

Formaciones urbanas en torno a las redes de movilidad. 25 de Mayo, Norberto de la Riestra, Provincia de Buenos Aires (1897-1946)

Urban Formation on the Subject of Mobility Railways and Roads. 25 de Mayo, Norberto de la Riestra. Buenos Aires province. 1897-1946

DOI: 10.20868/ciur.2022.143.4997

**Lucía Tonelli es Arquitecta, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata – FAU - UNLP
luciatonelli390@gmail.com*

DESCRIPTORES:

Redes de movilidad / ciudades intermedias / historia territorial / provincia de Buenos Aires

KEY WORDS:

Mobility Railways and Roads / Medium-sized Cities / Territorial History / Buenos Aires Province

RESUMEN:

La presente investigación se centra en estudiar, desde una perspectiva histórica, las formas urbanas surgidas durante 1897-1946 en la Provincia de Buenos Aires, atravesadas por la relación de tensión que, durante este periodo, ejercieron la red de caminos, pavimentados, sin pavimentar, trenes, etc. La periodización que proponemos abarca el inicio del auge de los ferrocarriles, más puntualmente en el momento que el Ferrocarril del Sud llega a 25 de Mayo a partir del Empalme de Lobos (1897), hasta 1946, momento de nacionalización de los mismos.

El área de estudio se encuentra alejada más de 180 km de la Capital Federal y conforma un cuadrante que toma desde la capital hasta la línea Ruta Provincial 65 (norte- sur) y definido en el otro sentido por la Ruta Nacional 205 y Ruta Nacional 5 (este – oeste). En esta oportunidad nos centramos específicamente en el partido de 25 de Mayo.

ABSTRACT:

The purpose of this investigation is to study, from a historical perspective, the urban formation that took place during 1897-1946 in Buenos Aires Province, which was affected by a tense relationship that, during this period, gave rise to paved and unpaved roads, trains, etc. The periodization that we propose covers the beginning of the railway boom, more specifically at the time that the Southern railway reached 25 de Mayo city from Empalme de Lobos (1897), until 1946, when the railways were nationalized.

The area under study is more than 180 km away from the Capital city, and forms a quadrant that runs from such city up to the Provincial Route 65 line (North-South), and which is defined in the opposite direction by the National Route 205 and National Route 5 (East-West). In this opportunity, we will focus specifically on 25 de Mayo city.

1 INTRODUCCIÓN

Esta ponencia se enmarca en las líneas de trabajo que viene desarrollando el Instituto de Investigación: Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires, Argentina (HiTePAC-FAU-UNLP). Más específicamente, el trabajo se vincula al proyecto: “Construyendo la periferia. Las formas de crecimiento de la Provincia de Buenos Aires, Argentina en la primera mitad del siglo XX y su representación cartográfica” y a mi trabajo de tesis doctoral “Un territorio en tensión: Formación y transformación urbana en torno a la red ferroviaria y a la red vial. 1897-1946.”

En este trabajo se propone el reconocimiento de un recorte del área de estudio en relación a las formaciones urbanas y a las redes de movilidad. A partir de un análisis multiescalar, a escala territorial (1:500.000) y a escala urbana (1:100.000), se plantea el estudio de dos casos: 25 de Mayo y Norberto de La Riestra.

