejos mitos de haciendas latifundistas despobladas y exclusivamente ganaderas.

Los alrededores de Buenos Aires no dejaban de ser, en los comienzos de la etapa colonial, más que una región marginal en la economía rioplatense. Es decir, eran en gran parte tierras "inexplotadas" económicamente, ni siquiera ocupadas, ni controladas militarmente. Pasaron varios siglos hasta que fueran incorporadas y formaran parte de la ciudad.

Antes de la creación del partido, las tierras de General Sarmiento formaban parte de los distritos de Pilar, Las Conchas y Moreno. Los dos primeros con origen en el siglo XVIII, el último de 1864. Pudimos acceder a pocos datos acerca de lo que sucedió en la zona del ex partido de General Sarmiento en los siglos XVII, XVIII y la primera mitad del siglo XIX.

³⁵ Autores como Gelman también se ocuparon de la Banda Oriental con hipótesis semejantes que para la otra banda del Río de la Plata. Por ejemplo ver de Jorge Gelman: "Una región y una chacra en la campaña rioplatense. Las condiciones de la producción triguera a fines de la época colonial", en: Desarrollo Económico N°112. Vol 28 enero-marzo 1989. Buenos Aires.

Una pequeña porción del territorio fue repartida como suerte de estancia a comienzos del siglo XVII (área cercana a Tigre), pero queda la incógnita de cuándo estas tierras fueron ocupadas efectivamente y explotadas (exceptuando los períodos de vaquerías, que no implicaban asentamiento humano). Este trabajo requeriría de una ardua búsqueda de documentación y como no es nuestro objetivo estudiar la etapa agraria de la zona, sino su conformación urbana, dejamos el interrogante pendiente y veremos someramente la etapa colonial y la de los primeros años de vida independiente de la Argentina.

Munzón considera que *"el verdadero reparto de suertes de estancias sobre el río Las Conchas y dentro de la zona que nos ocupa, se hizo en épocas posteriores a Garay y no antes de 1600. Algunas de esas suertes fueron abandonadas, haciéndose nuevas y abundantes entregas en los alrededores de 1632. Por otro lado, hemos podido comprobar que las tierras que se entregaron a los primitivos pobladores, se extendían a ambos márgenes del río (Las Conchas, hoy Reconquista), teniendo iguales dimensiones de cada lado. Este sistema fue abandonado seguramente por la dificultad que ofrecía el cuidado y vigilancia de los campos, amén de lo engorroso del sistema, pues daba lugar a confusiones derivadas en litigios, desde que al determinarse en la cédula de reparto el número de varas que abarcaba el frente de la estancia, no se comprendía si ellas especificaban en su totalidad tal frente o bien si debían repartirse por partes iguales a cada margen del río."* (Munzón, 1944: 38)

El primer dato de este tipo se remonta a 1582: Alonso de Escobar³⁶, recibió media legua de frente, tanto a una banda como a otra tomando la isla de Escobar en medio, con legua y media de longitud (Munzón, 1992: 112 del Registro Estadístico de Buenos Aires).

Seguramente, pasaron uno o quizás dos siglos entre los primeros repartos de tierras cercanas al ex partido de General Sarmiento y la ocupación efectiva de estas tierras. Las causas son fáciles de explicar: la extensión de tierra apta para las actividades económicas agrícola-ganaderas en la región pampeana, la falta de población local o inmigrante para dichas actividades y a veces un reducido estímulo por parte de los gobiernos. En parte, una barrera natural ejerció una suerte de límite, que llegó a dividir el tipo de actividad económica de uno y otro lado: el Río Reconquista, cuyas márgenes permanecían anegadas muchos meses del año, dificultando el vínculo entre uno y otro lado, dado que contaba con pocos pasos para atravesarlo, como el de Morales. Una vez superado este escollo las comunicaciones fueron más seguras y fluidas.

Según Munzón (1992), Juan de Garay "sometió" con facilidad a las tribus de Las Conchas (anegadas Tigre)³⁷ y Luján, entregándolas en encomienda a sus compañeros para la labranza de las tierras, ocupación que el español despreciaba. En la zona se encontraban guaraníes y querandíes, quienes resistieron el sojuzgamiento, produciendo levantamientos y ambos grupos originarios entraron en lucha con los españoles³⁸.

La agricultura se iba extendiendo al norte de la ciudad de Buenos Aires, hasta el río Las Conchas, y en 1611 había, en el pago del mismo nombre, más de 17 agricultores, y las cosechas de trigo y maíz que tenían, alcanzaban las 410 fanegas, según un cálculo que practicó el capitán Bartolomé López por encargo del Cabildo (Registro Estadístico de Buenos Aires, 1867, citado por Munzón, 1944)³⁹. En el año 1600 se establecieron sobre la ribera del río Las Conchas las primeras tahonas⁴⁰ para moler trigo.

Durante todo el siglo XVII los campos desiertos e incultos tuvieron precios irrisorios, efectuándose transacciones como la de un vecino que vendió una estancia, una chacra, una huerta, un solar en la ciudad y una cuadra en el ejido y una suerte de tierras en Las Conchas a cambio de una capa de "raja llana y más un jubón de lienzo y más un colete acuchillado" (Munzón, 1992).

Las tierras eran destinadas al **pastoreo**. En acuerdo del 3 de septiembre de 1756, el Cabildo resuelve alejar el ganado de la zona destinada a la agricultura, dejando en ella solamente los animales que se utilicen para las tareas agrícolas y ordenando que los restantes fueran echados del otro lado del río Las Conchas, límite norte de la zona laborada.

Esta situación continuó hasta mediados del siglo XIX, cuando el General Pacheco solicitó al gobierno que sus tierras fueran declaradas de **"pan llevar"**, dedicadas a la agricultura. Posteriormente es

³⁶ Compañero de viaje de Garay.

³⁷ El Diario de Aguirre (libro IV) dice al respecto: "El río de Las Conchas toma el nombre de una gran multitud de conchas que realmente se crean a sus orillas. El terreno de sus orillas es bajo y espuesto a las inundaciones del río y sólo con buenos días se puede andar" (citado por Munzón, s/f, mimeo).

³⁸ Munzón (1992) señala que Francisco de Alfero, en 1618, indica que en los ríos Luján empezaban los indios de la pampa o querandíes y un poco más al norte se hallaban los chanes, los mbegues y los timbúes.

³⁹ Figuraban entre los agricultores del pago: el capitán Manuel de Frías, Víctor Casco, Bartolomé López, Pedro Morán, Bartolomé Ramírez, Blas Gómez, Julián Pavón, Bartolomé de Frutos, Francisco Fernández, Juan Domínguez Palermo.

⁴⁰ Es un molino que utiliza fuerza animal (mulas).

imitado por Poucel y demás linderos de la zona del ex partido de General Sarmiento, terminando por facilitarse la llegada de migrantes.

De la ganadería a la convivencia entre ganadería y agricultura. Algunos conflictos

Como dijimos, hasta la primera mitad del siglo XIX no contamos con datos precisos acerca de la economía y la sociedad local en la zona del ex municipio de General Sarmiento. Es decir, sólo encontramos referencias a ventas o transferencias de estancias radicadas en la zona, donde se registra la presencia de cabezas de ganado. Esta vaguedad en la información se revierte en la segunda mitad del siglo.

Sin embargo, podemos hacer algunas inferencias de lo que sucedía a comienzos del siglo XIX. Munzón hace referencia a datos censales de la década de 1810, cuando la población que rodeaba a la Capital alcanzaba 100.000 personas en una extensión de 1.400 leguas (diseminadas en 20 partidos y 29 pueblos, villas o aldeas). Un expediente (fechado en 1813) de Pilar, partido que incluía la mayor parte del futuro partido de General Sarmiento, se refería a la presencia de 3.158 habitantes. Su composición daba cuenta de una sociedad colonial estamentaria, que incluía a indios encomendados y esclavos: 2.581 nativos, 147 indios, 32 europeos extranjeros, 155 negros libres, 230 negros esclavos, 2 eclesiásticos seculares, 1 eclesiástico regular (Munzón, 1992).

Pocos años después, según *"el plano de mensura levantado en noviembre de 1827 por el agrimensor José de la Villa, dichas tierras se hallan cruzadas por el arroyo de Navarro (actual arroyo de los Berros)⁴¹ y dentro de esta estancia se hallaban ubicadas las poblaciones de Juan de la Cruz Ocampo, Pedro Mesa y Bernardino Navarro. Al fondo se hallaba la estancia del finado Pinazo, al sudeste la población de Mariano Gómez y al nordeste, las tierras de Martín Sampayo."* (Munzón, 1992: 132). Esta última estancia luego pasa a manos de Luis Goya, y allí van a fundarse los dos pueblos que darán origen a General Sarmiento. Pasaba por allí el camino de postas a Pilar, que atravesaba una gran quinta, El ombú de Pardo⁴².

A mediados del siglo XIX se producen grandes cambios económicos y de la ocupación de la tierra en toda la campaña bonaerense y en la zona de estudio, aunque sólo una parte estaba explotada. Existían pequeñas poblaciones, dedicadas básicamente al pastoreo. Se mantenía el Río Reconquista como límite natural y productivo, por orden de las autoridades.

Es también el momento en que surgen en el Área Metropolitana de Buenos Aires muchos de los municipios actuales, respondiendo al doble propósito: político-administrativo provincial y de intereses locales de tipo económico políticos (aunque variando en cada caso).

En aquel entonces, como dijimos, lo que constituyó el partido de General Sarmiento pertenecía en casi su totalidad al partido de Pilar. Un censo de 1854 (publicado por Trelles en Registro Estadístico de Buenos Aires citado por Munzón, 1992: 34) dio para el Pilar la cantidad de 5.015 habitantes, el doble que en 1813. Tenía haciendas, mientras que la actividad agrícola empezó a desarrollarse tímidamente. Es de suponer por la cantidad de habitantes que una porción estuviera asentada en tierras del área que estudiamos.

Ya con más seguridad, años más tarde en la zona de General Sarmiento predominó la explotación ganadera, *"al punto que el pastoreo del partido no ha podido soportarla y ha debido sacarse una parte de ese ganado de radio"* (Munzón, 1992: 131). Creemos que habría que verificar lo que dice Munzón respecto a que *"no existe un área de 10 cuadras sin población y todas tienen ganado"* (Munzón, 1992: 131).

El gran cambio se produjo en 1855, cuando las tierras fueron declaradas de **"pan llevar"**. Fortunato Poucel, propietario de tierras en el ex partido de General Sarmiento inició ese año (conjuntamente con propietarios de las estancias linderas, hasta las tierras de Pacheco, Rufino Villamayor, José Gándara, Félix Ballester y José Luis Villamayor), ante los poderes públicos, una solicitud de que sus tierras fueran declaradas para uso agrícola (de "pan llevar"). Adolfo Sourdeaux intervino tanto en la redacción y escritura de la nota, como confeccionando los planos. El Departamento Topográfico⁴³, a quien se le pidió informes, manifestó que

⁴¹ Cuyo nombre se debe a que regaba los campos que pertenecían a los Navarro.

⁴² El nombre de paso Morales fue dado alrededor de 1723, por ser el único sitio en que se podía cruzar el Río Las Conchas, debido a la poca profundidad de su lecho y cuyas tierras linderas pertenecieron en esa fecha a Domingo Morales. Este paso sirvió de límite al pago y luego Partido de Las Conchas, en su separación con Luján, y más tarde con Pilar y con Moreno.

⁴³ El Departamento Topográfico tuvo como antecedente el Dpto. de Ingenieros Arquitectos, primer ente oficial creado en el país para el desarrollo de las tareas específicas de arquitectura e ingeniería después de la Revolución de Mayo en 1821. Luego nació el Dpto. Topográfico, con el fin de

"no ve inconvenientes" y que "son notorias las ventajas de la agricultura sobre el pastoreo, que por otra parte en aquellos parajes es de poca importancia" (Munzón, 1992: 150). Alsina, (fiscal) a quien también se le pidió informe, sostuvo posiciones interesantes de las que se puede inferir la necesidad de Buenos Aires de contar con un *hinterland* que le proveyera productos alimenticios. "Todas las conveniencias del pueblo y de la campaña exigen imperiosamente que los productos agrícolas estén lo más cerca posible del Mercado principal que es Buenos Aires (...) A mi juicio debían declararse tierra de "pan llevar" todas aquellas a las inmediaciones de Buenos Aires que fuesen a lo menos necesarias para producir los granos necesarios al consumo, tales como los terrenos que se extienden desde el Río Luján hasta el Plata" (citado por Munzón, 1992: 151). Recuérdese que todavía no se había desarrollado el ferrocarril, que vendría a cambiar las dimensiones territoriales y los usos y valores del suelo bonaerense.

Por lo tanto, la respuesta oficial fue favorable. Las cámaras legislativas sancionan "decláranse de pan llevar los terrenos de propiedad pública o de propiedad de los vecinos suplicantes, situados a la costa del Río de las Conchas, desde los límites de los terrenos del General Don Ángel Pacheco hasta los de Don Fortunato Poucel inclusive, con calidad de que no podrá tenerse en ellos ganados sin pastor" (citado por Munzón, 1992: 152).

Complementando dicha medida, se dictó el Reglamento de las chacras de los terrenos de Fortunato Poucel y demás vecinos del partido del Pilar, sancionado por decreto del Superior Gobierno con fecha 19 de enero de 1857. Téngase presente que aún no se había difundido el uso de cercos. Dicho reglamento contemplaba entre otros puntos:

- "Ningún labrador podrá escorarse cuando sea su turno a asistir en persona o con un hombre a las rondas que se hagan de día o de noche bajo la misma multa" (art. 3).
- "Todo labrador está facultado para encerrar toda clase de hacienda que halle suelta y cuyo dueño, si lo tuviese y la reclamase, pagará el costo del encierro, además del daño que dicha hacienda pueda haber causado y si no tuviese dueño o este no la reclamase, será puesta a disposición de la autoridad" (art. 5).
- "Todo animal, fuese de quien fuese, que se hallase en un sembrado, pagará cinco pesos por cabeza si es yeguarizo, y diez pesos moneda corriente si es vacuno, no teniendo dueño está sujeto al art. 7" (será puesto a disposición de la autoridad) (art. 8).

Este reglamento muestra que en la **disputa agricultura-ganadería**, triunfó la primera sobre la segunda, bajo el sistema de fuertes sanciones para el ganado que dañara los sembrados. También muestran las condiciones laborales de los labradores a quienes se les asignan grandes responsabilidades bajo una relación más cercana al patronazgo que al asalariado.

Comenzó un proceso de subdivisión de los campos en pequeñas parcelas, que se fueron poblando por la llegada primero de colonos franceses –debido a la acción de los "fundadores"–, a la que luego se fueron sumando italianos, y en menor medida españoles y de otras naciones europeas. Paralelamente, llegaron bonaerenses y pobladores del interior del país. Munzón, con nostalgia afirma "el objetivo primero de crear una colonia francesa se desvirtuará tiempo más tarde, aunque ello no ha de restar méritos a la acción del fundador" (Munzón, 1992: 129).

Como dijimos, las tierras pertenecían casi totalmente al partido de Pilar, acrecentando la interrelación con el pueblo cabecera –llamado también Pilar– las comunicaciones y gestiones diarias y cotidianas, facilitadas por el viejo camino de *las postas*⁴⁴.

reglamentar y controlar la mensura de tierras y llevar el registro topográfico del territorio así como encargarse de la traza de pueblos y ciudades. Este organismo, a diferencia de otros institutos, durante el siglo XIX posee una ininterrumpida continuidad histórica, ya que a partir de 1876 se transforma en División de Geodesia del Departamento de Ingenieros y luego en Dirección de Geodesia que depende actualmente del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. Estuvo encargado de realizar el Plano Topográfico de cada una de las poblaciones de la provincia y se interesó por la sistematización de las comunicaciones entre la capital y el territorio y el trazado de una serie de avenidas en los suburbios de la capital.

⁴⁴ En abril de 1819 se establece el itinerario de postas de Buenos Aires al Paraguay que se consideraba la ruta del sector nordeste. Se llegaba al Pilar por dos caminos distintos: uno iba por Belgrano y el otro, más directo, por Flores, Morón, San Martín.

El recorrido del servicio de correos salía de Buenos Aires el día 19 de cada mes y regresaba el día 15 del siguiente. Pasaba por Santos Lugares, luego por el Paso Morales, hacía un alto en la pulpería que fuera de Cayetano Pardo y luego de Francisco Planes. Luego atravesaba a campo traviesa y paraba en la pulpería de Julián Amaes, junto al Arroyo Pinazo. Cruzaba el Río Luján por un puente. En Pilar proseguía el camino por Cañada de la Cruz, Areco, San Pedro, Ramallo, San Nicolás, Pavón hasta llegar a Rosario y proseguir hasta Paraguay (Castro Esteves, *Historia de Correos y Telégrafos*, págs. 91 a 105)

También, las vinculaciones con Buenos Aires eran relativamente fáciles: el camino real cruzaba por el Paso de Morales, se dirigía a Morón, continuaba la ruta hacia la Capital, requiriéndose *"varias horas de viaje a caballo para transponer las cinco leguas que separaban la ciudad de las poblaciones esparcidas en las cercanías del Río Las Conchas"* (Munzón, 1992:133).

Algunos cronistas se refirieron a las dificultades que ocasionaban las tierras bajas y pantanosas de la zona, como a la existencia en ciertos períodos de ladrones y forajidos, que hicieron disponer que el correo pase sólo de día entre Buenos Aires y Luján.

En relación al abastecimiento cotidiano Munzón (1992: 133) nos dice que *"solían contar los viejos pobladores del lugar, que para obtener los artículos de primera necesidad, había que ir a San Fernando a caballo y muchas veces recurrir por los mismos a San Martín o a Belgrano atravesando campos incultos y zonas despobladas"*.

2. Creación de los primeros núcleos urbanos en General Sarmiento

La Argentina fue uno de los países de América que más rápidamente se urbanizó. En 1869, según los datos del primer Censo Nacional (realizado bajo la presidencia de Sarmiento), el porcentaje de población rural de la Provincia de Buenos Aires era de 39%, descendiendo al 34% en 1895. Entre estas dos fechas, en el espacio que perteneció al ex partido de General Sarmiento nacen dos centros urbanos contiguos.

Algunos propietarios rurales de esta zona, con el propósito de obtener mayor renta de sus tierras, decidieron subdividir parte de sus campos, creando algunos núcleos urbanos. Por lo general, el proceso comenzaba por aquellos predios que se ubicaban en las cercanías de estaciones de ferrocarril (principal medio de transporte en expansión), pero no se trató de un proceso homogéneo, dándose casos donde se produjo lo inverso. Esto último es lo que sucedió en San Miguel y Bella Vista.

Hasta 1900 las ventas de lotes se realizaban al contado o en 6 cuotas mensuales, excepto pocas excepciones. El crédito prácticamente no existía. Poco tiempo después esta situación varía, produciéndose ventas en 12, 15 y hasta 60 mensualidades hasta 1904. A partir de ese año llegaban hasta 80 cuotas en los casos en que las ventas se realizaran por los rematadores más importantes. En 1930 los plazos de pago llegaban a las cien mensualidades. Usualmente las ventas se realizaban a través de remates en el lugar del loteo, modalidad que se modifica a partir de 1947 (Clichevsky, 1975).

En este período, desde la gobernación y legislatura de la Provincia de Buenos Aires, se estableció una serie de reglamentaciones que pautaron un proceso que adquiriría fuerza: la creación de ejidos en los distintos partidos, que comenzaban a subdividirse en unidades de menor tamaño.

Existen dos opiniones respecto al origen del término "partido": algunos autores consideraron a las alcaldías⁴⁵ como su origen (Guillermina Sors de Triccerri, Roberto Marfany y Ricardo Levene), retomando el uso corriente de la palabra a fines del siglo XVII. Otra opinión considera el "partido" en el sentido contemporáneo del término, como aquellas jurisdicciones definidas territorial y administrativamente, a partir de 1864.

Estas vastas delimitaciones incluyeron no sólo a los actuales partidos homónimos, sino a la totalidad de los territorios de los que luego se desprenderían los partidos del Área Metropolitana. Este sistema colonial de distritos –que definió jurisdicciones civiles en base a divisiones eclesiásticas– se organizó tomando como cabecera una serie de asentamientos fundados durante el siglo XVII en el interior del Río Salado y que quedaron dentro de la línea de fuertes y fortines creados entre 1738 y 1810 (Caride, 1992).

El origen de estos partidos fue diverso: Quilmes surgió a partir de una reducción de indios. San Martín y San Isidro crecieron alrededor de una primitiva ermita construida por algún devoto, laico o religioso.

Muchos pueblos se establecieron a lo largo de la red de caminos reales que conectaban Buenos Aires con distintas ciudades y asentamientos en el interior del país. Los caminos que partían de la Plaza Mayor de Buenos Aires y se desarrollaban a lo largo de las tierras altas, vadeando ríos y arroyos, constituyen

⁴⁵ El cargo de alcalde, que en sus comienzos parece haber sido delegado en los estancieros principales del pago, se otorgó luego a gente de menor peso social, hacendados de segundo rango en muchos casos. Este funcionario, surgido de los mismos vecinos y con capacidad para aplicar castigos físicos, cuenta con la colaboración del cura y del comandante de frontera. Los abusos de autoridad del alcalde cubrían una amplia gama de arbitrariedades que iban del arresto a la prisión sin formación de causa, a heridas, castigos, muerte, violación y la utilización de mano de obra gratuita. Hacia finales del siglo XVIII la autoridad militar supera ya a la civil y es vano el intento del alcalde de imponerse a un comandante abusador, que emplea soldados para armar cigarrillos en connivencia con el estancero de tabaco, acopia cueros de manera ilegal o autoriza el juego. (Luna, 1995: 55/57, tomo 3).

los primeros ejes de crecimiento de la ciudad y los articuladores con su campaña (Gutman - Hardoy, 1992).

En esos momentos, en lo que es la actual Área Metropolitana de Buenos Aires, se verificó un importante crecimiento de población: fueron repobladas primitivas chacras de San Isidro, se formaron corrales de hacienda hacia el oeste, hornos de ladrillos cerca del Riachuelo y fueron habilitados los actuales puertos de Tigre y San Fernando.

La ley sancionada el 24 de octubre de 1864 por el Congreso de la Provincia de Buenos Aires, sobre la nueva división de los Partidos de la Campaña en el interior de Río Salado, introdujo un cambio fundamental en la estructura jurídica y administrativa de la provincia y de los alrededores de Buenos Aires en particular. A partir de la sanción de esta ley fueron fijados los límites de los 37 partidos de la provincia, creándose 8 más. El 24 de febrero de 1865, un decreto reglamentó la ley de división, especificando los límites de cada partido en relación a las propiedades existentes (Caride, 1992).

Nace el proyecto de un centro urbano

Respecto de algunos hechos sucedidos en tierras del ex partido de General Sarmiento, encontramos documentación fehaciente recién a partir de 1860. En esa década aparecieron los primeros indicios de la formación de un poblado urbano, y seguidamente de otro contiguo. Es cuando se puede hablar de un antes y un después en cuanto a la conformación urbana del partido.

Vendida la vieja estancia de Sampayo a Fortunato Poucel en 1837, sus tierras se mantuvieron como simple campo de pastoreo hasta el año 1855, cuando es declarada de "pan llevar". Mientras, en 1848 se disolvió en Francia la sociedad "Poucel Junior y Cía" en cuyo nombre Fortunato Poucel había adquirido tierras en Pilar. Esas tierras se dividieron longitudinalmente en partes iguales: una mitad quedó en poder de la sociedad en liquidación y la otra en posesión de Fortunato Poucel (Munzón, 1992:153), quien decidió volver a Francia y otorgar a Esteban Chabry y Adolfo Sourdeaux un poder para liquidar sus bienes.

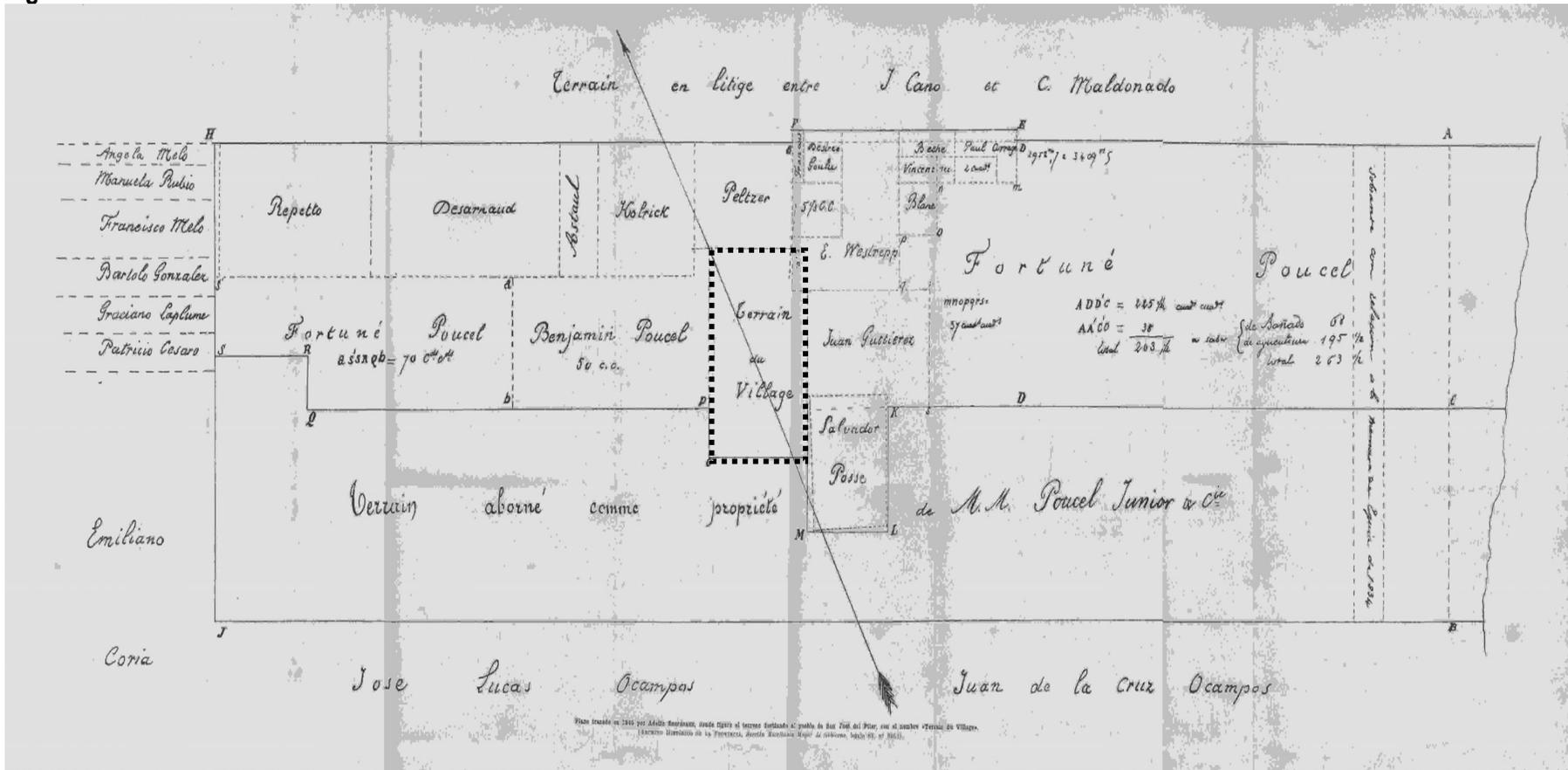
Sourdeaux subdividió la estancia de Poucel y trazó el futuro pueblo cabecera. Según Munzón (1992: 154) lo denominó "*San José del Pilar*" porque era devoto de ese santo y "*del Pilar*" porque correspondía al partido de Pilar. Comenzó la subdivisión:

Munzón señala que "*En 1857 se efectuaron algunas ventas aisladas en la zona territorial de Fortunato Poucel. Son en total seis chacras que tienen una extensión de 4 a 10 cuadras de frente, por otro tanto de fondo. La mayoría de los adquirientes son franceses y se llaman Desideria Goulú de Vingner, Peltzer y Cía., Enrique Ollerich, Alejandro Astoul, Desasnaud y Cía. y Repetto y Cía. También compra tierras Salvador Posse y establece su vivienda en ellas. Estos fueron los primeros propietarios de tierras en lo que hoy es San Miguel y Bella Vista*" (Munzón, 1992: 153). De este modo, el agrimensor francés Adolfo Sourdeaux, a quien el autor califica de "*creador, romántico, artista*" impulsó la colonización de estas tierras.

Primero surgió la idea de un poblado urbano, que se puede observar en un plano de **1865**, en las tierras de Poucel como "***terrain du village***". Años más tarde se transformó esa idea y aparecieron **dos centros diferenciados**:⁴⁶

⁴⁶ Lamentablemente, cuando trabajamos los datos del Censo de Población de 1895, los libretos (las agrupaciones de población cada 150 habitantes) no estaban clasificados por localidad. Esto nos impide observar el tipo de actividad, vivienda y población en estos dos pueblos de forma diferenciada.

Figura 2: Plano de San José del Pilar



Fuente: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. Plano trazado por Adolfo Sourdeaux, en 1865, donde figura el terreno destinado al pueblo "San José del Pilar", con el nombre "Terrain du Village" (destacado con línea punteada).

- **Bella Vista:** Sería un sitio de recreo. Se ubica cerca de un río (que no presentaba las características de alta contaminación y degradación del suelo actuales) y tenía una traza que contribuye a una sofisticada **parquización**. Munzón (1992) sostiene que el ideal de Sourdeaux fue formar una colonia francesa, atribuyendo esto a la necesidad que le surgiera luego de ser impedido de volver a su patria por razones políticas. El historiador afirma que la tradición le asignó el nombre de Bella Vista a un propósito del agrimensor.
- **San Miguel:** Como mencionáramos en su orígenes se denominó "*San José del Pilar*". En 1889, año en que surge el partido, cambia su nombre por "*General Sarmiento*", para adquirir el nombre de "*San Miguel*" en 1944. Su función inicial fue la de un centro urbano de servicios (básicamente comercial). Se contempló en su origen una plaza y el espacio para instituciones tradicionales en sus alrededores (iglesia, escuela, etc.)⁴⁷. Las dimensiones de las parcelas lo diferenciaban de Bella Vista: menor tamaño, respondiendo a las características habituales de la creación de pueblos de ese período histórico.

Con el fin de vender las tierras loteadas se organizaron los dueños en sociedades de fomento y combinaban *pic-nics* a los que asistía lo más selecto de la colectividad francesa (o por lo menos así lo difundían). Por tal causa no resulta extraño que familias de esa nacionalidad se radicaran en la localidad de Bella Vista, construyendo lujosas residencias veraniegas o en algunos casos permanentes. En los nombres de sus primeros pobladores se puede inferir su origen: "*Así vemos figurar entre sus habitantes a Pedro Yoly, Alejo Moine, Juan Luis Hilario Artigue, Ernesto Poussart, Julio Nogués, Eugenio Mattaldi, Juan Brisson, Augusto Dupuy, Carlos Chabry, Carlos de Chapeaurouge, E. Hours, Dr. Emilio Daireaux, J. Vigier, Roberto Depaux, Marcial Loubet, L. Mignonneaux, José Druillet, Boisai, Emilio Anaud, Sabino Mandet*" (Munzón, 1992: 146).

El emprendimiento inmobiliario. Las sociedades de fomento San José del Pilar y San Miguel del Porvenir

Las tierras de Poucel fueron adquiridas desde Francia por Eugenio Carlos Sourdeaux: "Constituida el 2 de enero de 1872 la Sociedad de Fomento San José del Pilar, estas tierras son compradas por la misma, que va a producir la **subdivisión y venta**" (Munzón, 1992: 233, el destacado es nuestro).

Entre los integrantes de la Sociedad San José del Pilar podemos mencionar a Leonardo Pereyra, Martín Iraola, Esteban Chabry, Carlos Ristori, Claudio María Joly, Eugenio Mattaldi, José María y Mariano Moreno, Juan Dillon, Eugenio Tessier, Adolfo Sourdeaux en representación de su hermano Eugenio, Juan Azconapé⁴⁸. En su artículo 1 señalaba "*El objeto exclusivo de esta Sociedad es la **venta en lotes de quinta de una área de terreno de doscientas trece cuadradas y dos tercios de otra, de ciento cincuenta varas por costado, situado en el Partido de Moreno, del otro lado del Puente de Morales sobre el Río de las Conchas, terreno que adquirió en la fecha de Don Eugenio Carlos Augusto Sourdeaux***" (el destacado es nuestro).

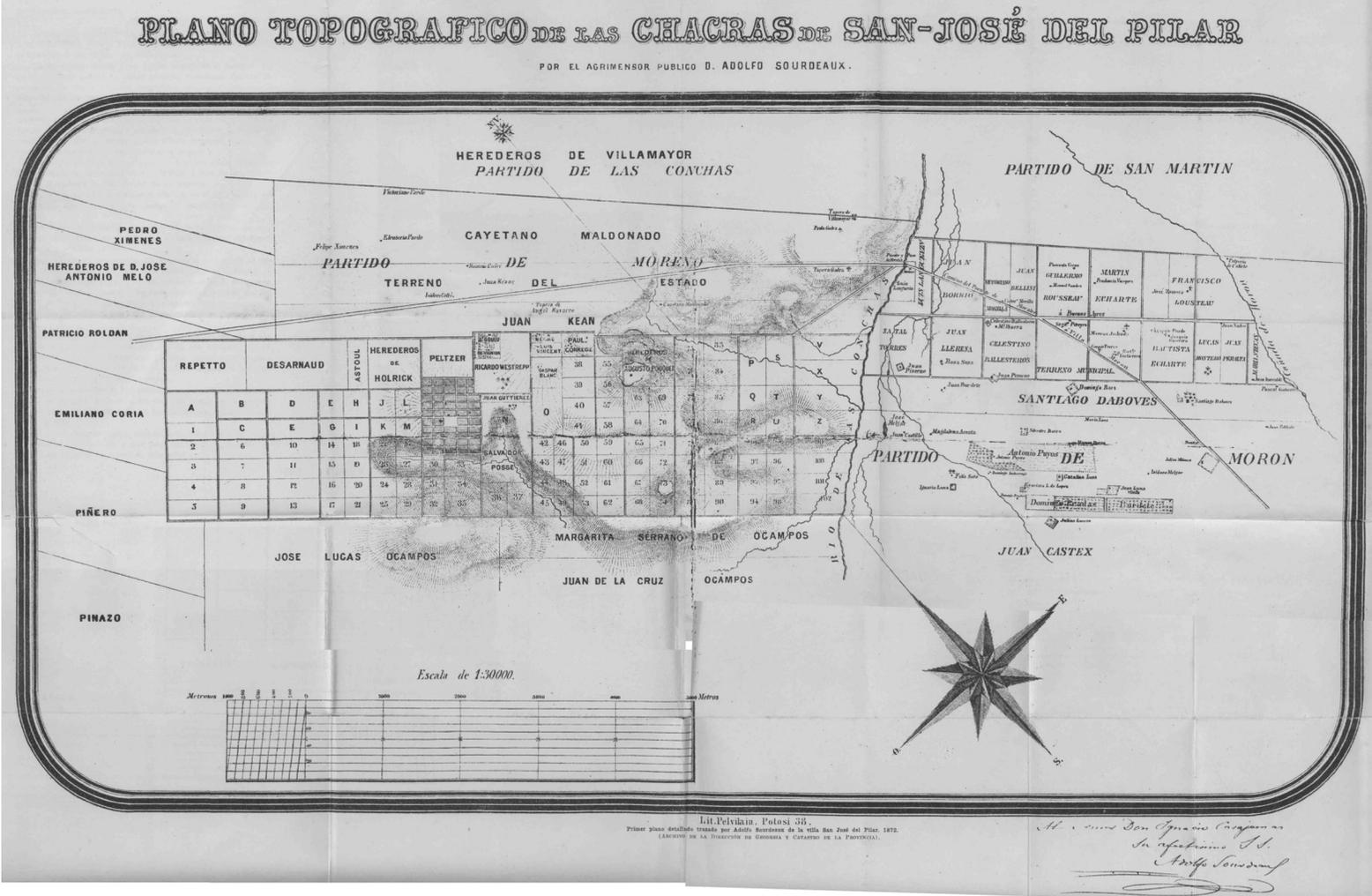
La Sociedad de Fomento San Miguel del Porvenir, constituida el 23 de setiembre de 1872, contó con integrantes de la mencionada "San José del Pilar", encontramos a: Mariano Billingham, Leonardo Pereyra, Martín Iraola, Eugenio Duschenoiss, Eugenio Tessier, Eugenio Mattaldi, Esteban Chabry, Claudio María Joly, Juan Dillon, Julián Azconapé, Adolfo Sourdeaux en representación de su hermano Eugenio, Carlos de Chapeaurouge. El artículo 1 fijaba: "*El objeto exclusivo y único de la Sociedad es la **venta en lotes de quinta o en solares de un área de terreno compuesta de doscientos cincuenta y seis cuadradas de ciento cincuenta varas por costado y de cuarenta y cinco manzanas de ciento cuarenta varas de frente por cien varas de fondo, siendo el terreno situado en el Partido de Moreno, del otro lado del Puente***"

⁴⁷ Este tipo de trazado urbano fue común en muchas urbanizaciones, ya que la presencia de espacios públicos e instituciones contribuían a una mayor valorización de los lotes.

⁴⁸ Ver Munzón (1992) páginas 234-5.

de Morales, sobre el Río de las Conchas, terreno que, según escritura con fecha treinta del corriente se compra a Don Fortunato Poucel, representado por don Francisco Balbín". El artículo 2 señalaba: "Capital de un millón ciento cincuenta mil moneda corriente, precio del terreno que se compra a Poucel y al Estado, en 115 acciones de 400 pesos fuertes cada uno" (Munzón, 1992: 235). Adolfo Sourdeux es nombrado Gerente de la Sociedad. En el artículo 11 se plasma la relación que tenían a futuro estas urbanizaciones, con el proyecto de ferrocarril: "cada año, después de la inauguración de los trabajos del Ferrocarril al Rosario, habrá uno o dos remates cuyas condiciones serán determinadas por la Comisión Administradora" (Munzón, 1992: 235).

Figura 3: Plano de chacras de San José del Pilar, 1872.



Fuente: Archivo de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires. Primer plano detallado trazado por Adolfo Sourdeaux de la villa San José del Pilar, en 1872.

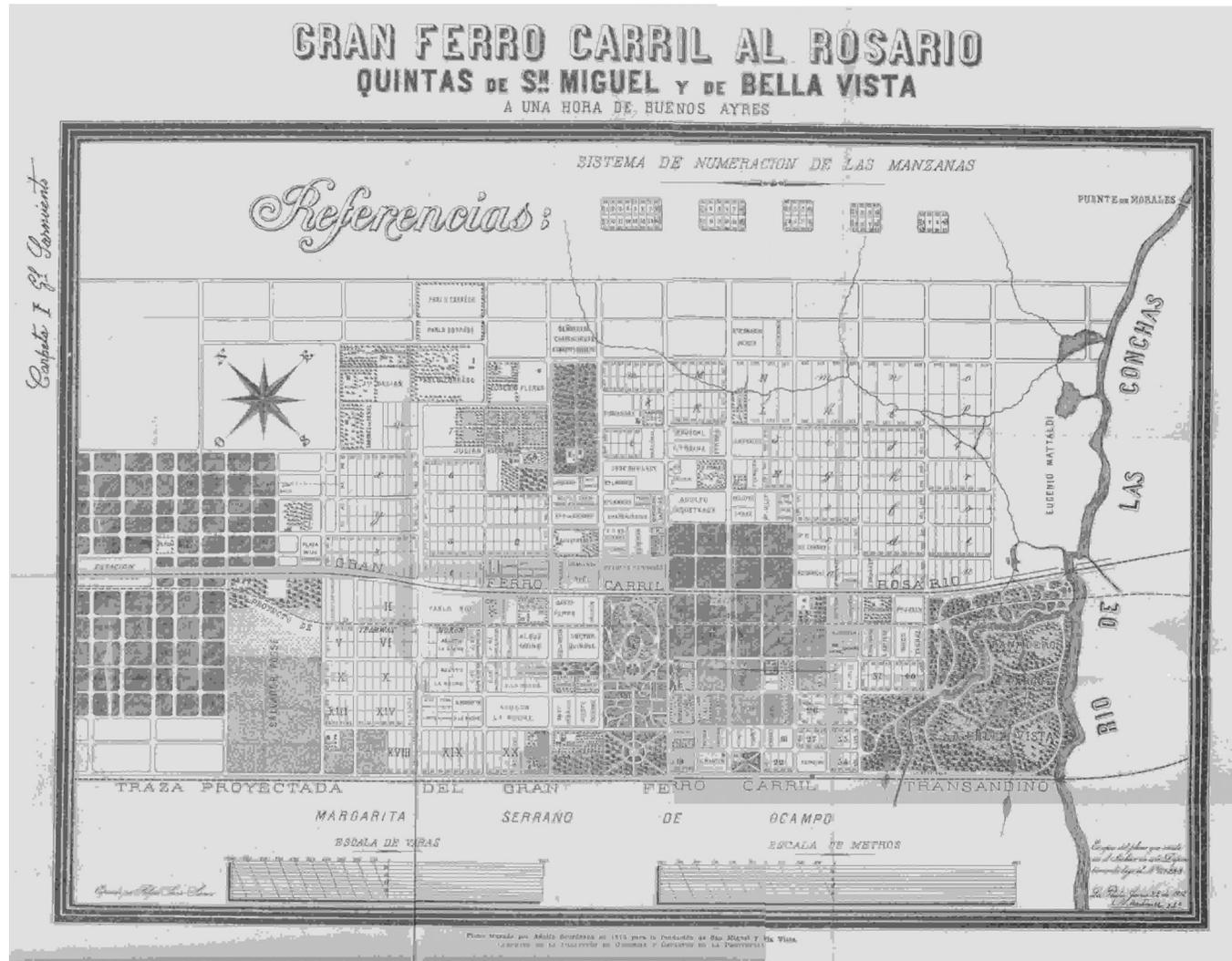
Sin duda parecía un negocio asegurado, pero el ferrocarril, como sucedió con muchos pueblos de la provincia, era determinante para la atracción de los compradores y la valorización de la tierra. Por lo tanto, los proyectos fracasaron, respecto de lo que se habían propuesto; las sociedades se disolvieron y las tierras se vendieron de cualquier modo. Según Munzón, la consecuencia fue la bancarrota, aunque desconocemos el resultado financiero individual de los miembros de la sociedad.

Claudio Joly, en su carácter de socio liquidador de ambas instituciones, una vez disueltas las sociedades procede en 1890 (una vez creado el nuevo municipio), a hacer donación de las tierras donde se levantarían más tarde los edificios públicos del municipio: escuelas, plazas, iglesia, municipalidad y cementerio (Munzón, 1992: 238).

Los primeros remates de tierras en San Miguel

San Miguel fue diseñado originalmente a partir de 50 manzanas, en un cuadrilátero de cinco por diez divisiones que estaría limitado por las calles España, Serrano, Italia y Farías. El resto del área Sourdeaux lo dividió en 129 chacras que ocuparían el área actual demarcada al noreste por la ruta nacional N° 8, al suroeste por la Av. Gaspar Campos, al sureste por el Río Reconquista y al noroeste por la calle Pueyrredón (Munzón, 1992: 160). La estación ferroviaria fue trazada originalmente entre las calles Mitre y Roca, por lo que las calles que allí desembocan fueron diseñadas de mayor ancho.