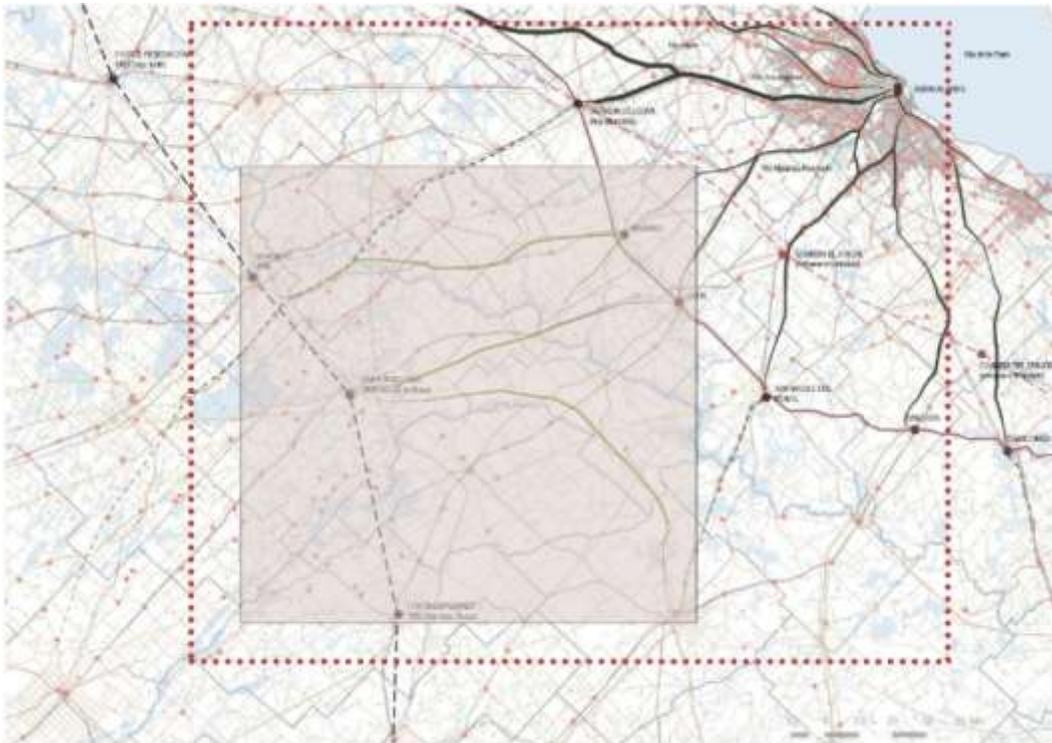


Figura 1. Sector dibujado de la escala territorial (1:500.000). Recorte del sector de estudio (cuadrante). Relación del sector con la ciudad de Buenos Aires.
Fuente: Elaboración propia sobre cartografía elaborada por Melisa Pesoa (2016).

Como se muestra en la figura 01, se entiende que en una escala territorial (1:500.000) es posible distinguir, en un recorte del sector de estudio, las formaciones y transformaciones del crecimiento y las tensiones generadas por aquellos puntos que cobran mayor visibilidad (ciudades y pueblos).

Más en detalle, en una escala urbana (1:100.000) como se puede ver en la figura 02, se propone estudiar los núcleos urbanos y conexiones que se encuentran en el espacio intersticial que queda en un sentido entre las rutas de mayor jerarquía y atravesado por las huellas del Ferrocarril del Sud y en el otro, por aquellos Caminos Fundacionales que hoy forman parte de la red de rutas provinciales. (Guajardo, Guillermo, 2018)

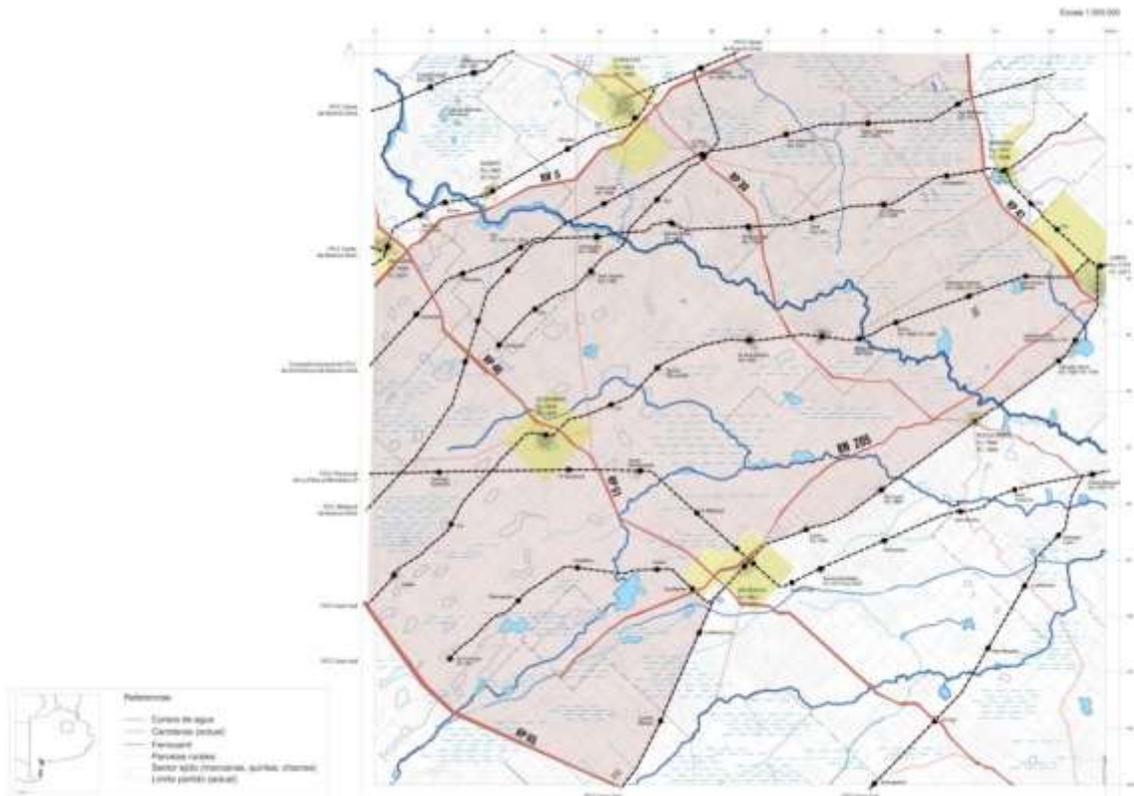


Figura 2. Sector dibujado de la escala urbana (1:100.000). Relación de los núcleos urbanos del sector de análisis en relación a las redes de movilidad.

Fuente: Elaboración propia sobre cartografía elaborada por Melisa Pesoa (2016).

Como hipótesis de trabajo planteamos que ambos sistemas de movilidad, tanto la red ferroviaria como la red vial, son determinantes en las dinámicas y en las relaciones establecidas entre los diferentes tipos de núcleos urbanos que componen el interior de la provincia de Buenos Aires como así también en su conectividad con la capital (Buenos Aires).

Se utilizan fuentes de la cartografía para esbozar algunos primeros análisis sobre la base de los datos recopilados. La lectura de planos y cartas geográficas permiten adoptar una visión morfologista de los elementos que lo componen.

Esperamos mostrar en la ponencia una aproximación al tema a partir del reconocimiento de planos históricos del área de estudio. Se considera que estas primeras intervenciones gráficas permiten vislumbrar las tensiones generadas por las redes de movilidad en el recorte del área de estudio.

La periodización que proponemos abarca un período amplio que se inicia en el momento de auge de los ferrocarriles, más puntualmente en el momento que el ferrocarril del Sud llega a 25 de Mayo a partir del Empalme de Lobos (1897), hasta 1946. Dentro de este marco se reconocen dos sub periodos de análisis:

1897-1932. Este primer período se ve forjado por las lógicas del ferrocarril, que dieron lugar a nuevos núcleos de población y a la consolidación de diversas líneas de expansión que vinculaban el interior bonaerense con el puerto de Buenos Aires.

1932-1946. Este segundo período, en que la red vial se consolida progresivamente como alternativa al transporte ferroviario. Permite analizar la tensión que ejercen la red ferroviaria y la red carretera en la transformación de los tejidos de las propias localidades.

2 APROXIMACIONES AL TEMA

La Provincia de Buenos Aires, ubicada en el mapa de la figura 03, forma parte de la región central de nuestro país, y fue el lugar de la puesta en práctica de ideales políticos, económicos y sociales que marcaron una forma específica de hacer ciudad y de ocupar el territorio. El estudio de los procesos que ocurren en ella nos ayuda a comprender la gradual construcción del Estado nacional, así como sus estrategias de afirmación sobre el territorio (Pessoa, 2016).



Figura 3. Ubicación geográfica de la Provincia de Buenos Aires, Argentina.

Fuente: Plano del 2do Plan Quinquenal de la Provincia de Buenos Aires, Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, Dirección General de Rentas, 1954.