Figura 4: Plano de San Miguel y Bella Vista



Fuente: Archivo de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires. Plano trazado por Adolfo Sourdeaux en 1872 para la fundación de San Miguel y Bella Vista.

El primer remate de las tierras loteadas que rodeaban la plaza de San Miguel se llevó a cabo el domingo 21 de septiembre de **1873**, a cargo del martillero Ristorini, de la Capital Federal. Este abarcó lotes de 44 manzanas que rodeaban la plaza. Cada manzana estaba subdividida en 12 o 16 amplios lotes⁴⁹.

Es interesante observar que el folleto de promoción menciona en su parte superior "Gran Ferrocarril al Rosario". El remate contemplaba que la compra se realizaba mitad al contado y mitad en 6 meses. Este sistema de venta incluía un almuerzo para 300 personas, y había 30 carruajes que salían de Morón para trasladar a los compradores. Se decía además: "Títulos inmejorables – venta liberal – lotes medianos, grandes – por manzana como quieran – mensurados por Don Adolfo Sourdeaux – triplicarán su dinero en un año – **lo que se quiere es poblar**", el folleto estaba firmado por Carlos Ristorini. Se pone en evidencia la contradicción entre el aumento del valor de los predios en poco tiempo (utilizado como atracción para la compra) y el objetivo de poblar la zona.

El segundo remate fue realizado el 10 de diciembre de 1876⁵⁰. La zona había sido dividida por Sourdeaux en 34 chacras. Los lotes eran diferentes: del 1 al 18 tenía cada uno 4 cuerdas cuadradas. El 19 tenía 6 y los lotes 20 a 31, 5 y el lote 34 15 cuerdas cuadradas. Esta vez, la venta se realizaba en tres pagos, la primera al contado. El folleto menciona que el loteo se encontraba a 650 varas de la proyectada estación del tren Gran Ferrocarril al Rosario. El sistema publicitario era similar al anterior.

Los primeros remates de tierras de Bella Vista

Como señaláramos, los lotes son de mayor tamaño que los de San Miguel. El martillero a cargo del remate también fue Carlos Ristorini⁵¹. Los lotes eran un cuarto o un quinto de manzana (unos 150 metros de lado). Los primeros remates se efectuaron los domingos 21 y 24 de febrero y 4 de abril de **1875**. El sistema publicitario era similar a los correspondientes a San Miguel.

Según Munzón (1992:163), Bella Vista se pobló más rápidamente que San Miguel, y esto estaría cristalizado en algunos documentos que hablan de "San Miguel de Bella vista". En un padrón de Contribución Directa de la Municipalidad de Moreno, de 1872, se contabilizan los propietarios, muchos son nombres ya mencionados. Mientras tanto, un censo de aquellos años contabilizaba 781 personas, entre hombres, mujeres, hijos y peones. Sin embargo, Ángel Gallardo en sus Memorias recuerda que cuando era chico, en 1880 realizó una expedición a San Miguel, (desde Moreno) y se refiere a éste como de "cuatro casas".

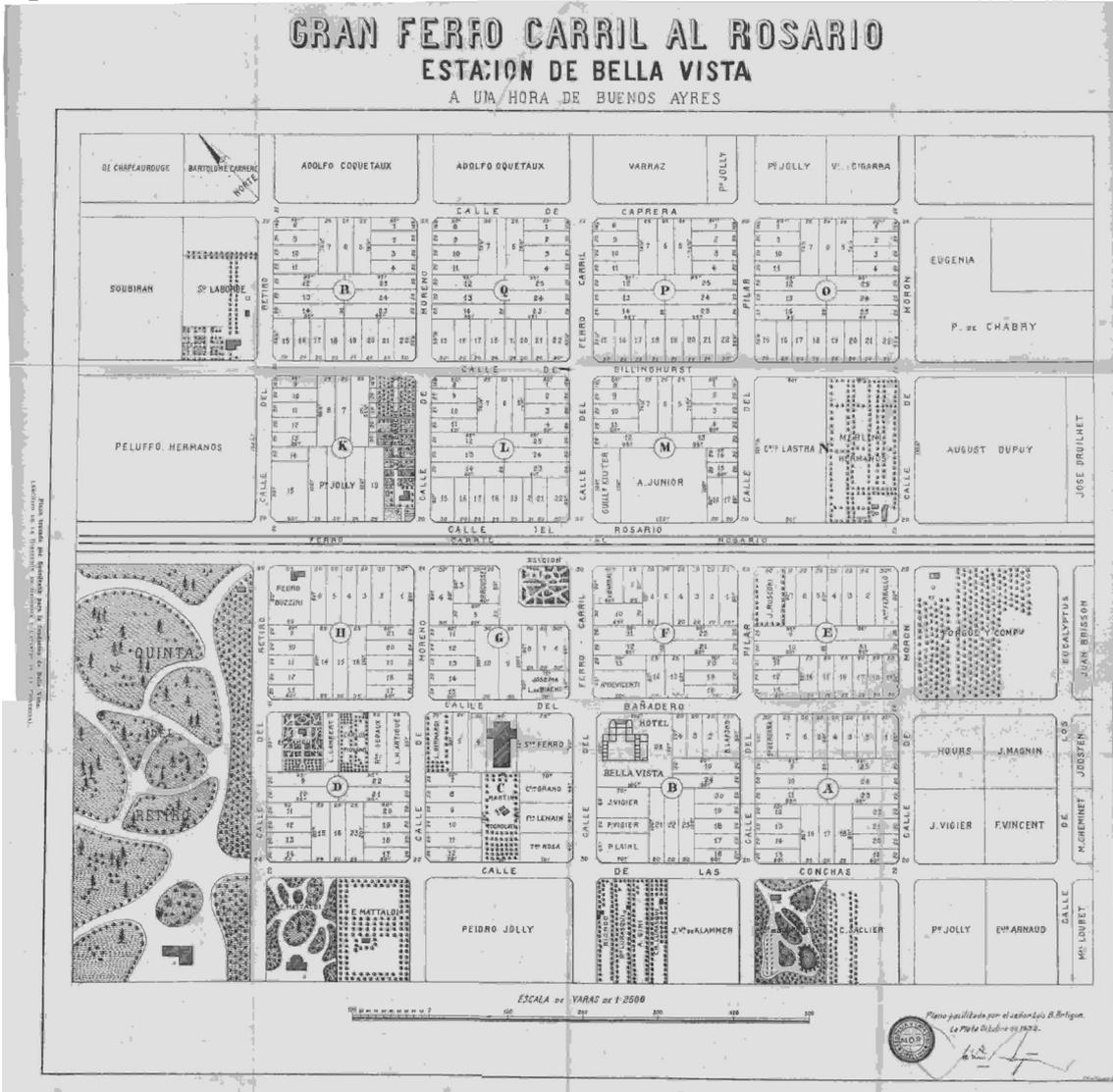
Los vecinos se quejaban de los destrozos de la hacienda abandonada. Los hornos de ladrillo que, ubicados a pocas cuerdas de la plaza, proveían de los materiales necesarios para las construcciones, más tarde serían obligados a alejarse por sus efectos contaminantes.

⁴⁹ El radio corresponde al sector comprendido por las calles Italia, Agüero, D'Elía y Zuviría.

⁵⁰ La porción de territorio comprende la zona delimitada por las actuales calles España, Pueyrredón, Serrano y Av. Gaspar Campos.

⁵¹ La fracción estaba delimitada por el Río Reconquista, la calle Richieri, Pardo y Gaspar Campos.

Figura 5: Plano de Bella Vista



Fuente: Archivo de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires. Plano trazado por A. Sourdeaux para la fundación de Bella Vista.

Condiciones de la urbanización. Los primeros medios de transporte y comunicación

La primera fase de la urbanización, la extensión, no es posible sin la existencia de medios de transporte que permitan comunicar a los pobladores con sus lugares de trabajo o transportar productos locales. En las últimas décadas del siglo XIX habían comenzado a instalarse industrias y servicios que ampliaron la demanda de mano de obra y por lo tanto el radio de donde provienen sus trabajadores. Si bien la actividad primaria absorbía a una parte importante de la mano de obra, muchos trabajadores debían desplazarse varios kilómetros diariamente.

Por lo tanto, para la venta de tierra con características urbanas, debía ofrecerse o demostrarse la existencia de medios de transporte, preferiblemente económicos y frecuentes, como eran los trenes en aquel momento.

La única ruta que permitía el paso de carretas y caballos era el camino real de Paso Morales que, viniendo desde Buenos Aires, seguía por Morón, atravesando el centro de la zona, luego iba a Pilar, continuando hacia el norte. No existía al principio un tránsito regular y la carreta y el caballo eran los únicos medios de comunicación.

Correos, diligencias y camino a Morón

En 1876, Eustaquio Salinas firmó con la Dirección de Correos⁵² un contrato para realizar el transporte de correspondencia entre Morón, Bella Vista y San José del Pilar⁵³. Luego, además de correspondencia, transportaría pasajeros.

Datan de 1855 las primeras noticias que existen acerca de una línea de diligencias que comunicaba Buenos Aires con Pilar, saldrían 3 días al mes de plaza Lorea.

Como vimos, para estimular la venta de los nuevos loteos, era indispensable contar con medios de transporte fluidos. En ese momento las opciones eran dos: las diligencias por caminos de tierra, o los ferrocarriles. Los vecinos organizados en sociedades de fomento procuran alcanzar los dos objetivos, aunque la segunda opción siempre se plantea como más compleja y demandará más tiempo del esperado.

Dado que la zona estaba ubicada en el camino que unía Buenos Aires con Pilar, se veía favorecida por la fluida comunicación entre ambas ciudades, especialmente en sentido hacia el centro. También había caminos que conectaban con Moreno (Camino Real, actual Av. Mitre–Av. Libertador–Ruta 23), cabecera del partido, y con San Fernando, que presentaban grandes dificultades de tránsito, por los desbordes de ríos y arroyos que anegaban el terreno.

Munzón (1992) se refiere a que una de las más grandes preocupaciones del vecindario consistía en la conservación del camino real a Morón, único medio con que contaban los vecinos para comunicarse con la ciudad Capital y los pueblos cercanos. En 1880 el gobierno provincial otorgó al señor Antonio Salinas una fuerte suma de dinero para que, con una cuadrilla de peones, arreglase dicha ruta desde el Paso de Morales hasta el arroyo Pinazo.

El molino

Aunque no estuvo ubicado en las tierras del ex partido de General Sarmiento, sino en el actual Hurlingham, en 1859 la firma francesa "Louis Languévin y Cía" solicita al Gobernador de la Provincia de Buenos Aires la compra de unos terrenos en la orilla del Río Reconquista, junto al Paso de Morales. La respuesta fue positiva y fue comisionado Adolfo Sourdeaux para el relevamiento del terreno, realizándose la escritura el año siguiente.

La fábrica poseía dos turbinas hidráulicas, constaba de tres pisos y varias dependencias (depósito, habitación del personal, etc.)⁵⁴. La entrada del trigo se hacía por medio de una lancha a vapor, que se llamaba "el vaporcito" (embarcación a motor conocida por su elegancia, blanca enchapada en bronce)⁵⁵. La harina era transportada de la misma manera hasta los puertos de San Fernando y Tigre y también a San Miguel y Bella Vista por medio de carretas (Munzón, 1992: 158-9).

Este molino le dio gran impulso a la zona y funcionó sin inconvenientes entre 1863 y 1866. La sociedad Languévin realizó gestiones ante la gobernación para reparar el camino a Morón y Buenos Aires, que se encontraba totalmente destruido por el paso de las carretas, y por las inundaciones. La respuesta fue favorable y estipulaba que la conservación del puente corría por cuenta de la firma solicitante. Finalmente, la sociedad se disolvió y quedó como único dueño Louis Languévin, que desistió del proyecto que luego continuará Sourdeaux. En 1880 el molino fue vendido a Miguel Bancalari, que ya poseía otros molinos, e introdujo mejoras en la tecnología utilizada.

En 1901 el ejército compró terrenos en la zona, para dar lugar al acantonamiento de Campo de Mayo y desde el molino se observaban los ejercicios militares que, según Munzón, molestaban a la esposa de Bancalari⁵⁶. En 1904, en una política de ampliación y consolidación de un ejército nacional profesional, el molino y 34 hectáreas de tierras linderas fueron vendidos al Ministerio de Guerra. El edificio fue demolido y allí se levantó una usina eléctrica.

⁵² En la provincia de Buenos Aires, los primeros servicios de correo se instalan en 1822.

⁵³ Ese contrato era renovado anualmente y aprobado por el Poder Ejecutivo de la Nación. Usaba dos breks alargados, tipo imperial, tirados por 6 u 8 caballos. Salía en las primeras horas del día y regresaba al atardecer.

⁵⁴ Para más detalle ir al texto en mimeo del historiador Eduardo Munzón (1992, pág.158).

⁵⁵ Un ingeniero del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico compró el barco y lo mantuvo en el *Rowing Club* de Tigre durante muchos años.

⁵⁶ El historiador Munzón se refiere a que las aguas eran utilizadas como baño por muchos soldados, y por las mujeres que los acompañaban.

El puente del Paso de Morales: un obstáculo en las comunicaciones

Según Munzón (1992: 172) "sabía Sourdeaux que el progreso de la zona radicaba principalmente en su fácil comunicación con la ciudad de Buenos Aires. El contacto directo con la gran capital, contribuiría a implantar en el reciente pueblo, cientos de familias que traerían, para San José del Pilar y Bella Vista, la prosperidad que día a día estaba esperando nuestro agrimensor".

Cuando el proyecto de construcción del puente fue abandonado por la Cía. de Languévin, Sourdeaux realiza una renuncia de los compromisos ante la Municipalidad de Morón, refiriendo que "tal obra no se podía acometer por un simple particular, y mucho menos sin un peaje". Esta solicitud se basa en la asociación del vecindario, que comprendía que "su prosperidad dependía de esas obras." En este sentido también se dirige por carta al Ministro Avellaneda. Menciona que es el único paso entre "puente Marquez y puente Curupá en San Fernando". Sourdeaux escribiría a las autoridades provinciales así:

"El vecindario tiene ya asegurada la suscripción del importante capital que exige la ejecución de una buena y duradera vía de comunicación, pero siempre el Gobierno a empresa de esta naturaleza ha concedido un peaje durante un período de tiempo que permitiese resarcir tanto el capital invertido cuando los intereses de la campaña y principalmente de alentar a todo esfuerzo debido al espíritu público, es con una absoluta confianza que dirigimos esta solicitud a VE convencidos de que nos ha de prestar su decidido apoyo, poniéndonos cuanto antes en aptitud de proceder a la obra proyectada" Munzón (1992: 172).

De este modo, solicitan una concesión por 20 años, que luego pasará a manos de la Municipalidad de Morón y Moreno (toman como modelo al Puente Alsina en Buenos Aires).

El fiscal del Estado declaró su aceptación al proyecto, igual que el asesor del gobernador Tejedor. Se propone modificar el artículo 8, que planteaba "siendo las obras proyectadas ejecutadas en terrenos de propiedad pública, en ambas márgenes del Río, se concede a la empresa el derecho de aprovecharse en todo tiempo de los bancos de tosca que existen sobre la margen izquierda" con el objeto de que solo pueda tomar 40 varas de ribera, con el acuerdo de las municipalidades. La obra del puente no obstruirá el paso, que estará situado 50 metros aguas abajo. En 1867 se sanciona el decreto que refrenda el apoyo provincial al pedido. Sourdeaux dirige las obras y en 1869 se inaugura el puente, en medio de festejos.

El ferrocarril

Este medio de transporte era en aquella época sinónimo de "progreso", tanto a nivel nacional como regional, y era considerado condición *sine qua non* para la existencia de un poblado urbano:

"Las gestiones se multiplican y así vemos que El Nacional del 14 de marzo de 1872, publica la noticia de que los 'vecinos de los partidos de San Martín, Morón y Moreno, han dirigido una solicitud al Gobierno de la Provincia, pidiéndole que la traza del Ferrocarril al Rosario, concedido a los Señores Billinghamst y Cía. pase por la colonia San José del Pilar, situada entre los Partidos de San Martín y el Pilar" (Munzón, 1992: 244).

Es interesante advertir que Mariano Billinghamst también era miembro de la sociedad de Fomento de San José del Pilar, que había comprado terrenos en la zona, para lotear. Es decir, los Billinghamst se beneficiarían si el ferrocarril, bajo su concesión, pasaba por esos terrenos. En 1875, el agrimensor Sourdeaux y un grupo de empresarios constituyeron una sociedad anónima para construir y explotar un tranvía rural, que iba a servir de comunicación entre los pueblos de Morón, Bella Vista y San Miguel (Munzón, 1992: 247)⁵⁷, utilizando la misma lógica que Billinghamst.

⁵⁷ Se denominaba "Tramway Rural de Nord-Oeste".

Ferrocarril al Pacífico

Comandi (1969) considera fundamental para el desarrollo del proyecto la presencia de Juan Eduardo Clark en el país⁵⁸. Este personaje, de origen chileno, en dos décadas llegaría a unir por esta vía la Argentina y Chile: "En 1872 elevó al Congreso de la Nación sus memorables proyectos: la construcción de una vía férrea, de un metro de ancho, entre las ciudades de Mendoza y San Juan, en la República Argentina y Santa Rosa o San Felipe de Aconcagua, en la República de Chile". En 1910 se realiza la inauguración del túnel internacional de 3.200 metros de longitud.

El autor cita el texto del diario La Prensa de noviembre de 1893, que apoya el proyecto de Clark. El título del artículo es "De Buenos Aires a Valparaíso":

"En Chile encontró siempre alguna oposición, en ciertos espíritus cultivados, a la idea de unir a ese país con el nuestro por la vía férrea, temerosos de la absorción, sosteniendo que la facilidad de las comunicaciones favorecía a los intereses argentinos con daño de los chilenos. Noción profundamente errónea de la naturaleza e influencia del ferrocarril, que poco a poco ha ido desvaneciéndose. Tenemos a la vista ocho o diez diarios de fechas de aquel país, que preconizan con entusiasmo la obra y apoyan la gestión decisiva que los empresarios han promovido cerca de los poderes públicos del Estado. Y decimos decisiva, porque con la solución favorable quedará definitivamente asegurado el remache de los rieles que avanzan sobre la cordillera del uno y otro lado de la colosal montaña" (Comandi, 1969: 64).

Para este autor la construcción del ferrocarril trasandino es la obra básica de los hermanos Clark, quienes proyectan la línea tanto en territorio argentino como en el chileno, comenzando simultáneamente los trabajos por ambos extremos. Como sucede con otros historiadores locales, se buscaba contar las obras de sus "prohombres" elegidos. Así, hace una apología de Clark, de quien dice que "*solo se le conoce una casaquinta en San Isidro*" y que "*no tiene reconocimiento en el nombre de ninguna estación*" (asumido como signo de la falta de reconocimiento de su obra).

La construcción del ferrocarril tuvo varias etapas:

1	Villa María – Villa Mercedes	1867 – 1875
2	Villa Mercedes – Mendoza – San Juan	1879 – 1885
3	Mercedes (Bs. As.) – Villa Mercedes (San Luis)	1874 – 1886
4	Mercedes – Buenos Aires	1886 – 1888

El proyecto se inició en 1863 cuando el presidente Mitre firma con la compañía ferroviaria constructora "Central Argentino", un contrato para la construcción del tramo Bell Ville –Villa María (Córdoba), que se inaugura en 1867.

En 1872 el gobierno nacional le da un nuevo impulso a la construcción de ferrocarriles. Entre las que más interesan se cuenta la línea a Mendoza. El 24 de octubre la Cámara de Senadores sanciona la Ley 583. En su artículo 1º dispone que el Poder Ejecutivo contrate a empresas particulares la construcción y explotación de distintas vías férreas, incluyendo una que conecte la ciudad de Buenos Aires con la de San Juan, pasando por Rojas o Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza. La ley establece una garantía del 7% anual, sobre el precio por el que se las contrate, por el término de veinte años. También incluye una disposición que impone al concesionario de la vía Buenos Aires a San Juan la construcción de las secciones de Mercedes a San Luis, de San Luis a La Paz, de la Paz a Mendoza y de esta a San Juan.

De acuerdo al contenido de la Ley 583, Juan Clark firmó el contrato de construcción de la línea férrea Buenos Aires – San Juan, en enero de 1874. Al año siguiente solicita la modificación del ancho de las vías, para ajustarlas al material ofrecido en el mercado inglés, y para uniformarlas a los ferrocarriles Central Argentino y el Andino, facilitando la circulación de trenes desde Rosario hasta Córdoba⁵⁹ (Comandi, 1969).

⁵⁸ Clark nació en Chile, en 1839, era hijo de un comerciante escocés establecido en Valparaíso. Estuvo casado con una mujer argentina, llamada Julia Sarmiento.

⁵⁹ En 1887 el gobierno acepta que se transfiera el ferrocarril Andino a una empresa inglesa.

En 1885 Roca, quien afirmaba *"allí donde el ferrocarril se presenta, brotan como por encanto los productos de la tierra, el comercio y la población"* (mensaje dirigido en 1883), autorizó por decreto a Clark la construcción del tramo que une Mercedes con la Capital Federal, y a fines de 1887 la empresa del ferrocarril Pacifico expone al ministro Wilde hallarse en condiciones para abrir al tráfico público la sección entre la Capital y la estación Pilar, y solicita además el concurso del ingeniero de gobierno para practicar la pertinente inspección. Dicho ingeniero denuncia el cambio de nombre de dos estaciones: la terminal, en lugar de "Buenos Aires" se nombra como "Palermo", y "Bella Vista", se denomina "Muñiz". Solamente están alambradas las estaciones y la vía carece de chapas indicando su progresiva kilométrica. Las estaciones construidas son: Palermo, Caseros, **Muñiz** y Pilar.

El 20 de marzo de **1888, el Ferrocarril al Pacifico se abre al público**, mismo año en que se inaugura la estación **Muñiz**. El nombre viene del propietario de las tierras Don Francisco Javier Muñiz, quien donó el predio donde se ubicó la estación. La posición precisa se logró buscando un punto equidistante entre San Miguel y Bella Vista⁶⁰ (Munzón, 1992).

Figura 6: Estación San Miguel



Estación de San Miguel, en 1906. Observar en la fotografía los recipientes tradicionales en que se transportaba la leche a las elaboradoras en Buenos Aires; también el farol de gas usado para el alumbrado público. Actualmente esta estación funciona como paradero del servicio a Posadas, Misiones.

Fuente: Archivo Histórico de la Universidad Nacional de General Sarmiento

En 1889 aparecen los decretos que autorizan la creación de dos nuevas estaciones: "Villa Devoto" y "Hurlingham". Por la solicitud de los habitantes de **Bella Vista**, de que se construya una estación más cercana al sitio más poblado, en 1891 se habilitó un paradero, para ascenso y descenso de pasajeros⁶¹.

Ese mismo año, se construyó un desvío para la fábrica de alcoholes de la firma Mattaldi (Bella Vista). En 1883 se agregó la estación "Chacarita", que en 1904 cambia el nombre por el de "La Paternal". También los vecinos de San Miguel realizaron gestiones para obtener una estación y recién en 1895 el Ferrocarril Pacifico anunciaba a la Intendencia Municipal que construirá un paradero, para lo que pidió la cesión de un terreno de 600 metros cuadrados. Al año siguiente se inauguró con el nombre de **"Villa San Miguel"**. La estación **Arroyo Pinazo** se inauguró en 1906 y en 1913 cambió el nombre por "José C. Paz". La estación "El Palomar" se construyó en 1908 (Comandi, 1969).

⁶⁰ En 1888 los vecinos solicitaron que se denominara San Miguel, aunque en realidad estaba en terrenos pertenecientes a Bella Vista, en el límite con San Miguel.

⁶¹ Munzón menciona que durante años fue llamada con ironía "la casilla".

Figura 7: Estación José C. Paz



Inauguración de la Estación "Arroyo Pinazo", en 1906, en la actualidad se llama José C. Paz.
Fuente: Fotografías 7 a 11, Archivo Histórico de la Universidad Nacional de General Sarmiento

Figuras 8, 9, 10 y 11: Estación José C. Paz



Vistas de la Estación "Arroyo Pinazo" en 1906, luego denominada "José C. Paz" del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, hoy Ferrocarril General San Martín.

El tranvía rural

En 1886 Federico Lacroze⁶² obtuvo la concesión de una línea llamada "tranvía rural". El objeto de estas líneas era el de establecer un medio de transporte donde no fuera necesario el consumo de carbón que era preciso importar, reemplazando la fuerza de impulsión con el uso de caballos. En la discusión de la Cámara de Diputados se proponía que *"los rieles que usen estos ferrocarriles sean de madera dura del país"* (Comandi, 1969:102). Otra cláusula de la ley incluía la facultad del Ejecutivo de entregar 2.600 hectáreas de tierra pública en las fronteras, sujetas a condiciones de población, por cada diez kilómetros de vía construidos.

Una reunión en la Cámara de Diputados en 1885 consideraba el informe de ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles que arguye la proximidad de la línea propuesta a la vía del Ferrocarril del Oeste, sugiriendo inconveniente su trazado y oponiéndose al otorgamiento de garantías por parte del Estado, porque resultaría un perjuicio económico para éste. Algunos diputados defienden el proyecto, resaltando el papel de Lacroze en la construcción de los tranvías de Buenos Aires y señalando que existieron propuestas más caras aún. El Ministro de Hacienda también defendió el proyecto y dijo que es imposible que el ferrocarril se arruine porque el tranvía transporte a precios más baratos: *"¿Se va a perjudicar el Ferrocarril del Oeste porque el tranvía transporte la carga por menos precio? ¡Pero que se perjudique! ¿Qué va a suceder? Que va a perder el ferrocarril, por un lado, pero por otro, los productos se van a multiplicar. Vamos a llevar un beneficio a la campaña y va a emplear a caballos que sobran, como sobran vacas porque el progreso y el desarrollo es mayor que el consumo que hay de ellos y debido a esa falta de colocación se venden a precios ínfimos"* (Comandi, 1969:103).

El Ministro de Gobierno agregó la descripción de situaciones en las que cosechas, lanas o minerales no pudieron transportarse por falta de vagones.

La idea de los legisladores que se oponían al proyecto tal como se había presentado, era la de evitar que todas las líneas de transporte fueran hechas exclusivamente en favor de la línea principal, que los señores Lacroze habían establecido en la zona de Almagro de la Capital Federal.

Los defensores del proyecto admitían que sólo el camino del Pilar, por ejemplo San Miguel, Bella Vista y San Martín podían ser desviados a Buenos Aires, pero todo el resto del sistema habría de tomar el rumbo de los muelles de La Plata. El proyecto presentado incluía una vía entre Almagro, Capilla del Señor y Villa del Colón. Un ramal desde Capilla del Señor a Zárate y Campana y otra vía que se iniciaba en Giles, pasaba por Luján, San Vicente y llegaba a La Plata, aunque esta última nunca se realizó (Comandi, 1969).

Por fin, en 1886 Federico Lacroze obtuvo la concesión para construir un Tranvía Rural, iniciándose inmediatamente la construcción de las líneas que van a cruzar los pueblos, por el sitio que había determinado Sourdeaux en sus primeros planos pero dirigiéndose a Buenos Aires y no a Morón, como se tenía proyectado. En **1888** se inauguran los servicios. En el mismo año **se establece la estación San Miguel**, la que una vez creado el partido de General Sarmiento, adopta ese nombre. Se trataba de un tranvía cuya fuerza residía en los caballos, no en el vapor. Es decir, un medio de transporte ya anacrónico⁶³, pero que igual significaba un "progreso" para las comunicaciones de estos pueblos.

Consistía en un solo coche imperial, dividido en dos compartimentos. La primera clase era tapizada de felpa roja y separada de la segunda clase por un tabique de madera. Su recorrido "arrancaba de la estación Medrano, seguía por Corrientes hasta Chacarita, después se dirigía a estación Lynch, más tarde a Pereyra, después la parada Bella Vista y por fin a San Miguel" (Munzón, 1992: 244). En cada estación se procedía a cambiar caballos.

Muy poco después de inaugurado, en **1891** se registra una innovación en los métodos de tracción: se reemplazan los caballos por **locomotoras de vapor**. Esto se realizó en etapas: a) San Andrés de Giles–San Patricio, en 1892; b) Heavy–Kilómetro 137, en 1894; c) Carmen de Areco–Salto; en 1896⁶⁴. Una de las consecuencias del cambio de tracción en la línea del tranvía fue su nueva denominación, en 1897: **Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires** (reconocido como ferrocarril nacional).

En **1903**, la empresa Lacroze Hnos. y Cía. solicitó al gobierno nacional la autorización para construir y explotar una línea de tranvías eléctricos en la Capital Federal y para cambiar por electricidad su ferrocarril

⁶² Nacido en Buenos Aires en 1836, hijo de franceses y argentinos. Participó en la industria del transporte con la construcción de una línea de tranvías a caballo en la Capital Federal, a partir de una autorización de 1868. Falleció en 1899.

⁶³ Téngase en cuenta que ya en década del 1860 existía el Ferrocarril de Oeste que comunicaba la Capital con Moreno, pueblo ubicado a distancia similar que San Miguel.

⁶⁴ La construcción de la extensión hasta Rojas había quedado detenida ante la muerte de Federico Lacroze y fue retomada en 1909.

rural, que era a vapor. Se le otorgó la concesión al año siguiente, pero con la obligación de establecer un servicio entre el Arsenal de Guerra (Campo de Mayo) y la línea rural, es decir **desde Chacarita hasta el Instituto Militar** (Ley 4480 de 1904). En 1910 comenzaron los trabajos y en 1912 se inauguró el servicio (la traza bordea la ruta 8). En la actualidad, luego de algunas extensiones, llega hasta la estación Lemos (en la intersección de las rutas n° 8 y n° 23). En **1906** cambia el nombre por **Ferrocarril Central de Buenos Aires**.

La construcción de una vía de intercambio en Caseros con el Ferrocarril al Pacífico fue autorizada en 1912 y habilitada al año siguiente. Más tarde, ya en manos del Estado Nacional, se denominaría Ferrocarril Urquiza, nombre con el que se lo conoce cotidianamente, aunque actualmente lo explota la empresa Metrovías S.A., que curiosamente también explota los subtes de la Ciudad de Buenos Aires, de forma similar a lo que Billingham hacía con los tranvías.

Ferrocarril Central Córdoba

Con posterioridad a los dos ferrocarriles mencionados, en la zona que hoy corresponde al Municipio de Malvinas Argentinas, surge el proyecto de un ferrocarril que uniría la Ciudad de Córdoba con Buenos Aires.

La Compañía Ferrocarril Central Córdoba tuvo su origen en dos compañías británicas: The Córdoba and Rosario Railway Limited y Córdoba Central Railway. En 1903 se promulgó la ley que autorizaba la explotación, y el tendido de las vías comenzó en 1906. Al año siguiente se realizó una negociación con las autoridades, para que el Ejército Argentino vendiera tierras de su Polvorín (Sargento Cabral) y la empresa se comprometía a establecer pasos a nivel y un desvío hacia dichas instalaciones. En 1908 se aprueba por decreto el tendido de las vías y las estaciones que luego serían denominadas Los Polvorines y Del Viso, haciendo efectivo el servicio al año siguiente. Se trataba de un servicio reducido (en principio solo llegaban hasta Villa Adelina). En 1912 se establece un servicio regular Buenos Aires – Rosario y al año siguiente se autoriza la fusión de las líneas Ferrocarril Central Córdoba, Córdoba a Rosario y Central Córdoba extensión a Buenos Aires en "Ferrocarril Central Córdoba" (Municipalidad de Malvinas Argentinas, 1999).

La baja rentabilidad de esta línea, agudizada por la crisis económica del año 1930, produjo dificultades en la empresa, que fue administrada por el Estado desde 1938⁶⁵. Luego, en 1948, se produjo la nacionalización de los ferrocarriles durante el gobierno de Juan Domingo Perón, y en 1949 esta línea adoptó la denominación de Ferrocarril General Belgrano⁶⁶. Se fueron inaugurando las estaciones "Villa de Mayo", "Tortuguitas" (que en 1947 deja su antiguo nombre de Parada Km. 40), "Pablo Nogués", "Grand Bourg" (antes de 1959 llamada Parada Km. 34) e "Ingeniero Sourdeaux", denominada "Tierras Altas" en 1988.

Primeros comercios

En el área en estudio, alrededor de 1870 empiezan a levantarse algunas casas de mampostería y se establecen los primeros comercios. Para los trabajadores de los sectores secundario y terciario, y también para la actividad agrícola-ganadera, era indispensable la existencia de un sector de servicios, principalmente de comercios de ramos generales, que proveyeran los enseres necesarios para la vida cotidiana⁶⁷. En esta actividad podemos mencionar a:

- Antonio Mangieri, tuvo un almacén de ramos generales entre 1869 y 1889.
- Blas Pais⁶⁸, en 1885 establece un almacén de ramos generales.
- Pedro Scala, dueño de un almacén de ramos generales.
- Gerónimo Galli⁶⁹, en años anteriores a 1889 estableció un comercio.

⁶⁵ Con el fin de renovar la tecnología se compró un coche a motor Gunz que produjo un fuerte impacto en el transporte de la zona en las décadas de 1940 y 1950.

⁶⁶ Con el proceso de privatización de las empresas públicas, en la presidencia de Carlos Menem (1989-1996) se concesionó la explotación del servicio a la empresa Ferrovías SA.

⁶⁷ En los trabajos de Eduardo Munzón y de Mario Segura se puede ampliar este tema.

⁶⁸ Vino al país en 1870, se radicó en Moreno y en 1875 compra una fracción de terreno en José C. Paz, y se dedica a actividades rurales.

⁶⁹ Fundó instituciones sociales junto a su esposa, quien intervino en la creación del hospital de San Miguel.

Figura 12: Pulpería de Salinas (principios siglo XX)



Fuente: Archivo Histórico de la Universidad Nacional de General Sarmiento

La formación del Partido de General Sarmiento y su autonomía

Antecedentes

Como vimos, Sourdeaux trazó dos pueblos distintos: San José del Pilar sería la planta urbana; y al terreno comprendido entre ésta y el río, lo integrarían grandes quintas, es decir Bella Vista.

En 1864 se confeccionó un plano donde inscribe "Le Terrain du Village"⁷⁰, que aún no estaba materializado. En el plano trazado en 1872, el pueblo de San José del Pilar se halla perfectamente delineado y demarcadas cada una de sus manzanas. En el centro se ubica la plaza, donde está en la actualidad. En el lugar donde hoy se encuentra la Escuela N° 1, frente a la plaza, ubicó una capilla, que había mandado a construir Poucel.

El proyecto de un ferrocarril que atravesaría la zona era un eje fundamental de la propuesta y en el plano figura su recorrido (en las actuales Av. Gaspar Campos y camino del Centenario). El tranvía recorrería tramos cercanos hasta Morón (ya tenía oficializados sus estatutos).

El proceso de separación de Moreno tuvo que ver con una acumulación de transformaciones económicas, sociales y políticas. Con la subdivisión de estancias aparecen en escena una serie de propietarios que nos remiten a la colectividad francesa y española, siendo menor la participación de la italiana. Es importante tener presente que **en 1864 se creó el partido de Moreno y las tierras que nos ocupan pasaron a ser el cuartel 2° de ese partido**. Con el tiempo, las relaciones entre los nuevos poblados y la ciudad cabecera se harían dificultosas, como ejemplo de ello podemos transcribir algunos párrafos de un diario local "El Eco de Moreno" de febrero de 1889⁷¹:

"vecinos del cuartel 2° de este Partido elevaron al P.E. pidiendo la creación de un Juzgado administrativo, y la resolución de éste ordenando a la Municipalidad le indique los límites que aquel deberá tener a fin de despachar en la mejor forma la referida solicitud."

⁷⁰ Ese plano está conservado en el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires en la Sección Escribanía Mayor de Gobierno, legajo 88, número de archivo 6953.

⁷¹ Este artículo se encuentra en el Archivo Histórico de la Universidad Nacional de General Sarmiento.

"San Miguel, asiento hoy de un núcleo de población importante y con comercio e industrias de consideración, exigía imperiosamente la creación de un Juzgado Administrativo en la forma del que, no dudamos, va a crearse, pues el gobierno no puede negarse a ello, dadas las buenas razones que abogan en pro del pedido de nuestros vecinos del cuartel 2º. (...) Pero no todos opinan como nosotros. Hay quien llega hasta alarmarse por la creación de este juzgado, llegándose hasta repetir en público que no es una novedad entre los vecinos de San Miguel, que han de hacer **trabajos para separarse de Moreno** después que hayan obtenido la creación del juzgado" (el destacado es nuestro).

"Visto, aunque en todo caso no sería más que una pretensión que les asiste a ellos con el mismo derecho que a los vecinos de cualquier otro cuartel del partido, no lo creemos".

"Que hay descontento en el cuartel 2º contra tanto lo que pasa en Moreno desde hace tiempo no es un misterio de nadie. En todas partes hay hombres pesimistas y allí no sería esta regla una excepción".

En los hechos el poblado tenía mala comunicación con su cabecera:

"Los vecinos de San Miguel, propietarios, comerciantes, industriales, agricultores, etc., por tener comunicaciones más fáciles con Morón, centro tanto o más importante que este pueblo por estar más inmediato de las Capitales, Nacional y Provincial, por tener 12 o 15 kilómetros menos de recorrido en el ferrocarril al venir de Buenos Aires, con lo que consiguen ventajas de tiempo y de dinero en los transportes de mercancías y en el precio de los pasajes".

"Pero por eso no hay que suponer que el importante núcleo de población que ocupa ese pedazo de nuestro partido ha de vivir siempre divorciado de nosotros" ("El Eco de Moreno" del 10 de febrero de 1889).

Figura 13: Escuela N° 3 Bella Vista, cuando inauguró su nuevo edificio, en 1906



Fuente: Archivo Histórico de la Universidad Nacional de General Sarmiento

Otro antecedente para medir la importancia que habían cobrado estos dos poblados, es la fundación en 1884⁷² de las escuelas n° 4, 5 y 7, que luego en 1890 pasan al nuevo partido de General Sarmiento, con

⁷² En una nota que obra en el Archivo Histórico de la UNGS, el distrito escolar de Moreno rastrea los antecedentes de la creación de estas escuelas: en 1884 en la sesión del Consejo se afirma "Habiendo observado el Sr. Presidente que era llegado el caso de tratar sobre la instalación de nuevas escuelas a fin de dar cumplimiento a lo determinado por el presupuesto, el Sr. Aguilar manifestó que los niños del cuartel 2º eran los más atrasados en su educación y que era de parecer debiera establecerse una escuela en Bella Vista". Dorotea Esnaola dona una casa para que se traslade la escuela N° 5.

los números 1, 2 y 3. En 1889 se crea el Asilo de Huérfanos San José (de “niños desvalidos”) y se solicita autorización para hacer allí una escuela “femenil” y para “varones de corta edad”, pública y gratuita. El asilo fue donado por Dorotea Esnaola de Gallardo. Esta institución albergó, según datos del Censo de 1895, a más de un centenar de niños.

La importancia adquirida por los pueblos y el aumento considerable en la frecuencia e importancia de las transacciones, indujeron al escribano Juan Saccone a solicitar al Ministerio de Gobierno la creación de un registro público de contratos (Munzón, 1992: 262). En esa nota, de 1889 se decía:

*"Los vecinos Doctor Obligado, Gallardo, H. Von Bornod, Chabry, Artigue, Chaperouge y otros, han fraccionado parte de sus propiedades, han dado valiosos remates de lotes pequeños y diariamente se hacen transacciones. La constructora de San Martín y la de Oeste que especulan allí, tienen como sesenta cuerdas fraccionadas en pequeños lotes para rematar, lo que revela la necesidad de un Registro que facilite las transacciones. **El pueblo de Moreno dé un Registro que facilite las transacciones. El pueblo de Moreno en donde hay Escribano, queda como a tres leguas de distancia, con malísimos caminos y sin medios de transporte, lo que hace imposible ocupar dicha oficina, pues para allí, es más fácil de San Miguel ir a la Capital de la Nación y allí tomar el tren de Oeste que va a Moreno o ir a San Martín o esta misma ciudad de La Plata, para escritura, lo que grava con gastos las transacciones por las dificultades notables**" (Munzón, 1992: 262, el destacado es nuestro).*

La institucionalización del nuevo municipio

En 1889 se iniciaron las primeras gestiones ante el Municipio de Moreno para lograr la autonomía, pero hubo resistencias. Queda claro, como vimos en el punto anterior, que existía malestar desde hace tiempo entre San Miguel y la cabecera del partido. Al mismo tiempo, el área contaba con más ágil y barata comunicación con la ciudad de Morón que con Moreno. San Miguel ya era un importante poblado y núcleo comercial. Ya hacia 1889 eran visibles los deseos de autonomía de los "principales" pobladores de la zona. Al observar sus apellidos queda clara su pertenencia a la elite de sectores altos que tenía fuertes contactos con los gobernantes o ellos mismos eran funcionarios. Sin duda, la separación iba a ser cuestión de tiempo. Los autores del artículo a que hacíamos referencia en el punto anterior comprendían esta postura, pero equivocaron el pronóstico.

Más tarde, los propietarios de la zona se dirigieron a las autoridades del Poder Ejecutivo Provincial y, sobre todo, a los miembros de la Legislatura, presentando un proyecto para el ensanchamiento del ejido de Moreno, a fin de hacer más viable la propuesta. Los vecinos confeccionaron un petitorio⁷³ que aludía a causas económicas, administrativas y topo-geográficas, decía así:

*"Los que suscriben, vecinos de la parroquia del pueblo de San Miguel, Cuartel 2^{do} del Partido de Moreno, y los linderos limitrofes de los Partidos de Las Conchas y Pilar, ante Vuestra Excelencia nos presentamos a exponer respetuosamente, que la localidad de que formamos parte está sumamente poblada, fraccionada la tierra, y se han creado en el Pueblo de San Miguel y Bella Vista intereses considerables, vinculándose con la parte limitrofe de los tres Partidos, de tal manera que **superamos en riqueza, población e importancia a las respectivas cabezas de partido. Pero como nosotros nos encontramos en el límite de tres partidos, alejados del asiento de sus autoridades, muchos intereses están abandonados** y sufrimos en nuestro desarrollo por causa de esa falta de cuidado.*

El plano que acompaña a esta solicitud, levantado por uno de nuestros vecinos, el ingeniero Chaperouge, demostrará a V.E. las razones de ser del nuevo partido cuya creación venimos a solicitar, la subdivisión de la tierra, y la importancia de los productos, con el nombre de sus dueños actuales.

V.E. se dará cuenta, así mismo, por dicho plano, de la facilidad de las comunicaciones que tenemos con estaciones de tres ferrocarriles del tranway rural, y con caminos carreteros de importancia.

⁷³ De acuerdo al historiador E. Munzón, el original del petitorio desapareció pero se reconstruyó por la versión taquigráfica de la sesión de la Cámara de Diputados. Lo que no se conocen son las firmas.

El río de Las Conchas baña todo un costado del nuevo Partido y en él tenemos arroyos caudalosos.

Si pedimos a V.E. la inclusión de parte de los partidos de Las Conchas y Pilar, es porque la topografía del terreno imperiosamente lo exige, pues están en la parte alta y separados por extensos **bañados del resto de sus respectivos partidos, a tal punto, Excmo. Señor, que los bañados de Las Conchas, por ejemplo, se encuentran del todo incomunicados con el pueblo de aquel nombre y no pueden durante 8 meses del año servirse de nada si no vienen por la Capital de la República.**

En el nuevo Partido que pedimos hay, Excmo. Señor, más de 300 propiedades de más de 50 cuadras, unos 34 establecimientos rurales como ser los de los señores Quirno, Quesada, etc., 415 cabañas, más de 400 chacras y como 150 quintas de recreo. En los pueblos ya formados que poseemos, hay como 150 casas de negocio que giran un capital aproximadamente de 700.000 nacionales; una destilería importante, 13 fábricas de ladrillos, 2 fábricas de carbón vegetal, 2 viñedos en plena actividad, que producen más de 300 bordolesas de vino al año, un molino hidráulico sobre el Río Las Conchas, etc., etc.

La extensión del nuevo partido sería de 18.500 hectáreas aproximadamente o sean unas siete leguas cuadradas; de éstas hay más de 225 hectáreas con pueblo, otras 985 hectáreas ocupadas con quintas, como 7.600 hectáreas de establecimientos rurales.

La contribución directa puede evaluarse proximadamente (sic) en 29.780 pesos, y los impuestos municipales que correspondería cobrar en unos 8.500 pesos, es decir que pasan de 260; 46.000 pesos por derecho de abasto, y más de 5.000 pesos por los impuestos generales.

La producción del nuevo partido puede evaluarse por los datos de estos últimos años en 50.000 kilos de trigo, 800.000 de maíz, 100.000 de lino, 8.000 de cebada y más de 400 cuadras de alfalfa.

De manera que la riqueza de este núcleo de población puede cifrarse en 73.560 pesos por la venta de cereales sin contar que existe a más la población de unas 8.000 cabezas de ganado vacuno, 15.000 lanares, 3.000 cabalunos y 5 o 6.000 cerdos.

La importancia de las ventas realizadas en el futuro partido es inmejorable: la tierra en el pueblo vale hasta 1 pesos 20 la vara cuadrada, 1.200 pesos en las chacras, y de 500 a 900 en el partido.

La población, según datos del último censo, pasa de 3.480 habitantes y ésta aumenta diariamente de un modo notable llamada por la facilidad de las comunicaciones, por las nuevas industrias que se están implantando, y por importante Asilo de Huérfanos.

El Ferrocarril al Pacífico tiene en San Miguel una importante estación –la de Muñiz-. El Ferro-Carril al Rosario tiene otra en el límite norte del Partido –la de Pacheco. El Ferro-Carril Central Argentino tendrá también su estación próxima a la esquina noroeste y el tranway rural la tiene en San Miguel.

Si fuera creado el nuevo partido, tendría vida propia, renta extraordinaria, podrían atender a su vialidad (que hoy es pésima) y a todos sus servicios municipales que hoy sólo existen en el nombre. Las cuantiosas rentas que producen lo que constituye el nuevo partido, van a las respectivas cabezas de partido y se entierran allí.

Haría V.E. un acto de justicia verdadera en coadyuvar a la formación de un nuevo partido, ya que la opinión pública al respecto está tan convencida de su necesidad que creen los vecinos infrascriptos que no habría quién pueda oponerse a petición tan justa.

Pedimos, pues a V.E. que se sirva elevar la presente petición a la H. Legislatura y patrocinar allí para que las cámaras puedan decretar la creación del partido que solicitamos y cuyo nombre indicado sería el de San Miguel, ya que es la localidad más importante que poseerá" (el destacado es nuestro).

En la sesión del **25 de septiembre de 1889**, el diputado Benjamín González presenta el proyecto de creación del partido. Entre otras cosas planteaba:

Art. 1. "Créase un nuevo partido en la división territorial de la Provincia que llevará la denominación de "Partido de San Miguel",

Art. 2. La cabeza del nuevo Partido será el pueblo, "San Miguel" situado en la línea del Ferro-Carril al Pacífico,

Art. 3. La extensión territorial de esta nueva circunscripción será de diez y ocho mil ochocientas cincuenta

hectáreas próximamente tomadas de los partidos de "Las Conchas", "Pilar" y "Moreno", de acuerdo al plano que se acompaña, levantado por el señor Ingeniero C. de Chapeaurouge y que será revisado y autorizado con medición oficial por el Departamento de Ingenieros.

Art. 4. Autorízase al Poder Ejecutivo a determinar la extensión (sic) del ejido del pueblo cabeza de partido de esta nueva circunscripción territorial, quedando facultado a hacer las expropiaciones que fueran necesarias al objeto" (Munzón, 1992, 267-8).

Luego de leerse el petitorio ya transcrito, el diputado Justo Villanueva solicita que el nuevo partido lleve el nombre de "General Sarmiento". Seguidamente el diputado José Founrouge propone el nombre de "French" en homenaje al "prócer de la independencia". Carlos Olivera propone que el pueblo de San Miguel lleve el nombre de "General Sarmiento" (...) "*porque de otro modo, sucedería que el partido se llamará de una manera, el pueblo de otra y la comuna de otra*" (Munzón, 1992: 271).

En la sesión del **15 de octubre** el proyecto es tratado y resuelto en la Cámara de Senadores. Interesantes son las argumentaciones del Senador Secundino Zamora, que muestra claramente la oposición de Moreno al proyecto:

"La comisión de legislación se hizo esta pregunta: ¿esta división territorial conviene a la mejor administración de los distintos partidos que ella afecta? y el voto unánime de la comisión fue por la afirmativa.

Es fuera de duda que la división consulta la buena administración. Los partidos a que ella afecta son Moreno, Las Conchas y Pilar a los que les saca 18 mil hectáreas y esos tres partidos forman un conjunto de 80 mil hectáreas próximamente.

El partido de Moreno es el que más resistencia ha hecho a esta división. Y debo declarar, esa resistencia era justificada hasta hace pocos días, porque era fuera de duda que la creación de este nuevo partido, le sacaba una parte de lo más importante en población y producción de renta; pero oportunamente ha venido a salvar esta dificultad un proyecto (y creo que está sancionado ya) acordando el ensanche del ejido del pueblo de Moreno.

Y Moreno que durante más de cincuenta años ha estado vegetando con una población de tres mil y tantos habitantes y una renta de siete mil pesos, es indudable que a pesar de la extensión de terreno que se le quita y a pesar de la parte de la población y de renta de que se desprende, antes de un año verá triplicada su población y su renta, porque el ensanche de ejido responde a la solución del gran problema de su prosperidad; al fomento de la agricultura y de la colonización. Es indudable que cuando la colonización y la agricultura se desarrollan alrededor de un pueblo, y toman rápidamente considerables proporciones; el pueblo aumenta su población, su comercio, su movimiento, sus rentas y puede su progreso tomar proporciones gigantescas.

Hasta ahora Moreno ha estado en manos de cuatro grandes propietarios y esos cuatro grandes poseedores de tierras absorbían puede decirse toda la savia, toda la riqueza de Moreno (el destacado es nuestro).

Pero desde ahora, con la división de la tierra, esos cuatro acaudalados propietarios tendrán que dividir sus tierras en chacras para entregarlas a la agricultura; y de esa manera habrán desaparecido las causas que motivan la oposición a la división territorial que se hace por el proyecto cuya sanción la comisión aconseja a la cámara" (Munzón, 1992: 272-273).

Sin duda, entre los objetivos del senador estaba no solo apoyar la creación del partido, sino oponerse a las familias acaudaladas de Moreno. Al mismo tiempo, se observa el supuesto, ampliamente difundido en la época, acerca de la vinculación entre progreso y agricultura.

Finalmente la Ley 2198 se vota el **18 de octubre de 1889**, cuyo texto definitivo es el siguiente:

Art. 1. Créase un nuevo partido en la división territorial de la Provincia que llevará la denominación de "General Sarmiento".

Art. 2. La cabeza del nuevo partido será el actual pueblo "San Miguel", situado en el kilómetro de la línea del Ferrocarril al Pacífico que se denominará también "General Sarmiento".

Art. 3. La extensión territorial de esta nueva circunscripción será de diez y ocho mil ochocientos cincuenta hectáreas próximamente, tomadas de los partidos de "Las Conchas", "Pilar" y "Moreno", de acuerdo al plano

que se acompaña, levantado por el Señor Ingeniero C. de Chapeaurouge y que será revisado y autorizado con medición oficial por el Departamento de Ingenieros.

Art. 4. Autorízase al P.E. a determinar la extensión del ejido del pueblo cabeza de partido de esta nueva circunscripción territorial, quedando facultado a hacer las expropiaciones que fueren necesarios al objeto.

Art. 5. El P.E. nombrará las autoridades. (Munzón, 1992: 273-4).

3. Metropolización: Buenos Aires traspasa los límites de la Avenida General Paz

La aparición de otros centros urbanos en General Sarmiento

Torres (1979) establece **dos períodos** en la evolución de la estructura espacial interna de la Región Metropolitana de Buenos Aires, desde los comienzos del proceso de metropolización.

- a) El primero se ubica entre el segundo y el tercer censo nacional: 1895 a 1914. El proceso adquiere mayor auge durante la primera década del siglo⁷⁴. Corresponde al momento en que se sienten con intensidad las consecuencias urbanas de la incorporación de la Argentina al mercado mundial, como productor agropecuario dependiente, dentro de un esquema de división internacional del trabajo.

En las últimas décadas del siglo XIX se dieron las condiciones que provocaron y permitieron el crecimiento vertiginoso de Buenos Aires (complejo portuario y grandes equipamientos urbanos: gas, electricidad, transportes urbanos, pavimentación, avenidas, parques, agua corriente y desagües, equipamiento escolar, hospitalario, policial y militar). Todas estas obras se financiaron externamente, directamente o a través de préstamos del Estado.

- b) El segundo momento de análisis se inicia en la década de 1930 y se prolonga hasta los años '70. En ese lapso se produjo una reactivación del proceso de metropolización, bajo el influjo de la industrialización sustitutiva de importaciones, que cobró importancia durante los primeros gobiernos peronistas.

Según Torres (1979), los momentos de cambio de la estructura urbana guardan estrecha relación con los ritmos de arribo de la masa migratoria europea y en general con los ciclos económicos. Schwarzer (1983: 228-9) describe los cambios que observa en el sector productivo:

*"El censo de 1941, en plena maduración del proceso expansivo, señala claramente el tipo de asentamiento descripto. Los establecimientos ubicados en la Capital Federal ocupan 300.000 obreros, mientras que en el cinturón del Gran Buenos Aires la cifra sólo llega a 110.000; de estos últimos, más de la mitad trabaja en los partidos de Avellaneda, Valentín Alsina y Lanús⁷⁵. (...) Hacia 1946 la dinámica de crecimiento urbano tiende a eliminar los terrenos disponibles para nuevas fábricas (al menos para las de cierta envergadura) y a estrangular las posibilidades de crecimiento de las existentes. **La industria comienza entonces su marcha hacia la periferia del Gran Buenos Aires**, en busca de espacios más amplios pero sin cortar el cordón umbilical con la ciudad, que le ofrece una masa casi inagotable de recursos económicos y físicos" (el destacado es nuestro).*

Este proceso se dio gracias a la extensión del **transporte urbano** con la electrificación prácticamente completa del sistema tranviario de la Capital Federal, a partir de 1898; y al despliegue de un

⁷⁴ Torres (1979) señala dos sub-períodos: 1) el comprendido entre el primero y el segundo censo (1869/1895), caracterizado por la concentración y aumento de densidades; y 2) el que se extiende entre 1895 y 1914, signado por un proceso de suburbanización.

⁷⁵ El mismo autor dice que cinco años después, la expansión de los establecimientos capitalinos llega a su máximo, con una ocupación cercana a los 400.000 obreros.

nuevo tipo de **especulación urbana** asociada, dirigida a los grupos de menos recursos, consistente en la venta de lotes a plazos en nuevas áreas urbanas, que se extienden constantemente a medida que avanzan las redes de transporte. Estas parcelas en general no contaban con servicios de infraestructura, y su atractivo comercial se presentaba habitualmente asociado a factores externos positivos, que en escasas ocasiones eran generados por el rematador.

Sargent (citado en Torres, 1979) señala que esta especulación "terminal" vino precedida por una "especulación institucional" consistente en la venta por parte de grandes terratenientes a empresarios de la especulación urbana (loteadores), muchas veces antes de que se hiciera efectiva la inversión pública y privada en transporte y equipamiento, que constituye el mecanismo básico de producción del espacio urbano⁷⁶.

Es importante señalar que el desplazamiento de los inmigrantes recién llegados, desde el centro de la ciudad a los suburbios, queda evidenciado por la mayor dispersión espacial que se encuentra en las distintas comunidades étnicas a medida que aumenta su tiempo de permanencia en el país (Torres, 1979; Nemirovsky, 1997). La forma particular del proceso de suburbanización de Buenos Aires durante este período fue, entonces, resultado del **acceso a la propiedad urbana por una parte del contingente inmigratorio** arribado como fuerza de trabajo⁷⁷.

En un contexto de estado liberal, esta suburbanización se realizó sin la existencia de efectivas políticas de vivienda y urbanismo, con el sólo atractivo de poder acceder a la propiedad del suelo a través de grandes sacrificios y del descenso de la calidad habitacional, al menos en la etapa inicial. Para Torres (1979) "parecería como si el acceso a la tierra urbana hubiera representado, para algunos, una compensación por los obstáculos que impedían el acceso a la propiedad de la tierra rural, promesa nunca cumplida por la oligarquía".

Jorge Schvarzer (1983: 232) sintetiza en una frase el proceso industrial paralelo: "los establecimientos ubicados sobre vía férrea en la zona sur son anteriores a 1930, mientras que son posteriores a 1960 los que se instalan al norte sobre la autopista. En cambio, el anillo que bordea a la General Paz fue ocupado en el período intermedio"⁷⁸.

General Sarmiento es integrada a la metrópoli

Como señalamos, este es un período básicamente de transición. Tal como muestra el cuadro 2, la actividad primaria comienza a declinar lentamente hacia los años 1940. Se puede observar cómo el sector ganadero alcanza su auge en la década del '30, decayendo lentamente en los '40, cuando comienza otro período. En algunos casos es reemplazada por actividades agrícolas intensivas, como la horticultura, floricultura o granja.

Cuadro 2: Cabezas de ganado en General Sarmiento entre 1914 y 1942

Año	1914	1930	1937	1942
Cabezas de ganado	15.412	18.493	16.578	14.016

Fuente: Segura-Munzón (1993) "Historia del comercio y la industria". Cámara de Comercio e Industria de General Sarmiento.

El municipio de General Sarmiento se fue constituyendo como un actor social y político relevante en el proceso de urbanización, a partir de su participación en la dotación de los servicios locales, en el marco de modelo populista de gobierno. Este ordenamiento jurídico-administrativo tuvo un hito importante a finales de

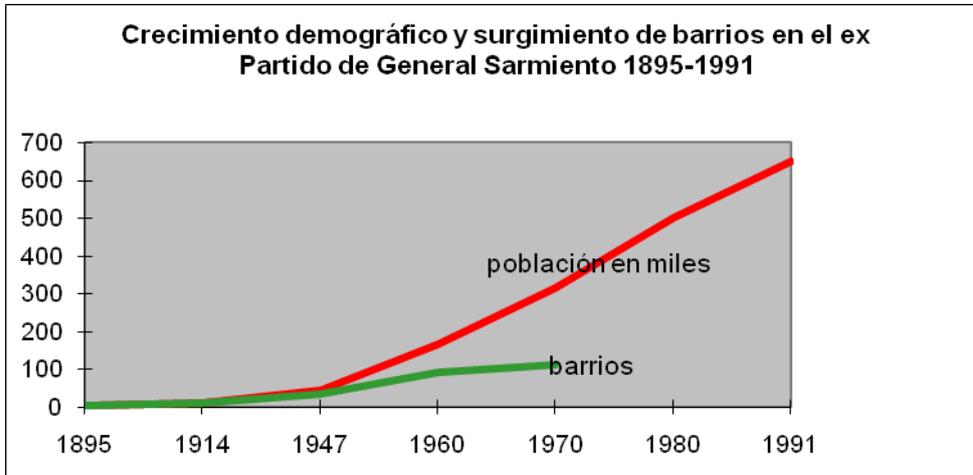
⁷⁶ Scobie (1977) estima que un lote suburbano a comienzos del siglo XX, podía ser pagado con el ahorro de doce a quince años. Este cálculo se basa en el jornal de un obrero especializado entre 1904 y 1912. Esto produjo un significativo aumento del número de propietarios: 8% en 1887, 8,8% en 1904, 9,1% en 1909 y 11,7% en 1914, que se verifica con mayor intensidad en la periferia. También allí se destaca en ese momento la mayor presencia de propietarios inmigrantes que argentinos.

⁷⁷ Torres (1979: 290 cuadro N° 4) muestra que en 1904, el 40% de los propietarios era argentino, mientras que el 35% era italiano y el 25% de otras nacionalidades. Cinco años más tarde, la proporción entre argentinos (34%) e italianos (43%) se invierte, manteniéndose casi constante la de otras nacionalidades.

⁷⁸ El autor identifica, entre 26 grandes industrias implantadas entre 1930 y 1960, solo una en el ex Partido de General Sarmiento: Ford, en 1959.

los años 1950, cuando una reglamentación provincial fijó el rol y funciones de los municipios bonaerenses: la ley orgánica de las municipalidades del año 1958. También en esta década se produjo una aceleración de los loteos y ocupación de las tierras urbanizadas para sectores de bajos o medios recursos.

Gráfico N° 1



Fuente: Elaboración propia en base a censos nacionales y trabajos inéditos del Prof. Munzón
 Nota: En 13 de 124 barrios totales registrados no se han obtenido datos del año de origen.

El gráfico N° 1 muestra que los loteos preceden en el tiempo a la llegada de la inmigración, que va a radicarse en la zona a partir de 1960. La curva de población muestra un punto de inflexión entre 1947 y 1960. Lamentablemente dentro de este período no podemos observar las variaciones año por año, lo cual hubiera permitido una mejor aproximación al fenómeno.

Este dato muestra sintéticamente lo que sucedió con la gran mayoría de los emprendimientos de loteos entre 1914 y 1960: se promocionaban, cambiaban con el tiempo la modalidad de crédito, pero fracasaban. Se volvía a intentar y sólo a partir de los años '60 fueron efectivamente vendidos u ocupados. La presencia de alguna fábrica (privada o estatal), lugares de recreación o el cruce de rutas fueron hitos que fijaron y priorizaron los espacios que se consolidaron más rápidamente. En tanto, los centros consolidados continuaron creciendo.

En este período surgieron incipientes centros y aparecieron los primeros factores que dieron lugar a la formación de futuros poblados, tales como estaciones de tren, algunas fábricas, un polvorín militar y clubes. Comenzaron las subdivisiones de terrenos, que tardarían algunas décadas en dar frutos.

De las inmediaciones de San Miguel y Bella Vista, el centro urbano que cobró importancia tempranamente fue **José C. Paz**, especialmente alrededor de la estación del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico –luego Ferrocarril General San Martín– que comenzó a funcionar en 1906.

Figura 14: Estación José C. Paz, 1906.



Ya a fines del siglo XIX aparecieron los primeros habitantes, sin que se llegara a conformar un poblado urbano. Las primeras actividades de que se tiene registro fueron el almacén de Santiago Buzzini, que se remonta a 1888 y el de Domingo Irigoien, que más tarde pasó a la familia Altimpergher, que instaló una destilería de alcoholes. El Sr. Magiolo tuvo una zapatería. Estos primeros pobladores lograron que el Ferrocarril Central Buenos Aires inaugurara la estación, cuyo nombre inicial fue "Arroyo Pinazo". Luego se fueron instalando algunos hornos de ladrillo, que dieron origen a la fábrica de cerámicas Alberdi, y numerosos tambos.

Hacia 1910 comenzó el proceso de subdivisión de predios rurales en la localidad de **Del Viso** (hoy parte del Partido de Pilar), especialmente aquellos ubicados alrededor de la estación de tren (Ferrocarril Central Córdoba, hoy línea Gral. Belgrano). Hay evidencias de que este emprendimiento no tuvo mucha suerte, y el resto de las tierras retomó el proceso de subdivisión y urbanización a fines de la década del '40.

Tortuguitas tuvo su origen alrededor del Tortugas Country Club S.A., fundado por Antonio Maura en 1939, en lo que fuera la chacra de Wenceslao Escalante. Su urbanización se inició a fines de la década de 1940, vinculada seguramente al servicio de aquella institución. Este constituye otro antecedente de la función de recreación y de proveedora de mano de obra de la zona.

En el noroeste del municipio, el pueblo de **Los Polvorines**, como su nombre evoca, surgió a partir de la existencia de un polvorín militar, que fuera ubicado allí por la cercanía con Campo de Mayo. La estación del ferrocarril fue inaugurada en 1909.

Pocos años más tarde comenzó la subdivisión, pero sin lograr la llegada de compradores, lo que obligó, décadas después, a procurar su venta a través de martilleros, que tuvieron más éxito, hasta constituir un centro urbano de envergadura.

También en la línea del Ferrocarril Belgrano apareció **Villa de Mayo**, también subdividida tempranamente en la década de 1910 y 1930, aunque logró constituirse en centro urbano recién a mediados del siglo.

El municipio como continuo urbano

Este período coincidiría en parte con lo que Torres (1979) denomina "el segundo período de suburbanización", ubicándolo entre 1947 y 1970. En nuestro caso (recordemos que se trata de un partido ubicado en la segunda corona), podríamos decir que el proceso comenzó una década más tarde, aproximadamente. La característica más destacable es que se incrementa la superficie urbanizada.

Hacia 1930 se produjo un cambio en la composición (por origen) de los migrantes, que luego pasaron a constituir la clase obrera de Buenos Aires. Finalizó la inmigración europea masiva y comenzó la proveniente del interior del país, que mostró un incremento constante, aumentando su proporción relativa en la población total de Buenos Aires, del 16% en 1936 al 37% en 1947 (Torres, 1979: 296). Para el desarrollo de estos barrios fue fundamental la aparición del colectivo, que surgiera luego de la crisis de 1930, y a pesar de la presión en su contra de las empresas de tranvías y subterráneos⁷⁹. Torres (1979) los califica como "*los protagonistas de la segunda etapa de suburbanización de Buenos Aires*".

En esta segunda metropolización, y en particular entre 1946 y 1955, el Estado actuó con políticas específicas o indirectas (redistributivas), es decir, estimulando la accesibilidad de los sectores populares a una vivienda o un terreno propio⁸⁰. En los años siguientes se dio la política inversa, con el aliento a la solución privada de la vivienda. Sin embargo los loteos continuaron, en realidad planteando un mayor esfuerzo económico por parte de los asalariados, y dejando la construcción de la vivienda librada a la habilidad y a los tiempos libres disponibles de los miembros de los hogares populares⁸¹.

⁷⁹ Resultado de la asociación entre los automóviles taxímetros en 1943.

⁸⁰ Para una ampliación del tema ver Yujnovsky (1986).

⁸¹ Un estudio de Dichter y Facciolo (1986) afirmaba que en la producción de la vivienda, la manera más utilizada fue la construcción particular, verificada en más del 60% de los casos analizados. El trabajo era realizado casi exclusivamente por el poblador y su familia; en muy pocos casos (6% del total) se había observado la presencia de obreros contratados. Todo el proceso de construcción se realiza sin ayuda técnica, dependiendo de la capacidad del propio poblador. La ocupación de la vivienda se produce en simultáneo con el tiempo de obra, por la imposibilidad de contar con una vivienda alternativa, provocando hacinamiento e insalubridad por largos períodos.

El gran aumento de propietarios en los suburbios entre 1947 y 1960 (de 43% a 67%) se debió a la posibilidad de acceder a la propiedad de casas individuales y lotes, facilitada por planes oficiales. Los créditos para la vivienda dirigidos a obreros y empleados de bajos ingresos, beneficiarios de leyes de previsión social, se sumaron a otras medidas como la protección legal a los compradores de lotes en mensualidades⁸² (Torres, 1979; Clichevsky, 1975). La Constitución de 1949⁸³ explicitaba el concepto de función social de la tierra.

Figura 15: Publicidad de un remate de lotes en San Miguel



**420 GRANDES QUINTAS
EN SAN MIGUEL**

EN 120 MENSUALIDADES

48-200-47

ASTOUL BONORINO & Cía.
FUNDADA EN 1915 - S. R. Ltda.
OFICINAS CENTRALES, FLORIDA 461 SUCURSAL MORON, RIVADAVIA 18176
Teléf. 31-2017 y 2029 Teléf. 36, Moron.

— 1947 —





CAPILLA "SANTA TERESITA" SOBRE LA AVENIDA DE ACCESO AL PARQUE

CONDICIONES DE LA VENTA

- 1.º) Títulos perfectos.
- 2.º) Venta en 120 meses, sin interés.
- 3.º) Escrituras definitivas inmediatamente que los certificados estén despachados, por ante el escribano del vendedor, aún cuando el pago se efectúe al contado.
- 4.º) Posesión libre de ocupantes por el Ingeniero Fernando de Estrada dentro de los sesenta días del remate.
- 5.º) Los compradores abonarán como seña 3 mensualidades en el acto del remate y tres más el resto del boleto definitivo dentro de los quince días corridos, en las oficinas de los martillos, constituyendo hipoteca en primer término por el saldo de precio. ~~Perderán su seña los compradores que no concuerden en el término señalado.~~
- 6.º) Los compradores que deseen abonar al contado, en una sola vez, deberán poner en conocimiento de la Administración del vendedor dentro de los sesenta días de efectuado el remate y antes de escriturar, gozarán del 25 0/0 de descuento sobre las cuotas restantes.
- 7.º) Las fracciones se entregan con los pavimentos interiores que figuran en este plano, totalmente pagos. Los compradores no podrán sacar tierra ni árboles de ninguno de los lotes mientras no estén íntegramente pagados.
- 8.º) Los lotes serán destinados por sus adquirentes para residencia particular prohibiéndose expresamente la instalación de toda clase de industrias y comercios.
- 9.º) Impuestos pagos hasta el 31 de Diciembre de 1947. Serán a cargo del comprador todos los que gravan al inmueble a partir del 1.º de Enero de 1948. Los certificados y reposición fiscal a la venta, en la parte a cargo del vendedor serán abonados por éste y la reposición fiscal a la venta en la parte del comprador como también todos los demás gastos impuestos y honorarios de la escritura de compra venta y la totalidad de los de la hipoteca serán a cargo del comprador, como también el sellado del boleto, gastos libreta y cumplimiento Ley 4564, y comisión 2 0/0 para los martillos.



PARQUE DEL "COUNTRY CLUB", DENTRO DEL FRACCIONAMIENTO

Fuente: Archivo Histórico de la Universidad Nacional de General Sarmiento

Hacia los años 1960, el paradigma de distribución socio espacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires mostraba una habitabilidad de mejor calidad en el núcleo central de la ciudad, con una precariedad *in crescendo* hacia las zonas suburbanas, sugiriendo un tipo de segregación característica: los grupos de mayores ingresos tienden a ocupar las zonas de mayor centralidad y accesibilidad del espacio urbano, desplazando a los grupos de menor nivel de ingresos a las zonas más alejadas y peor servidas (Torres, 1979).

El proceso de **industrialización** en este período acentuó la localización de establecimientos en la

⁸² El aumento de propietarios en el núcleo central durante el mismo subperíodo se debió a la sanción en 1952 de la ley de propiedad horizontal (Torres, 1979, 299-300).

⁸³ Esta constitución fue derogada en 1955 y no produjo influencia en el mercado inmobiliario.

RMBA. Su número aumentó de 9.869 en 1946 a 24.485 en 1954 y 36.818 en 1964, impulsada por políticas específicas. La localización, que hasta la década de 1940 se había realizado en forma diseminada, comenzó un proceso de concentración. Los industriales elegían localizarse fuera de los centros urbanos y especialmente en agrupamientos como parques o zonas industriales, que cuentan con diversos servicios. El tendido de infraestructura vial y el impulso del transporte automotor coadyuvaban a consolidar esta situación, produciéndose lo que algunos autores llaman concentración técnica o *cluster* (Torres, 1979).

Cuadro 3: Establecimientos industriales en General Sarmiento entre 1935 y 2004

Año	1935	1946	1963	1974	1985	1993	2004 ¹
Cantidad de establecimientos	49	140	664	716	724	745	1068
Cantidad de personal ocupado	762	2015	5727	9069	9386	9475	s/d

Fuente: Elaboración propia en base a datos de: Segura-Munzón (1993) "Historia del comercio y la industria". Cámara de Comercio e Industria de General Sarmiento. Dirección de Estadística de la Pcia. de Buenos Aires. <http://www.ec.gba.gov.ar/Estadistica/FTP/cen2004/result.htm>

¹ Datos provisorios Censo Nacional Económico 2004/2005, sin información de ocupación.

Cuadro 4: Comercios en General Sarmiento entre 1946 y 1993

Año	1946	1963	1993
Nº de establecimientos	504	4321	6849
Personal ocupado	996	7374	12594

Fuente: Segura-Munzón (1993) "Historia del comercio y la industria". Cámara de Comercio e Industria de General Sarmiento. Dirección de Estadística de la Pcia. de Buenos Aires, Censo Nacional Económico 1993.

El Cuadro 3 muestra que mientras en el período anterior (década del '30) se producía el punto de inflexión del sector ganadero, vemos un impulso del sector secundario en los años 1940, modesto, comparado con lo sucedido entre mediados de los '40 y 1960. Durante los años 1970 y 1980 sólo hubo un pequeño aumento, que no dejó de ser significativo en tanto la tendencia general era a la desindustrialización. En cuanto al comercio, se observa un importante crecimiento entre 1946 y 1963, acompañando el desarrollo del sector secundario.

A partir de 1943, asociado a la mayor demanda de lotes urbanos y del momento inflacionario, la posibilidad de obtener una tasa de beneficio más alta que en otros sectores de la economía condujo, por algunos años, un considerable **flujo de capitales hacia el mercado de tierras** (Clichevsky, 1975). La autora destaca la preocupación del gobierno peronista de amparar legalmente al comprador del lote individual, aunque atendiendo escasamente otro aspecto fundamental, como el de la calidad de la tierra subdividida y vendida⁸⁴. Se destaca el intento desde el gobierno de la Provincia de Buenos Aires de proteger a los compradores, prohibiendo la venta de lotes ubicados por debajo de la cota mínima de inundación fijada por el Instituto Geográfico Militar, situación que era corriente en el mercado. A nivel municipal los planes de ordenamiento territorial tenían escasa aplicación, y los que se realizaron no presentaban coordinación entre sí, dando escasa homogeneidad al Área Metropolitana (Clichevsky, 1975).

La comercialización de los lotes se realizaba a través de **rematadores**, quienes en algunos casos eran propietarios de la tierra que vendían, como por ejemplo los Ezcurra Medrano en La Matanza, quienes también vendieron lotes en el municipio de General Sarmiento. Las empresas urbanizadoras y/o comercializadoras operaban desde principios del siglo XX en la ciudad de Buenos Aires, y a medida que crecía el Área Metropolitana, extendieron su radio de acción hacia los nuevos centros de población. Entre estas empresas se encuentran varias extranjeras, en especial inglesas y francesas, vinculadas estratégicamente a las empresas de transporte público. Su participación es mayor durante los primeros años del siglo, y decrece paulatinamente (Clichevsky, 1975).

En General Sarmiento, hasta principios de los años 1970, encontramos diversas inmobiliarias operando en los loteos originales de muchos barrios y de sus ampliaciones, veamos una enumeración:

⁸⁴ La venta de lotes en mensualidad es controlada por el gobierno nacional a través de la ley 14.005 aprobada en 1950.

Cuadro 5: Inmobiliarias intervinientes en loteos, por localidad, 1890 a 1970.

Localidad	Inmobiliarias
José C. Paz	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cacuri 2. Filsa 3. Rufino Elizalde y Cía. 4. Astoul Bonorino 5. Rodríguez y Flores 6. Veá Murguía 7. Merinyr 8. Andrioli y Rimoli 9. Luis Guaraglia y Cía. 10. Jesús Basanta Chao 11. Romano Larroca y Cía. 12. Infar 13. Juan Cruz Vidal y Cía. 14. Furst y Domínguez 15. Villar 16. Infico 17. Geofinca 18. Ungaro y Barbará 19. Alfredo del Río 20. Santamarina e hijos
Del Viso	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tucci y otros 2. Cacuri
Tortuguitas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ungaro y Barbará 2. Lauría y Cía. 3. SALVA (Sociedad Anónima La Vivienda Argentina - Dionisio Petriella) 4. Vior y Oliva 5. Santiago Astorga 6. Rufino Elizalde y Cía. 7. Kanmar 8. Britos 9. Guaraglia y Cía. 10. Comi y Pini 11. Lucas Iparraguirre 12. H. Perales 13. Fiorito, Chiesa y Grillo 14. Pinte Mar
Grand Bourg	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grosso 2. Carvic 3. Santiago Astorga 4. Tierras Altas S.C.A. 5. Natalio Caia, Fajardo, Echevere, Gallino, Vior y Cia. 6. Iparraguirre 7. Miguel Gándara 8. Ricardo Garber
Pablo Nogués	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vio y Vicente Luchetti 2. Luis Guaraglia 3. Veá Murgía 4. Eloy Soto
Los Polvorines	<ol style="list-style-type: none"> 1. Santamarina y Cía. 2. Marchese, Lifchitz y Soifer 3. Ezcurra Medrano y Cía.

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Veá Murguía 5. Marino 6. Anán Crédito y Finanzas S.A.
Villa de Mayo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Veá Murguía 2. Boraccia
Bella Vista	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gallo Rojo 2. José Pajarino 3. Perci del Sel 4. Kanmar
San Miguel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ungaro y Barbará 2. Porcile y Cía. 3. Romano Larroca 4. Luis Guaraglia 5. Panno Vianella 6. Veá Murguía 7. Catego S.A. 8. Tarraubella 9. Astoul Bonorino 10. Justo Pastor Solis 11. Infico 12. Kanmar 13. Filsa S.A. 14. Dr. Lacarra 15. J.C. Naón 16. Miguel Garber 17. Organización Comercial Patrono 18. Vior y Oliva S.R.L. 19. Rufino Elizalde 20. Borthaburu, Neira y Ezcurra 21. Gimenez Zapiola 22. Alberto Taquini y Cía. 23. Org. Matera

Fuente: Elaboración propia

Algunas de ellas operaban en buena parte del Gran Buenos Aires e incluso en zonas más amplias, entre ellas podemos mencionar a Jiménez Zapiola, Kanmar, Luchetti, Ezcurra Medrano y Boraccia.

La comercialización de los lotes se realizó, por lo general, con cierta informalidad contractual, sin la intervención de bancos u otros organismos que regularan las transacciones. En los barrios estudiados por Dichter y Facciolo (1986), de los partidos de San Martín y Florencio Varela, prevalece la existencia de un boleto o libreta de pago de cuotas, con documento probatorio de la propiedad⁸⁵, siendo muy escasos los terrenos escriturados; esta hipótesis puede ser extendida a todo el Conurbano Bonaerense.

Debido a esta informalidad en las transacciones, se produjo, en algunos casos por maniobras irregulares de los vendedores, la pérdida del lote por parte de los compradores, problemas sucesorios, o la imposibilidad de escrituración, inhabilitando al comprador a su usufructo para la obtención de créditos (particularmente hipotecarios) que permitirían, por ejemplo, la compra de materiales y edificación de la construcción de la vivienda.

⁸⁵ Esto dio lugar al tratamiento parlamentario del tema, que generó la denominada "Ley Pierri", n° 24.374.

Cuadro 6: Surgimiento de barrios de loteo de General Sarmiento por década.

Localidad	1900/10	1910/20	1920/30	1930/40	1940/50	1950/60	1960/70	1970/80
San Miguel					B° Pque. San Ignacio Bello Horizonte B° Pque. San Miguel Don Alfonso Trujuy La Guarida Los Paraísos El Cortijo Los Eucaliptus Los Nogales El Tato Gregoria Matorras de San Martín Santa Brígida	La Manuelita El Colibrí Constantini La Guarida (2da) La Estrella Santa Brígida (ampl.) El Cortijo o Las Amapolas Los Pinos Mariano Moreno G. Matorras (2da. Ampl.)	El Hogar Obrero Santa Brígida (2da. Ampl.) Sarmiento El Solar del Norte	
Muñiz					Sta. Clara			
Bella Vista						Obligado	Lomas de Mariló	
José C. Paz	Piñero 1896 Villa Altube	Centenario		Villa Iglesias Ampliación Villa Germano	Mirador de Altube Pque. Abascal Villa Altube 2da ampliación Argital Santa Paula El Ombú Pque. Residencial la Diagonal El Cruce La Pilarica	San Luis El Palmar Las Acacias Lido Aguinaga Centenario ampliación Villa Altube 3 ampliación INFICO Gral. Sarmiento 9 de Julio	San Adolfo El Triángulo Altos de JCP San Gabriel Diana Pque. Jardín San Miguel Alberdi	Vucetich Arricau Villa Hermosa

Villa de Mayo					La Loma Tte. P ^o Ibáñez	San Román		
Los Polvorines		Villa Suiza			El Ombú	Los Gráficos El Sol Textil San José de YPF La Pradera El Lucero Villa Palmira Sol de Mayo	El Jagüel	
Grand Bourg					Centro Urbano Rodríguez	El Primavera Veckiaro Iparraguirre Santa Lucía	Emaus (Tierras Altas)	Devoto
Pablo Nogués				San Carlos	Yapeyú Bella Flor		Diharce Quesada Pacheco Villa Panamericana Soto	
Sourdeaux								
Tortuguitas		Yei Pora			Centro Urbano Laura Los Solares de La Reina Las Parvas Pque. Alvear El Marquesado Fiorito	San Lucas Astorga Los Ángeles Ferroviario Pech	Parque Alvear I y II El Callao El Palenque (Chelito)	1 de Mayo El rincón de Tortuguitas
Del Viso		Villa Virginia		Villa Pinazo				
Total	1	4	0	4	38	40	22	6

Fuente: Elaboración propia

Nota: No se obtuvieron datos del momento de origen de 15 barrios.

En este período surgió el centro urbano de Grand Bourg. El martillero Grosso urbanizó las tierras cercanas a la actual estación y puso en venta los lotes en 1948. Sin embargo sólo tres años después se habilitó como parada ferroviaria, lo que mejoró notablemente la accesibilidad. La localidad Pablo Nogués, contigua, tuvo origen en la misma época, habilitándose la parada ferroviaria en 1955. Se destaca en el lugar la presencia del vivero Diharce, que en la década del '60 fue loteado y urbanizado en parte.

Sourdeaux⁸⁶ (Kilómetro 30), también en la línea del ferrocarril Belgrano, comenzó a ser subdividida con fines urbanos en 1949, como un emprendimiento de la inmobiliaria Veá Murguía, aunque también el paradero ferroviario se logró una década después (1960).

Tendencias recientes

En la década del '80, signada por el proceso político de recuperación de la democracia, se produjeron profundos cambios en las modalidades típicas de uso y acceso al suelo urbano, por parte de los segmentos de población ubicados en ambos extremos de la escala socioeconómica. Por su parte, la clase media mantuvo, en términos generales, sus patrones habituales, aunque con grandes esfuerzos debido al proceso de participación regresiva en la distribución de la riqueza.

En términos macroeconómicos, la segunda mitad de la década de 1980 se caracterizó por fuertes procesos hiperinflacionarios, políticas fiscales de ajuste, sucesivos programas antiinflacionarios fracasados y un Estado desfinanciado. Esto provocó un fuerte deterioro de las condiciones de vida de amplios sectores de la población y la concentración de capitales en grandes grupos económicos.

En materia habitacional, y como respuesta a la necesidad residencial, entre los más pobres comienza a aparecer, en los primeros años de la década de 1980, el fenómeno de los denominados "asentamientos" o "tomas de tierras" que, con características particulares que luego puntualizaremos, viene a sumarse a las existentes formas precarias de hábitat: las villas miseria. En el caso de las clases media-alta y alta, respaldadas en las figuras legales aportadas por el Decreto-ley 8912/77⁸⁷, aparecieron nuevas modalidades de utilización del suelo en forma de urbanizaciones cerradas, con características de "enclave". El desarrollo de este proceso estuvo acompañado por las transformaciones en materia de transporte, que priorizaron el transporte particular por sobre los medios de colectivos, verificadas en la inversión en vías rápidas de acceso automotor hacia zonas cada vez más alejadas del centro metropolitano. Ambos fenómenos de respuesta a necesidades habitacionales, se verán acentuados durante los años 1990.

El contexto macro en el que tienen lugar estos procesos urbanos durante los años '90 puede sintetizarse en los siguientes términos: desregulación de los mercados, privatización de los servicios y empresas productivas públicas estatales, concentración económica y mutaciones internas en los distintos sectores de la economía, destacándose incrementos en la productividad junto a una menor participación en la renta de los trabajadores y un incremento concomitante de las tasas de desocupación. Se produjo también la llamada Reforma del Estado, que implicó no sólo el desprendimiento de empresas públicas, sino que a su vez se encaró un fuerte ajuste del gasto y del empleo público.

Desde lo urbano, encontramos fenómenos que responden a diferentes niveles o escalas, creando a veces procesos contradictorios en la región, y también en el área en estudio. Si bien todos ellos interactúan, por razones analíticas los tomaremos como elementos separados, primero los presentamos y luego los analizamos con mayor detalle.

Desde el nivel provincial, un elemento clave en este proceso es la modificación de la normativa que regula los loteos en el Área Metropolitana, a la que se adicionan otros factores que contribuyen a modificar fuertemente el escenario de la urbanización en el conurbano bonaerense.

En cuanto al nivel local, hay tres procesos que consideramos destacables para analizar la organización territorial del área en estudio en este período:

⁸⁶ Recién en 1983 toma ese nombre como homenaje al agrimensor (Munzón, 1992).

⁸⁷ El Decreto-ley 8912 de 1977 es la normativa de ordenamiento territorial y uso del suelo en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires que, con algunas modificaciones, continúa regulando el uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo.

1. La división en tres nuevos municipios del territorio del ex partido de General Sarmiento, que provoca modificaciones en los desplazamientos, determinando movimientos centrípetos hacia los tres nuevos centros.
2. El auge que adquiere en el área el emplazamiento de viviendas secundarias o llamadas "de fin de semana", con una tendencia a la residencia permanente de sectores altos o medio-altos en enclaves como *countrys* o barrios cerrados.
3. Se mantiene el proceso de arribo de sectores de bajos ingresos, buscando resolver su necesidad habitacional, aunque en condiciones de hábitat y medioambientales en general precarias y/o deficitarias.

Modificación de la normativa de nuevas urbanizaciones. DL 8.912/77

A partir de que cobrara vigencia el Decreto-ley 8.912⁸⁸, sancionado por el último gobierno militar (1976-1983) en 1977, en la zona dejaron de aparecer loteos realizados con la mecánica tradicional, ya que esta norma exigió la provisión de infraestructura para la habilitación de los nuevos loteos y pautas mínimas de ocupación del suelo de acuerdo a la clasificación del mismo.

Esta norma establece que *"toda **creación de un núcleo urbano** deberá responder a una **necesidad debidamente fundada**, ser aprobada por el Poder Ejecutivo, a propuesta del municipio respectivo, por iniciativa de entidades estatales o de promotores privados, y fundamentarse **mediante un estudio** que, además de tomar en cuenta las orientaciones y previsiones del respectivo plan regional contenga como mínimo (...) demostración de la existencia de **fuentes de aprovisionamiento de agua potable en cantidad y calidad para satisfacer las necesidades de la población potencial a servir**, (...) comprobación de la **factibilidad real de dotar al nuevo núcleo urbano de los servicios esenciales para su normal funcionamiento.**"* (el destacado es nuestro).

Estas nuevas directrices producen un importante impacto en el mercado de loteos, elevando notablemente el costo de producción de las parcelas (básicamente al tener que incorporar la infraestructura), que a su vez se transfiere al precio de venta de los lotes, lo que planteó un límite al acceso a suelo urbano por parte de los sectores de menores ingresos. En realidad, las consecuencias de esta ley son polémicas, y es difícil medir su efecto, ya que habría que considerar que se dio en un contexto de redistribución regresiva de la renta (Marshall, 1988), desindustrialización y erradicación de villas, particularmente en la Capital Federal.

La norma también establece la intensidad de ocupación del suelo y las reglamentaciones para la subdivisión, fijando para ambos parámetros mínimos (art. 32 al 61). Como ejemplo podemos mencionar que las parcelas deben tener un mínimo de **300 m²**, con un ancho de 12 metros, para áreas urbanas de hasta 200 habitantes por hectárea. También menciona los servicios mínimos requeridos para el equipamiento urbano: agua corriente, cloacas, pavimentos, energía eléctrica domiciliar, alumbrado público y desagües pluviales (art. 62).

Es interesante plantear la diferencia que se observa entre lo establecido y la realidad. Cualquier visita al Gran Buenos Aires muestra que los sectores dotados de servicios en algunos casos cubren la mitad de la población, en particular agua potable y gas natural. La electricidad fue resuelta muchas veces por los pobladores por medio del "enganche". Sin embargo, actualmente se encuentran regularizados en el marco de los procesos de privatización de las empresas de servicios.

Se puede decir que el surgimiento del Decreto-ley 8.912/77 modificó las reglas del juego, provocando cambios en las estrategias en los sectores económicos altos y también en los bajos. Es muy difícil saber el real alcance de la medida porque se sumaron estrategias macroeconómicas y políticas que incidieron sin duda en el mercado de tierras. Este tema produjo un intenso debate académico que no ha dado lugar a posiciones uniformes.

⁸⁸ Las normas complementarias están contenidas en: Ley 8.975/78, Ley 9.533/80; Ley 10.128/83, Decreto 261/78, Decreto 1.243/79, Decreto 569/80, Decreto 1.549/83, Decreto 2.210, Ordenanza General 214/77, Resolución N°4/78, N°6/78, Ordenanza General 218/78, 231/78, Resolución N°96/79, 321/78, 89/81, Disposición N° 30/80, 31/80 y Directiva 121/81.

Los sectores de altos ingresos accedieron a clubes de campos o *countries* como viviendas de fin de semana y más recientemente como permanentes. La zona cercana al río Reconquista (por su afiosa arboleda) y la vinculada a la autopista Panamericana fueron lugares privilegiados, dentro del ex-municipio, para este tipo de urbanización. Recordemos que el área ya tenía trayectoria en clubes similares (anteriores a esta normativa) y contenía zonas de casas-quintas de fin de semana de la elite porteña.

Los sectores populares, en cambio, se vieron "obligados" a crear "tomas de tierras" o a acceder al terreno propio por medio del "loteo clandestino", con consecuencias socio-urbanas como la baja calidad ambiental, irregularidad dominial, deficiente dotación de servicios, escasez de equipamiento, etc.

Creación de nuevos municipios

La Ley 11.551 de 1994 reglamentó la creación de tres nuevos municipios: San Miguel, José C. Paz y Malvinas Argentinas, en lo que constituía el territorio de General Sarmiento. Esta división se efectivizó el 10 de diciembre de 1995, transfiriéndose la localidad de Del Viso al partido de Pilar (con quien presentaba características más homogéneas).

San Miguel dejó de ser el centro administrativo de esa amplia zona, para serlo del nuevo partido. Sin embargo, el centro comercial mantiene su importancia, mayor a la de las otras dos cabeceras de municipio (Los Polvorines y José. C. Paz). En las inmediaciones del centro de San Miguel se ubican los sectores medios, que tienen mayor peso que en los otros dos partidos. De todos modos San Miguel, al igual que el partido de Malvinas Argentinas, muestra fuertes contrastes entre las áreas ocupadas por sectores de bajos recursos y las quintas de fin de semana (Bella Vista) y algunos *countries* o barrios cerrados, ocupados por las clases de mejores ingresos.

Acompañando el crecimiento en el número de *countries* y barrios cerrados –vinculado a la problemática de la seguridad⁸⁹, junto con el aumento de los gastos de mantenimiento por privatización de servicios o por una política impositiva más fuerte– algunas quintas de fin de semana pasaron a ser lugar de residencia permanente, otras se subdividieron y algunos barrios limitaron sus accesos, convirtiéndose en pequeños barrios cerrados.

Con respecto al partido de Malvinas Argentinas, tuvo una gran dificultad para establecer un centro⁹⁰ donde funcionase la sede administrativa y se puso de manifiesto una competencia entre las localidades de Grand Bourg y Los Polvorines por recibir a las autoridades locales. Esto se resolvió en 1999, cuando se conformó una nueva localidad (denominada Malvinas Argentinas) donde se erigieron los edificios oficiales.

En este municipio se hace más fuerte la dicotomía entre los sectores altos, medio-altos y bajos, asentados en territorios específicos, conformando un mosaico general de gran heterogeneidad. Es el municipio en que se concentró un área industrial, ubicada en la zona conocida como el "triángulo", en alusión al sector comprendido entre el límite norte del partido y los dos ramales de la ruta Panamericana (arteria determinante en el actual grado de desarrollo de la zona). En 1995 el partido de Malvinas Argentinas contaba con 312 establecimientos industriales, siendo los más numerosos los dedicados a la elaboración de productos alimenticios y metalúrgicos.

José C. Paz es el municipio más homogéneo de los tres, predominando en su población los sectores bajos, con un pequeño sector medio ubicado en las inmediaciones de la estación homónima, del ferrocarril San Martín. Sin embargo, consideramos que la presencia de una cabecera municipal provocará impactos positivos en la urbanización, ya que junto al territorio de Malvinas Argentinas, el área constituía la periferia del ex partido de General Sarmiento y por lo tanto, los lugares de menor inversión en infraestructura. La construcción de un nuevo hospital y la creación de un cementerio son ejemplos de las nuevas necesidades que plantea la nueva distribución administrativa.

Hay otros dos fenómenos que tienen lugar en el territorio del ex-municipio de Gral. Sarmiento, que deberían ser contemplados. Por un lado, el surgimiento de algunas zonas de industrialización en lugares con muy buena accesibilidad vial (ruta Panamericana), mientras que en el resto del ex partido permanece o

⁸⁹ No es de nuestro interés discutir cuánto de empírico tiene la descripción del fenómeno de la inseguridad que asiduamente aparece en los medios, pero basta la apropiación subjetiva de esta situación para que tenga impacto en las estrategias habitacionales.

⁹⁰ Esta fue descrita por autoridades responsables del proceso de división del ex Partido de General Sarmiento.

decrece la presencia del sector secundario. Por otro, el desplazamiento del borde periurbano hacia el límite noroeste del territorio.

Antes de la división, el ex municipio de General Sarmiento contaba con casi 20.000 hectáreas destinadas a explotaciones del sector primario, que correspondían en 1988 al 3,2% del territorio. La cuasi desaparición de estas actividades dejó paso al uso urbano casi exclusivamente, más aún si consideramos que el dato es de una década atrás.

Cuadro 7: Explotaciones agropecuarias en General Sarmiento, 1988

Nº de explotaciones agropecuarias	Superficie ha.
179	639

Fuente: Censo Nacional Agropecuario 1988. (En Benencia, 1995).

Cuadro 8: Superficie implantada y cultivos en Gral. Sarmiento, 1988.

Sup. Total has.	Horticultura	Forestación	Floricultura	Cereales	Resto
164	74	1	20	5	64

Fuente: Censo Nacional Agropecuario 1988 (En Benencia, 1995).

Cuadro 9: Superficie destinada a otros usos en Gral. Sarmiento, 1988

Superficie total has.	Bosques	Apta no utilizada	No apta	Resto (*)
475	1	100	5	369

Fuente: Censo Nacional Agropecuario 1988 (en Benencia, 1995)

Nota: (*) pasturas naturales, caminos, parques y viviendas.

Las industrias en la década de 1990

Consideramos que entre el desarrollo económico y el desarrollo urbano existe una estrecha relación de mutua influencia, como señala Vío (1999), retomando a Short. La evolución de la economía signa la expansión de la urbanización o su contrario, mientras que a su vez las formas y características de las ciudades se constituyen en condicionantes para el desarrollo de los sectores de la economía.

En los años '90 el Estado cedió el poder de regulación de precios a empresas monopólicas, en particular aquellas que prestan servicios públicos, por lo que se vieron afectados los precios relativos de la economía, incluyendo los de la industria. Así, *"el efecto positivo inicial del proceso de privatizaciones en cuanto a la entrada de capitales –que dura lo que la transferencia de la empresas públicas a manos privadas– se ve fuertemente contrarrestado por un efecto permanente –y no temporario– que es el la remisión de utilidades y dividendos al exterior por parte de los consorcios adjudicatarios de las empresas privatizadas. El efecto multiplicador de la inversión, en gran medida, se transfirió al exterior."* (Carassai, 1998:133).

El balance de la década fue que la combinación de altas tasas de interés en pesos –mientras el tipo de cambio permanecía fijo–, sumado a la liberalización financiera y a cierta recuperación de la demanda de dinero, indujo al ingreso masivo de capitales. El grueso de estos capitales fue usado para financiar la adquisición de empresas públicas (Basualdo, 1994) y para sostener un "boom" del consumo, especialmente suntuario, en una tendencia a la distribución regresiva del ingreso y la baja propensión al ahorro. Nochteff (1998) sostiene que esto sería insuficiente para un proceso de crecimiento sostenido, particularmente en términos de modernización, dado el importante atraso tecnológico existente.

Es decir, tanto la inversión doméstica como la extranjera estuvo destinada en su mayoría a la reestructuración de empresas más que a la creación de nuevas plantas industriales. Primaron las inversiones en empresas de servicios públicos privatizadas, por sobre la producción orientada al consumo interno. Nochteff (1998) considera que en aquellos sectores industriales que mejoraron los precios y la productividad,

el mercado se oligopolizó y a pesar de las inversiones realizadas perdieron competitividad.

La migración de las clases medias altas⁹¹

Los sectores de mayores ingresos, beneficiados por la apropiación de una mayor proporción de la renta nacional, buscaron lugares de recreación seguros donde construir viviendas de fin de semana y/o permanentes, adoptando cierta "moda" de las ventajas de la vida al aire libre⁹².

A partir de la sanción del Decreto-ley 8912/77 los clubes de campo o *countries* adquieren entidad jurídica. La normativa define a los **clubes de campo o countries** como núcleos urbanos conformados por una área equipada para realizar actividades deportivas, sociales y culturales, y otro sector destinado a viviendas de uso transitorio (la ley no prohíbe su transformación en vivienda permanente). La legislación urbana provincial de fines de la década del '90, ofreció mayores ventajas (Ley de barrios de cerrados). Recientemente, esta tendencia se modificó a partir de la opción, cada vez más extendida, de considerarlas como de residencia permanente.

Según Suárez (1996) tomando a Buzai, "el country comenzó a constituirse en una importante manifestación del desplazamiento de los sectores medios-altos y altos hacia la periferia". Las ventajas fueron sintetizadas por el autor, como aquellas que pueden garantizar seguridad, distribuir los costos de los equipamientos recreativos: cancha de golf, tenis, centro hípico, etc. Adicionalmente, la oferta de clubes de campo resultaba atractiva porque "garantizaba una vecindad homogénea y un agradable entorno natural".

La normativa específica sobre **barrios cerrados**, el **Decreto 27**, fue sancionada recién en enero de 1998, luego de muchos años sin regulación. El Decreto, "entiende por Barrio Cerrado a todo emprendimiento urbanístico destinado a uso residencial predominante con equipamiento comunitario cuyo perímetro podrá materializarse mediante cerramiento". También delega en los municipios la adecuación normativa, a "fin de dotar al predio de los indicadores urbanísticos, mediante estudios particularizados" (art. 2º)⁹³. El Decreto también intenta que emprendimientos de estas características no se construyan contiguos, entendiendo las dificultades urbanas que se generarían si esa situación ocurriera.

La diferencia más notable entre los barrios cerrados y los *countries*, es que los primeros no ofrecen servicios de esparcimiento. En los últimos años, se dieron dos fenómenos asociados a este tipo de emprendimientos. Por un lado aparecieron algunos conflictos, entre los que se puede plantear, como ejemplo paradigmático, el caso del barrio CUBA (Club Universitario Buenos Aires) de Villa de Mayo, actual partido de Malvinas Argentinas⁹⁴. Por el otro, apareció un *boom* en el pedido de autorizaciones de construcción de este tipo de urbanizaciones. Los barrios cerrados han cobrado cada vez mayor importancia numérica, debido a que se presentan como una opción más económica que los *countries*, producto de la ausencia de espacios comunes de recreación y deportes, conservando solo el atractivo de la "mayor seguridad", por tratarse de un territorio con perímetro cerrado.

Es muy difícil referirse cuantitativamente a este fenómeno por dos razones: se trata de un proceso en pleno auge y no hay un registro único, en el nivel local ni en el provincial. Según Svampa (2001) a principios de este siglo se registraban 434 emprendimientos en la Región Metropolitana, con 252 barrios privados, 139 *countries*, 36 chacras y 7 mega-emprendimientos.

Cuadro 10: *Countries* y clubes de campo en General Sarmiento

Nombre	Tipología	Sup. (has.)	Municipio
Argentino Golf Club	Club de Campo	186 has.	José C. Paz

⁹¹ Si bien el trabajo fue concluido en 1997, nos vimos obligados a actualizar los datos debido al dinamismo del fenómeno y a la posibilidad de contar con estudios recientes que trabajaron en base a una cuantificación de estas tipologías urbanas.

⁹² Para un trabajo exhaustivo sobre el tema ver el libro de Maristella Svampa "Los que ganaron. La vida en los countries y barrios cerrados", publicado en el año 2001 por la editorial Biblos.

⁹³ El art. 3º indica una serie de pasos para su instrumentación, como un estudio de impacto urbano y ambiental, prohíbe los muros, garantiza la circulación por las vías principales, la forestación, etc. y luego se fijan las pautas de urbanización interna.

⁹⁴ Durante la intendencia de Ortega (1991-1995) en General Sarmiento, se autorizó al Club a construir paredes perimetrales. Luego de la división del municipio, el intendente de Malvinas Argentinas, Jesús Cariglino decidió como "gesto político" tirar abajo esas paredes, ya que no se amparaban en ninguna normativa vigente. Esto provocó el rechazo de los residentes en el Club y el apoyo de ciertos sectores dentro del municipio.

Barrio Parque Perú	Barrio Privado	81,5 has.	José C Paz
Buenos Aires Golf	Club de Campo	210 has.	San Miguel
Buenos Aires Village	Barrio Privado	35 has.	Bella Vista, San Miguel
Casas Blancas Mediterráneas	Condominio	1 ha.	San Miguel
Chacras de Alcalá	Barrio Privado	12 has.	Bella Vista, San Miguel
Club Champagnat	Country	7 has.	Malvinas Argentinas
Country Ranch	Country		San Miguel
Cuba Villa de Mayo	Club de Campo	68 has.	Malvinas Argentinas
El Florido	Barrio Privado	1 has.	Malvinas Argentinas
El Lago	Barrio Privado	13,5 has.	Bella Vista, San Miguel
El Solar de las Delicias	Condominio	1 ha.	San Miguel
Golf Club Argentino	Country	186 has.	José C. Paz
La Escondida	Minibarrío	4 has.	Bella Vista, San Miguel
La Herradura	Minibarrío	1 ha.	Bella Vista, San Miguel
La Pradera de San Ignacio	Barrio Privado	12 has.	San Miguel
Las Acacias	Barrio Privado	9 has.	Bella Vista, San Miguel
Las Angélicas	Minibarrío	1,5 has.	San Miguel
Las Casuarinas	Barrio Cerrado		Bella Vista, San Miguel
Las Palmas	Minibarrío	1,5 has.	San Miguel
Los Abedules	Barrio Privado	7 has.	Malvinas Argentinas
Los Berros	Barrio Privado	18 has.	Bella Vista, San Miguel
Los Fresnos	Barrio Privado	11 has.	Bella Vista, San Miguel
Los Plátanos	Barrio Privado	2,2 has.	Bella Vista, San Miguel
M.A.C.A.B.I.	Country	35 has.	San Miguel
Olivos Golf Club	Country	135 has.	Malvinas Argentinas
Pato Verde	Barrio Privado	5 has.	Bella Vista, San Miguel
Portal del Sol	Barrio Privado	2,3 has.	San Miguel
San Ambrosio	Barrio Privado	3 has.	Bella Vista, San Miguel
San Carlos	Country	52 has.	Malvinas Argentinas
San Jorge Village	Club de Campo	108 has.	Malvinas Argentinas
San Miguel de Ghisso	Club de Campo	23 has.	San Miguel
San Miguel Village	Barrio Privado		San Miguel

San Rafael	Barrio Privado	9 has.	Malvinas Argentinas
Santa María de los Olivos	Barrio cerrado	52 has.	Malvinas Argentinas
Touring Club	Barrio cerrado	21 has.	Malvinas Argentinas
Villa Victoria	Minibarrío	4,5 has.	Bella Vista, San Miguel

Fuente: Elaboración propia en base a Verdecchia (1995); Borello (1994); Cravino, Ana María (2000) y Lombardo et al (2004)
Nota: Verdecchia tomó fuentes de 1981. Los espacios vacíos indican la ausencia de datos.

La migración de los sectores populares

Aproximadamente un 7% de las viviendas del conurbano bonaerense se asienta en tierras cuya situación jurídico dominial es irregular (Dir. Pcial. de Estadísticas de Buenos Aires, 1993⁹⁵) según datos oficiales, pero puede indicarse como un fenómeno subregistrado. Esta cifra se asocia directamente con la existencia de tierra ociosa especulativa o no fraccionada, debido a su inaptitud para la urbanización, mientras que el contexto de generación de esta situación se relaciona con el deterioro de los ingresos de los sectores medios y la pauperización de los "pobres estructurales"⁹⁶.

Dentro de los 24 partidos del Área Metropolitana de Buenos Aires se observan situaciones disímiles. La forma de autourbanización más extendida son las llamadas "tomas de tierras", "asentamientos planificados" o "asentamientos", que surgen paralelamente al fenómeno de las "casas tomadas"⁹⁷, en la Ciudad de Buenos Aires. En el ex partido de General Sarmiento este fenómeno aún es dinámico y fácilmente observable (ver Cravino, 2008).

Cuando hablamos de "asentamiento", nos referimos a la ocupación "ilegal" (que no implica ilegitimidad) y generalmente colectiva de tierras, tanto públicas como privadas, realizada por grupos con organización social previa o como producto más espontáneo (en algunos casos dirigida por funcionarios o políticos locales). Con la idea de facilitar la regularización posterior del barrio, el trazado de los asentamientos adopta las formas urbanas circundantes, en cuanto a la continuidad de las calles, el amanzanamiento, la dimensión de los lotes, buscando asimilarse a la normativa vigente.

Este fenómeno comenzó en la década de 1980, particularmente en la localidad de San Francisco Solano, partido de Quilmes, impulsado por miembros de las Comunidades Eclesiales de Base de la Diócesis de Quilmes. Los pobladores son familias pobres o "empobrecidas" (como llaman algunos científicos sociales a quienes se vieron impelidos a modificar sus hábitos de consumo como consecuencia de la disminución de sus ingresos), que no pudieron resolver en el mercado el acceso a la vivienda. Se produce en casos en los que el grupo familiar vive hacinado con otros parientes, o padecen otras formas precarias de hábitat (residir en villas o en la margen de cursos de agua, cuyo desborde obliga a abandonar la vivienda (Cravino, 1998).

En las tomas de tierra, los pobladores deben construir sus viviendas al mismo tiempo que "limpian" los terrenos y se proveen de infraestructura básica. No se percibe como una resolución habitacional transitoria, sino como la forma de obtener una vivienda propia a corto o mediano plazo. Por lo tanto la forma resultante facilita, a diferencia de las villas, su futura regularización (objetivo buscado por sus ocupantes), ya que no supone un reordenamiento urbano profundo, sino un proceso de carácter social, político y jurídico que legalice la situación existente. Esta característica es uno de sus ejes distintivos, respecto a otro tipo de

⁹⁵ En un informe preliminar "Villas de Emergencia del Gran Buenos Aires (Censo Nacional de Población y Vivienda 1991) de la Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires, publicado en junio de 1993, se define villa de emergencia como: "aquella unidad de vivienda que se caracteriza por formar parte de un conjunto de viviendas ubicadas en terrenos fiscales o de terceros" (de acuerdo a las instrucciones para el censo del INDEC). Por lo tanto se incluyen los casos que nosotros llamamos "asentamientos". Se relevan 410.481 personas viviendo en "villas", es decir un 5,2% (476 casos) de la población total del Gran Buenos Aires (7.924.242 hab.). Entrevistas realizadas en distintas municipalidades del conurbano nos indican que esta cifra fue muy subestimada.

⁹⁶ Deben sumarse también las políticas de erradicación de villas implementadas en la Capital Federal durante la última dictadura militar (1976-1983), que expulsaron gran cantidad de población hacia la periferia urbana.

⁹⁷ Particularmente en los años 80 sectores pobres o empobrecidos ocuparon casas abandonadas de la Capital Federal, en muchos casos de propiedad municipal. En su gran mayoría se trata de viviendas obsoletas, en pésimo estado de conservación, donde se alojaban varias familias. En algunos casos, por ejemplo, se trató de edificios públicos o fábricas abandonadas.

ocupaciones. (Merklen, 1991). En el discurso de los pobladores aparece clara y reiteradamente la idea de "no hacer una villa", con el objeto de concretar la regularización, facilitar las relaciones con el entorno (evitar en lo posible rechazos de los vecinos) y alcanzar un hábitat de mejor calidad.

Según Fara (1988) para los propios asentados esta es la única alternativa habitacional que les queda y ellos son unánimes en su disposición a legalizar su situación mediante la compra del lote ocupado. La idea de la propiedad privada está presente: la predisposición a asumir el pago de los lotes ocupados, en condiciones acordes a sus posibilidades, aparece también como una legitimación frente a la situación de ilegalidad. Es decir, no se cuestiona el estatuto de la propiedad privada de la tierra, sino sólo sus alcances. Se propondría con los hechos un uso social de la misma.

Algunas razones relacionadas con el surgimiento de los asentamientos las podemos encontrar en:

a) Las políticas locales o provinciales que permitieron, por omisión, por aliento o por la participación directa de agentes políticos o gubernamentales, la aparición de tomas.

b) Las capacidades auto-organizativas de los pobladores que permitieron conformar y planear la toma (en los casos en que así sucedió).

Izaguirre y Aristizábal, si bien consideran "espontáneo e individual" el fenómeno por el que "cada familia avisa a sus propios parientes o amigos sobre la posibilidad de asentarse", sostienen como hipótesis de su trabajo, que *"esa forma organizativa –cada nivel con sus funciones específicas: delegados por manzana, comisión interna por barrio y coordinadora de barrios– se aproxima mucho a nuestro juicio, a un tipo de organización propio de la experiencia obrera: la organización obrera fabril. Lo nuevo en este caso, es su adaptación a la base territorial"* (Izaguirre y Aristizábal, 1989: 16).

c) Las condiciones materiales de los sectores populares y medios, en el marco de un proceso de deterioro, que llegó a su máxima expresión en los períodos hiperinflacionarios que produjeron "estallidos" o "revueltas sociales" (de acuerdo al enfoque de los distintos analistas).

d) Las condiciones materiales de vida, en particular de algunos partidos o zonas que atravesaron períodos críticos, como por ejemplo las inundaciones que se produjeron en La Cañada de Quilmes y en algunas zonas del partido de La Matanza.

A partir del trabajo de campo y del análisis del censo realizado en un barrio de La Matanza⁹⁸, podemos decir como hipótesis que los habitantes de los asentamientos muestran múltiples orígenes de residencia: del interior del país, del mismo municipio, localidad o barrio, y también de países limítrofes. Sin embargo, en todos los casos se trata de actores sociales "previamente urbanizados" es decir, que aunque provengan de áreas rurales, cuentan con alguna experiencia previa de hábitat urbano, como piezas de hotel, villas, casas de familiares, alquiler, etc. Esto marca una diferencia con el fenómeno de las "villas" de la Capital Federal y del conurbano, que fueron constituyéndose en el primer hábitat urbano (y muchas veces el único) de los migrantes rurales del interior y más tarde de los países limítrofes (Cravino, 1998).

Cuadro 11: Villas de emergencia de General Sarmiento, 1991

Número	Nombre	Viviendas	Habitantes
1	La Paz	277	1389
2	S/N Calles: Colpayo, P. Moreno, Velez Sarfield y S. De Loria	93	367
3	Kilómetro 30	48	225
4	S/N Calles: Dellepiane, Gral. Pico, Dean Funes y Húsares	29	119
5	S/N sobre A° Las Horquetas	29	427
6	S/N Calles: Márquez, Tres Arroyos, Marañón y	84	364

⁹⁸ Trabajamos con más de 300 declaraciones juradas de pobladores del Barrio 17 de Octubre de la localidad de Laferrere, partido de La Matanza, facilitadas por la Dirección de Regularización Dominial de la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires en diciembre de 1994.

	Renacimiento		
7	S/N Calles: Acevedo, Mozart, Amenábar y Siria	36	143
8	S/N sobre borde fábrica INFICO	68	314
9	S/N Calles: R. de Triana, Curupayti, Maestro Ferreyra y Guido	253	1166
10	S/N Calles: R. de Triana, Callao, Tres Marías y Rivadavia	110	1166
11	S/N Calles: Alem, Primera Junta, Fraga y Sánchez	26	111
12	S/N Calles: Alem, Pringles, Fraga, Irigoin	29	103
13	S/N sobre borde fábrica PLASTIMET	153	620
14	Mitre	1778	8283
15	San Ambrosio	703	3072
16	S/N sobre A° Los Berros	31	133
17	S/N sobre Río Reconquista	33	162
18	B° Obligado (vera del Río Reconquista)	356	1486
Total		4206	19028

Fuente: Villas de emergencia. Gran Buenos Aires. Censo de Población y Vivienda. Dirección Provincial de Estadística. Provincia de Buenos Aires. Informe Preliminar.

Como muestra el cuadro N° 8, el censo registra un total de 18 "villas" que también incluye a los asentamientos, constituyendo el 2,9% de la población del municipio. Si bien puede comprobarse fácilmente que este dato muestra un subregistro de casos, no podemos arribar a una cifra más cercana a la realidad. En varios casos se señala la localización de estos barrios en tierras cercanas a ríos o arroyos, expuestas a inundaciones periódicas; o contiguas a alguna fábrica, buscando el acceso a una fuente de trabajo.

CAPÍTULO 3.

CONFLICTOS URBANOS

Introducción

A partir de la documentación obrante en el Archivo Histórico de General Sarmiento (el que surgió a raíz de la presente investigación), pudimos reconstruir una serie de hechos, conflictos sociales en un sentido amplio, que denominamos "conflictos urbanos". Por éstos entendemos aquellos sucesos que derivaron en enfrentamientos entre vecinos o entre vecinos y autoridades, que tienen como eje el uso de terrenos urbanos: litigios de límites o cercamientos, infraestructura urbana (caminos, agua y cloacas, alumbrado, etc.), o derivados de la instalación de transportes (ferrocarriles, tranvías) o de ciertas características ambientales (inundaciones pluviales), espacio público, etc.

La elección de los conflictos como eje de esta parte del trabajo se explica porque se constituyen en la manifestación de la puja entre las distintas fuerzas sociales que inciden en la conformación de una ciudad. En algunos casos se trata de proyectos personales, a veces son disputas políticas o simbólicas, otras se centran en intereses netamente económicos y en otros casos responden a diferentes proyectos de gestión urbana. La riqueza que ofrece trabajar con fuentes históricas es que pueden reconstruirse proyectos abortados, posiciones perdidas, intentos fallidos, etc. que sin embargo, en un momento determinado, pugnar por ser impuestos dentro del espacio urbano. La ciudad actual es resultado de ese proceso que muestran los conflictos.

Estos conflictos se vinculan básicamente a la fase de **consolidación**, es decir, el período durante el cual se produce el pasaje del loteo a la constitución del barrio, con la dotación de infraestructura y servicios urbanos. En ese momento aparecen actores con intereses y poderes diferentes que se disputan el uso de la ciudad, ya sea como vecinos, como proveedores de servicios o como autoridad política local.

La aparición de una autoridad municipal cercana a los centros urbanos que estudiamos, como se mencionó, se produjo en 1889, con la creación del partido de General Sarmiento. Sin embargo, durante las primeras décadas la iniciativa vecinal fue muy fuerte en la provisión de infraestructura y el municipio tuvo un papel menor en este sentido, aunque adoptó una posición de árbitro ante estos conflictos urbanos. Por esto, debe tenerse presente esa fecha al analizar los siguientes casos, cuando la relación Estado-sociedad era muy distinta a la actual, por la naturaleza diferente del Estado.

Incluimos conflictos vinculados al surgimiento de los primeros pueblos, cuando aún dependían del partido de Moreno y otros posteriores a 1889. Seleccionamos una secuencia de hechos que recorre diferentes momentos y etapas descritas en el capítulo 2, que no agota, de ninguna manera, todos los conflictos suscitados en el distrito.

La plaza: ¿uso público o uso privado?

La plaza, además de marcar el área central de un poblado, tiene un valor simbólico para los vecinos, porque es el lugar privilegiado de encuentro social.

El espacio destinado a la plaza por el diseñador del pueblo, Adolfo Sourdeaux, fue objeto de fuertes disputas, debido a su utilización como tierra de explotación agrícola y ganadera. No conocemos en detalle los hechos, pero podemos elaborar algunas hipótesis al respecto.

En 1871, un vecino de renombre decía que por ese entonces la plaza era un "potrero" que él había cercado con palos de ñandubay a fin de echar a pastar sus ovejas. En el centro de la misma existía un pozo de agua y en muchas oportunidades había procedido a sembrarla de cebada o algún otro cereal (Munzón, 1992: 183). En realidad, el conflicto de la plaza se enmarca en una cuestión mayor, que es la tensión entre el

uso rural y urbano de las tierras de la zona, y que también se verifica en los problemas derivados de la ocupación de las tierras destinadas a calles por el proyectista. Pareciera que el "borde duro" entre actividades urbanas y rurales estuviera ubicado en el mismo centro del pueblo, pero eso no era posible y atentaba contra la lógica del nacimiento de un centro urbano.

La imagen que aún se tenía de San Miguel era la de que la *"falta de alambrados presentaba al pueblo como un campo uniforme"* (Munzón, 1992: 183). El alambrado, que aparece a mediados del siglo XIX en nuestro país, fue un elemento fundamental en la modificación del uso de la tierra en la región pampeana. Noel Sbarra (1973) en su clásica "Historia del alambrado en la Argentina" señala el año 1847 como fecha de introducción del alambrado.

Ya entrado el siglo XIX fueron desapareciendo las vacas cimarronas, o en estado silvestre, aumentando al mismo tiempo las vacas mansas o "sujetas a rodeo", es decir aquellas que con mayor o menor facilidad podían traerse al rodeo para las labores de aparte y marcación. Pero los grandes propietarios se limitaban a contener las haciendas dentro de sus extensas posesiones, que a menudo se mezclaban con las de otros vecinos. Con el fin de evitar conflictos, en 1865 aparece el primer Código Rural, donde se sostenía que *"todo estanciero que tuviese haciendas vacunas alzadas incurrirá en una multa"* (ver en el punto 1.1. de la Parte II, reglamento de la estancia de Poucel de 1857).

A medida que el uso del alambrado se fue difundiendo, se dictaron reglamentaciones para impedir que propietarios "inescrupulosos" cercaran calles o caminos, perjudicando el tránsito. El primer documento se registra en 1860, cuando Bartolomé Mitre era gobernador de la Provincia de Buenos Aires y buscaba resguardar la traza de los caminos. Pero el uso del alambrado comienza a extenderse recién en 1875. En 1878 aparece el alambre de púa y es resistido por los daños que trae a las pieles de los animales (recién se impone a fines de siglo). Luego, en 1880 se promulga, con la firma de Carlos Tejedor, la Ley de cercas de estancias, donde se establece que debe solicitarse permiso a las municipalidades para cercar (Sbarra, 1973). Esto sucedió en General Sarmiento, como lo demuestran las actas del Concejo Deliberante.

Este conflicto se asocia a la etapa de tensión y transición en el uso y delimitación del suelo, que finaliza en la primera década del siglo XX cuando, según afirma Sbarra, "la pampa ya estaba alambrada".

La llegada del ferrocarril y la modificación de la traza del pueblo

Lynch (1986) define el borde como "aquellos elementos lineales que no son considerados sendas. Son por lo común, pero no siempre necesariamente, los límites entre zonas de dos clases diferentes. Obrar como referencias laterales. Los bordes que parecen más fuertes son aquellos que no sólo son visualmente prominentes, sino que también tienen una forma continua y son impenetrables al movimiento transversal".

Relacionado con el proyecto de la traza de una línea ferroviaria⁹⁹ (ferrocarril al Rosario) se formó un expediente a fines del siglo XIX, originado por las modificaciones que iba a sufrir el trazado original de varias manzanas céntricas del pueblo de San José del Pilar, para permitir la instalación de la estación y la colocación de vías férreas. Esto provocó el ensanche de varias calles del poblado.

Los vecinos nombraron a Adolfo Sourdeaux para que procediese al estudio del impacto de esta traza. El cambio consistió en la eliminación y reducción de algunas manzanas céntricas y el ensanche de varias calles que conducían a la futura estación. En el informe también detalla los espacios dedicados a la escuela, la plaza, y la Iglesia. El Departamento Topográfico objetaba que el ferrocarril **pasaba por la mitad del pueblo** "a pesar de los inconvenientes que ha demostrado la práctica en casos análogos y estar por otra parte prohibido el cruzamiento" (citado en Munzón, 1992: 192) y creyó conveniente realizar rectificaciones. Los vecinos damnificados reiteraron sus pedidos y el Gobierno de la Provincia concedió lo solicitado en el proyecto.

Esto muestra la capacidad de definición técnica del Departamento Topográfico, que sin embargo en este caso no pudo imponer su posición. Como contrapartida, puede verse lo determinante que era el paso del ferrocarril para hacer viable el proyecto de centros urbanos en la zona, que priorizaba cualquier otra opción urbana, inclusive la creación de un borde que separaría en dos los pueblos de San Miguel y Bella Vista.

⁹⁹ Este ferrocarril nunca fue construido. Se trataba del ferrocarril Mitre que luego fue ubicado más al norte.

Este enfrentamiento entre posiciones con las autoridades se va a repetir con el paso del Ferrocarril al Pacífico a fines del siglo.

Apropiación de calles, calles aradas y animales sueltos

El diseño original de la ciudad, realizado por Sourdeaux, data de 1864, pero fue aprobado en 1867. Sin embargo, entre el proyecto y la realidad había grandes diferencias. Muchos mojones y abovedamientos iban desapareciendo y algunos se aprovechaban de las tierras del vecino.

Esto se producía porque en esos años aún no se había extendido el uso del alambrado y también porque la explotación rural del suelo seguía siendo rentable y a algunos productores les resultaba chica su extensión de tierra (dado que predominaban las pequeñas fracciones).

Este tema va a ser una constante durante varias décadas. Sin embargo, encontró actores diferentes: por un lado existió un conflicto entre vecinos que denunciaron a otros por la ocupación (con explotación económica) de calles, o animales que molestan. Por otro lado, reclamaron la intervención de la municipalidad, primero a Moreno, luego a General Sarmiento. Aparecieron más tarde empresas como las de Mattaldi o el ferrocarril que prácticamente van a dividir el pueblo en dos e incomunicar estas partes, además de las ya reiteradas ocupaciones de calles. En resumen, esta maraña de intereses se dirimió sólo con la intervención del municipio y cuando, por el aumento del tránsito, se requirió el uso de las calles para las comunicaciones. El conflicto con los ferrocarriles será más largo y seguirá la vía judicial.

Esto nos muestra que más allá de las normas y los planos existía un uso del suelo privado y del público que tiene mucho que ver con las prácticas cotidianas y con la cuestión del poder (económico o político) de algunos actores. Esto hace que sea valiosa una mirada desde la historia y no la aplicación deductiva de teorías ex post. La conformación urbana, su extensión, consolidación y densificación tiene que ver con el entramado de actores e intereses que se reúnen en torno al suelo urbano y rural.

La disputa entre el uso rural y el urbano

Esta disputa responde al uso rural de un suelo destinado a la urbanización y su relación con el entorno dedicado a las actividades agrícolas.

En octubre de 1877, un vecino de la zona, Manuel Mateo, le escribía al Juez de Paz, Cipriano Noguera:

"En virtud del encargo recibido de Ud. me constituido al día de ayer en el pueblo de San Miguel, cuartel 2do. de este Partido, a efecto de examinar si habían sido ostruidas las calles de dicho pueblo, según su traza general que figura en el plano que acompaño y he encontrado que Don Eustaquio Salinas ha hecho **arar el terreno** que consta en el referido plano adentro de las líneas azules **sin dejar libres ninguna de las calles** que se hayan comprendidas en él, incluyéndose en la mencionada arada el camino que aparece de 20 varas de ancho y que va por centro a los terrenos de Reyes Rodríguez y Eduardo Westrep.

A las calles existentes sobre los deslindes de Gallo y Eduardo Westrep salen la indicada con la calle verde solo se les ha dejado sin arar la anchura de cuatro a cinco varas y en algunas partes menos, existiendo en una calle un gran poso hecho a proposito según parece para que sirva de bebedero de animales. **La calle donde se encuentra la ralla rosada ha sido cerrada por Don Carlos Gallo con alambre y las marcadas con las amarillas también ha sido cerradas con alambre** según creo por Don Pascual Sansone. Las dos fracciones de terreno que figuran bajo las líneas verdes están aradas y sembradas algunas partes por Don Lorenzo Iturria y ostruidas complementamente las calles que en ellas se indican.

También Don Francisco Rice (?) ha hecho arar el terreno y calles comprendidas adentro de los líneas amarillas.

Es cuanto puedo informar a Ud. al respecto. Dios guarde a Ud. mil años."¹⁰⁰

Esta carta muestra que más allá de las quejas de algunos vecinos, la ocupación de la calle sin alambre o con alambre aparece como una práctica generalizada. Aparecieron entonces grupos haciendo lobby a favor y en contra; el mismo Adolfo Sourdeaux apoyó a uno de ellos. Detrás existen intereses económicos y un modelo de centro urbano que no es respetado.

Por la misma fecha, otros vecinos, los que piden las calles libres, dirigen la siguiente carta:

"Señor Juez de Paz y Presidente de la Municipalidad de Moreno.

Los vecinos de este partido establecido en el punto denominado San Miguel o mejor dicho San José del Pilar ante Ud. se presentan y exponen que hallándonos (sic) establecido en dicho punto a fuerza de mayores sacrificios con el fin de que más tarde sea un pueblo formado según (sic) el superior Gobierno no lo acordó y según (sic) plano tenemos a la vista hoy dicho pueblo se a formado de pura chacra sin dejarnos las calles libres para donde transitar, pues pedimos al Señor Presidente y a la Corporación Municipal acuerdo los que firmamos **que nos dejen la calles libre según (sic) el plano tenemos a la vista**, es gracia que esperamos de Ud. por justicia.

Dios guarde a Uds. muchos años.

Reyes Rodríguez, Juan Mancheri, Carlos Gallo, Anselmo Gobby, Juan Gasparini, Pascual Lanzoni, Pedro Rini, otros"

Las autoridades intervinieron en esta disputa salvaguardando el uso urbano del espacio público, pero la aplicación de sus normas u órdenes tenía cierta flexibilidad a la que apelaban los vecinos denunciados.

En otra carta, Eustaquio Salinas y otros, los que aran las calles, solicitaban:

(...) "como propietarios y arrendatarios de los terrenos que es presente actuaciones pedimos que se **suspendan los efectos de la multa impuesta** según el fallo anterior hasta que fuese **levantada la cosecha** para desde entonces respetar la traza que acuerde la municipalidad".

El 22 de diciembre de 1877 el mismo grupo insistió alegando un acuerdo entre vecinos y utilizando la estrategia de denunciar a los denunciantes:

"Señor Presidente de la Municipalidad

Los que suscriben propietarios en el Pueblo de San Miguel, ante la Corporación que Ud. preside respetuosamente nos presentamos protestando contra las pretensiones de los pocos vecinos que firmaron la denuncia hecha contra el **arreglo de los propietarios de este pueblo de común acuerdo** y en usos de sus derechos, hicieron al ocupar con sementaras sus terrenos incluidos en el Plan general de traza del Pueblo de San Miguel.

Lo mas original de esta denuncia Señor Presidente es de aparecer firmada por los mismos vecinos que precisamente desde el principio y sin tregua vienen trabajando con mas empeño para contrarrestar en cuanto les ha sido posible el progreso de nuestro pobre pueblo.

En efecto, el Señor Reyes Rodríguez hasta el mismo día de firmar la denuncia y desde más de 8 años haciendo **el pueblo como potrero suyo** para sus animales vacunos y ovinos, sin que estos escándalos abusos hayan sido reprimidos por autoridad alguna a pesar de las frecuentes quejas del vecindario. Además este señor ha cercado su terreno sin dejar las calles correspondientes e interceptando todas las calles principales del Pueblo o tratando del Señor Gallo en cuanto al pastoreo de sus caballunas y además se ha permitido cerrar una calle cuyo piso no es de su propiedad, lo mismo hay que decir del señor José Delia y de

¹⁰⁰ Las múltiples cartas que se presentan en esta sección han sido tomadas del original, esto justifica los diversos errores que aparecen en la escritura.

los demás firmantes como se comprobará si la H. Municipalidad se designa acceder a nuestro pedido nombrando una comisión especial, la que acompañada por el agrimensor Sourdeaux quien hizo la traza del pueblo, podrá entonces cerciorarse de un modo fehaciente de la verdad de los hechos.

Ahora Señor Presidente algo veremos del principio es decir del derecho de los propietarios en aprovechar sin **ocupar calles de sus terrenos con sementeras y un cercado mientras las necesidades del vecindario no exigen su abertura**. Sentar la cuestión es resolverla pues **desde la capital de la Provincia hasta el ínfimo pueblo, este principio es axiom.** para Buenos Ayres desde cuando han sido abiertas las calles (...) Si de Buenos Ayres pasamos a Moreno vemos que con grandes sacrificios la Municipalidad ha cambiado la traza y el amojonamiento del Pueblo futuro de Moreno, dando hoy una estación del principal Ferrocarril de la Provincia y entretanto ha soñado nunca la municipalidad la abertura de todas las calles a que objeto la municipalidad hubiese dictado tan injusta y perjudicial medida, desde que la corporación denunció que las entradas actuales llevan cumplidamente las vecindades presentes. De la población. Estas aberturas de calles se harán en Moreno, como en San Miguel o en cualquier pueblo de la Provincia a medida de las necesidades verdaderas del vecindario. Decimos, señor presidente con la esperanza de que los nuevos propietarios en San Miguel se animarían en edificar, los fundadores del pueblo hicieron ingentes sacrificios para como la Municipalidad de Moreno amojonar la traza del pueblo, pero vieron todos sus sacrificios y sus buenos deseos frustrados, no tan solo por la malintención y la hostilidad sistemática de algunos vecinos, sino también por las circunstancias las que desde 1874 atraviesa el país, así es que en 1877 comprendieron que lejos de haber procedido bien había resultado un grandísimo mal, favoreciendo a los vecinos... un redo del pueblo. **Desaparecieron todos los mojones y los alambrados de la plaza, de balde se hicieron más de 10 varas.** Para cortar tamaño mal los nuevos propietarios de las futuras manzanas se unieron a los antiguos y convinieron en hacer desaparecer el pastoreo ocupando, aunque fue de valde, sus terrenos con sementeras dejando bien entendido sobradas comunicaciones y respetando todos los propietarios que habían edificado.

(...) Por tanto solicitamos de la Municipalidad que nombre una **comisión especial de personas desinteresadas en la cuestión** para en consorcio con el agrimensor que hizo la traza, proceder al reconocimiento solicitado.

Dios guarde al Señor Presidente.

Firman como propietario como gerente de las Sociedades de Fomento y como apoderado de Esteban Chabry y Don Eugenio Duschenois, Adolfo Sourdeaux y otros."

Por lo visto, casi todos los vecinos estaban en falta y no conocemos si existían otros enfrentamientos subyacentes en la disputa, como enemistades personales o políticas, enfrentamiento entre nuevos y viejos pobladores, etc., que seguramente definían o se superponían a los motivos de estas discusiones.

La disputa por el uso de suelo urbano

El 21 de julio de 1889 se iniciaron gestiones para obtener la ampliación de una calle obstruida. En su presentación ante las autoridades de Moreno, los habitantes interesados decían:

"Desde el Río Las Conchas hasta San Miguel, ha existido desde el día de su fundación, una ancha avenida de 60 varas, avenida que no solamente responde al embellecimiento, sino también a las necesidades del vecindario para tener acceso libre al Río de Las Conchas pues; hacen algunos años que el **señor Mattaldi, removiendo sus antiguos cercos ha avanzado considerablemente a la calle, de tal manera, que hoy, como el tranway ocupa el medio de la calle, sólo queda espacio para el tránsito de un sólo lado** y esto aún con un ancho de unas cuantas varas. Es pues de suma necesidad que la H. C. signifique al Señor Mattaldi la orden de reponer su alambrado en el verdadero límite de la calle, dejando así expedito todo su ancho tan necesario por la clase de terreno" (Munzón, 1992: 262).

Vemos aquí, que los acusados eran los dueños de una empresa industrial y al mismo tiempo, del *tranway* rural. Sin embargo, el tema es el mismo: la ocupación de caminos.

Con el fin de conseguir nuevas mejoras en el cuartel segundo, se constituyó una comisión de

vecinos entre los que figuraban Francisco Planes, Blas País, Pedro Scala, Eustaquio Salinas, Vicente Romero y otros, la que inició una acción de "fomento edilicio" (Munzón, 1992: 262).

Falta de higiene en las calles

En 1888 apareció una carta que se vincula con el tema anterior de la disputa entre el uso rural o urbano del suelo, pero respondiendo a otro aspecto de la consolidación. Todo pueblo o ciudad requiere, teniendo en cuenta las corrientes urbanísticas en boga en ese momento, de calles limpias. Esto no sólo hacía a la higiene, sino también al valor simbólico de los lugares públicos y al prestigio de la ciudad. San Miguel y más aún Bella Vista, dieron desde su nacimiento alto valor a la presencia de arboleda, a tal punto que tenían una fiesta dedicada a tal fin¹⁰¹ (Randle, 1977).

En este caso, el lugar en cuestión era una escuela, lugar de alto valor social en esos momentos y un signo inequívoco de consolidación urbana. El Director de la Escuela elevó el 21 de febrero de 1888¹⁰² una denuncia al Juez de Paz de Moreno, quejándose de que el Sr. Eustaquio Salinas dejaba su carro en el medio de la calle y depositaba pasto y se apiñaban los caballos "apocalípticos del vecino". Destacaba en la nota que *"Aquí se falta a la higiene, a la consideración que se debe a los vecinos y al particular respeto que un padre de familia debe tener siempre por el establecimiento donde se educan sus hijos"*. El juez de Paz rechazó la denuncia porque creía que correspondía a la jurisdicción de la municipalidad.

Cabe señalar que Diego Armus (1996) ubica en 1870 el momento en que aparecieron más fuertemente en escena, en la ciudad de Buenos Aires, aquellos que alentaban una agenda que incorporaba la cuestión de los espacios verdes y la higiene de la ciudad para contrarrestar los factores negativos de la urbanización acelerada. A esta corriente se la denomina higienista y tiene como contexto diversas epidemias, como la de fiebre amarilla en 1871, que azotó Buenos Aires y otras ciudades latinoamericanas.

El municipio y el ferrocarril: la aparición de bordes

Luego de fracasado el proyecto del Ferrocarril Mitre en tierras de General Sarmiento, aparecieron conjuntamente, alrededor de 1888, la aprobación de la traza de un tren (Ferrocarril al Pacífico) y un tranvía rural (a caballo), que pocos años después se convirtió en tranvía eléctrico y luego en ferrocarril.

Como dijimos, retornó el debate de la pertinencia o no de que la traza del ferrocarril pasara por el centro del pueblo. Los vecinos y Sourdeaux defendieron la primera postura. Sin embargo, las condiciones de la instalación del ferrocarril quizás no fueron las imaginadas y dieron inicio a una serie de conflictos que en algún caso aún perduran.

La consecuencia más directa fue la dificultad de comunicación de un lado y otro de la traza. Esto generó un impacto social, y se esbozó en el imaginario local la idea de estatus diferenciados entre ambos lados. La tradición oral aún lo conserva. En efecto, Kevin Lynch (1986) pone como ejemplo del concepto de borde, la traza del ferrocarril, y sostiene que es un elemento que tiende a la fragmentación de la aglomeración.

El texto fundamental para el seguimiento de este conflicto entre municipio y ferrocarril es un libro que compila el expediente iniciado por el Intendente Quesada, escrito en 1893. Aparece como autor el Partido de General Sarmiento. El título del trabajo es: "La Municipalidad y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico". En letra pequeña agrega: "Ocupación de un camino público a lo largo y en una extensión de varios kilómetros; construcción de la estación Muñiz en plena vía pública; clausura de calles vecinales; absoluta carencia de barreras y de guardas en los pasos a nivel, etc.", que en realidad resume los principales conflictos entre estos dos actores.

En la nota de advertencia señala:

¹⁰¹ En la concepción de los higienistas del siglo XIX, la arboleda era considerada un factor que contribuía a la salud pública.

¹⁰² El original de la carta se encuentra en el Archivo Histórico de la UNGS.

"Entre esos asuntos ninguno supera en importancia ni reviste mayor interés, que el referente a la Empresa del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. La inaudita usurpación de la principal vía pública, justamente entre las dos poblaciones más importantes del Partido, San Miguel y Bella Vista, reduciendo la única comunicación entre ambos centros a una angostura de ocho metros –siendo así que la calle tiene sesenta varas de ancho– hace años despierta en el vecindario la más justificada indignación. Nacionales y extranjeros están escandalizados de que una empresa particular tenga no sólo la osadía, sino que goce de la **impunidad**, de violar descaradamente leyes municipales y federales y tenga el **singular poder** de resistir a todas las órdenes, **burlándose del vecindario** y pisoteando sus derechos más evidentes" (Partido de General Sarmiento, 1893: 3-4).

Un siglo después, este debate nos trae a la mente los que se mantienen actualmente respecto al papel regulador del Estado ante los servicios públicos privatizados.

Aparece entonces la intervención de la municipalidad que otorga plazos e intima a la empresa a:

1. Que **abra las calles interceptadas poniendo barreras** en las boca-calles y arreglando debidamente los pasos a nivel, con el terraplén requerido.
 2. Levante el edificio de la **estación Muñiz**, con sus dependencias, **trasladando** al terreno propio que posee el Ferrocarril frente mismo, u otro paraje si más le conveniere.
 3. Que haga tapar los pozos abiertos en la calle pública y que son para el uso del Ferrocarril."
- Firma Ernesto Quesada. Estancia San Rodolfo, junio de 1893. (Partido de General Sarmiento, 1893: 5-7).

Reclamos de los vecinos

Vecinos del Cuartel Primero en 1893 reclamaron ante la Municipalidad de General Sarmiento la apertura de una calle obstruida por los alambrados del F.C. al Pacífico y del Tranway rural. Se referían a la "calle real" que pasa por las propiedades de los que exponen, entre ellos: Mónica Villamayor, José Olivero, Andrés Crosetti. Esto verifica el surgimiento de otros actores, ya no sólo el municipio, sino los vecinos, expusieron argumentos técnicos en su pedido.

En ese año los vecinos pidieron "*la creación de un paso a nivel en la calle inmediata después de la Plaza y cortada por el Ferrocarril y Tranway. Este paso a nivel sobre dichas dos vías no ofrece ninguna dificultad técnica, pues las vías están al nivel de la calle y lo único que podría alegar el Tranway es el tener en esta parte tres vías accesorias para movimiento en la Estación; sin embargo, en el espacio ocupado por la calle no se encuentra ningún agujero de cambios, de manera que no existe perjuicio serio sino una simple incomodidad. (...) En cuanto al pedido de los vecinos, es justo, pues la calle corresponde a la traza del pueblo, existe desde muchos años y no puede haber razón alguna para interceptar su tránsito*". Lo firma Carlos de Chapeaurouge, Ing. Municipal (Partido de General Sarmiento, 1893:11-2).

El intendente fijó un plazo de 10 días, que una vez vencido, y sin que la empresa haya cumplido lo solicitado, determinó:

"Que el presente caso de falta de cumplimiento a órdenes municipales por parte de la Compañía del Ferrocarril, no es más que la repetición de lo sucedido en todos los expedientes análogos que se han tramitado ante la Municipalidad **desde 1890 a la fecha**.

Que es indispensable poner una vez por todas coto a tamaño abuso y dictar una resolución general que englobe todos los casos y deje definitivamente resuelta la perpetua controversia existente entre la Municipalidad y el Ferrocarril, por razón de cuestiones de viabilidad pública".

Y continuaba,

"Visto (...)

1. Que esta Intendencia ha recibido especial encargo del Honorable Concejo Deliberante para obligar a la Compañía del Ferrocarril al Pacífico, a que cumpla las reiteradas órdenes recibidas (...)
2. Que el actual Partido General Sarmiento fue fundado.... La cabeza de partido es el conglomerado de dos poblaciones casi linderas y que se conocen por "San Miguel " y "Bella Vista", las que existían desde 1872 con su trazado y su viabilidad reconocidas por el Partido de Moreno, al que pertenecían antes de la Ley de 1889". (Partido de General Sarmiento, 1893: 14-17).

Sumadas a las dificultades en la comunicación entre uno y otro lado y la edificación de la estación de Muñiz en un lugar "no apropiado", aparecieron como muy fuertes las restricciones que imponía el trazado del ferrocarril al camino principal que unía San Miguel con Bella Vista, cuyos restos pueden hoy ser observados entre Bella Vista y la Estación Muñiz. El expediente lo explicaba así:

"la arteria principal de la viabilidad de "San Miguel" la constituyó desde un principio una calle de 60 varas de ancho, en una extensión de unos ocho kilómetros y que corre de sureste a noroeste, desde el río de las Conchas. A ella convergen los trazados de la planta urbana de San Miguel y Bella Vista. Buscando favorecer la nueva población, la "Sociedad Fomento", aprovechando la presentación que en 1870 hizo Don Mariano Billinghamst de su proyecto de Ferrocarril de Buenos Aires a Rosario, con el fin de obtener que pasara por aquella localidad y tuviera allí una estación, cedió al efecto una faja de 20 varas de ancho en el centro de la calle principal y a lo largo de su eje, de modo que quedaran a ambos costados dos caminos de 20 varas de ancho cada uno. Así consta en todos los planos cuya lista se ha mencionado anteriormente. Pero el proyecto Billinghamst fracasó definitivamente en 1876, y fue abandonada la idea, quedando por lo tanto nula la indicada cesión.

En este estado de cosas, fue dada la concesión de la línea del llamado Ferrocarril al Pacífico y al aprobar su trazado, en la sección de Buenos Aires a Mercedes, la Empresa Clark –que había tenido conocimiento de la proyectada donación de la línea Billinghamst–, se creyó arbitrariamente heredera de aquel fracasado proyecto, e indicó su línea en la misma dirección de la calle citada **pero en lugar de ubicar la faja de 20 varas en el centro de dicha calle, como lo había hecho la "Sociedad Fomento" le convino hacer de una manera caprichosa** (el destacado es nuestro), ocupando casi todo su ancho por diversas curvas.

Casi en la misma época el Tranway Rural, cuyo trazado en la sección de Pilar fue aprobado en 1886, había ideado igual apropiación de la faja cedida a Billinghamst en virtud del mismo razonamiento que el Ferrocarril al Pacífico. Como la construcción de las vías de ambas empresas en esa sección se hiciera simultáneamente, en setiembre de 1886 se encontraron ambas avanzando en direcciones contrarias frente a "San Miguel", es decir, en la calle ya citada y donde cada una de ambas empresas pretendía apropiarse la faja de tierra que hubo de cederse a Billinghamst, para un proyecto que hubo de llevarse a efecto (...).

Entonces, tanto la empresa Clark como la Empresa Lacroze arribaron al singular arreglo, – disponiendo de esa calle como bien propio– de colocarse a cada uno de sus costados. El Tranway del Señor Lacroze cumplió lo convenido, colocando su vía al costado de una vereda que se dejaba libre al frente de las propiedades, circunstancia requerida para su servicio como tranway, pero el Ferrocarril, faltando a lo estipulado, modificó muy poco su trazado, estableciendo dos curvas en plena calle que lo obligaban a apropiarse considerablemente al Tranway, y dejando por lo tanto para la vía pública un pequeña faja que en parte se reducía a ocho metros (...).

Pero realizaron su espoliación validos de que la crisis de 1875 había postrado a la "Sociedad Fomento", como a tantas otras empresas especuladoras en tierra en aquella época, y de que, como los terrenos poco valían, nadie se curaba de los intereses sociales, por lo cual la impunidad era completa. Pero el vecindario existente entonces se indignó ante una conducta semejante y formuló una protesta que fue elevada a la Municipalidad de Moreno, la cual por su parte, el 19 de febrero de 1886, inició otro expediente, que junto con el de la protesta del vecindario fueron elevados al Ministerio de la Provincia, en setiembre 9 de 1886, para su resolución correspondiente. Como la ley nacional de Ferrocarril al Pacífico era aún

indisculpable no se contentó con apropiarse la citada faja de tierra para la vía, terreno a un costado para establecer sus galpones, etc., pero le pareció más barato construir el edificio de la Estación de pasajeros del otro lado, en plena calle pública. Para escusar este escadoloso proceder no había nada que invocar, porque la pretendía faja Billinghamurst no se ocupaba de esto. (...) (Partido de General Sarmiento, 1893: 22-29).

Ante esta situación, la Empresa del Tranway Rural contestó:

"es notorio el vicioso establecimiento de la Estación del Ferrocarril al Pacífico, construida en una calle, y posteriormente al establecimiento del Rural. Es la ubicación de las obras de esta Empresa la causa determinante que obstaculiza el acceso del público a la Estación, y por lo tanto son estos que deben removerse para mejorar su servicio, examinando al efecto los antecedentes del caso, para decidir si la mencionada Empresa tiene facultad acordada por las autoridades respectivas para ocupar la calle con su edificio de pasajeros (...).

El Tranway Rural también recibe acusaciones:

"si las leyes permiten a los tranways ocupar las calles, no los autoriza para que las obstruya. Pero se ha visto ya cual es valor de la estratagema de la Empresa Lacroze, haciéndose acordar un título ex-post-facto, es decir, pretendiendo legalizar en 1888 el abuso de 1886" (Partido de General Sarmiento, 1893: 28-29).

La propia estación Muñiz (más antigua que las de San Miguel y Bella Vista) se construía en una arteria principal de comunicación entre uno y otro lado de la traza: "*estaba alambrada de manera que la calle de 60 varas primitivas, sólo quedaban en ese punto, entre la Estación Muñiz y la vía del Tranway, un paso de 8 metros*".

Cuando Quesada era Intendente se realizaron las acciones más fuertes en pos de despejar el espacio público, que no sólo se circunscribieron a las acciones legales, sino que también se recurrió a cuadrillas de obreros municipales.

"como vencieron con exceso todos los plazos de gracia acordados, la Intendencia, el 22 de marzo siguiente, mandó la cuadrilla municipal, e hizo deshacer el alambrado que rodeaba la Estación y más impedía el libre tránsito, haciendo entregar todos los materiales al Gefe de la Estación. Con este acto de energía se esperó que el Ferrocarril principiara a ver que la Intendencia no estaba dispuesta a permitir que todo degenerara en burla" (Partido de Gral. Sarmiento, 1893: 38).

En la publicación, Quesada expuso como conclusiones:

1. Que la vía férrea ha sido construida a lo largo de un camino público en una extensión de 5 kilómetros, en contra de la prohibición expresa del art. 25, inciso 2, de la ley nacional de ferrocarriles, concordante con el art. 33 de la ley de ferrocarriles provinciales, y que dice así "Que las líneas no pasan por ningún camino o calle, sino para atravesarlo, y esto bajo un ángulo no menor de 45' con relación al eje del camino.
2. Que ha alambrado ambos costados de la vía, cerrando las calles e interceptando el tráfico público, contra lo que establece el art. 100 de la referida ley nacional.
3. Que ha construido el edificio de la Estación Muñiz, con su anexos y dependencias, entera y completamente en la calle, reduciendo las sesenta varas de ancho primitivo a 8 metros.
4. Que desde el momento en que principió a construir la vía en forma tan abusiva, se formularon protestas por el vecindario de la localidad y por la Municipalidad del Partido de Moreno, a cuya jurisdicción pertenecía, y que esos expedientes elevados al Ministerio de Gobierno han seguido su tramitación, habiéndose conferido nueva vista de ellos al Señor Clark, constructor de la línea, en octubre 24 de 1889.
5. Que desde que fue creado el nuevo partido General Sarmiento, sus autoridades se han preocupado de este asunto, como consta de conferencias, órdenes, expedientes, etc., a todos cuyos antecedentes puede agregarse que en junio 1, de 1891, se pidió al Ministerio exigiera del Señor Clark la devolución del

expediente a que se ha hecho alusión y fuera resuelto definitivamente.

6. Que consta de expedientes que la Compañía del Ferrocarril al Pacífico hasta hoy no han recibido de la Empresa Clark la Estación Muñiz, alegando estar en la calle y exigiendo el título de propiedad." (Partido de Gral. Sarmiento, 1893: 39-41).

Finalmente, el expediente no prosperó y con el tiempo solamente se pudo llegar a arreglos puntuales.

Cambio de nombre de la Estación Bella Vista

Detrás de la discusión del nombre de la estación de Bella Vista pueden visualizarse dos conflictos que nos remiten a una zona donde la institución del Ejército tiene una fuerte influencia, debido a la presencia del mayor acantonamiento del Área Metropolitana: Campo de Mayo. Otro eje que prioriza nuestra atención es que a mediados de los años '40 comienza la ola de inmigración del interior del país, que no era valorada como la ultramarina, por lo que la sociedad tradicional comenzaba a preocuparse por la llegada de los "cabecitas negras". Es decir, hubieran preferido que la zona se mantuviera como estaba y Bella Vista recuperara su imagen de "lugar exclusivo" y que sólo albergara a las clases pudientes.

Este aspecto del conflicto se produce en un plano simbólico, donde se verifica una disputa entre las autoridades nacionales y actores del municipio, más particularmente de la localidad de Bella Vista (que podemos calificar de elite local). Puede ser vinculado a la constitución de un mito fundacional, un intento de crear una identidad local, que se nucleaba en torno al nombre del lugar "Bella Vista" y, por lo tanto, la estación del ferrocarril debía llevar igual nombre.

En junio de 1945 en esta localidad se realiza un petitorio para impedir el cambio de nombre de la Estación con nombre homónimo, por el de Tte. Gral. Ricchieri¹⁰³, que reunió desde más de 2.000 (Clarín, 9 de julio de 1945) hasta 6.000 firmas (Ariel, 16 de junio de 1945), y que fue presentado al Presidente de la República, Gral. Farrell, en la Casa de Gobierno. Se sugiere que se le otorgue ese nombre a otro barrio residencial de Campo de Mayo y a una estación de tren que no tiene nombre. (Diario Local Ariel, 16 de junio de 1945).

El historiador local Eduardo Munzón le escribió una carta al Tte. Cnel. Ramírez, autor del cambio, solicitando se mantenga el nombre de Bella Vista a la estación ferroviaria, nombre que le diera a la localidad su fundador Sourdeaux (Horizonte, 7 de julio de 1945; Ariel, 30 de junio de 1945).

Esta reivindicación del espacio territorial más pequeño, con una sociedad que se consideraba "cultura" y de "gran categoría", aparece en esta localidad –como en otras– que se ve enfrentada a la autoridad municipal, (repitiéndose la historia de lo sucedido en la zona en el siglo XIX, respecto a las autoridades de Moreno). Una forma de lograr más autonomía es tener una autoridad municipal descentralizada. Así en 1958 Bella Vista solicita se cree una delegación municipal (Bella Vista, 15 de enero de 1958). Anteriormente existía un delegado, pero con un cargo *ad honorem*.

Esta localidad, luego de perder la batalla con el Poder Ejecutivo Nacional, mantenía el conflicto oculto hasta mejor oportunidad. Tanto es así, que luego de privatizado el Ferrocarril General San Martín, el interés por el cambio del nombre continuaba, y en 1998...:

"La Secretaría de Transporte de la Nación emitió una resolución a través de la cual restituye el nombre de Bella Vista a la estación del Ferrocarril San Martín, Tte. Gral. Pablo Ricchieri. La decisión, fechada el 2 de febrero de este año, hizo lugar al **pedido de los vecinos que insistían en devolver a la estación el nombre original que tuviera a partir del 15 de abril de 1891**, fecha que fue inaugurada. La Ley de Ferrocarriles sostiene en uno de sus artículos que el nombre de las estaciones debe ser, en lo posible, el mismo que la localidad que atraviesa, y fue ese uno de los puntos fuertes de la argumentación de los vecinos.

Pese a que pasaron casi 50 años con el nombre Ricchieri, eran muy pocos los que lo usaban para referirse a la estación, que era conocida por todos como Bella Vista". (Síntesis, 1998 "Bella Vista recupera su

¹⁰³ Quien fuera el fundador de Campo de Mayo y creador del Servicio Militar Obligatorio.

nombre").

José C. Paz: el transporte y la delegación municipal

Saliendo de los dos centros urbanos a los que más nos hemos abocado, San Miguel y Bella Vista, aparece un tercer núcleo urbano a los pocos años: José Clemente Paz, que en 1991 llegó a contener el 32% de la población total del municipio.

El partido de General Sarmiento tenía de acuerdo al censo de 1895, 5.168 habitantes (primer dato censal propio, ya que en el censo de 1869 formaba parte del Municipio de Moreno), creciendo en más del 100% en 1914, con 12.726 habitantes. En 1947 se registran 46.413 personas, mientras que en 1960 alcanzaba las 167.160. Es decir, en menos de cincuenta años pasó de ser una ciudad de algo más de 10.000 habitantes a una que superaba los 150.000. En este período y en la siguiente década es cuando se da el proceso de la integración de la mayoría de su territorio en una trama urbana continua.

Como vimos en otro trabajo (Cravino, 1996) una fuerte corriente de loteos comienza en la segunda mitad de la década del '40, y observamos su origen en el período de metropolización. Estos nuevos habitantes que llegan a General Sarmiento se irán ubicando en lotes adquiridos a partir de esta modalidad, en su mayoría sin infraestructura y donde autoconstruyen sus viviendas (en menor medida obtienen créditos estatales).

Así, **José C. Paz en 1960 tenía 38.229 habitantes**, convirtiéndose en la localidad con más pobladores del partido, concentrando casi el **25% de la población total de General Sarmiento**. Sufría varios problemas vinculados claramente con la consolidación política y urbana del territorio. Al igual que Bella Vista, requería de una delegación municipal, repitiéndose la disputa entre la cabecera y las localidades cercanas. El otro tema, que excede a la localidad y sin duda al municipio, llegando a ser una cuestión para todo el conurbano, es el problema del transporte. Aquí solamente tomaremos lo referido al ferrocarril, pero no es de soslayar que el autotransporte de pasajeros, que surge de la iniciativa privada, resulta insuficiente a las crecientes necesidades de la población. A medida que se poblaban los distintos barrios aparecían iniciativas de conectarlos por medio del transporte colectivo.

Una nota del Diario Clarín del 8 de julio de 1960, referida a la localidad de J.C. Paz, se titulaba: **"60.000 vecinos sin delegación"** (vemos como exageran los números).

El servicio ferroviario resultaba insuficiente para la demanda y, además, había desmejorado la calidad del servicio. Recordemos que el Ferrocarril San Martín (ex Buenos Aires al Pacífico) no estaba electrificado como otros del Área Metropolitana, como continúa en la actualidad.

La nota del diario Clarín afirmaba:

"En 1918: 40 minutos. En 1960: 60. El servicio ferroviario lo cubre el F.C.N.G. San Martín con muy escasos elementos. Los trenes corren con muy pocos vagones saliendo en consecuencia **colmados** –y con pasajeros parados– desde la estación local. Un vecino hizo hincapié, asimismo en la lentitud de los mismos. Comentó al cronista: 'en el año 1918 yo venía desde la Capital en cuarenta minutos; ahora necesito más de una hora. El recorrido es el mismo. Habrá nuevas estaciones, lo sé, pero también se que hay máquinas nuevas y mucho más veloces'".

(...)

"101 cuerdas pavimentadas en todo el partido (sin contar las rutas N° 197, N° 8 y las calles provinciales Gaspar Campos y Av. León Gallardo (actual Av. Pte. Perón). Se hicieron licitaciones que no se cumplieron".

La falta de **pavimentación** es otro de los problemas que aborda el artículo periodístico, y que también está relacionado con la consolidación. Lamentablemente, las décadas siguientes mostraron un desarrollo muy lento al respecto.

Al mismo tiempo se sostuvo que, "faltan **barreras en los cruces** a nivel del tren", mencionando un original término, el "sinbarrerismo". Para dar una idea del la magnitud del tránsito se habla de que se

producen embotellamientos frente a la estación por una *"inadecuada ubicación de las paradas de colectivos"*. Es decir, no se había tomado en cuenta alguna pauta de crecimiento en la población del municipio y en particular de la localidad. Resulta paradójico que la imagen actual de este municipio mantenga tantos parecidos a la postal descripta por el diario en 1960.

Inundaciones del Río Reconquista

Las inundaciones ponen en evidencia un tipo particular de conflicto, que se produce entre el territorio y la sociedad, donde el primero condiciona fuertemente a la segunda. Este tipo de situación se vincula, por un lado, a la pregunta de qué acciones realiza el hombre para controlar los desbordes naturales de los cursos de agua y qué papel tiene el Estado en la planificación de las nuevas urbanizaciones; y por otro, con el asentamiento de población, en la gran mayoría de los casos de escasos recursos, a orillas de arroyos y ríos. Aquí enunciaremos las causas y relaciones de este conflicto que continúa vigente en el área metropolitana, para comprender los intereses que se generan alrededor del problema.

Yujnovsky (1971) se refiere a la "solución ecológica" que constituye la villa de emergencia, mediante la ocupación de hecho y urbanización clandestina de áreas vacantes: propiedades fiscales (playas ferroviarias, bordes costeros, etc.), terrenos privados que por determinadas circunstancias (litigios, por ejemplo) permanecen sin ocupar, o bien áreas inundables. Esto se convierte en un círculo vicioso que hace que aquella población que se encuentra en peor situación habitacional, sea quien más sufre las consecuencias de los desbordes de arroyos y ríos, acentuando así su precariedad.

En este caso en particular, también la política de erradicación de villas llevada a cabo durante el último gobierno militar acentuó estas condiciones dejando a varios miles de habitantes de la Capital ante la necesidad de buscarse un hábitat fuera de la General Paz y deliberadamente –por medio de su transporte en camiones– engrosó aún más las villas existentes en el Gran Buenos Aires (Oszlak, 1981), como las ubicadas en las orillas del Río Reconquista.

En nuestra reconstrucción histórica mencionamos las dificultades que presentaba este río para su cruce, antes de que se construyeran puentes sobre el mismo. Esto tenía como expresión las recurrentes inundaciones y los lugares anegadizos que lo rodeaban. Los cronistas relataron las inundaciones que provocaba el río y lo difícil que era vadearlo. El Paso del Rey era uno de los vados naturales (en la localidad homónima del partido de Moreno). La primera solución a este problema la ofreció Ambrosio Márquez, creando un puente de madera en 1773.

Augusto Pescuma y María Elena Guaresti (1991) caracterizan al río y sus afluentes señalando que cubren prácticamente toda la superficie de los partidos de Morón y Moreno, el 50% de General Sarmiento, el 59% de Merlo, el 63% de Tres de Febrero, el 70% de General San Martín, 73% de San Isidro y 10% de Vicente López. Es una de las principales cuencas del Gran Buenos Aires. El caudal del río es muy variable y, además del régimen pluvial, depende de las mareas y crecientes del Río de la Plata (particularmente por acción del viento del Sudeste). Las características topográficas de la zona y las escasas profundidades de los cursos de agua favorecen las inundaciones cuando se combinan sudestadas o superposiciones de lluvias con mareas.

Las inundaciones pueden ser incluidas dentro de la temática de la degradación ambiental. Para Herzer-Gurevich (1996: 2) supone una valoración de la transformación ocurrida y se refiere a "una reducción de grado a un rango menor" o a "cambios en la homeostasis de un sistema" de tal forma que hay una reducción en su productividad. En el caso del medio ambiente urbano, implica no sólo a los elementos de la naturaleza, sino una compleja relación entre los elementos del soporte ofrecido por la naturaleza y el ambiente construido socialmente. La degradación hace referencia así a la totalidad ambiental: lo natural, lo físico y lo social.

En este marco, un desastre representa una *"ruptura, un desequilibrio o desestabilización de las relaciones entre la sociedad y sus estructuras económicas, sociales y políticas con el medio social y natural del que forma parte y que da soporte a su existencia. El desastre es el punto culminante del riesgo"* (Herzer-Gurevich, 1996: 3).

Si bien las inundaciones del Río Reconquista responden históricamente a procesos vinculados a la

naturaleza, su impacto cambia a medida que se van asentando pobladores en áreas inundables. Es decir, dejan de ser "naturales" para vincularse a las actividades realizadas por el hombre. Sobre este río se ejecutaron obras de regulación (Represa Roggero), vinculadas a los impactos sociales positivos respecto a las inundaciones. Sin embargo las constantes dificultades de esta obra significaron una postergación durante décadas de las soluciones.

Rastrearemos momentos críticos de las inundaciones provocadas por este río a partir de artículos publicados de medios gráficos. Podemos tomar dos años como paradigmáticos. El primero es 1967 y el segundo 1985. En el medio describimos algunas modificaciones de importancia en la conformación urbana de la zona que estuvieron vinculadas a futuras inundaciones.

Año 1967

Según un estudio del Ing. Picandent, publicado por la Dirección de Hidráulica del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, el valle medio del Río Reconquista es inundable por las ondas de las crecidas en los partidos de General Sarmiento, Moreno, Merlo y Morón. (La Nación, 2 de diciembre de 1967).

En ese año los miembros de las Sociedades de Fomento (organización en auge en esa década) de los barrios afectados se reunieron con el director de Hidráulica del Ministerio de Obras Públicas de Buenos Aires, **Carlos Roggero, quien les prometió que en un "año y medio" estará terminada la represa que impedirá nuevas inundaciones.** La presa fue solicitada en 1964 (La Nación, 5 de diciembre de 1967). Una segunda etapa sería la construcción de un canal paralelo a los brazos de la desembocadura, desde la ruta Panamericana al río Luján y como etapa final se estableció la rectificación total del cauce del río (La Nación, 5 de diciembre de 1967).

Esta inundación, que fue acompañada por la del Río Matanza, y que afectó particularmente a las poblaciones villeras, desencadenó la puesta en marcha del Plan de Erradicación de las Villas de Emergencia de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires (PEVE) durante el gobierno de Onganía. Este plan afectó solo a una porción de estos habitantes, que fueron desalojados compulsivamente y en algunos casos trasladados a Núcleos Habitacionales Transitorios (NHT)¹⁰⁴.

El CEAMSE y el Camino del Buen Ayre

Parte de las obras propuestas en la década del '60 se habían realizado. La represa estaba construida.

En 1977 la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y el gobierno de la Provincia de Buenos Aires crearon una empresa pública denominada Cinturón Ecológico-Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE). Respondía al proyecto de crear una extensa franja de espacios verdes en torno al conurbano bonaerense, aprovechando los parques preexistentes y generando en las áreas intermedias, un relleno sanitario con los residuos de la metrópoli (Oszlak, 1986).

Oszlak (1986) se refiere a hechos que carecen de documentación, como la erradicación de habitantes de villas que se hallaban en terrenos que fueron afectados al "cinturón ecológico" (franja de espacios verdes). Menciona que:

"en 1980, por ejemplo, comenzaron las obras del Parque Recreativo Río Reconquista, que se prolongaba al sur del río desde Bancalari hasta Moreno, **los villeros de William Morris se trasladaron, tras la expulsión, a las villas** de Bella Vista, al otro lado del río. Allí, las villas **Rafael Obligado y Sargento Barrufaldi vieron triplicada su población**, a pesar de la resistencia que ofrecieron los vecinos más antiguos

¹⁰⁴ Vivienda industrializada cuyo destino "transitorio" justificaba la precariedad de sus características y sistema constructivo. Según las autoridades se empleaba para lograr una mejor "adaptación" de los sectores villeros a la vida urbana y constituía el primer paso hacia una vivienda definitiva de mejores características, que nunca llegó y esta solución habitacional se convirtió en la definitiva.

para evitar el asentamiento de los recién llegados" (Oszlak, 1986: 249) (el destacado es nuestro).

Estos hechos generan un aumento considerable de la población en riesgo de inundación, por hallarse potencialmente afectados por los desbordes del río. Hacia 1981 se había terminado de construir un tramo del Camino del Buen Ayre, que era parte del proyecto, pensada como autopista en viaducto sobreelevado a medio kilómetro del río (en algunos puntos inclusive a menor distancia). En esa fecha de producen inundaciones en la zona. Oszlak describe de la siguiente manera la situación:

"No había pasado una semana cuando las intensas lluvias, una sudestada persistente y la rotura del dique Cascallares –regulador del Río Reconquista– ocasionaron una de las peores inundaciones que se recuerden en la zona. El Camino del Buen Ayre actuó como un dique de contención al no dar abasto sus desagües y así impidió que el agua desbordada del río se extendiera hacia el sur. El Parque San Martín, ubicado entre la autopista y el río, quedó totalmente cubierto por las aguas a los pocos días de su inauguración. Del otro lado de la autopista, las aguas que habían anegado las villas subsistentes vieron frenado su reflujo hacia el río también a causa de la contención provocada por el viaducto". Oszlak (1986: 251).

Sin embargo, los mayores perjuicios ocurrieron en la ribera norte, es decir en el partido de General Sarmiento. Las aguas no podían escurrir hacia el sur por la autopista y permanecieron desde el 16 de setiembre hasta los primeros días de noviembre de 1981. Cubrieron la mayor parte de los barrios Barrufaldi y Obligado (villas de emergencia). Hubo varios muertos: un hombre murió electrocutado y otros ahogados en un laguna provocada por las excavaciones de la obra. (Oszlak, 1986).

Año 1985

Una noticia, redactada con ironía, del 27 de agosto, mostraba a las luces las vinculaciones entre un mercado ilegal de tierras y los sectores populares afectados por inundaciones: "*Lotes vendidos como no inundables: la lluvia los hace lecho de río. Bella Park, la Venecia de General Sarmiento*". (Tiempo Argentino, 1985). Las paradojas de las obras no realizadas hacen que la noticia se refiriera a que

"El arroyo Los Berros crea dificultades continuas a los pobladores. En los planos oficiales –dicen– figura como entubado, no sólo no lo está, sino que desborda constantemente. Además es un foco permanente de **contaminación** porque muchas industrias vuelcan en él sus desperdicios y recibe el desagüe de tanques atmosféricos. Desgraciadamente, hay que agregar a quienes vienen a tirar la basura a zonas cercanas al arroyo. Una empresa de neumáticos quema sus desechos. De esta manera muchos instalaron aquí su propio cinturón ecológico". (Tiempo Argentino, 1985).

La nota revela la organización de los habitantes que conformaron desde 1984 una Junta Vecinal. Las autoridades provinciales cínicamente se refieren a que la población puede evitar esto si averigua en una oficina en La Plata si el terreno que se va adquirir reúne los requisitos mencionados. Afirman que hay que concurrir con el plano. Dos meses después las protestas continuaban, e incluyeron un corte de ruta realizado por un grupo de vecinos, en reclamo por el entubamiento y dragado del Río Reconquista, cuyos desbordes inundan el sector. (Noticias Argentinas, 1985)¹⁰⁵.

El diario Noticias Argentinas explicaba las causas de la siguiente manera, en palabras de los vecinos: "*el río Reconquista se desborda como consecuencia de que la represa "Ruggero" (sic), que contiene las aguas de los arroyos Durazno y Chozza, trabaja en un 50% debido a reparaciones que se le están realizando en las compuertas*". Días después la noticia era que 850 damnificados por los desbordes del río

¹⁰⁵ La nota periodística agrega que: "Las protestas de los vecinos del barrio Barrufaldi se cumple de manera pacífica e interrumpe el normal tránsito de vehículos por la referida ruta, en tanto que personal policial de la Unidad Regional de San Martín y de la comisaría de Bella Vista custodia la zona". (Noticias Argentinas, 1985, 22 de octubre).

Reconquista provocaban cortes de rutas y reclamo de soluciones.

La disputa está condicionada por un enfrentamiento político partidario entre las orientaciones partidarias de los intendentes de los municipios afectados (justicialista) y una gobernación provincial de la Unión Cívica Radical. Así, el conflicto bajaba su intensidad cuando intervenían los intendentes y prometían soluciones. Como vemos, esta modalidad de protesta, el corte de ruta, es recurrente ante ciertos conflictos urbanos.

Los cronistas observan que la situación se agravó por la aparición en los últimos años de: "villas, asentamientos y barrios humildes, loteos y venta inescrupulosa de terrenos en zonas bajas" y por el depósito de desechos industriales. Un periodista afirma *"en cuanto al dragado y la canalización de arroyos, algunos municipios, imposibilitados de hacer frente a los costos, acordaron con las autoridades provinciales realizar el trabajo en conjunto, logrando una vía adecuada para la financiación de las obras"*. Es decir, el problema escapa a la relación entre poblaciones humanas y naturaleza. La canalización del río, la represa y el mantenimiento incumbe las políticas municipales y provinciales al respecto.

Al mes siguiente todo estaba aún peor: *"se reagravó la situación de los distritos inundados en el Gran Buenos Aires, luego que el río Reconquista desbordó un dique seco de la represa Roggero, en el partido de Moreno y comenzó a volcar sus aguas en un caudal tres veces superior al habitual."* (Clarín, 17 de noviembre). Esto provocó nuevos anegamientos en Moreno, Merlo y San Martín, manteniendo en estado de alerta las defensas civiles de otros partidos como Tigre, San Fernando y Morón.

Ese mes de noviembre se alcanzaron los **1.850 pobladores evacuados** vecinos de las localidades de Villa de Mayo, José C. Paz, Del Viso y Barrio Barrufaldi, anegados por el río Reconquista y los arroyos Pinazo, Darregueira, Basualdo y Claro (Clarín, noviembre de 1985).

A modo de conclusión

En la etapa colonial los factores que determinaban la aparición de una ciudad americana y su forma, se vinculaban con la elección de un lugar físico apropiado, su valor militar estratégico y las riquezas naturales. Se sumaba en algunos casos la presencia de una sede religiosa, que en algunos casos dejó una fuerte impronta. La zona que estudiamos en los primeros tiempos de los asentamientos coloniales en el Río de la Plata, fue cruzada por un camino, el que lleva a Pilar. El río Reconquista era el principal obstáculo, ya que durante gran parte del año dificultaba o impedía el paso por la zona.

En el período que comienza a fines del siglo XVI (aproximadamente) y hasta 1864, la zona que hasta 1995 fue General Sarmiento, vio la aparición de las primeras explotaciones rurales. Estas propiedades fueron netamente ganaderas hasta la década de 1850 y luego se repartieron entre usos agrícolas y ganaderos. Aún no estaba extendida la utilización del alambrado, por eso los límites de los propietarios y sus usos eran conflictivos, particularmente entre vecinos. Por otra parte, a medida que se intensificaba la explotación del suelo se buscó una mayor precisión en las mensuras, que dio lugar a pleitos entre vecinos por los límites de las propiedades.

A mediados del siglo XIX la influencia de los factores se modifica, cobrando mayor incidencia la inserción de la economía nacional en la mundial. En el caso de la Argentina esto fue sostenido por la clase gobernante a través de políticas liberales y con un modelo agro-exportador.

En los condicionantes regionales sucedieron transformaciones con alto impacto territorial: la presencia del ferrocarril, la llegada de migrantes europeos, la guerra de exterminio del indio. En lo local, a partir de 1864 aparece el proyecto de un centro urbano, que con gran lentitud nace a partir del diseño del agrimensor francés Adolfo Sourdeaux en tierras de un compatriota, y que luego da lugar al surgimiento de dos centros diferenciados: San Miguel como lugar de servicios y con lotes más pequeños y Bella Vista con parcelas que responden a un modelo de quintas de residencias permanentes o veraniegas. En 1875 comienzan los loteos, pero había fuertes limitaciones para fomentar la radicación de pobladores, la más importante es la ausencia del ferrocarril a pesar de proyectos anteriores que se vieron frustrados.

En 1889 aparece el ferrocarril y se crea como tal el partido de General Sarmiento, a partir de la presión de propietarios locales, incorporado a la Provincia de Buenos Aires, como municipio independiente de Moreno. Es decir se consolida jurídicamente y se sientan las bases de una comunicación fluida y segura con

el centro de la ciudad (la Capital Federal).

Sin embargo, la consolidación urbana demandará varias décadas. Por ejemplo, según denuncia de un vecino, un propietario usaba el pueblo "como potrero suyo" en 1877 y en 1888 se denuncia a otro que ensucia las calles con sus caballos. El municipio era débil en cuanto al ofrecimiento de servicios de mantenimiento urbano. Fueron los vecinos organizados quienes le dieron el mayor impulso.

Las fases del crecimiento urbano –extensión, consolidación y densificación– no responden necesariamente a una secuencia cronológica. La relación entre estos procesos está condicionada por la lógica de la renta del suelo, pero al mismo tiempo por las acciones de los diferentes actores urbanos (propietarios, inmobiliarias, pobladores, municipio, organizaciones barriales, etc.).

Durante las cuatro primeras décadas del siglo XX surgieron numerosos proyectos de ampliación de la trama urbana, que tenía como centro San Miguel y Bella Vista, cuando ya había comenzado en el Gran Buenos Aires un proceso de metropolización. Sólo José C. Paz aparece claramente como tercer núcleo urbano en la década de 1910. Sin embargo, particularmente la zona que corresponde al noroeste no logra ser incorporada a pesar de que ciertos propietarios de predios rurales habían decidido su subdivisión en parcelas urbanas. Algunos loteos no tienen éxito y se mantienen como reserva para el futuro.

El transporte, con menor calidad de servicio que el eje del ex Ferrocarril San Martín, sin duda fue un factor para ese desaliento. La aparición de algunas grandes fábricas como es el caso de las alcoholeras o la decisión del Estado nacional de instalar un acantonamiento militar en la zona tuvieron fuerte peso en la configuración territorial.

A partir de la década del '40, el Estado argentino deja de lado políticas liberales para adoptar orientaciones más vinculadas al modelo de Estado de Bienestar. Algunas medidas tienen un fuerte impacto territorial en la zona que nos ocupa: la política de industrialización, la política de tierras (subsidios a los asalariados e incentivos a los loteos) y la nacionalización de los ferrocarriles que trajo aparejada una reducción del precio de los transportes. Este proceso corresponde a la segunda etapa de la metropolización.

En el ex partido de General Sarmiento, el ritmo de la extensión cambia vertiginosamente en los años '50. Respondiendo a un fenómeno que excede lo local y que se vincula a una etapa sustitutiva de importaciones que hace que numerosas industrias se radiquen en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Esto se enmarca en un doble proceso: las industrias atraen mano de obra, lo que provoca una inmigración desde el interior del país (más tarde y en menor medida de países limítrofes) y las economías regionales sufren un proceso de agotamiento que expulsa mano de obra (paralelo a una tecnificación en los sectores más dinámicos, que implica también expulsión de trabajadores rurales). En esa década se mantenían pequeñas zonas dedicadas a las actividades agrícola-ganaderas (tambos), a las que se suma la aparición de viveros, establecimientos avícolas (que tuvieron gran desarrollo) y en menor medida apícolas.

En la segunda mitad de los años '70 el proceso de extensión se detiene, por lo menos formalmente, a partir del surgimiento de nuevas regulaciones impuestas a los loteos. El Decreto-ley 8.912/1977 exige la provisión de infraestructura y dimensiones mínimas a los loteos, cuestiones soslayadas sistemáticamente por los comercializadores. Sin embargo, grandes áreas presentan problemas de infraestructura que provocan que la población demande, por un lado, una presencia más cercana del municipio por medio de delegaciones, y por otro la resolución de problemas vinculados al transporte e infraestructura urbana (saturación del ferrocarril, falta de calles y avenidas en condiciones de ser utilizadas por colectivos y automóviles).

Superpuesto a este período de extensión comienza la consolidación, que se muestra como un movimiento que va desde los primeros centros urbanos a la periferia, proceso que aún no ha terminado, tal como se lo puede observar en la actualidad, si tomamos por ejemplo la provisión universal de servicios de infraestructura.

Mientras prácticamente se agotaba la extensión (que se completó en gran medida a partir de la paradójica situación de una aparición o crecimiento de algunas villas o asentamientos junto a *countries* y clubes de campo) se vislumbraba tímidamente la densificación, que cobra fuerza en el centro de San Miguel.

Como una forma de recorrer este proceso de crecimiento, tomamos diferentes conflictos urbanos (sin intentar dar cuenta de todos) que permiten reconstruir diferentes aspectos de la conformación urbana hasta prácticamente la actualidad. Vinculada al proceso de extensión, la aparición del ferrocarril (que va a permitir el asentamiento de mayor cantidad de población) tiene fuerte peso en la reestructuración de la traza original y provoca fuertes pleitos entre la municipalidad y las empresas privadas. Se observa un fuerte debate acerca de si es positivo o no que la traza atravesara el centro del núcleo urbano. De hecho, lo que produce

claramente es un borde que en algunos casos provoca la división del pueblo y luego la ciudad, en dos.

Producto de la conformación del espacio rural en urbano, en el siglo XIX la preocupación es por la higiene del centro urbano, como también la cobertura de los primeros servicios públicos. Junto a esto, en el siglo XX aparece la disputa simbólica por el nombre de una estación de ferrocarril, a fin de mantener la identidad de la localidad de Bella Vista, pretendidamente apropiada por un sector "tradicional" de su sociedad.

El conflicto suscitado en José C. Paz, cuando se extiende la urbanización en la segunda mitad del siglo XX, puede recibir dos miradas: por una parte la del agotamiento del transporte, a partir de un proceso de consolidación (y luego densificación) del partido y el crecimiento no acompañado de servicios urbanos acordes, como sucedía en toda el área metropolitana. Por otra parte, el tema de las inundaciones del río Reconquista es aún más complejo, ya que se inscribe en la relación entre la naturaleza y la sociedad y excede claramente el ámbito local. Aparece el problema de la extensión de la ciudad en sitios no aptos para su crecimiento y la relación entre habitantes de un municipio con sus autoridades locales o provinciales.

Desde su surgimiento como centro urbano, en General Sarmiento encontramos una tensión que se mantiene constante en la conformación de este territorio: la coexistencia de viviendas de segunda residencia y las viviendas que hacen a la formación de un barrio permanente, ya que presentan demandas de servicios urbanos diferentes y estratificados socialmente.

Bibliografía

- Agnew**, John (1996) "Representar el espacio. Espacio, escala y cultura en las ciencias sociales". Traducción interna de la cátedra de Introducción a la Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Traducción: Federico Fritzsche.
- Alberdi**, Juan Bautista (1981) *Bases*. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra.
- Armus**, Diego (1996) "La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940". En Revista *Entrepasados* N° 10.
- Basualdo**, Eduardo (1994) *Concentración y centralización del capital en Argentina durante la década del noventa*. Buenos Aires, Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes.
- Battista**, Susana y Claudia **Ríos** (1993) "Las relaciones hispano-indígenas en la frontera bonaerense (1580-1630)". En: *Estudios de Historia colonial* N° 13. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata.
- Bellardi**, Marta (s/f) "Las formas de producción social del espacio construido: el caso de la vivienda 'prefabricada' en el Gran Buenos Aires". Mimeo.
- Benencia**, Roberto (1995) "Población, producción y empleo rural: migrantes limítrofes y nuevas tecnologías en la horticultura del Cinturón Verde Bonaerense". En: *II Jornadas de Estudios de Población*. AEPA. Buenos Aires, H. Senado de la Nación.
- Borello**, José Antonio (1994) *El contexto económico, social y de servicios de General Sarmiento*. Documentos de trabajo 1. San Miguel, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Borja**, Jordi y Manuel **Castells** (1998) *Local y global*. Madrid, Editorial Taurus.
- Bozzano**, Horacio (2000) *Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes sobre una teoría territorial del ambiente*. Buenos Aires, Espacio Editorial.
- Brunstein**, Fernando (1989) "Agua potable en el Gran Buenos Aires: un drama popular". En *Conflictos y Procesos* N° 36, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- Buzai**, Gustavo (1992) "El desplazamiento suburbano de los grupos sociales de alto nivel económico: el caso de Buenos Aires". En: *Análisis Geográfico* 4. Buenos Aires.
- Callegari**, Horacio (s/f) "Estudio comparativo de los partidos de Gran Buenos Aires". En *Círculo de la Historia*. Año 1, N° 2.
- Canali**, Mariela y Graciela **Saez** (1996) "Morón en el Conurbano Bonaerense: planteo de una problemática". En: *Revista de Historia Bonaerense*. Julio de 1996. Año III. N° 10.
- Carassai**, Sebastián (1998) "Un mercado que elige, un estado que abdica, un crecimiento que posterga. La experiencia argentina de los años 90". En: Nochteff (editor) (1998) *La economía argentina a fin de siglo: fragmentación presente y desarrollo ausente*. Buenos Aires, Flacso-Eudeba.
- Caride**, Horacio (1992) "Divisiones administrativas de la campaña de Buenos Aires (1730-1864)" En: *Medio Ambiente y Urbanización* N° 41. Año 10. Diciembre de 1992. Buenos Aires.
- Caride**, Horacio (1994) *Un poco antes del horizonte. Estructura administrativa de la campaña de Buenos Aires en el siglo XVIII*. Crítica. Instituto de Arte Americano. Fac. de Arquitectura UBA.
- Castro Esteves**, Ramón de (1952) *Historia de Correos y Telégrafos de la República Argentina*. Buenos Aires, Ediciones de la Dirección General de Correos y Telégrafos.
- Chiozza**, Elena (1983) La integración del Gran Buenos Aires. En: Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto (1983), *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*. 2 tomos. Buenos Aires, Editorial Abril.
- Clichevsky**, Nora (1975) *El mercado de tierras en el área de expansión de Buenos Aires: su funcionamiento e incidencia sobre sectores populares*. Buenos Aires, CEUR.
- Clichevsky**, Nora (1990) *Construcción y administración de la ciudad latinoamericana*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano.
- Clichevsky**, Nora; **Prevot Schapira**, Marie France; **Schneider**, Graciela (1990 b) "Loteos populares, sector inmobiliario y gestión local en Buenos Aires. El caso del municipio de Moreno". *Cuaderno del Ceur* N° 29. Buenos Aires.
- Comandi**, Luis Enrique (1969) *Capellanía de Santos Lugares*. La Plata. 1969. Publicación del Archivo Histórico 'Dr. Ricardo Levene'.
- Coraggio**, José Luis (1988) *Territorios en transición*. Quito, Editorial Ciudad.
- Cravino**, María Cristina (1998) "Asentamientos del Gran Buenos Aires. Reivindicaciones y contradicciones".

- En: Grimberg, M; Neufeld, M.R.; Tiscornia, S; Wallace, S. *Antropología social y política*. Buenos Aires, Editorial Eudeba.
- Cravino**, María Cristina (2008) *Los mil barrios (in)-formales*. Los Polvorines, UNGS.
- Di Cione**, Vicente (1992) "La autoconstrucción, vida cotidiana y urbanización en Argentina". En: *Cuadernos de Geografía UNCPBA-FCH*.
- Dichter**, María B; **Facciolo**, Ana M. (1986) "Los barrios de loteo en el Gran Buenos Aires", CESCO. Mimeo.
- Diez**, Fernando (1997) *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*. Buenos Aires, Editorial Belgrano.
- Dirección de informaciones y publicaciones ferroviarias** (1946) *Origen y desarrollo de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires.
- Ducci**, María Elena (1995) *Introducción al urbanismo*. Santiago, Editorial Trillas.
- Ferns**, H.S. (1971) *Gran Bretaña y Argentina en el Siglo XIX*. Buenos Aires, Ediciones Solar.
- Ferrer**, Aldo (1979) *La economía argentina*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- Gallo**, Ezequiel y Cortés Conde, Roberto (1986) *La República conservadora*. Buenos Aires, Editorial Hyspamérica.
- Garavaglia**, Juan Carlos (1989) "Ecosistemas y tecnología agraria: Elementos para una historia social de los ecosistemas agrarios rioplatenses (1700-1830)". En: *Desarrollo Económico* N° 112. Vol 28. Enero-marzo. Buenos Aires.
- Garay**, Alfredo y **Yanes**, Luis (1992) "Análisis de la periferia urbana de la región metropolitana de Buenos Aires. Fase de diagnóstico: El borde periurbano". Convenio CONAMBA-CEAMSE. Informe de Avance N° 2. La Plata.
- Gelman**, Jorge (1989) "Una región y una chacra en la campaña rioplatense. Las condiciones de la producción triguera a fines de la época colonial". En: *Desarrollo Económico* N°112. Vol 28 enero-marzo. Buenos Aires.
- Gelman**, Jorge (1996) *Crecimiento agrario y población en la campaña bonaerense durante la época de Rosas. Tres partidos del sur en 1839*. Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani. Facultad de Filosofía y Letras. UBA.
- Gutiérrez**, Ramón (1992) *Buenos Aires. Evolución histórica*. Buenos Aires, Fondo editorial escala argentina.
- Halperín Donghi**, Tulio (1972) *Revolución y guerra*. Buenos Aires, Editorial Siglo XXI.
- Hardoy**, Jorge Enrique y Margarita **Gutman** (1992) *Buenos Aires*. Buenos Aires, Colecciones MAPFRE
- Hardoy**, Jorge y **Morse**, Richard (comp.) (1989) *Nuevas perspectivas en los estudios sobre historia urbana latinoamericana*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano.
- Harvey**, David (1989) *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, Editorial Siglo XXI.
- Herzer**, Hilda y Raquel **Gurevich** (1996) "Construyendo el riesgo ambiental en la ciudad". Ponencia en el Seminario Internacional: Diagnóstico y propuestas sobre el medio ambiente argentino. UBATEC SA. 29 de octubre de 1996. Buenos Aires.
- Izquierre**, Inés y **Aristizábal**, Zulema (1989) "Las tomas de tierras en la zona sur del Gran Buenos Aires", Buenos Aires, Centro Editor.
- Kuczynki**, David (1993) *Reconquista. Cronología de un río cercano*. Buenos Aires, Ediciones Buena Letra.
- Lafuente Machain**, R. de (1946) *Buenos Aires en el siglo XVIII*. Municipalidad de Buenos Aires. Buenos Aires.
- La Nación**, Diario (1967) ediciones del 2 y 5 de diciembre.
- Lattes**, Alfredo (1996) "Dimensiones demográficas de los partidos del Gran Buenos Aires". En: *Revista de Historia Bonaerense*. Julio 1996. Año III N° 10. Morón.
- Levene**, Ricardo (1940) *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos*. Volumen I y II. Publicaciones del archivo histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.
- Levine**, Robert (1987) *Windows on Latin America. Understanding society through photographs*. North South Center, University of Miami.
- Lombardo**, Juan (1986) *Die Stadtentwicklung von Buenos Aires 1945-1955. Beden und Wohnungspolitik im peronismus*. Verlag W. Kohlhammer.
- Lombardo**, Juan et al (2004) *La conformación del espacio. Crecimiento urbano entre 1991-2001*. Buenos Aires, Instituto del Conurbano. UNGS.
- Luna**, Félix (1995) *Historia Integral de la Argentina*, Buenos Aires, 9 tomos.

- Luqui Lagleyse** (1994) *Buenos Aires. Sencilla Historia*. Buenos Aires, Editorial Trinidad.
- Lynch, John** (1967) *Administración colonial española*. Buenos Aires, EUDEBA.
- Lynch, Kevin** (1986) *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires, Ediciones infinito.
- Municipalidad de General Sarmiento** (1893) *La Municipalidad y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico*. Editado por Partido de General Sarmiento. Buenos Aires.
- Municipalidad de Malvinas Argentinas** (1999) *Malvinas Argentinas: un partido que está haciendo historia*. Comisión Municipal de Estudios Históricos de Malvinas Argentinas.
- Munzón, Eduardo Ismael** (1944) *Historia de General Sarmiento*. Archivo de la Provincia de Buenos Aires.
- Munzón, Eduardo Ismael** (1992) *Historia de General Sarmiento*. Mimeo
- Nemirovsky, Ada Svetlitz** (1997) "El sistema productivo agropecuario del Partido de La Matanza". Informe final. Universidad Nacional de La Matanza Mimeo.
- Nochteff, Hugo** (1998) "Neoconservadurismo y subdesarrollo. Una mirada a la economía argentina". En: Nochteff (editor) (1998) *La economía argentina a fin de siglo: fragmentación presente y desarrollo ausente*. Buenos Aires, Flacso-Eudeba.
- Noguera, Juli Esteban** (1981) *Elementos de ordenación urbana*. Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.
- Noticias Argentinas**, Diario (1985) edición del 22 de octubre.
- Oszlak, Oscar** (1986) *Merecer la Ciudad*. Buenos Aires, Cedes Humanitas.
- Pescuma, Augusto y Guaresti, María Elena** (1991) "Gran Buenos Aires: Contaminación y saneamiento". En: *Medio Ambiente y Urbanización* N° 37. Diciembre 1991.
- Presas, Juan Antonio** (1991) *Morón. Centro del Oeste*. Editorial Universidad de Morón.
- Pirez, Pedro** (1994) *Buenos Aires metropolitana. Política y gestión de la ciudad*. Buenos Aires, CEAL.
- Randle, Patricio** (1977) *La ciudad pampeana*. Buenos Aires, Editorial Oikos.
- Razori, Amílcar** (1945) *Historia de la ciudad argentina*. Buenos Aires, Imprenta López. Tres tomos.
- Roccatagliata, Juan** (1987) *Los ferrocarriles en la Argentina. Enfoque geográfico*. Buenos Aires, EUDEBA.
- Rodríguez, Carlos** (1997) "Buenos Aires, Argentina, 1890-1990: Metrópolis, Nación y Economía Mundial". Mimeo.
- Romero, José Luis** (1976) *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. México, Siglo XXI.
- Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto** (1983) *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*. 2 tomos. Buenos Aires, Editorial Abril.
- Sabato, Hilda** (1983) *Trabajar para vivir o vivir para trabajar: Empleo ocasional y escasez de mano de obra en Buenos Aires, ciudad y campaña 1850-1880*. Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración. Programa de Estudios de Historia Económica y Social Americana. PEHESA. Buenos Aires.
- Sabato, Hilda** (1984) *La formación del mercado de trabajo en Buenos Aires 1850-1880*. Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración. Programa de Estudios de Historia Económica y Social Americana. PEHESA. Buenos Aires.
- Sack, Robert** (1996) "La concepción social del espacio". Traducción interna de la cátedra de Introducción a la geografía. Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Traducción: Federico Fritzsche.
- Sbarra, Noel** (1973) *Historia del alambrado en la Argentina*. Buenos Aires, Eudeba.
- Schvartzer, Jorge** (1983) "La implantación industrial" En: Romero, J. L y Romero L. A. (eds.) *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*. Buenos Aires, Editorial Abril.
- Scobie, James** (1977) *Buenos Aires, del centro a los barrios*. Buenos Aires, Ediciones Solar.
- Segura, Mario y Eduardo Munzón** (1993) *Historia del comercio y la industria. Cámara de Comercio e Industria de General Sarmiento*. San Miguel.
- Svampa, Maristella** (2001) *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios cerrados*. Buenos Aires, Editorial Biblos.
- Tella, Guillermo** (1994) *Política municipal y espacio urbano (Buenos Aires 1880-1910)*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- Torres, Horacio** (1979) "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires". México.
- Udaondo, Enrique** (1930) *Apuntes históricos del pueblo de San Fernando*. Publicado por el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.

- Vio, Marcela** (1999) "Las industrias manufactureras tradicionales y las nuevas industrias en el desarrollo urbano y regional". Mimeo. UNGS.
- Vitalone, Cristina** (1996) "Urbanismo bonaerense del siglo XIX. La Plata ciudad higiénica". En: *Revista de Historia Bonaerense*, Instituto Histórico del Partido de Morón. Abril de 1996. Año III. No. 9.
- Yujnovsky, Oscar** (1971) "La estructura interna de la ciudad: el caso latinoamericano". Buenos Aires, Ediciones SIAP.
- Yujnovsky, Oscar** (1984) *Claves políticas del problema habitacional argentino, 1955-1981*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano.

ANEXO 1:

Origen de algunas localidades de la zona

1. Del Viso

Estas tierras formaron parte de la estancia de Diego Cruz¹⁰⁶. En 1891 fueron subdivididas en fracciones de chacras por el Ing. Carlos Chaperouge y en 1911 por el agrimensor H. Ybarra. Una de esas chacras fue adquirida por Juan Irigoín, donde explotó un establecimiento rural. Luego de fallecido, sus herederos donaron parte de las tierras para la estación ferroviaria y luego vendieron una fracción que la rodeaba, que fue comprada por una sociedad de tres martilleros, entre los que se encontraba Joaquín Tucci. Allí trazaron un barrio de 9 manzanas que se llamó "**Nueva Virginia**". Según Munzón empezó a poblarse en 1910 (creemos que en realidad fue más tarde). Luego, Arcillo Luna, propietario de la fracción linderera hacia el noreste, a partir de la calle Lisandro de la Torre, fundó un segundo barrio "**Villa Luna**". Estos dos poblados según Munzón dieron origen a Del Viso (Munzón, 1988).

El lado suroeste de la estación se mantuvo como zona rural, con gran cantidad de tambos (Munzón, 1988: 40). En **1947** las señoras María Raberti de Peritcho, viuda de Andrés Peritcho y Marcelina Radaelli de Peritcho, con la intervención de la firma inmobiliaria Ángel Cacuri, fundaron el barrio "**La Loma**".

La zona noreste del Del Viso comprende lo que en 1884 era la estancia de Juan Tristán, linderera a la de Diego Cruz. En 1933 los herederos de Tristán vendieron sus tierras a Joaquín Sorondo y a su esposa Herminia Mayol de Sorondo, y en 1937 lotearon esas tierras en 68 quintas.

El 13 de octubre de 1939, por Ley Provincial 4.774, estas tierras, que habían pertenecido administrativamente al partido de Pilar, fueron incorporadas al partido de General Sarmiento. Una ordenanza del año 1975 dictó la creación de la Delegación Municipal de "Del Viso", compuesta por 10 barrios: Villa Virginia, Villa Luna, La Loma, Parqué Perú, Del Carmen, El Trebol, Pinazo, Elpidio González, Monte Criollo y Alvez.

2. Tortuguitas

Las tierras que dieron origen a esta localidad formaron parte de una estancia de 500 cuerdas cuadradas, perteneciente a Miguel Parra, que se extendía desde el arroyo Pinazo y se dirigía al sureste con una longitud de legua y media.

Los herederos subdividieron la estancia en 6 fracciones, en 1908. En 1925 una de las fracciones fue adquirida por los hermanos Antonio, Blas, Ponciano, José María, María Florencia y Rosa País. Un esquinero de este campo fue donado por los hermanos a la empresa ferroviaria, la que levantó la estancia, que fue gestionada por los socios del "Las Tortugas Country Club S.A", entidad fundada por Antonio Maura en 1930, en la chacra que fuera de Wenceslao Escalante. (Munzón, 1988: 40).

Por decreto del Poder Ejecutivo Nacional de 1947 se le otorgó a la estación el nombre de "Tortuguitas". Junto a la estación, el Arq. Grecco diseñó un barrio, quien a su vez donó tierras para una plaza (mecanismos para cotizar más la tierra), que se inauguró en 1946.

Hacia el lado noroeste de la estación y limitando con la Av. Drago se fundó el barrio "Los Solares de la Reina" (sobre tierras que pertenecieron al Sr. Larreyna). Luego fueron subdividiéndose otras chacras, ubicadas dentro de la zona de Tortuguitas, lo que dio lugar a la formación de los siguientes barrios: Astorga, Las Parvas, Parque Alvear, Los Ángeles, El Callao, el Marquesado, Primero de Mayo, Ferroviario, Pech, Fiorito (El Chelito), El Palenque, Yei Poráa, El Rincón de Tortuguitas.

¹⁰⁶ Primer Comandante militar de General Sarmiento.

3. Los Polvorines

Las tierras sobre las que actualmente se desarrolla esta localidad fueron, en el momento de la expansión original, los fondos de las estancias que nacían por un lado desde el río Las Conchas y por el otro en el arroyo o cañada de Escobar (A° Pinazo). A partir de subsiguientes subdivisiones se llega a las estancias de Francisco Castellano y Ángel Cignolli, que eran establecimientos tamberos y chacras.

El paso del ferrocarril Central Córdoba extensión Buenos Aires fue determinante para la zona. Por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional se dispuso en 1908 la ubicación de la estación "Los Polvorines" en las tierras de Ángel Cignolli. El nombre otorgado a la estación derivaba del Polvorín "Sargento Cabral", que el Ejército Nacional estableció en sus cercanías, en el casco de la Estancia "Santa Elena", de Zoilo Díaz. En 1909 se inauguró la estación y el servicio de pasajeros y cargas.

Un año más tarde surgió la idea de trazar el pueblo y a tal efecto, en 1910, don Ángel Cignoli vendió las tierras que rodeaban a la estación, que determinó el primer barrio de la zona, al que se denominó "Villa Suiza", y que contaba con 32 manzanas. El 5 de marzo de 1913 se efectuó el primer remate de este loteo. Luego fueron surgiendo otros barrios: Los Gráficos, El Jagüel, El Sol, Textil, San José de YPF, La Pradera, el Ombú, Lucero, Mariano Moreno, el casco de la estancia "San Eduardo", de Fernando Quesada Pacheco, Villa Palmira, El Sol de Mayo, y Villa Magdalena.

4. Grand Bourg

Estas tierras pertenecían a Pastor Parra y Juan Andrés de Cabo, en 1928, Carlos Duilio y Vicente Luciane Veckiaro compraron a Fernando Palavecino y Cufre la parte de tierras conocidas con el nombre de "El Trebol", que abarcaban el territorio que actualmente rodea la estación ferroviaria.

En el año 1946 Guillermo Zemborain, su esposa Halbach de Zemborain y Julia, una hija de ambos, adquirieron 72 hectáreas de las tierras que se hallaban junto a las vías férreas que eran propiedad de Guillermo Lanzonia. En 1948 se dispuso la urbanización de estas tierras y la venta de los primeros loteos, con lo cual se dio comienzo al poblamiento del lugar. El mismo año se constituyeron cuatro sociedades inmobiliarias, que fueron adquiriendo todas las tierras del lugar hasta completar una superficie de 300 ha., que pertenecían a Carlos Duilio, Vicente Veckiaro, Marcos Augusto Rodríguez y Sadoux, José, Domingo y Teresa Mariani y Ferrari y Esteban Muzio (Munzón, 1988: 42).

En 1951 se inauguró la parada ferroviaria que en 1956 se llamó "Primero de Mayo", cambiándose el nombre por el de "Grand Bourg", el 16 de setiembre de 1959, por resolución de la Dirección de Ferrocarriles.

Otros barrios de la localidad son: Primavera, El Callo, Rodríguez, Emaus (Tierras Altas), Veckiaro, Dumas, Iparraguirre, Santa Lucía y Devoto.

5. Ing. Pablo Nogués

Esta localidad surgió en 1945, en tierras que pertenecían a la estancia de Valerio y Zoilo Díaz. Desde antaño el lugar estuvo atravesado por **el camino real que unía la localidad de San Fernando con el Oeste** (Gral. Rodríguez, **ruta 197**).

Parte de estas tierras, hacia el noroeste, fueron propiedad de Ernesto Quesada Pacheco, y la zona del suroeste de Juan Antonio Diharce (aunque anteriormente fue de los Peluffo, Antonio Salinas y Tomás Ricci). Diharce adquirió 100 hectáreas a Salinas y Ricci para instalar sus famosos viveros.

La fracción de Ernesto Quesada fue urbanizada por la firma inmobiliaria "Luis Guaraglia", formándose el barrio Yapeyú. Con respecto a las tierras de Diharce, empezó a venderlas en el año 1963, trazando el barrio que rodea la estación, sobre la ruta 197. Fue dividida en 184 lotes y se llamó barrio Diharce.

En el año 1945 el Ferrocarril del Estado estableció un apeadero en el lugar, que pronto se

transformó en el paradero Km. 34. En 1955, se le dio jerarquía de estación y el nombre de "Ing. Pablo Nogués"¹⁰⁷. En la zona se instalaron viveros de floricultura. Además se destacan el Olivos Golf Club y la ruta Panamericana.

Otros barrios de la zona son: Yapeyú, San Carlos, antes conocido como Gral. Paunero, Quesada Pacheco, Parque Bella Flor, Villa Panamericana.

6. Villa de Mayo

En el origen, las tierras de esta localidad integraron la estancia de los Villamayor, que nacía en el río Las Conchas. Luego pasaron a poder de Juan Manuel Cebey. Siempre siguiendo la misma línea de ferrocarril nace esta localidad, como otras ciudades, a partir de su estación, cuyo edificio fue inaugurado en 1911. En homenaje al Acantonamiento Militar de Campo de Mayo que se halla en sus cercanías, se le otorgó el nombre de "Villa de Mayo".

Según Munzón (1944) el pueblo se empezó a formar hacia el año 1918, cuando la firma inmobiliaria G.C. Grosso efectuó el trazado del área urbana y el remate de los lotes resultantes. En cambio, según Mario Segura (1996) el remate de tierras realizado en el año 1935, "uno de los tantos remates que se llevaron a cabo en la localidad" fue la venta a partir de la cual se "fundaba" la localidad. Los planos de ubicación que la compañía "Fiorito, Chiesa y Grilo" entregaba, anunciando la fecha del primer remate, incluyen algunas fotografías que nos muestran lo que era la localidad, por entonces: "un inmenso descampado, en medio del cual se levanta, solitaria, la estación de ferrocarril".

El desarrollo fue sumamente lento, pues las tierras se poblaron no sin muchos inconvenientes, a causa de las **inundaciones periódicas que provocaba el arroyo Basualdo** que atraviesa por las inmediaciones.

Además del centro urbano en sí mismo, contiene barrios como C.U.B.A. (Club Universitario de Buenos Aires) que se comenzó a construir a partir de 1948, en las tierras que habían pertenecido a Carlos Luis Ferrari y Domingo Mariani (h), barrio Parque Alvear y Guadalupe.

7. Ing. Adolfo Sourdeaux

Esta fracción territorial formó parte de la estancia de Román Pacheco. A fines de 1949 una inmobiliaria realizó el trazado urbano de lo que sería la futura localidad de "Kilómetro 30", siempre sobre la línea del ferrocarril Central Córdoba, luego denominado General Belgrano.

El pueblo quedó conformado en el año 1960, cuando la empresa del Ferrocarril Gral. Belgrano estableció un paradero que se transformó en 1974 en la estación "Ing. Adolfo Sourdeaux".

El primer barrio se llamó "San Román" (donde está el actual centro urbano). Luego surgió Guadalupe (en tierras que pertenecieron a los Villamayor), Teniente Primero Ibáñez, La Loma, San Calal, San Marcelo, son otros barrios de la zona. Recién en 1983, por Decreto Ley Provincial, la localidad tomó el nombre de Adolfo Sourdeaux.

8. José C. Paz

En tierras que alguna vez pertenecieran al Mariscal de Campo Manuel de Pinazo y Funes, surgió una población alrededor de una estación de tren de la línea Buenos Aires al Pacífico.

De los Pinazo, las tierras pasaron a Mateo Piñero, quien las arrendó a Buzzini y a sus hijos José, Benito, Ángel, Bartolo y Santiago, quien luego las adquirieron. En 1869 Buzzini y sus hijos fundaron en las

¹⁰⁷ Pablo Nogués estuvo al frente de los Ferrocarriles del Estado y en otros cargos públicos.

tierras de Piñero, un establecimiento ganadero y agrícola de cuarenta cuerdas cuadradas.

Hacia 1888 Santiago Buzzini instaló el primer comercio de almacén, al que agregó una cancha de pelota. En el mismo edificio, ubicado en las calles San Fernando y Federico Lacroze, Domingo Irigoien fundó un nuevo comercio de ramos generales, el que luego pasó a la familia Altimpergher. En 1891, José Buzzini decide desprenderse de sus propiedades, que fueron adquiridas por José Altube. Para el historiador Munzón, Altube sería otros de los prohombres de la zona y creador de la idea del pueblo de José C. Paz.

En 1896 Esperando Altimpergher estableció una destilería de alcoholes. Por gestiones de Altube y otros vecinos lograron que el Ferrocarril Central Buenos Aires estableciera una estación que se llamó Piñero.

Según Munzón, en 1897 el conglomerado urbano había adquirido forma y se fundó una villa: "Villa Altube". Se trazaron las calles y Altube donó las tierras para la plaza pública, edificios fiscales, iglesia, centro de recreación, etc. Parece que Altube donó el dinero para las obras y le dio trabajo a la gente humilde del lugar. Se establecieron hornos de ladrillo (origen de la fábrica Alberdi) y en el área funcionaron numerosos tambos.

En 1902 Altube y sus vecinos de la villa lograron que el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico llegara a la zona y construyeron, en el centro de la planta urbana, una estación que se denominó "Arroyo Pinazo", que fue inaugurada el 8 de octubre de 1906.

En ese mismo año se subdividieron y vendieron en pequeños lotes las tierras de Altube (en la zona urbana) y en 1907 se establecieron en forma permanente algunas familias. En 1908 se fundó Villa Germano, lindera a las poblaciones anteriores. En 1912 se agregó Villa Iglesias en tierras de Félix Iglesias. Las tres villas dieron origen a José C. Paz, que por entonces se llamó Arroyo Pinazo. El nombre tiene su origen en 1913, cuando Altube solicitó el cambio por José C. Paz, en homenaje a su amigo, diplomático y fundador del diario La Prensa. Esto se hizo a partir de ordenanzas y decretos.

Segunda parte

General Sarmiento entre dos siglos¹⁰⁸. Un análisis del censo de 1895

¹⁰⁸ El nombre de este trabajo fue sugerido por José Borello, a quien agradecemos las críticas y comentarios realizados sobre el mismo.

Introducción

En este trabajo nos proponemos contribuir a la investigación del Instituto del Conurbano sobre la conformación urbana del ex partido de General Sarmiento, produciendo un material de difusión sobre los procesos históricos y urbanos de la zona.

En un trabajo previo describimos el surgimiento de dos centros urbanos, el de San Miguel y Bella Vista, sus antecedentes, los elementos de su consolidación y sus conflictos. Este documento tiene un objetivo más acotado y complementario con aquel: caracterizar al partido de General Sarmiento, tomando como eje los datos aportados por el Censo Nacional de 1895¹⁰⁹, el primero que se realiza luego de creado el partido en 1889.

Los datos de este censo para General Sarmiento no fueron estudiados por investigadores anteriores, incluyendo el Prof. Munzón¹¹⁰. En aquel entonces el número de habitantes era de 5.168, lo que nos permitió trabajar directamente con las fichas individuales. Esto fue útil para recuperar datos que no pueden ser trabajados en la misma forma en los censos siguientes. Como contracara, debemos resaltar la dificultad que implica releer la escritura de forma manuscrita por los censistas y contabilizar manualmente algunos atributos. Esto convirtió a esta investigación en “artesanal”.

Dividiremos el trabajo tomando como ejes: las viviendas y la población, desde variables sociodemográficas y desde el punto de vista productivo, que en parte da cuenta de las actividades económicas que allí se desarrollaban.

La relevancia de los trabajos que se inscriben en esta línea de investigación es doble: ser un insumo para la docencia de la carrera de urbanismo y ser el inicio de un proyecto más amplio que pretende de conocer la conformación urbana de los municipios del área de referencia de la UNGS y del conurbano bonaerense.

Algunos antecedentes

El partido de General Sarmiento en la década del 1860 pertenecía al Cuartel Segundo del Partido de Moreno. Un agrimensor francés, Adolfo Sourdeaux, junto con otros socios, la mayoría compatriotas, adopta la idea de subdividir algunas de las estancias, en este caso la de Poucel, para crear un centro urbano. Sin embargo, este emprendimiento urbanístico (por sus características de planificación y asignación de espacios verdes) e inmobiliario¹¹¹ tardaría varias décadas en dar fruto. Este centro urbano correspondería a San Miguel. Poco tiempo después, surgiría la idea de otro centro con distintas características: Bella Vista. El primero tendría una función de proveedor de servicios para las poblaciones cercanas y para las actividades agrícolas. El segundo concentraría quintas de fin de semana o chacras de residentes permanentes, lo que se verifica en el loteo de parcelas de mayor tamaño.

Recién en 1875, previa conformación de una sociedad de fomento, con fines seguramente especulativos¹¹², comienzan los primeros remates, con las características de las promociones de la época¹¹³, con objetivos de crear una zona “distinguida”¹¹⁴.

Como correspondía al momento, no se podía crear un centro urbano sin la presencia de una línea férrea, medio de transporte que le dio una configuración radial a la mancha urbana del Área Metropolitana de Buenos Aires (luego modificada cuando se urbanizan los intersticios y fagocita los centros aislados). Este grupo de “empresarios” o “emprendedores”, según como se los quiera considerar, necesitó, lógicamente, impulsar o garantizar medios de comunicación para facilitar el acceso de los futuros pobladores y/o

¹⁰⁹ Es el segundo que se realiza a nivel nacional. El primero fue durante la presidencia de Sarmiento.

¹¹⁰ El Prof. Eduardo Ismael Munzón es un historiador local dedicado desde su juventud a estudiar la historia de General Sarmiento. Su tarea de recopilación fue exhaustiva. Su perspectiva de análisis es diferente a la nuestra.

¹¹¹ Por lo dicho anteriormente, el historiador Eduardo Munzón no estaría de acuerdo con esta adjetivación.

¹¹² Idem nota anterior.

¹¹³ Carros que traían a los interesados, y que le ofrecían almuerzos, etc.

¹¹⁴ Si bien no se puede negar que en la zona se asentaron familias “tradicionales”, o extranjeros con importantes ingresos, este objetivo de “pueblo o ciudad” con aires aristocráticos en la época, pero luego de familias pudientes o calificativos semejantes fue, creemos, una constante entre cínica y caricaturesca de la mayoría de los remates de tierras del área metropolitana.

compradores a la zona.

El primer punto fue sortear las dificultades del “Paso de Morales”, cruce del río Las Conchas (Reconquista). Los empresarios lograron la aprobación del proyecto por parte de las autoridades provinciales y se estableció un sistema de peaje. El segundo punto es el paso del ferrocarril. En las primeras ventas se mostraba en los planos el trazado de la línea que uniría Buenos Aires y Rosario. Pocos años después dicha línea se construyó varios kilómetros al norte, por lo que la zona seguía prácticamente incomunicada. La ruta que unía el naciente poblado con la próspera ciudad cabecera, Moreno, era intransitable gran parte del año. Y además, este pueblo contaba con el Ferrocarril del Oeste, lo que aumentaba las diferencias con el nuevo centro.

Debemos imaginar que en aquel entonces no existían los colectivos ni nada semejante, que actualmente recorren todo el conurbano bonaerense. El ferrocarril no era un factor suficiente, pero sí necesario para elevar el valor de la tierra en la zona de General Sarmiento¹¹⁵. Así, si bien durante la década de 1880 aumentó la población en la zona, a partir de la llegada del Ferrocarril al Pacífico y del Tranvía Rural (a tracción a sangre y pocos años después utilizando la energía eléctrica) la cantidad de población en la zona dio un salto cuantitativo, como lo demuestra el petitorio de 1889 y el Censo de 1895. Como procesos propios de los primeros tendidos de líneas ferroviarias observamos que ambas –una nacida como ferrocarril (actual San Martín) y otra como tranvía (actual Gral. Urquiza)– corren en el territorio de General Sarmiento de forma paralela y muy cercana entre sí.

Un año después de la llegada del ferrocarril, cristalizaron los intentos separatistas del partido de Moreno. Existían críticas por la no aplicación de los altos impuestos en la zona, la falta de comunicación con la cabecera (resultaba más fácil llegar a Morón y de allí a Buenos Aires, que a Moreno), además de la supuesta corrupción. Existía además la idea de crear un gobierno local propio. Por ley provincial de octubre de 1889 nace el partido de General Sarmiento. Su territorio se completa con zonas que pertenecían de los partidos de Pilar y Las Conchas (Tigre). Ya en estos años, la importancia que adquirían los poblados de San Miguel y Bella Vista imponía una disputa con la hegemonía que ejercía Moreno.

En estas tierras conviven la ganadería con la agricultura. Dentro de la ganadería predomina, en cantidad de cabezas de ganado, el lanar, seguido por el vacuno. También se encuentra el caballo y porcino. La agricultura también es diversificada, destacándose el cultivo de maíz, seguido del trigo. También existían cultivos de lino y en el petitorio que solicitaba la creación del partido se menciona la presencia de viñedos, aunque en el censo de 1895 no hay ninguna referencia a ellos. Algo semejante se puede decir respecto a la cantidad de hornos de ladrillos, que parecen ser menores a lo afirmado en 1889.

En 1895 el partido contaba con la presencia de dos ferrocarriles, y de una fábrica que podemos calificar de “gran tamaño”, como era la alcoholera de Mattaldi en ese entonces. Encontramos también una fábrica de peines, más pequeña. También se relevaron una serie de talleres de herrería, talabartería y zapatería, junto a hornos de ladrillo, tambos, etc. y más de un centenar de comercios. Aunque, lógicamente, era un partido mayoritariamente rural.

A esta fecha, los únicos centros urbanos del partido eran San Miguel y con características menos densas o más dispersas, Bella Vista. El resto de las tierras, explotadas con fines agrícolas y ganaderos, constituían la periferia de estos dos centros. José C. Paz nacería pocos años después, a pesar de contar en el mismo período con una estación de ferrocarril. La zona noroeste demandaría varias décadas para ser urbanizada. Además pocos años más tarde el Ejército adquiriría extensas¹¹⁶ tierras dentro del partido, dando origen al acantonamiento de Campo de Mayo.

Aspectos metodológicos

En este apartado haremos algunas aclaraciones acerca de cómo trabajamos las fichas individuales del censo, que se encuentra en el Archivo General de la Nación¹¹⁷.

Los ítems contemplados en el censo de población son:

¹¹⁵ Quedaba claro este proceso especulativo en las concesiones de las líneas ferroviarias sobre todo a capitales británicos.

¹¹⁶ Tan extensas son que algunos consideran que allí podría existir un nuevo partido, albergando a una población de casi 200.000 habitantes.

¹¹⁷ Archivo General de la Nación Censo 1895 sociodemográfico. Tomo 726.

- a) apellido y nombre,
- b) varón o mujer,
- c) soltero – casado – viudo,
- d) si es argentino, provincia o territorio donde ha nacido,
- e) si no es católico de qué religión es,
- f) qué profesión u oficio desarrolla,
- g) si sabe leer o escribir,
- h) si va a la escuela,
- g) si posee propiedad raíz,
- i) si es mujer casada: hijos – años de casada,
- j) si es enfermo, sordomudo, idiota, loco, ciego,
- k) si tiene bocio o coto,
- l) si es inválido por guerra o por accidente,
- m) huérfano de padre – madre.

Las fichas individuales son agrupadas en libretos de 150 personas. Se encuentran manuscritas, y las personas son censadas con nombre y apellido (los relevamientos de este tipo todavía no eran anónimos).

Es importante tener presente las definiciones operativas que se utilizaron porque difieren del uso corriente de los términos (y son modificadas en los sucesivos censos). En los instructivos¹¹⁸ se aclara que por familia se entiende, para los efectos del censo: “el conjunto de personas que habitan en una casa bajo la dependencia de un jefe, debiendo considerarse como formando una familia, no solo a las personas ligadas al vínculo de parentesco, sino también a los huéspedes, dependientes y obreros, sirvientes que viven en la misma casa”. Los internados, hoteles, prisiones, etc. son entendidas como familia. Los mismo los buques, bajo un jefe.

Respecto al concepto “casa”, es considerada como “todo edificio, aislado o no aislado, grande o chico que tenga una entrada propia a la calle o sitio descubierto”.

Tuvimos algunas dificultades en el acceso de la información contenida en el censo de 1895. La principal fue que la información no está clasificada por localidad. Es decir algunos documentos tenían la inscripción “Bella Vista” o “San Miguel” (rural o urbano) pero en otros simplemente decía “General Sarmiento”. Esto nos impidió caracterizar diferencialmente a los centros, resignando entonces algunas hipótesis. Otra dificultad, de menor importancia, fue que en algunos casos (muy pocos significativos) no pudimos entender la letra del encuestador.

En un tipo de ocupación, “casera”, nos encontramos con numerosos errores y/o diferencias de criterio entre los encuestadores. Por ejemplo en algunos libretos no existían y en otros la asignaban a mujeres y a todos sus hijos, inclusive de un año de edad. Otros los califican como “de su casa”, “casa”, “c”, etc. Encontramos unos pocos “caseros”. Por esta razón decidimos no tomarla. Aquí hubiera sido significativo diferenciar aquellas u aquellos que trabajaban como cuidadores de quintas de las amas de casa.

En cuanto al tipo de vivienda, encontramos sumatorias parciales por libretos no existiendo referencia a las mismas en las fichas individuales, lo mismo para la población urbana y rural.

Para el origen de la población obtuvimos los datos de población extranjera clasificada en los resultados generales del Censo de 1895¹¹⁹. En cambio, para los habitantes de nacionalidad argentina los agrupamos contabilizando una por una las fichas.

Respecto al tipo de ocupación de los habitantes, seleccionamos sólo los mayores de 18 años y fueron sumados uno a uno tomando todas las profesiones u oficios que estaban transcritos. Dado que fueron 111 las ocupaciones mencionadas, fue necesario agruparlos previa clasificación de acuerdo al sector (primario, secundario o terciario)¹²⁰. En anexo 1 transcribimos el listado completo de todas las ocupaciones que encontramos.

En pocas oportunidades tomamos los nombres de los censados. Una mirada desde otro punto de interés podría hacer hincapié en ellos.

¹¹⁸ El censo se hizo el 10 de mayo de 1895 en General Sarmiento.

¹¹⁹ Este se encuentra en la biblioteca del INDEC.

¹²⁰ Los tabulados que toman una a una las profesiones están disponibles en la UNGS para quienes estén interesados en trabajarlos.

Las viviendas de General Sarmiento según el censo de 1895

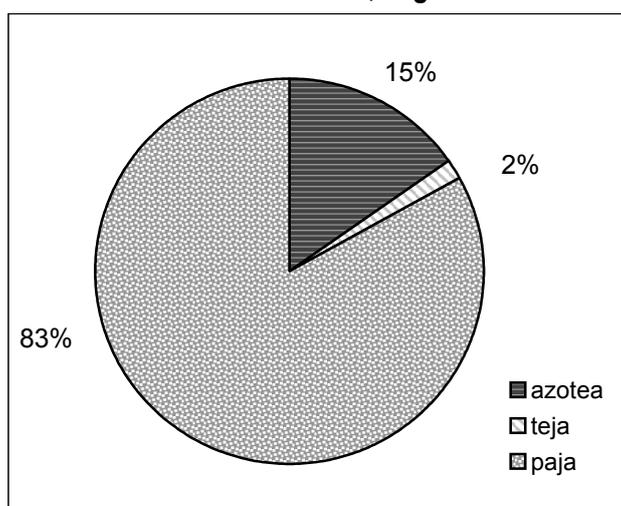
Los datos aportados por el censo los consideramos de suma importancia, porque no contamos con una cantidad de fotografías de la zona que puedan describir las viviendas, ni hemos accedido a documentos privados que dieran cuenta de ellas. Solo encontramos descripciones de las casonas de las familias distinguidas, pero esto puede dar una imagen distorsionada de la vida cotidiana del lugar.

En el censo se clasifica a las viviendas en tres tipos, según el material del techo:

- azotea (es decir de mampostería)
- teja
- paja, chapa, madera.

A su vez se subdividían por la cantidad de pisos. Pero esta clasificación la dejamos de lado para simplificar (ver tabla en anexo 2)

Gráfico 1: Tipo de vivienda en General Sarmiento, según censo 1895.



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726.

Vemos que predominan abrumadoramente las viviendas con techo de paja, madera o chapa de zinc (83%), lo que podría dar cuenta de una población constituida mayoritariamente por migrantes recientemente llegados de países europeos, de la campaña de Buenos Aires o en menor medida del interior del país o de países limítrofes. Menos de una quinta parte tiene techo de azotea (que implica por lo general viviendas construidas de mampostería) y sólo un 2% de teja, que corresponden, junto a las anteriores, a viviendas de mayor calidad. Esta categorización se podría asimilar a la que se aplicó posteriormente, que diferencia entre casas tipo A y B por su precariedad. También se observa una gran mayoría de viviendas de una sola planta (para profundizar este dato puede verse el censo 1895).

Otras categorías utilizadas eran: 1) construida, 2) en construcción, 3) desocupada. Estas las utilizamos para el armado del cuadro, pero en el gráfico las agrupamos. Vemos que existe un fuerte peso del tipo 1, mostrando pocas viviendas en construcción, siendo casi inexistentes las desocupadas. La mayoría de las casas contienen una sola familia, y se observa un promedio aproximado de 5 miembros por familia.

Como dijimos no pudimos dividir a la población por pueblo, pero existe una clasificación previa, que

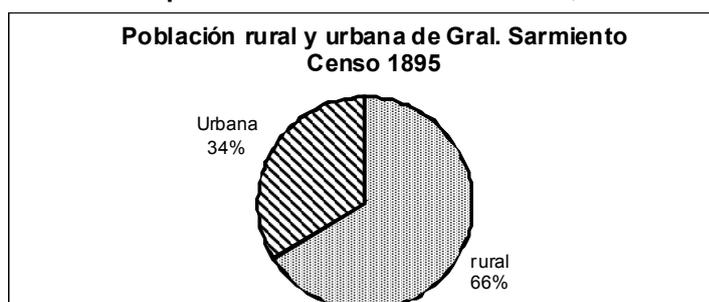
discrimina a la población entre rural y urbana. Se puede observar que dos tercios de la población son caracterizados como rural (66%), mientras el tercio restante sería urbana.

Cuadro 1: Población rural y urbana en General Sarmiento a 1895

POBLACIÓN	RURAL	URBANA
RES. 1	889	
RES. 2	444	
RES. 3	813	
RES. 4	569	
RES. 5	714	
RES. 6		1341
RES. 7		398
TOTAL	3429	1739

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726.
Nota: "RES.": Resúmenes de libretos de 150 personas cada uno.

Gráfico 2: Distribución de población de General Sarmiento, 1895



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726.

Si comparamos los datos del total de la Provincia de Buenos Aires con relación a General Sarmiento, encontramos que aquí los guarismos se hallaban cerca del promedio: 34% en relación a 39% de la Provincia de Buenos Aires (en 1869 la población rural representaba al 29% de la provincia). Esto muestra que ya comenzaba a perfilarse como un centro urbano de importancia en ese momento. No sabemos si su actividad comercial o industrial abastecía a una zona más amplia que el partido, con la excepción de la alcohólica de Mattaldi y la fábrica de peines. Además tengamos en cuenta que Torres (1979) toma a esta fecha como la de inicio de un proceso de metropolización, que luego va a dar lugar a una fuerte diferencia entre el conurbano y el resto de la provincia, tal como lo van a registrar más tarde los censos. Tengamos en cuenta que la población de Buenos Aires para 1869 era 307.761, 218.678 (71%) rural y 89.083 (29%) urbana.

Este proceso sucede en una tendencia al crecimiento de la urbanización en el total del país y particularmente más acelerado en el área metropolitana (desacelerándose esta diferencia desde los años '70). La población urbana creció entre 1869 (primer censo) y 1895 (segundo censo) un 10%, sin duda vinculado al fenómeno del arribo de la inmigración europea, ampliamente estudiada.

Características de la población

Tomamos grandes variables sociodemográficas como sexo, edad o lugar de origen; también

tomamos los datos aportados en cuanto a ocupación, con el doble propósito de caracterizar a los habitantes y a la economía de la zona.

Un aspecto que se relevó en el censo de 1895 y luego no fue considerado en el futuro es la religión. Aquí nos encontramos que excepto un varón extranjero protestante todos los demás pobladores responden como pertenecientes a la religión católica.

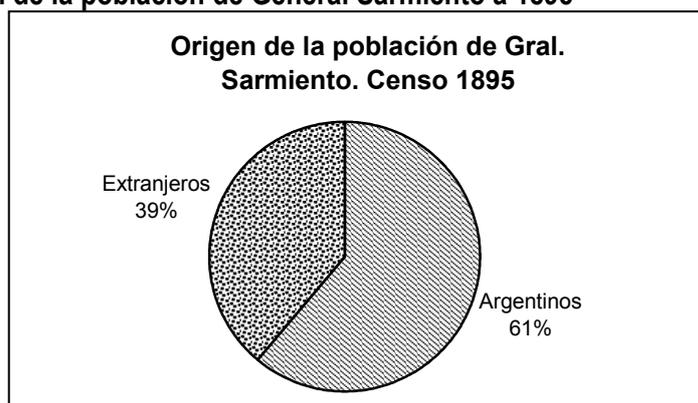
No es nuestro objetivo encontrar un modelo de estructura familiar, pero nos parece ilustrativo describir cómo estaban compuestas dos de las familias tradicionales de estos centros urbanos:

- Los Ventura Coll: Padre, madre, 5 hijos, dos personas de las que no se conoce la relación, 2 mucamas que van a la escuela (una sabe leer, la otra no).
- La familia de Carlos Chabry: esposo, esposa, 3 hijos, un jardinero, una mucama, un cochero, y una cocinera. Todos los que habitaban la casa, incluyendo los sirvientes eran franceses.

Origen de los pobladores de General Sarmiento

De los 5.168 habitantes que se encontraban en la zona, 3.154 (61%) eran argentinos, mientras que 2.014 (31%) eran extranjeros.

Gráfico 3: Origen de la población de General Sarmiento a 1895



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo Gral. de la Nación. Tomo 726.

Los extranjeros tienen por origen el continente europeo, prácticamente en su totalidad (91% de los extranjeros, 38% del total de la población de General Sarmiento). Un 1% corresponde a americanos no argentinos. En el cuadro N° 3 podemos observar los números absolutos del país de origen de los inmigrantes europeos, clasificados por sexo, mientras que en el gráfico 8 podemos observar comparativamente estos orígenes.

Cuadro N° 2: País de origen de europeos residentes en Gral. Sarmiento, 1895

	Alemania	Austria	España	Francia	Inglaterra	Italia	Suiza	Otros
Varones	3	11	196	228	3	810	7	13
Mujeres	4	0	83	125	4	454	0	9

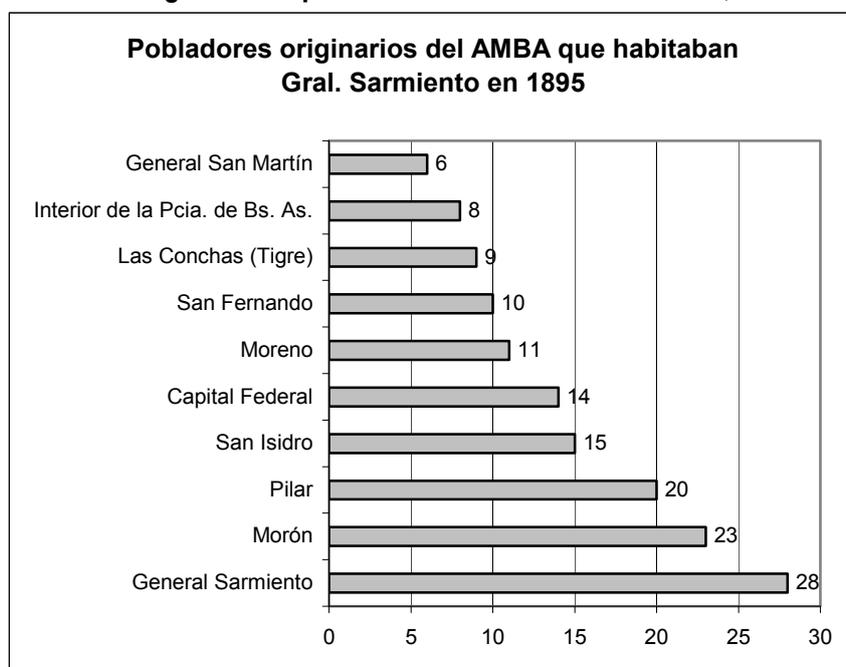
Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo Gral. de la Nación. Tomo 726.

Recordemos que este fenómeno responde a una política nacional de fomentar la llegada de inmigrantes europeos, aunque como queda claro muy pocos logran insertarse en colonias agrícolas tal como se promocionaba. Por el contrario, se concentraron principalmente en la ciudad de Buenos Aires y seguidamente en sus alrededores. El espíritu de esta medida se inspiraba en los dichos de Alberdi “cada europeo que viene a nuestras playas nos trae más civilización en sus hábitos que luego comunica a nuestros habitantes, que muchos libros de filosofía. Se comprende mal la perfección que no se ve, toca ni palpa. Un hombre laborioso es el catecismo más edificante” (Alberdi, 1981:89).

Dentro de los europeos encontramos fuertes diferencias. Predominaban los italianos (varones en mayor proporción que mujeres), seguidos por los franceses y casi en igual cantidad, por los españoles. Las otras nacionalidades tienen presencia en pequeñas proporciones, como los portugueses, suizos, austríacos, alemanes e ingleses.

Posteriormente, trabajando con los datos de los pobladores nacionales, los separamos entre aquellos que provinieron de lo que hoy se denomina el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y los del interior del país. Primero analizamos los que provenían del mismo partido y los del AMBA.

Gráfico 4: Partido de origen de los pobladores de General Sarmiento, en 1895



Fuente: Elaboración propia en base a Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726

Nota: tres libretos no aportaban más datos que “argentino”. Los instructivos para los censistas solicitaban mencionar el lugar de origen de los argentinos; de los extranjeros debían consignar solo el país.

Dentro de este primer grupo, como lo muestra el gráfico 4, encontramos que los partidos que más pobladores aportan son: General Sarmiento (28) (que ya tenía un par de décadas como centro urbano), Pilar (20) y Morón (23). Les siguen Moreno (11)¹²¹, San Isidro (15) y Capital Federal (14). Menor es el número de pobladores con origen en los partidos vecinos de San Fernando (10), Las Conchas (9) y San Martín (6), y es poco significativo el aporte del interior de la Provincia de Buenos Aires (8)¹²².

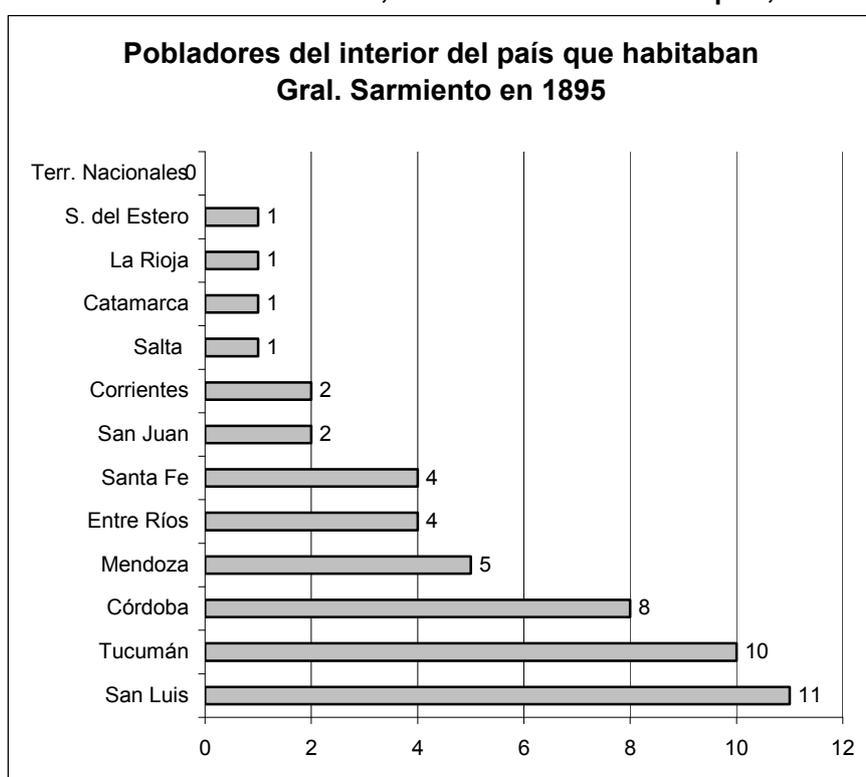
¹²¹ No sabemos quienes responden Moreno, no son ex habitantes del Cuartel II, es decir de San Miguel y Bella Vista, en los momentos (entre 1864 y 1889) que estaban bajo la jurisdicción de ese partido. Es decir, no sabemos si son inmigrantes vecinos o pobladores que desde hace algunos años residen en ese lugar.

¹²² Encontramos algunos libretos que solo aclaraban argentino, sin más detalles.

Cuadro N° 3: Provincia de origen de pobladores de Gral. Sarmiento en 1895

Provincia de origen	Cantidad de pobladores
Capital Federal	19
San Luis	11
Tucumán	10
Córdoba	8
Mendoza	5
Entre Ríos y Santa Fe	4
San Juan y Corrientes	2
Salta, Catamarca, La Rioja, Sgo. del Estero	1
Territorios Nacionales	0

Gráfico 5: Habitantes de Gral. Sarmiento, nacidos en el interior del país, 1895



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726.

Con relación a la población proveniente del interior del país, encontramos pobladores de prácticamente todas las provincias, predominando los de Tucumán, San Luis y Córdoba. Sin embargo, su número total no es significativo en relación a los extranjeros.

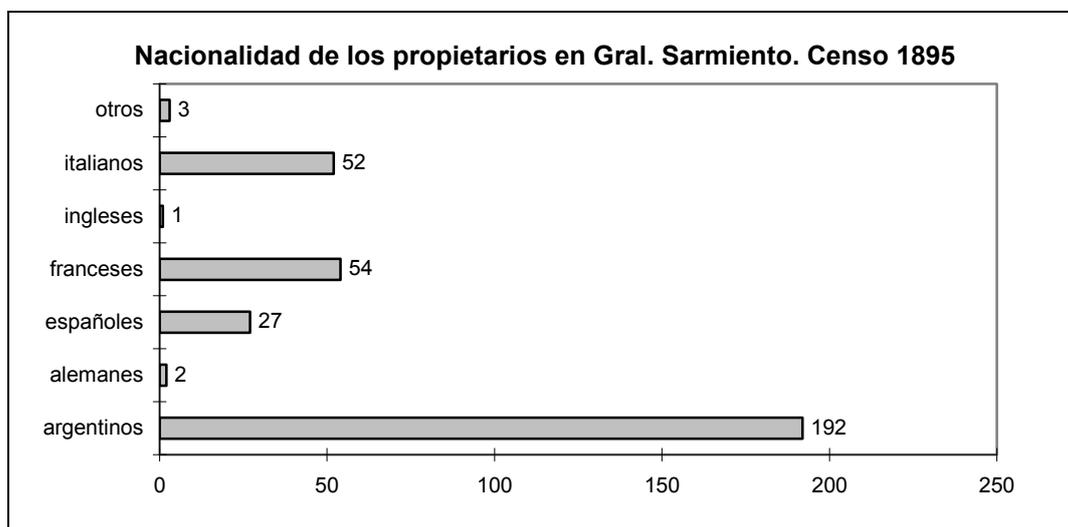
Esto muestra una mayor movilidad territorial dentro del país de lo que comúnmente se cree en esa fecha, es decir los inmigrantes del interior, aunque en número pequeño vinieron a la región metropolitana, mucho antes que las oleadas que comenzaron en la década de 1940. No notamos la presencia de inmigrantes de países limítrofes, excepto de Uruguay¹²³ (además de un hombre de Brasil).

Es interesante mencionar que surge de la observación de los datos, que las propiedades, y por lo tanto la riqueza, no estaban distribuidas proporcionalmente, de acuerdo al origen del poblador. Podemos mencionar una sobre representación de los franceses, sobre todo respecto a los italianos en cuanto a su carácter de propietarios.

¹²³ Tres de las cuatro personas que se ocupaban en actividades de prostitución provenían de ese país.

Aún todavía persiste en el imaginario social la presencia de una elite francesa, particularmente en Bella Vista, cuyas importantes familias dieron origen al nombre de algunas calles de la zona, y algunos de sus descendientes viven en el municipio.

Gráfico 6: Nacionalidad de los propietarios de General Sarmiento, 1895



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726.

Si desde otra mirada tomamos cómo se distribuían los propietarios entre las diferentes nacionalidades que poblaban el partido, encontramos que los argentinos superan ampliamente a cualquiera de las otras nacionalidades e inclusive superan a la totalidad de los extranjeros. Vemos que se mantiene una proporción semejante a la distribución entre argentinos y extranjeros del total de la población. Podemos suponer que muchos italianos eran trabajadores asalariados y trabajaban en las propiedades de otros.

Población por sexo

Los datos del censo de 1895 revelan la existencia de un 56% de varones y un 44% de mujeres. La existencia de esta diferencia de un 12% a favor del sexo masculino responde a las características de la población inmigrante. En general, la modalidad de arribo a América consistía en que en las familias que decidían enviar algunos de sus miembros (como adelantado), comenzando por los varones jóvenes —en algunos casos adolescentes— que formaban pareja en el país de destino. Si tenían esposa en su país de origen, al momento de radicarse enviaban el “permiso” para que ésta —y sus hijos— vinieran a la Argentina.

Cuadro N° 4: Distribución de la población de Gral. Sarmiento por sexo, 1895

Varones	Mujeres	Total
2.891	2.277	5.168

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726

Sin embargo, el promedio esconde fuertes diferencias, que expresan mejor lo dicho en el párrafo anterior, tal como se pueden observar en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5: Población de Gral. Sarmiento por sexo y origen, 1895

Argentinos			Extranjeros		
Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres	Total
1.578	1.576	3.154	1.313	701	2.014

Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726

Al mismo tiempo, entre los habitantes extranjeros no se observan fuertes diferencias por país. Las mujeres se ubican siempre en algo menos del 40% y los hombres en algo más del 60%. Por lo tanto la diferencia es mayor que entre los argentinos. Lógicamente esta diferencia se concentra sobre todo en cohortes de edad particulares.

Ocupación de los habitantes

En cuanto a la ocupación, la gran dificultad metodológica fue comprender que a los “jornaleros”, el censo los entiende como “personal de fatiga que no tiene trabajo fijo”. Es decir, no conocemos en cuál de los tres sectores de la economía se desempeñaban. Es posible que rotaran entre los tres, aunque seguramente el sector que más demandara mano de obra fuera el primario, por la necesidad de trabajadores temporarios, particularmente durante la cosecha. En cuanto a los mendigos, prostitutas o huérfanos, el censo los comprende como “personal a cargo de otros”.

En Buenos Aires el proceso de acumulación económica fue liderado por el sector agropecuario, ligado al aparato exportador, y organizado con ciertas características específicas (como la dependencia del mercado internacional o la escasez de mano de obra), de manera que se privilegió la utilización de mano de obra poco especializada, los contratos cortos, el trabajo temporario.

La formación de un mercado de trabajo libre y unificado es uno de los procesos distintivos de la constitución del capitalismo, que se desarrolló a lo largo de todo el siglo XIX, siguiendo un camino sinuoso, a veces contradictorio, pero siempre complejo (Sabato, 1983).

La inestabilidad laboral fue así una realidad renovada para la mayor parte de los hombres de Buenos Aires. Pero esa inestabilidad tuvo como contracara la búsqueda de oportunidades. Entonces, “esos trabajadores conformaban una masa heterogénea de gentes de distintos orígenes, tradiciones y culturas, con condiciones materiales de existencia muy diversas, e incluso con historias laborales diferentes, que participaban en cambio de una experiencia común: la que involucraba a todos ellos en un mundo de expectativas uniformes” (Sabato, 1984: 39).

A partir de la década de 1850, en un contexto de expansión mundial de la lana, se verifica un crecimiento de su producción en la provincia de Buenos Aires. En General Sarmiento esto lo podemos corroborar a través del petitorio en el que un grupo de vecinos solicita la creación del nuevo partido (y en él enumeran avances y riquezas, especialmente relacionadas con la producción agropecuaria) y en otros partidos, como Quilmes, tal como lo describe Gelman (1996).

Hilda Sabato (1984) caracteriza el mercado de trabajo en la campaña de Buenos Aires entre 1850 y 1880. En el final del período, que es semejante al que encontramos en el Censo de 1895, la autora afirma que: “el mercado de trabajo de la Provincia de Buenos Aires hacia 1880 se había convertido en un mecanismo adecuado para responder a las necesidades de una demanda de mano de obra fluctuante, pero en continua expansión. La conformación de una oferta de fuerza de trabajo había sido un proceso complejo, impregnado de una buena dosis de coerción y violencia, pero para entonces encauzado y realimentado con la permanente incorporación de inmigrantes a la población trabajadora. No había implicado la masiva destrucción de formas de producción por cuenta propia, que continuaron expandiéndose y jugando un papel complementario de importancia en la economía de la provincia” (Sabato, 1984: 37).

Tenemos que tener presente que el patrón de demanda de mano de obra era muy variable y contribuyó a crear un mercado de fuerza de trabajo de gran movilidad geográfica y ocupacional, y de muy baja calificación. Existía un vasto sector de trabajadores ocasionales, de baja calificación y muy poca

estabilidad en el empleo, conformado por peones y jornaleros. Varios censos, particularmente el de 1895, lo definen como “personal de fatiga que no tiene trabajo fijo”. Sabato (1983) afirma que constituían más del 20% de la población activa del país, proporción que crecía entre el 37% y el 40% en la campaña de Buenos Aires porque era la región central en la expansión económica del país. Esta inestabilidad laboral era compartida por otros trabajadores poco calificados. En el anexo se puede ver la transcripción de las 111 ocupaciones que encontramos en el censo de 1895.

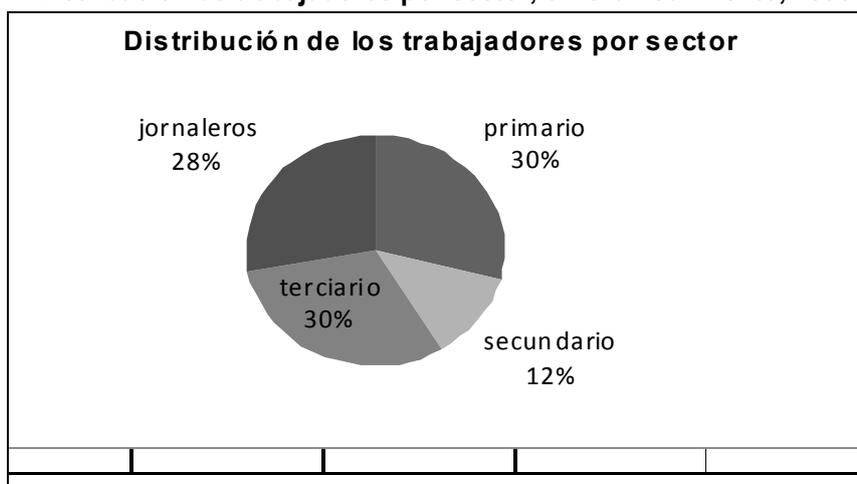
Durante todo el siglo XIX políticas de largo y corto plazo contribuyeron a crear y consolidar las condiciones de existencia de una fuerza de trabajo libre. Se destacan la apropiación privada de tierras y ganados, la imposición y el orden en todo el territorio, la incorporación de inmigrantes. Por otra parte aparecieron medidas de control de la fuerza de trabajo disponible, a partir de las leyes de vagos y malentretenidos, la reglamentación de un Código Rural, etc. (Sabato, 1983).

Cuadro Nº 6 Distribución de trabajadores por sector en General Sarmiento, 1895

Primario	Secundario	Terciario	Jornaleros	Total
556	236	578	532	1902

Cabe recordar que optamos por tomar sólo la población mayor de 18 años, lo que nos da un total de 1902 trabajadores, y también fueron descontados unos pocos casos en que no se entendió la letra respecto a la profesión y las caseras o caseros por las causas mencionadas en la sección metodológica.

Gráfico Nº 7: Distribución de trabajadores por sector, en Gral. Sarmiento, 1895



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726.

La distribución de la población según el sector de actividad muestra que el primario ocupa un 30%, igual porcentaje que el sector terciario, mientras que el secundario alcanza sólo a un 12%. El 30% del sector primario, en una población mayoritariamente rural, puede no ser realmente representativo porque seguramente los jornaleros, que constituyen el 28% de los trabajadores, en su mayoría corresponden a este sector.

Características de la economía

Sector primario

De la observación de estos datos, surge la posibilidad de sumar otras dos explicaciones al bajo porcentaje de trabajadores registrados en actividades primarias: en primer lugar, es posible que las actividades predominantes fueran las extensivas, como cierto tipo de ganadería; luego, que la fecha del censo, realizado en el mes de mayo, no dé real cuenta de las actividades de este sector. Por ejemplo, debe tenerse en cuenta la mano de obra de trabajadores golondrina, que arriba durante las cosechas y también en el período de esquila de las ovejas, que eran abundantes.

Consideramos que la respuesta está en la sumatoria de las tres explicaciones. Sin embargo, por la propia definición de jornalero como “personal de fatiga”, no podemos adscribirlo a un sector determinado. Tal como lo describe Sabato, éstos deben haber fluctuado de sector en sector, de acuerdo a las necesidades y condiciones del mercado de trabajo. De este modo, tomando como ejemplo su investigación (Sabato, 1983 y 1984), optamos por ubicarlos por fuera de los tres sectores, dado que no podemos cuantificar la mano de obra temporal. Al mismo tiempo, no conocemos con detalle las actividades ganaderas extensivas de la zona como para ponderar su peso respecto del total de la ganadería. Por el contrario, lo que sí conocemos es la existencia de tambos que requerirían mayor mano de obra que la ganadería tradicional. También podemos asegurar que dentro del personal ocupado en el sector primario, era abrumadora la diferencia a favor de la agricultura. Por lo tanto, se torna difícil sacar conclusiones muy ajustadas porque está ese casi 40% de jornaleros que no permiten definir la distribución.

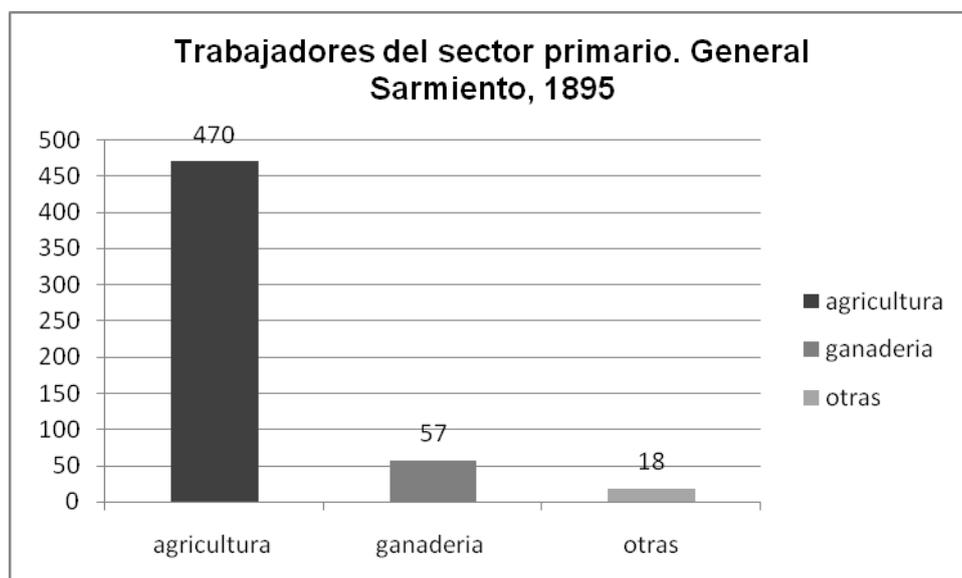
Recordemos que el petitorio de 1889 firmado por los vecinos de la zona, solicitando la creación del nuevo partido, se refería a la existencia de: “300 propiedades de más de 50 cuadras, unos 34 establecimientos rurales como ser los de los señores Quirno, Quesada, etc., 415 cabañas, más de 400 chacras”, en total “7.600 hectáreas de establecimientos rurales”.

Se muestra una agricultura relativamente diversificada, donde predomina el maíz sobre el trigo: “La producción del nuevo partido puede evaluarse por los datos de estos últimos años en 50.000 kilos de trigo, 800.000 de maíz, 100.000 de lino, 8.000 de cebada y más de 400 cuadras de alfalfa.”

La ganadería también muestra diversificación, aunque predomina el **lanar**. Las cifras expuestas fueron: “existe a más la población de unas 8.000 cabezas de ganado vacuno, 15.000 lanares, 3.000 caballunos y 5 o 6.000 cerdos”.

Como se observa en el siguiente gráfico, los trabajadores de la agricultura son, en números absolutos, aproximadamente ocho veces más que los ocupados en la ganadería. Como mencionáramos, esto varía de acuerdo al tipo de trabajo a desarrollar y la mano de obra disponible, que varía según la actividad. Se verifica también la presencia de una pequeña cantidad de trabajadores, seguramente cuentapropistas, que brindaban sus servicios dentro del ámbito rural como alambradores, naranjeros o gallineros, que requieren ser contemplados dentro de una clasificación más específica.

Gráfico N° 8: Trabajadores del sector primario, Gral. Sarmiento, 1895



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726

Sector secundario

Con respecto al sector industrial, el petitorio de 1889 resaltaba la presencia de: “una destilería importante, 13 fábricas de ladrillos, 2 fábricas de carbón vegetal, 2 viñedos en plena actividad, que producen más de 300 bordolesas de vino al año, un molino hidráulico sobre el Río Las Conchas, etc., etc.”

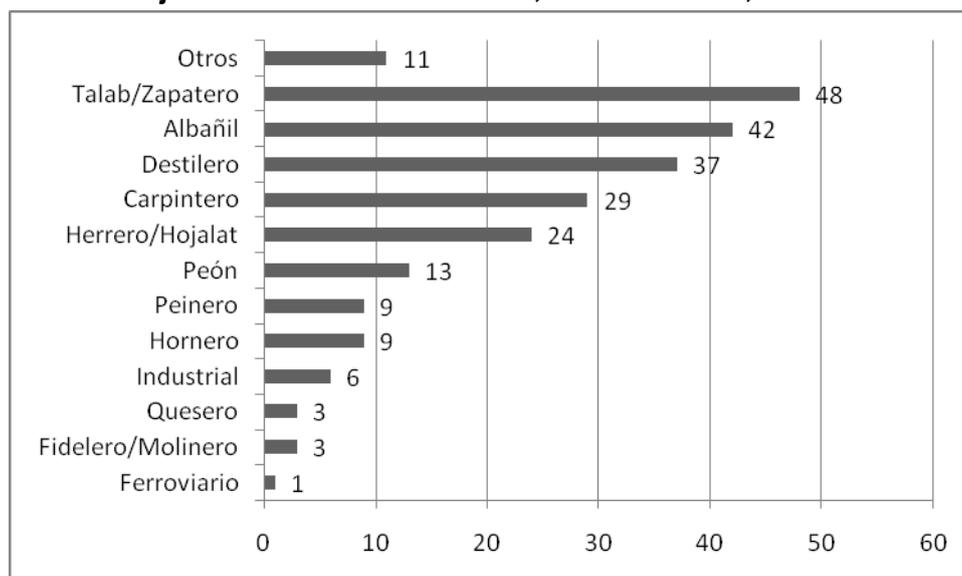
Seis años más tarde aún encontramos la destilería, aunque no así la cantidad de hornos de ladrillo. Quizás los viñedos quedaron registrados en las actividades agrícolas. El molino hidráulico, por su parte, estaba del otro lado del Río Las Conchas. Hay que agregar la presencia de una fábrica de peines y otra de fideos, que surge de las ocupaciones de los pobladores. Tal vez estas diferencias se puedan explicar en la búsqueda de “abultar” las cifras para justificar las ansias de autonomía de un sector de los vecinos de la zona, y lograr éxito en su reclamo.

El censo económico del mismo año 1895 ofrece más precisiones con respecto a este punto. Borello (1996), analizando esos datos, para General Sarmiento, relevó **51 establecimientos**. La gran mayoría eran pequeños talleres que probablemente servían a las necesidades de la zona (panaderías, zapaterías, herrerías, fábricas de queso). El tamaño era sin duda pequeño, ya que ocupaban en total a 233 personas, en su mayoría hombres y dentro de éstos particularmente extranjeros.

Sólo había unos pocos de envergadura: La alcoholera de Mattaldi concentraba 90 ocupados y la fábrica de peines, 20. Son los únicos que producirían para el mercado regional o quizás nacional (Borello, 1996). Estaban concentrados en su mayoría en San Miguel y en menor medida en Bella Vista, donde se encontraba la alcoholera de Mattaldi, en las orillas del río Reconquista.

Los dueños de estos emprendimientos casi en su totalidad eran de nacionalidad extranjera (con la excepción de un solo caso). Se distribuían entre italianos (33), españoles (8), franceses (7) y otros (3). Es decir, se verifica una mayor proporción de italianos y españoles en estas actividades que la observada en la distribución de nacionalidades respecto del total de la población.

Gráfico N° 9: Trabajadores del sector secundario, Gral. Sarmiento, 1895



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726

Nota: la categoría “peón” agrupa peones de diferentes actividades, todas vinculadas a la industria.

Observamos, de acuerdo al gráfico 9, que el ranking de las ocupaciones del sector secundario muestra que las que cuentan con mayor número de trabajadores son las talabarterías y zapaterías¹²⁴, seguidas por las de albañil, lo que muestra el crecimiento urbano de la zona. En tercer lugar se encuentran las vinculadas a la destilería que oculta diferentes oficios que en el gráfico no detallamos (destilero, peón destilero, tonelero, etc.).

Le siguen las ocupaciones de carpintero, herrero/hojalatero, características de un momento en el que tanto el desarrollo tecnológico como el mercado, no habían alcanzado la especialización que cobrarían algunas décadas más tarde. Estos oficios responden a necesidades domésticas, de usos residenciales y también industriales y tal vez ferroviarias.

Sector terciario

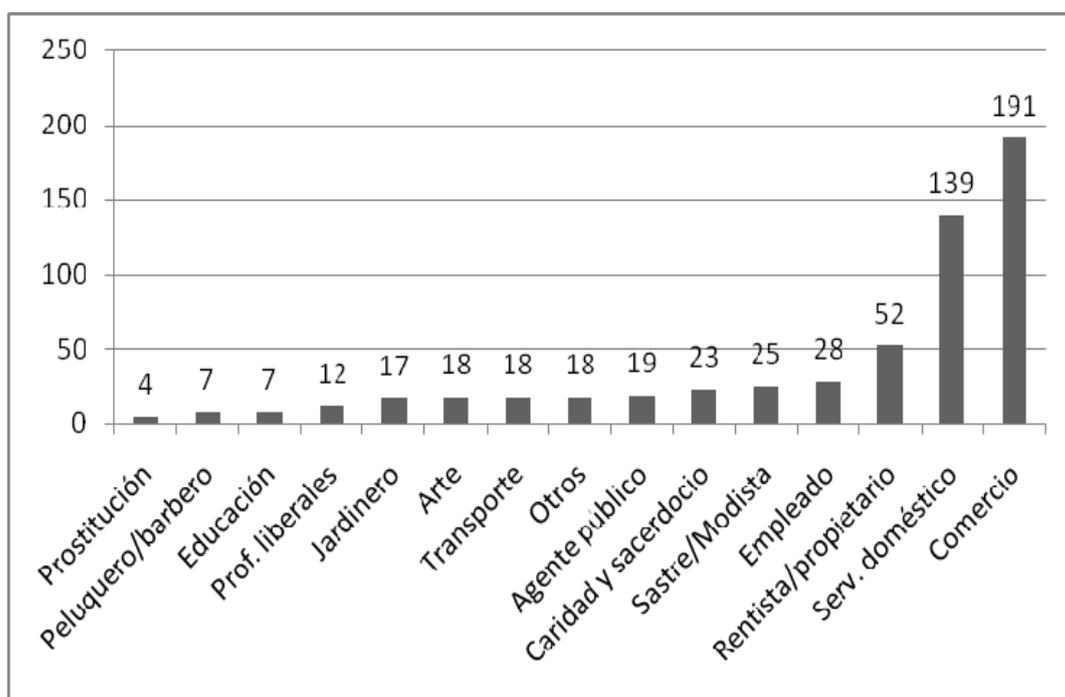
De los datos surge un menor desarrollo del sector secundario que del terciario, estando éste en gran medida representado por actividades comerciales. Entre los primeros comerciantes encontramos a:

- **Antonio Mangieri, tuvo un almacén de ramos generales entre 1869 y 1889.**
- **Blas Pais, quien establece un almacén de ramos generales en 1885.**
- **Pedro Scala, con igual rubro.**
- **Gerónimo Galli, estableció un comercio en años anteriores a 1889.**

En el petitorio de 1889 mencionan que: “*hay como 150 casas de negocio que giran un capital aproximadamente de 700.000 nacionales*”, cuyo número creció luego de 6 años como puede observarse en el gráfico siguiente.

Gráfico N° 10: Trabajadores del sector terciario. General Sarmiento, 1895.

¹²⁴ Cabe recordar que los zapatos se fabricaban por encargo, por lo que el oficio de zapatero dista mucho de las tareas que se realizan en la actualidad. Por esta razón los ubicamos en el sector secundario y no terciario.



Fuente: Elaboración propia en base al Censo 1895. Archivo General de la Nación. Tomo 726.

Como se observa en el gráfico, dos actividades resaltan entre todas: el comercio en primer lugar y el servicio doméstico en segundo. El primero muestra el desarrollo que había adquirido San Miguel y en menor medida Bella Vista, como centros de servicios del partido (no sabemos si iba más allá)¹²⁵. El segundo, muestra la existencia de una importante cantidad de habitantes con altos ingresos que requieren del apoyo de distinto tipo de sirvientes (niñera, cocinera, mucama, cochero, etc.). Le siguen a gran distancia un grupo de rentistas o propietarios que declaran como actividad aquella. Sin duda, constituyen la cúspide de la pirámide social del lugar.

Luego, a pesar de la diversidad, encontramos servicios vinculados al aseo, como las de peluqueros o barberos y al cuidado de las viviendas como jardineros. También encontramos actividades por lo general asociadas a sectores medios, como agentes públicos, o medio-altos, con profesiones liberales (agrimensores, médicos, arquitectos, etc.) o aquellos dedicados al arte, donde encontramos pianistas, pintores, escultores.

En lo más bajo de la escala social se encuentran las prostitutas y un hombre que se dedica a la prostitución (seguramente el “*cafishio*”). Cabe mencionar, para que se comprenda la valoración social, que el instructivo del censo afirmaba que no era necesario preguntar la profesión a las prostitutas si su actividad era públicamente conocida o si así lo sabía el censista. Lo importante era ser fiel en el registro sin herir susceptibilidades o hacer pasar situaciones incómodas al censista.

¹²⁵ En una conversación el historiador Mario Segura sostiene que sólo servía a su zona.

Bibliografía

- Alberdi**, Juan Bautista (1981) *Bases*. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra.
- Ferns**, H. S. (1971) *Gran Bretaña y Argentina en el Siglo XIX*. Buenos Aires, Ediciones Solar.
- Ferrer**, Aldo (1979) *La economía argentina*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- Gallo**, Ezequiel y Roberto **Cortés Conde** (1986) *La República conservadora*. Buenos Aires, Editorial Hyspamérica.
- Garay**, Alfredo - Yañes "Análisis de la periferia urbana de la región metropolitana de Buenos Aires. Fase de diagnóstico: El borde periurbano". Convenio CONAMBA- CEAMSE. Informe de Avance N° 2.
- Gelman**, Jorge (1996) *Crecimiento agrario y población en la campaña bonaerense durante la época de Rosas. Tres Partidos del sur en 1839*. Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani. Facultad de Filosofía y Letras. UBA
- Garavaglia**, Juan Carlos (1989) "Ecosistemas y tecnología agraria: Elementos para una historia social de los ecosistemas agrarios rioplatenses (1700-1830)". En: *Desarrollo Económico* N° 112. Vol. 28 enero-marzo. Buenos Aires.
- Gutiérrez**, Ramón (1992) *Buenos Aires. Evolución histórica*. Buenos Aires, Fondo Editorial Escala Argentina.
- Gutman**, Margarita y Jorge Enrique **Hardoy** (1992) Buenos Aires. Colecciones MAPFRE
- Halperín Donghi**, Tulio (1972) *Revolución y guerra*. Buenos Aires, Editorial Siglo XXI.
- Lafuente Machain**, R. de (1946) *Buenos Aires en el siglo XVIII*. Buenos Aires, Municipalidad de Buenos Aires.
- Luna**, Félix (1995) *Historia Integral de la Argentina*. 9 tomos. Buenos Aires, Editorial Planeta.
- Luqui Lagleyze**, Julio A. (1994) *Buenos Aires. Sencilla Historia*. Buenos Aires, Editorial Trinidad
- Lynch**, John (1967) *Administración colonial española*. Buenos Aires, EUDEBA.
- Munzón**, Eduardo Ismael (1944) *Historia de General Sarmiento*. Archivo de la Provincia de Buenos Aires.
- Munzón**, Eduardo Ismael (1992) *Historia de General Sarmiento*. Mimeo.
- Razori**, Amílcar (1945) *Historia de la ciudad argentina*. Buenos Aires, Imprenta López. Tres tomos.
- Sabato**, Hilda (1983) *Trabajar para vivir o vivir para trabajar: Empleo ocasional y escasez de mano de obra en Buenos Aires, ciudad y campaña 1850-1880*. Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración. Programa de Estudios de Historia Económica y Social Americana. PEHESA. Buenos Aires.
- Sabato**, Hilda (1984) *La formación del mercado de trabajo en Buenos Aires 1850-1880*. Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración. Programa de Estudios de Historia Económica y Social Americana. PEHESA. Buenos Aires.
- Sbarra**, Noel (1973) *Historia del alambrado en la Argentina*. Buenos Aires, EUDEBA
- Segura**, Mario y Eduardo Munzón
- Tella**, Guillermo (1994) *Política Municipal y espacio urbano (Buenos Aires 1880-1910)*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- Torres**, Horacio (1979) *Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires*. México.
- Vitaron**, Cristina (1996) Urbanismo bonaerense del siglo XIX. La Plata ciudad higiénica. En *Revista de Historia Bonaerense*, Instituto Histórico del Partido de Morón. Abril de 1996. Año III. No. 9.

ANEXO 1

Ocupaciones relevadas en el censo de 1895

1	acarreador	38	educacionista	75	obrero de destilería
2	agente público	39	empleado	76	panadero
3	agricultor	40	emp. de policía	77	partera
4	agrimensor	41	emp. de teléfono	78	pastero
5	alambrador	42	escribano	79	peluquero
6	albañil	43	escritora	80	peón
7	alfangalero	44	escultor	81	peón de campo
8	almacenero	45	farmacéutico	82	peón de cocina
9	ama de llaves	46	fidelero	83	peón de cereales
10	arquitecto	47	foguista	84	peón de máquina
11	arrendatario	48	gallinero	85	peón albañil
12	artista	49	ganadero	86	peón de destilería
13	barbero	50	guarda barrera	87	peón de hacienda
14	boyero	51	hacendado	88	peón tonelero
15	cabrero	52	herrero	89	pianista
16	capataz	53	hojalatero	90	pintora
17	capataz de destilería	54	hornero	91	planchadora
18	carbonero	55	horticultor	92	policía
19	carpintero	56	industrial	93	preceptora
20	carnicero	57	ingeniero	94	profesor
21	carrero	58	jardinero	95	propietario
22	casero	59	jefe de estación	96	prostitución
23	chacarero	60	jornalero	97	quesero
24	cigarrero	61	labrador	98	quintero
25	cocinero	62	lavandero	99	rentista
26	cochero	63	lechero	100	sacerdote
27	comercio	64	maestro	101	sastre
28	comisario	65	maquinista	102	sirviente
29	comisionista	66	mayordomo	103	talabartero
30	corredor	67	mecánico	104	tamboro
31	cortidor	68	médico	105	tapicero
32	costurera	69	mercachifle	106	telegrafista
33	Criador	70	molinero	107	tendero
34	dependiente	71	mucama	108	tonelero
35	directora	72	naranjero	109	verdulero
36	destilador	73	negociante	110	vigilante
37	doméstico	74	niñera	111	zapatero

LIBRETO	AZOTEA			TEJA			PAJA – MADERA – ZINC			TOTAL	FAMILIAS	INDIVIDUOS
	CONSTRU IDA	DESOCU PADA	EN CONSTRU CCIÓN	CONSTRU IDA	DESOCU PADA	EN CONSTRUC CIÓN	CONSTR UIDA	DESOCU PADA	EN CONSTRU C CIÓN			
1	9		1				21		1	32	33	150
2	17						16			33	41	150
3	3						25			28	34	150
4	22						4	1		27	30	150
5	1(asilo)									0	1	150
6							21			21	26	150
7	27	1	2				2			32	30	150
8	1						21	2		24	30	150
9							24	3		27	33	151
10	1						3			4	9	17
11	1						24			25	26	150
12	2	1					21			24	32	144
subtotal										0		
13	17	1					11	1		30	30	82
14							21			21	21	150
15	2						20			22	32	150
16					1		9			10	5	82
17							23			23	25	150
18							28			28	29	150
19							8			8	9	57
20	1						3			4	4	22
21	2						18			20	21	150
22							22			22	23	150
23							3			3	3	15
24		1					15	1		17	20	107

25							4	1		5	4	39
26				4	0		13			17	20	133
27							24			24	25	150
28							16			16	18	118
29							19			19	22	132
30							21			21	23	91
31							33			33	34	150
32	24			6			11			41	43	150
33	5						2			7	8	34
34							19			19	22	150
35							4			4	4	31
36							11			11	11	54
37							24			24	29	150
38							25			25	25	150
39							22			22	22	97
40	2			2			21			25	29	150
41	1			1			21			23	24	150
42							5			5	5	17
43	1			3			26			30		150
44										0		
TOTAL	138	4	3	16	1	0	684	9	1	856	915	5023

ANEXO 2

Cronología del partido de General Sarmiento

Introducción

La cronología que aquí se presenta persigue el objetivo de obtener, a través de la presentación de un recorrido breve por los principales sucesos históricos del período comprendido entre la fundación de la ciudad de Buenos Aires (en 1536) y finales del siglo XX, una visión panorámica de los hechos locales que responden al análisis de diversas variables: económicas, sociales, políticas, administrativas, etc. A su vez, este análisis se enmarca en un contexto que tiene dos lecturas: por un lado, la de los hechos que tuvieron influencia sobre aspectos locales; por otro, aquellos hechos que permiten ver un contraste con eventos políticos, urbanos, económicos nacionales o internacionales.

Este material fue desarrollado en simultáneo con la elaboración de los estudios sobre historia urbana del ex partido de General Sarmiento y si bien fue de gran ayuda durante ese proceso, su simpleza ofreció la posibilidad de ser empleado como material de consulta para los estudiantes. Y dado que esta cronología tiene una finalidad didáctica, algunos datos resultarán elementales para la mayoría de los lectores, pero pueden ser de gran ayuda para la memoria de los estudiantes. Es necesario aclarar, sin embargo, que este material por sí solo no cubre las necesidades formativas de los estudiantes, quienes deberán ser orientados en cuanto a la elección de otros textos sobre historia local y de ocupación del suelo del partido de General Sarmiento que acompañen este material.

El cuadro se conforma de tres columnas cuya elección responde al deseo de sintetizar allí una visión de la microhistoria local, asociada al proceso de metropolización del Gran Buenos Aires. Así, los dos primeros campos dan cuenta de datos referidos a estas escalas de análisis. Por su parte, la tercera columna realiza aportes referidos al país y al mundo, que se relacionan con el contexto de los procesos locales. También se consignan allí algunas referencias de interés que permiten rastrear elementos del desarrollo urbano.

	Cronología partido de General Sarmiento	Cronología del área metropolitana y región pampeana	Cronología Argentina y mundial
1536	Desde 1536 se reproduce ganado caballar, ovino y vacuno. Habitaban la zona: guaraníes, curucas, mbeguás y querandíes.	Arribo de Pedro de Mendoza a Bs. As. Fundación de la ciudad de Buenos Aires.	
1541		Se destruyó Bs. As. (por falta de recursos para la sobrevivencia y de apoyo externo)	
1580	Garay reparte tierras, pero quedan excluidas casi en su totalidad las tierras de Gral. Sarmiento (las correspondientes al pago de Las Conchas) En la repartición, estas tierras estaban destinadas al pastoreo (sólo fueron repartidas las zonas cercanas al partido de Tigre). El resto eran tierras ocupadas extensivamente por indígenas.	Garay funda nuevamente Bs. As. Sometió a las tribus de Las Conchas y Luján, entregándolas en encomienda. La agricultura se extendía hasta el río Las Conchas (trigo y maíz). En 1600 se establecieron las primeras tahonas para moler trigo. En 1620 la zona cultivada se extendía.	
1615		Fundación de Baradero.	
1620	Buenos Aires es sede de obispado.		
1630		La tradición dice que desde esa fecha existe la imagen de la Virgen de Luján.	
1661	Se establece la Audiencia de Buenos Aires.		
1663		Se oficializa el Camino Real (ruta 7).	
1666		Fundación de Quilmes (reducción).	
1673	El Gobernador de Buenos Aires, Maestre de Campo José Martínez de Salazar pidió a la Reina un fuerte en el Río Luján.		
1680			Se funda Colonia del Sacramento por los portugueses (centro de contrabando).
1682		Fundación de Luján.	
1689		Ante la escasez y la lejanía del ganado cimarrón se cierran las vaquerías por seis años.	
1694		Se ordena aprehender a quienes se hallan en campaña haciendo matanza o recogidas de animales sin licencia.	

1711	El 9 de abril de 1711 el Gobernador Velazco convocó una reunión con los encomenderos más importantes. En mayo se reúnen los encomenderos del río Las Conchas para que lleven los indios al río Luján donde se fundará un pueblo. Esta reducción duró poco tiempo porque los indios sufrieron de viruela.		
1730		Se funda el Curato de Las Conchas (Tigre). En tierras del vecino Francisco Merlo (curato de La Matanza y parte de Las Conchas) se creó una parroquia interina. En 1738 pide que se funde un pueblo. En 1740 y 41, aún cuando la fundación no había sido decretada, muchas familias de los contornos se refugiaron en la capilla huyendo de un malón de indios. Legalmente se fundó en 1754.	
1744		Buenos Aires contaba 10.223 habitantes.	
1755		Se erige el Cabildo de Luján.	
1756	El Cabildo resuelve alejar el ganado de la zona destinada a la agricultura, ordenando que el ganado que no fuera utilizado para las tareas rurales fueran echados al otro lado del Río Las Conchas (hasta 1850).		
1720		Censo de Concolorcorvo: 20.763 habitantes.	
1772		Se crea la Parroquia de Pilar.	
1776		Creación del Virreinato del Río de la Plata.	Independencia de EEUU
1779		Creación del Fuerte de Carmen de Patagones.	
1781	Se construye la Capilla de Ntra. Sra. del Pilar.		
1782			Se crea el Sistema de Intendencias.
1784		Se erige el partido de Las Conchas (Tigre). Se erige el partido de Quilmes, (como desprendimiento del curato de Magdalena)	
1791		Se construye el primer puente sobre el Riachuelo hacia Avellaneda (Puente de Gálvez).	
1792		Exaltación de la Cruz era un caserío (en 1772 había sido declarado curato).	

1806		Se crea el curato de San José de Flores.	1ra. invasión inglesa.
1810			Revolución de Mayo.
1816			Independencia de las Pcias. Unidas del Río de la Plata.
1828		Fundación de Bahía Blanca.	
1829		Buenos Aires, Rosas gobernador 1829-32.	
1835		Buenos Aires, 2do. gobierno de Rosas.	
1836		Se crea el pueblo de Santos Lugares a pedido de los vecinos. Ya desde finales del SXVIII existía en el paraje un establecimiento religioso franciscano.	
1837	Fortunato Poucel compra una estancia en las orillas del Río Las Conchas.		La Reina Victoria ocupa el trono de Inglaterra.
1845	Llega al país Adolfo Sourdeaux.		
1852		3 de febrero: Batalla de Caseros: Triunfo de Urquiza sobre Rosas. Conflicto entre Buenos Aires y Urquiza (Confederación). Disputa por los recursos de la Aduana del Puerto de Buenos Aires.	Segundo Imperio Francés (1852-1870).
1852		Se crea el Partido de Avellaneda (Villa Constitución) que adquiere su nombre en 1904.	
1853		Se establece la primera línea de tranvías a caballo de Retiro a Plaza de Mayo.	Se dicta la Constitución Nacional.
1854		Se sanciona la Ley 35 de Organización de las Municipalidades en la provincia. Fundación de Chivilcoy.	Presidencia de Urquiza.
1855	Fortunato Poucel solicita se declaren de "pan llevar" las tierras de su estancia.	Se erige la comuna de Pilar y de Quilmes por voluntad popular. Fundación de General Alvear y Tapalqué.	
1856		Fundación de Las Flores. Se inaugura el servicio de alumbrado a gas en la ciudad de Buenos Aires.	
1857		Se inauguró la primera línea ferroviaria en un tramo de diez kilómetros, desde la estación del Parque (Plaza Lavalle) hasta Floresta del Ferrocarril del Oeste (La	

		locomotora se llamaba "La Porteña") Por ley provincial se autoriza al Sr. Hopkins a construir una línea desde Buenos Aires a San Fernando. No se cumplió. En 1862 se acordó hacerlo con el Sr. Croski. Comenzó en 1864 y en 1865 llega hasta Tigre.	
1858		La línea oficial de frontera se traza desde las puntas del Quequén Grande, una línea exterior a las Sierras de Tandil, Tapalqué, Fortín Esperanza, Cruz de Guerra, Bragado y Junín. Se pavimenta la ciudad de Buenos Aires.	
1861		Se crea el partido de Lomas de Zamora (perteneció al partido de Magdalena, luego Quilmes y luego Avellaneda).	17 de septiembre: Batalla de Pavón. Triunfo de Mitre. Buenos Aires se impuso sobre la Confederación.
1862			Presidencia de Mitre (1862-1868).
1864	Sourdeaux realiza la primera mensura y plano de las tierras de Poucel. En el plano se observa la traza del futuro pueblo: San José del Pilar (San Miguel). Se crea el partido de Moreno.	Se crean varios partidos de la Pcia. de Buenos Aires. Se crea el partido de San Martín. Se crea el partido de Merlo. Se inaugura la compañía de telégrafos que conecta Buenos Aires con Europa.	
1865	Poucel vuelve a Francia y deja a Sourdeaux como su apoderado. Sourdeaux recibe poder de su hermano Carlos Augusto para poder disponer de los bienes en su nombre. Se instala el Molino Languevin y Cía. en el Paso Morales.		Paraguay Guerra de la Triple Alianza (Brasil-Argentina-Uruguay vs. Paraguay, 1865-1870).
1866		Ferrocarril Central (FCA) Ferrocarril del Sur (FCS)	
		Fundación de Tres Arroyos y Necochea	
1867		Epidemia de cólera en Buenos Aires y en el cauce del río Reconquista (murió del 5 al 10% de la población). Afectó a los partidos de San Fernando y Tigre	
1868		Presidencia de Sarmiento (1868-74)	

1869	Se termina el puente de Paso Morales, construido a través de una gestión de Sourdeaux luego de que Languevin y Cía. desistiera de hacerlo en 1867. La obra se financia a través del cobro de peaje	Circularon en Bs. As. los primeros tranvías a caballo de Mariano Billinghurst. Primer censo de la ciudad de Buenos Aires: 177.787 personas.	1º Censo Nacional: 1.700.000 habitantes
1870	Se crea la primera escuela del partido.	Se estableció la empresa Julio y Federico Lacroze.	
1871		Epidemia de fiebre amarilla en Buenos Aires. Afecta al partido de Tigre. Provoca una relocalización de la burguesía urbana del sur al norte de la ciudad de Buenos Aires.	Francia: República Conservadora. (Constitución: 1875) El Rey Guillermo de Prusia fue proclamado Emperador de Francia
		Emilio Castro (gob. de Bs. As.) promulga la Ley de Ejidos (1870) y en 1871 la ley que organiza la venta de tierras públicas a fin de estimular el poblamiento de la campaña.	
1872	Segundo plano de San Miguel donde se denomina San José del Pilar. Todavía no aparece Bella Vista. Se crean las Sociedades de Fomento de San José del Pilar y de Bella Vista, sociedades de derecho privado con el objeto de lotear y desarrollar ambos pueblos. Los propietarios organizados por Sourdeaux, realizan gestiones para que el Ferrocarril Central Argentino pase por Bella Vista y San José del Pilar. No consiguen su objetivo y el ferrocarril es construido más al norte, en tierras de Pacheco. Por ley se dispuso autorizar al P.E. para contratar la construcción y explotación de líneas de Buenos Aires a la cordillera de los Andes por San Juan y Mendoza.	Se crea el partido de Alte. Brown (impulsado por los vecinos y por Esteban Adrogué que además pide al Ferrocarril del Sud que construya una estación.	
1873	Eugenio Mattaldi adquiere una fracción de tierra junto al río Las Conchas, hace cultivar allí maíz y cebada. Ante la crisis de 1882 decide fabricar alcohol de maíz, con sus cosechas y la de los campos cercanos. En 1885 inició la fabricación en el establecimiento denominado "La Rural" Ristorini realiza el primer remate de lotes (44 manzanas).	Se crea el Partido de Alte. Brown	
1874			Presidencia de Avellaneda (74-80)

1875	Tercer plano, donde aparecen San José del Pilar (San Miguel), Bella Vista y la traza propuesta por Sourdeaux para que el proyectado Ferrocarril Central Argentino (hoy Belgrano) atravesara ambos pueblos.		
1876	Se otorga la concesión del correo a Eustaquio Salinas	Plan de Alsina: reforzar la frontera con una línea de pueblos. El indio queda atrás de las zanjás y fortines.	
1878		1er. sindicato (Unión Tipográfica)	
1879			Campaña del Desierto (Gral. Julio A. Roca)
1880			Presidencia de Julio A. Roca (1880-1886)
		Federalización de Buenos Aires luego de una guerra civil. Se establecen los límites de la Capital: 4.400 has.	
1882	Comienza el servicio regular de correo. Comienza la construcción del Ferrocarril Trasandino que sigue aproximadamente la ruta trazada por Sourdeaux.		
1886	Lacroze obtiene la concesión para que el Tranvía rural (de tracción a sangre) pase por una ruta adyacente a la del FC Andino. Se crea una tercera escuela.		Presidencia de Juárez Celman (1886-1890) Se establece comunicación telefónica entre Buenos Aires y La Plata
1888	La Empresa del Tranway Rural compra las tierras del trazado del ferrocarril. Se inaugura la Estación Muñiz del FC Trasandino. El ferrocarril construye un ramal para el establecimiento Mattaldi.	Se inauguró el primer tramo Buenos Aires- Pilar del tranvía rural y el ramal Pilar -Zárate	
1889	CREACION DEL PARTIDO DE GENERAL SARMIENTO (por ley del 15 de octubre) El censo da cuenta de 3.480 habitantes. En el petitorio: 300 propiedades de más de 50 cuadras, 34 establecimientos rurales, 415 cabañas, 400 chacras, 150 quintas, 150 casas de negocio, una destilería y 13 fábricas de ladrillo. Producción: 500.000 kg de trigo, 800.000 de maíz, 100.000 de lino, 8.000 de cebada y más de 400 cuadras de alfalfa. 8.000 cabezas	El FFCC Central Argentino compra la línea del Norte de Buenos Aires (a San Fernando).	

	de ganado vacuno, 15.000 lanares y 3.000 caballunos y 5 o 6.000 cerdos. Se inaugura el Hogar "San José" en Bella Vista (para niños huérfanos)		
1890	La comuna ordenó a los propietarios de hornos de ladrillos que debían retirarlos a 10 cuadras de la Plaza Principal. Fueron creadas las oficinas de Registro Civil y Valuación. Se inaugura el Cementerio. Al año siguiente se ordena al ingeniero municipal Carlos Chapeaurouge que trace los planos.	Ley provincial nº2383, Ley Orgánica de las Municipalidades (separando un departamento ejecutivo a cargo del Intendente y un cuerpo deliberativo).	Revolución del 1890. Surgimiento de la UCR
	Algunos vecinos solicitaron permiso para alambrar sus propiedades, previo informe del Ingeniero Municipal		Presidencia de Carlos Pellegrini (1890-92)
1890	El Concejo Deliberante aprueba el Plan de nomenclatura. Se dispone mandar poner las placas correspondientes (la tarea se termina en 1914).		
1891	El Concejo Deliberante dictó una disposición obligando a los propietarios a cercar todos los terrenos situados a una cuadra a todos los rumbos de la Plaza Principal. El ferrocarril construye un apeadero en Bella Vista. En 1903 construye una casilla. En Bella Vista se establece el primer destacamento policial. Por problemas económicos hasta 1894 no se hace efectiva la medida.	Se crea el partido de Florencio Varela (antes pueblo de San Juan) con tierras pertenecientes a los partidos de Alte. Brown y Quilmes. Los servicios de aguas y cloacas comienzan a ser administrados por la Comisión de Obras Sanitarias, creada a tal efecto.	
	El Concejo Deliberante dicta una ordenanza declarando obligatorio el alumbrado exterior en el radio del pueblo (en 1894 se colocaron 72 faroles a kerosene sostenidos por postes (el servicio se extiende hasta 1906).		
1892	Se establece el servicio de correos en Bella Vista. Como no había cartero cada vecino iba a retirar sus cartas.	El sistema de alumbrado abarca a casi toda la ciudad de Buenos Aires.	Presidencia de Luis Sáenz Peña (1892-95) Aparece el primer auto de marca Benz, con propulsión a caldera.
1893	Conflicto de la Municipalidad de General Sarmiento con el ferrocarril (Empresa Clark) (paso a nivel, estación Muñiz, alambrados, construcciones indebidas).	Luján fue declarada ciudad.	
1895	El Intendente Ventura Coll dicta un decreto designando comisiones	El segundo censo nacional arrojaba para Buenos Aires	Presidencia de José Evaristo

	en todo el partido para el trazado, arreglo y ornamentación de calles, con la colaboración del vecindario. Propuso la plantación de árboles.	677.786 habitantes (más de la mitad eran extranjeros).	Uriburu (95-98) por renuncia de Luis Sáenz Peña.
	Se inaugura la Estación San Miguel del FC al Pacífico (extrasandino).	El total del país rondaba los 3.900.000 de habitantes. Entre 1869 y 1895 la población de la Capital aumentó un 255% y de la Pcia. de Bs. As un 199%.	
1896		Se habilitó la línea Buenos Aires - Pilar del Tranvía Rural que pasó a llamarse El Ferrocarril Rural de la Pcia. de Buenos Aires.	
1897	El intendente decreta que los árboles que se encuentran en la vía pública son de propiedad municipal, prohibiendo la poda o la destrucción y se prohíbe el tránsito de carretas tiradas por bueyes alrededor de la plaza principal. Se crea el barrio Villa Altube en J. C. Paz (su centro urbano), y en 1907 se da impulso a loteos en la zona.		
1898		Se instala en la ciudad de Buenos Aires el primer ascensor.	Presidencia de J. A. Roca (1898-1904).
1901	Se sanciona la Ley Nacional 4.005 por la cual se establece un campo de maniobras para el Ejército sobre el río Reconquista.		Ley del Servicio Militar Obligatorio (Ricchieri) Se constituye la Federación Obrera Argentina
1904	El Ministerio de Guerra compra tierras en Bella Vista donde se levantará la usina de Campo de Mayo (con compras sucesivas se llegaron a las 2.400 ha.).	La compañía de Electricidad provee luz a la ciudad de Buenos Aires.	Presidencia de Manuel Quintana (1904-1905).
1906	La Municipalidad obliga al blanqueo de los frentes de las casas y la construcción de cercos y muros en todos los terrenos. Aparece el periódico local "El Argentino".		Presidencia de José Figueroa Alcorta (1906-10).
	El intendente solicita se cambie el sistema de alumbrado a kerosene por gas acetileno, sistema Carranza (se crea un impuesto para tal fin).		
	Se inaugura la estación "Arroyo Pinazo".		
1907	Se funda el periódico local "Sarmiento".		

1908	Nace el barrio Villa Germano en J. C. Paz.		
1910	El intendente (Parodi) solicita que se adopte el sistema de iluminación eléctrico (se mantenían dos sistemas: kerosene y acetileno). Nace el barrio de Villa Virginia (sumado a Villa Luna de 1912) que va a dar origen a Del Viso.		Presidencia de Roque Sáenz Peña (1910-14).
1911	Intendente Parodi: Se dicta la primera ordenanza disponiendo el afirmado de las arterias principales (pavimentación con adoquines). Fracasas las licitaciones.		
1912	Nace el barrio Villa Iglesias en J. C. Paz. La Villa Altube adquiere el nombre de J. C. Paz. Se habilita la Estación Retiro del Ferrocarril al Pacífico (antes terminaba en Palermo y llegaba a Retiro por el Ferrocarril del Norte).		
1913	Intendente Monteverde: Se crea el riego de calles. Nace Villa Suiza (a raíz de un loteo de 41 manzanas efectuado alrededor de la Estación de Los Polvorines). Se funda el barrio Yei Porá (localidad de Torutugitas).	Se crea el partido de Esteban Echeverría (con tierras que pertenecían a Lomas de Zamora y San Vicente).	
1914			Presidencia de Victorino de la Plaza (1914-16).
1914	El Censo determinó una población de 12.726 habitantes.		1ra. Guerra Mundial
1917			Revolución Rusa.
1916		El Ferrocarril Central Argentino electrificó sus líneas urbanas y suburbanas.	Presidencia de Yrigoyen (16-22).
1918	Nace Villa de Mayo.		
1919	Pavimentación de la calle que une San Miguel con Bella Vista (Int. Irigoin).		
1922			Presidencia de M.T. de Alvear (1922-28)
1923		23-25 Plan de Noel Forestier aplicado a Buenos Aires. El FFCC Oeste electrificó sus líneas urbanas y suburbanas.	

1924	Se establece el Registro Civil de Bella Vista. En 1978 cesó y poco tiempo después fue reinstalado.		
1928			Presidencia de Yrigoyen (1928-1930).
1929		Aplicación Plan Le Corbusier (29-40)	
1930			Crisis económica mundial a partir de la caída de la Bolsa de N. York . Golpe de Estado del 6-9: Presidencia de José F. Uriburu (1930-32).
1932	Nace el barrio Parque Mattaldi en la localidad de Bella Vista.		Presidencia de Agustín P. Justo (1932-38). Se dictó la ley que creaba la Dirección Nacional de Vialidad (con fondos de las entradas ferroviarias por la Ley Mitre).
1934	Los señores Santos y Bermejo brindaron el primer servicio de ómnibus entre la plazoleta "Montiel" (San Miguel) y la Escuela de Suboficiales "Sargento Cabral" de Campo de Mayo (actual Escuela de Comunicaciones del Ejército)		
1935	Hasta 1944 prestó servicios de emergencia con autorización precaria la línea de colectivos comunal N° 1. Contaba con 10 coches y era dirigida por el concesionario Rogelio Gamarra. Se inaugura el Observatorio Astronómico en la Casa de Ejercicios de los Jesuitas.		
1936	La ganadería estaba representada por 16.520 cabezas: 14.335 vacunos, 1251 yeguarizos, 665 porcinos y 269 lanares. Se instaló la línea 141 "Expreso Pilar" que iba desde Villa Devoto (Cap. Fed.) hasta Pilar.	Se inicia la construcción de la Av. General Paz, circunvalación de la Capital Federal.	
1937	El censo de población determinó 19.083 personas densidad de 97,7 hab. por km2.		
1938	Funcionan en Gral. Sarmiento de 12 escuelas provinciales: 1		Presidencia de Roberto Ortiz

	urbana, 7 suburbanas y 4 rurales. Además existía una escuela Lainez.		(1938-40)
	Nace el barrio General Paunero (llamado San Carlos, en Pablo Nogués)		
1939	Censo: 26.909 habitantes. En el año agrícola 39-40 se cultivaron 200 ha. de trigo, 800 de lino, 400 de avena, 160 de cebada y 50 de centeno. El área sembrada de maíz fue de 700 ha. durante el año agrícola 35-36.	Se inician las obras del Camino de Cintura.	Comienzo de la 2da. Guerra Mundial.
	Por Ley pcial. 4774 del 13-10-39 se incorpora el área de la zona de Del Viso. El río Reconquista desborda y provoca inundaciones.		
1940			Presidencia de Ramón S. Castillo (1940-43)
1941	De la línea 1 se desprende otra nueva que presta servicios entre las localidades de San Miguel y San Martín "Expreso General Sarmiento" SRL -en formación línea 7 -	Finaliza la construcción de la Av. Gral Paz.	
1942	Surgen los barrios San Ignacio, Los Nogales y Trujuy. Y el barrio El Ombú (en Los Polvorines).		
1943	Nace el barrio de la Guarida, en San Miguel. Comenzó a funcionar la línea de colectivos 182, brindando servicio entre Liniers y San Miguel, luego ampliado hasta J. C. Paz. Comienza a funcionar la empresa "La Atlántida", línea 57 que recorre desde Palermo a Luján. Posteriormente continuó hasta Mercedes. En 1968 estableció un ramal a Pilar.		Revolución del 4 de junio
1944	Nace el barrio de Bello Horizonte. 1ra. exposición industrial, comercial y cultural del Partido de General Sarmiento, conmemorando el 55 aniversario. San Miguel fue erigida en ciudad el 18 de octubre por decreto del Poder Ejecutivo Pcial. y se restituye el nombre que se le había quitado en 1889 al crearse el partido, que se llamaría también Gral Sarmiento. Se creó la "Delegación Municipal de la localidad de Muñiz".		Presidencia de Edelmiro Farrel (44-46).
1945	Nacen los barrios: El Cortijo, La Pradera (Los Polvorines), Yapeyú		Fin de la 2da. Guerra Mundial.

	<p>(que determinó el nacimiento de Ing. P. Nogués) y Bella Flor (P. Nogués).</p> <p>Se fusionaron las líneas 1 y 7 y prolongando sus servicios hasta el barrio de Saavedra, Cap. Fed.</p> <p>Por decreto presidencial se dispuso el cambio del nombre de la estación "Bella Vista" por la de Ricchieri. A pesar de las gestiones de la comunidad por restablecer el nombre, las autoridades se mantuvieron firmes.</p>		Conferencia de Yalta.
1946	<p>Se funda la localidad de Tortuguitas</p> <p>Nace el barrio de Parque San Miguel y Los Paraísos.</p> <p>Surgen los barrios: Mirador de Altube, El Ombú y Villa Altube (J. C. Paz). Y luego el barrio Greco (Tortuguitas).</p>		<p>Presidencia del Gral. Juan Domingo Perón (1946 – 1952).</p> <p>Se decide otorgar permisos para el Transporte automotor a empresas que detenten concesiones ferroviarias. Los gremios ferroviarios piden al PE que los FFCC pasen al Estado</p> <p>Se nacionaliza el Banco Central y el PE adquiere los bienes de la Cia. Unión Telefónica.</p> <p>Por ley son congelados los alquileres.</p>
1947	<p>Nacen los barrios: Santa Brígida, Abascal y El Cruce (J.C. Paz).</p> <p>En Del Viso, surge el barrio La Toma.</p> <p>Y en Tortuguitas nace el barrio Fiorito-Chelito.</p> <p>El Censo Nacional determinó una población de 46.413 para el partido de Gral Sarmiento.</p> <p>2da. exposición industrial, comercial y cultural del Partido de General Sarmiento.</p>	Se anuncia la compra de los FFCC por parte del Estado.	
1948	<p>Nace el barrio Santa Clara, Diagonal (J. C. Paz), Las Parvas (Tortuguitas) y el barrio CUBA (Club Universidad de Buenos Aires, en Villa de Mayo).</p>	<p>Se toma posesión de los FFCC estatizados.</p> <p>Se inaugura el aeropuerto internacional de Ezeiza y se proyecta Ciudad Evita.</p> <p>Se aprueba la ley de propiedad horizontal.</p>	
1949	Nacen los barrios Don Alfonso, El Tato, Los Eucaliptos y		

	<p>Sarmiento (San Miguel). Nacen los barrios Argital, La Pilarica y Santa Paula (en José C. Paz). Surgen los barrios Lauría, Solares de la Reina y El Marquesado (Torguitas). Se formó el barrio Centro Urbano, Tte. Primero Ibáñez, La Loma (Km. 30).</p>		
1950	<p>Nace el barrio Colibrí, Constantini y Villa Barilari. Nace el barrio Aguinaga, Infico, General Sarmiento, Alberdi (J. C. Paz). Nace el barrio Villa del Carmen, Elpidio González, Alvez y El Trebolar (Del Viso). Nace el barrio Palenque (Tortuguitas). Nace el barrio Los Gráficos, San José de YPF y Villa Magdalena (Polvorines). Nace el barrio Parque Alvear y Guadalupe (Villa de Mayo). Nace el barrio Rodríguez (Grand Bourg). Se formaron los barrios San Román, Sancalal y San Marcelo (Km.30).</p>		
1951	<p>Se forman los barrios: La Estrella, La Gloria, Gregoria Matorras. Nace el barrio Las Acacias, Frino (J.C. Paz). Nace el barrio Astorga (Tortuguitas). Nace el barrio Textil (Los Polvorines).</p>		<p>Se realiza la primera transmisión por televisión. Juan D. Perón es reelecto Presidente.</p>
1952	<p>Se formó el barrio Obligado. Nacen los barrios San Luis, Villa Altube, ampliación, 9 de julio (J. C. Paz). Nace el barrio Veckiardo (Grand Bourg). La línea de colectivos 269 unía la ciudad de San Miguel con el Cruce Castelar, luego extiende su recorrido hasta Morón.</p>		<p>Presidencia de Perón (1952 – 1955)</p>
1953	<p>Nace el barrio Centenario, Country Touring Club Argentino (J. C. Paz). Nace el barrio Pech y Los Ángeles (Tortuguitas). Nace el barrio Sol de Mayo (Los Polvorines).</p>		

	Se forma el barrio Primavera, Dumas (Gran Bourg).		
1954	Nace el barrio Lucas (Tortuguitas). En junio las lluvias provocan el desborde del río Reconquista. En julio: El Parlamento provincial sanciona la ley 5.759 por la cual se cambió el nombre del río Las Conchas por el río de la Reconquista.	Por Ley se anuncia un plan de construcción de autopistas y caminos. Se designa con el nombre de Tigre al partido de Las Conchas (ciudad y cabecera del partido).	
1955	Nace el barrio Alberdi Oeste (J. C. Paz). Se forma el barrio El Sol, El Lucero (Polvorines). Nace el barrio Santa Lucía (Grand Bourg). Se instaló una línea de colectivos que unía J. C. Paz (barrio Argital) con San Miguel, que luego va a ser denominada 740 "Expreso San Miguel SRL"		Revolución Libertadora: Presidencia de Pedro E. Aramburu (1955 – 1958)
1956	Se forma el barrio La Manuelita. Nace el barrio El Palmar (J. C. Paz). Nace el barrio Iparraguirre (Grand Bourg).		
1957	Nacen los barrios: Cortijo II, Los Pinos. Desborda el río Reconquista.		
1958	Nace el barrio Lido (J.C. Paz). Se forma el barrio Villa Palmira (Los Polvorines).		Presidencia de Arturo Frondizi (1958 – 1962).
1959	Se desborda el Reconquista en 7 oportunidades provocando inundaciones (miles de evacuados).	Se crea el partido de 3 de Febrero.	
1960	Nacen los barrios: R.I.F., General San Martín, El Triángulo. También los barrios Diana y Parque Jardín San Miguel (J. C. Paz). Se forma el barrio Soto (Ing. Nogués). El Censo Nacional de Población determinó 167.753 habitantes para el partido de General Sarmiento, en 38.500 viviendas. También se detectaron 664 establecimientos industriales que ocupaban a 3.768 obreros (0,85 de la PEA local). Había 2.945 ha. destinadas a la explotación agropecuaria (57 a pastos naturales, 10 a cultivos, 23 a forrajes y 6 a montes naturales no aprovechados). Estos campos naturales eran destinados a los tambos	Se produce el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires.	
1961	Surge la línea de colectivos "Transporte del Oeste" que iba de	Se suprime el ramal Delta del FNGBA (Mitre).	

	Liniers a San Miguel (163). Otro ramal que tomó por la calle Gaspar Campos se identificó como 303 y tuvo el mismo destino.		
1962			Presidencia de José M ^a Guido (1962 – 1963).
1963			Presidencia de Arturo Illia (1963 – 1966).
1965	Se instala la línea 741 (con varios recorridos desde Polvorines hasta distintos destinos dentro del partido o Pilar).		
1966			La Revolución Argentina: Presidencia de Onganía (1966 – 1970).
1967	El desborde del Reconquista provoca graves inundaciones: más de 100.000 evacuados y 50 muertos.		
1968	Se inician las obras de los accesos norte y sudeste a la capital.	Se efectiviza un Plan de Erradicación de Villas de la Capital Federal (PEVE).	
1970	Se estableció la línea 53 (línea 213) que va desde la Boca hasta Villa Devoto en La Capital Federal, luego se extendió a El Palomar, hasta San Miguel y recientemente hasta J. C. Paz.		La Revolución Argentina: Presidencia de Roberto Levingston (1970–1971).
1971	Se inaugura oficialmente la represa Roggero. Esta obra trae alivio parcial a los pobladores de las riberas del río Reconquista. La demora en complementarla con la canalización del curso medio e inferior, junto con futuros inconvenientes en la misma represa, contribuirán a una sucesión de inundaciones en la década de 1980. Nace la villa “Barrio Mitre” a partir del Plan de Erradicación de villas de la Capital.		La Revolución Argentina: Presidencia de Alejandro Lanusse (1971 – 1973).
1973			Presidencia de Héctor J. Cámpora (1973 – 1973)
1973			Presidencia de Juan D. Perón (1973 – 1974)
1974			Presidencia de María Estela Martínez de Perón (1974 – 1976)

1975	Se promulgó la ordenanza que dispone la creación del "Cementerio Parque Jardín Municipal" en la localidad de José C. Paz.		
1976	Nace el barrio del Hogar Obrero en San Miguel. Representantes del comercio local participan del "Paro Empresario" de febrero de 1976, que es calificado como "no político".	Se descongelan gradualmente los precios de los alquileres.	Proceso de Reorganización Nacional: Presidencia de Jorge R. Videla (1976 – 1981).
1977		Plan de Autopistas para la ciudad de Buenos Aires. Creación del CEAMSE (Área Metropolitana) a través de ley 8.782, entre sus funciones se encuentra la de creación de un sistema regional de áreas verdes alrededor del río Reconquista y el saneamiento integral de su cuenca. Se efectiviza un drástico Plan de Erradicación de Villas de la Cap. Federal.	
1978	Se crea en San Miguel una nueva diócesis (La crea el Papa y coincide con los límites del Partido de General Sarmiento). El primer obispo es Monseñor Horacio Bozzoli	Se sanciona la Ley 8912	Comienza la transmisión de televisión en colores.
1979	Se inicia la construcción del Cinturón Ecológico y del camino del Buen Ayre.	En la Pcia. de Buenos Aires se crea la Subsecretaría del Gran Buenos Aires que incluye 19 partidos.	
1980		Se sanciona la ley de privatización de empresas ferroviarias.	
1981			Presidencia de Gral. Eduardo Viola. Presidencia del Gral. Leopoldo F. Galtieri.
1982	Septiembre: Se inaugura oficialmente el Camino Parque del Buen Ayre, con críticas en relación a la dificultad del normal escurrimiento de las aguas del Reconquista. Septiembre: desborda el río Reconquista, obligando a evacuar a 8.000 personas		Presidencia de Gral. Bignone.
1983			Presidencia de Dr. Raúl Alfonsín (1983 – 1989).

1985	<p>Mayo: La represa Roggero estaba en reparación y desborda el Reconquista, provocando 100.000 evacuados.</p> <p>Agosto: Ley 10.299 el gobierno declara de interés público provincial las obras de control del río Reconquista, así como los estudios y proyectos que se realicen con este fin.</p> <p>Noviembre: nuevas inundaciones provocan el desborde el Reconquista.</p> <p>Diciembre: vecinos de la cuenca afectados por las inundaciones realizan una marcha hacia la casa de la Pcia. de Buenos Aires, el Congreso de La Nación y la Casa de Gobierno.</p>		
1986	Se inician los trabajos de rectificación y canalización de la cuenca media e inferior del río Reconquista. Las obras se interrumpirán reiteradamente por cuestiones presupuestarias.		
1987	Aparece el proyecto de creación del Partido de J.C. Paz como iniciativa del Gobierno de Armendáriz (UCR)		
1988	<p>Marzo: El desborde del río Reconquista provoca 20.000 evacuaciones.</p> <p>La Cámara de Diputados de la Pcia. analiza un proyecto de ley por el que se propone la creación del Partido de J. C. Paz (En 1963 se había creado una Comisión Pro-autonomía de J. C. Paz). El proyecto genera debates en todo el partido.</p>		
1989			Presidencia de Carlos S. Menem (1989 – 1995).
1992	La Secretaria de Medio Ambiente María Julia Alsogaray propone como solución para la problemática del río Reconquista, “entubarlo” y convertirlo en el caño maestro de una cloaca. Estas afirmaciones trajeron una fuerte polémica.		
1995	Por las leyes 11.480, 11.550, 11.551 y 11.610 de 1994, se crearon nuevos municipios. El partido de General Sarmiento se divide en tres nuevos municipios: San Miguel, J. C. Paz y Malvinas Argentinas. Comienzan a funcionar de forma independiente a partir del 10 de diciembre de 1995.	Se crea el partido de Pte. Perón a partir del de San Vicente. Se crea el partido de Ezeiza a partir de la subdivisión de Esteban Echeverría y el partido de Morón se divide en: Morón, Hurlingham e Ituzaingó. Del partido de Magdalena se desprende el de Punta Indio.	

Bibliografía

- Baudizzone, Erbin, Lestard, Varas, Rita Schlaen y Dardo Cuneo** (1988) *Buenos Aires: una estrategia urbana alternativa*. Buenos Aires, Ediciones Fundación Plural.
- Caride, Horacio Eduardo** (1992) "Divisiones Administrativas de la campaña de Buenos Aires (1730-1864)". En: *Medio Ambiente y Urbanización* N° 41. Año 10. Diciembre de 1992. Buenos Aires.
- Comandi, Luis Enrique** (1969) *Capellanía de Santos Lugares. Historia de las tierras, pueblos y ferrocarriles*. Publicaciones del Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene". (XXXVII) La Plata.
- Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias** (1946) *Origen y desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires.
- Gutman, Margarita y Hardoy, Jorge Enrique** (1992) *Buenos Aires*. Colecciones MAPFRE. Buenos Aires.
- Kuczynski, David** (1993) *Reconquista. Cronología de un río cercano*. Buenos Aires, Ediciones Buena Letra.
- Levene, Ricardo** (1940) *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos*. Volumen I y II. Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.
- Levene, Ricardo** (1941) *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos*. Archivo Histórico de la Pcia. de Buenos Aires. La Plata.
- Munzón, Eduardo Ismael** (1944) *Historia del Partido de General Sarmiento*. Publicación del Archivo Histórico de la Pcia. de Buenos Aires. La Plata.
- Munzón, Eduardo Ismael** (1989) *Historia del Partido de General Sarmiento*. Mimeo.
- Randle, Patricio** (1977) *La Ciudad Pampeana*. Buenos Aires, Editorial Oikos.
- Roccatagliata, Juan** (1987) *Los ferrocarriles en la Argentina. Enfoque geográfico*. Buenos Aires, EUDEBA.
- Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto** (1983) *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos* Tomo II. Buenos Aires, Editorial Abril.
- Sbarra, Noel** (1970) *Historia de las aguadas y el Molino*. Buenos Aires, Eudeba.
- Udaondo, Enrique** (1930) *Apuntes históricos del pueblo de San Fernando*. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. La Plata.