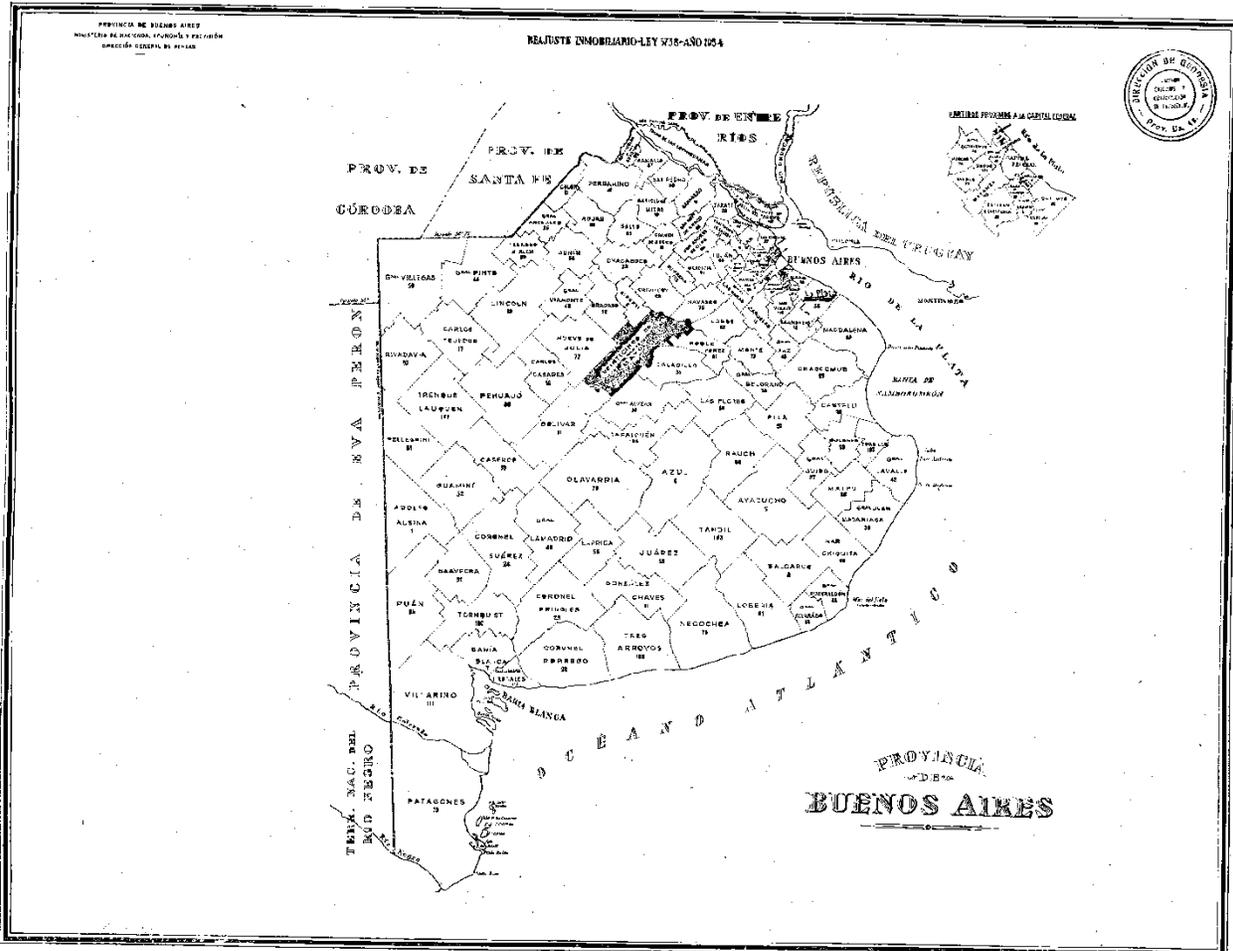


Figura 4. Ubicación geográfica del partido de 25 de Mayo en la Provincia de Buenos Aires, Argentina.
Fuente: Plano del 2do Plan Quinquenal de la Provincia de Buenos Aires, Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, Dirección General de Rentas, 1954.

25 de Mayo es uno de los 135 partidos de la provincia de Buenos Aires, Argentina, ubicado en el centro-norte de la misma. Como se puede visualizar en la figura 04, limita con diez partidos: al norte, con los de Navarro, Chivilcoy, Alberti y Bragado; al este y noreste con los de Lobos, Roque Pérez y Saladillo; al sur con los de General Alvear y Bolívar; y al oeste con Partido de Nueve de Julio. Y dentro del mismo se encuentran las localidades de: Norberto de la Riestra, Ernestina, Valdés, Antonio Carbonari, Elvira y Martín Berraondo. (Levene, 1940)

Su red de movilidad se encuentra principalmente vinculada al paso del ferrocarril y luego a la red de caminos fundacionales que hoy son rutas nacionales y provinciales. El partido se encuentra en el espacio intersticial determinado por las Rutas Nacionales Nº 205 Y Nº 5 y el acceso a la ciudad cabecera por las Rutas Provinciales Nº 51 y Nº 46.

En mi tesis doctoral propongo el estudio de una red de ciudades y pueblos que se encuentran vinculados a las redes de movilidad y se identifican en el sector de estudio tres categorías: las ciudades con mayor escala como Ciudades Intermedias, le siguen los Pueblos Menores y en última instancia aquellos pequeños

asentamientos como Paradas o Apeaderos. En esta oportunidad se realizará una primera aproximación a dos de estas categorías dentro del partido de 25 de Mayo (fig. 05).

Basados en la historiografía y antecedentes bibliográficos (Bellet & Llop, 2004) se pretende la re conceptualización de la categoría de “Ciudad Intermedia” y la conceptualización del nuevo término “Pueblo Menor” para la región de la Provincia de Buenos aires entendiendo que esta última categoría dista completamente de las escalas que se utilizan para las ciudades medias y en muchos casos tienen lógicas de crecimiento diferente.

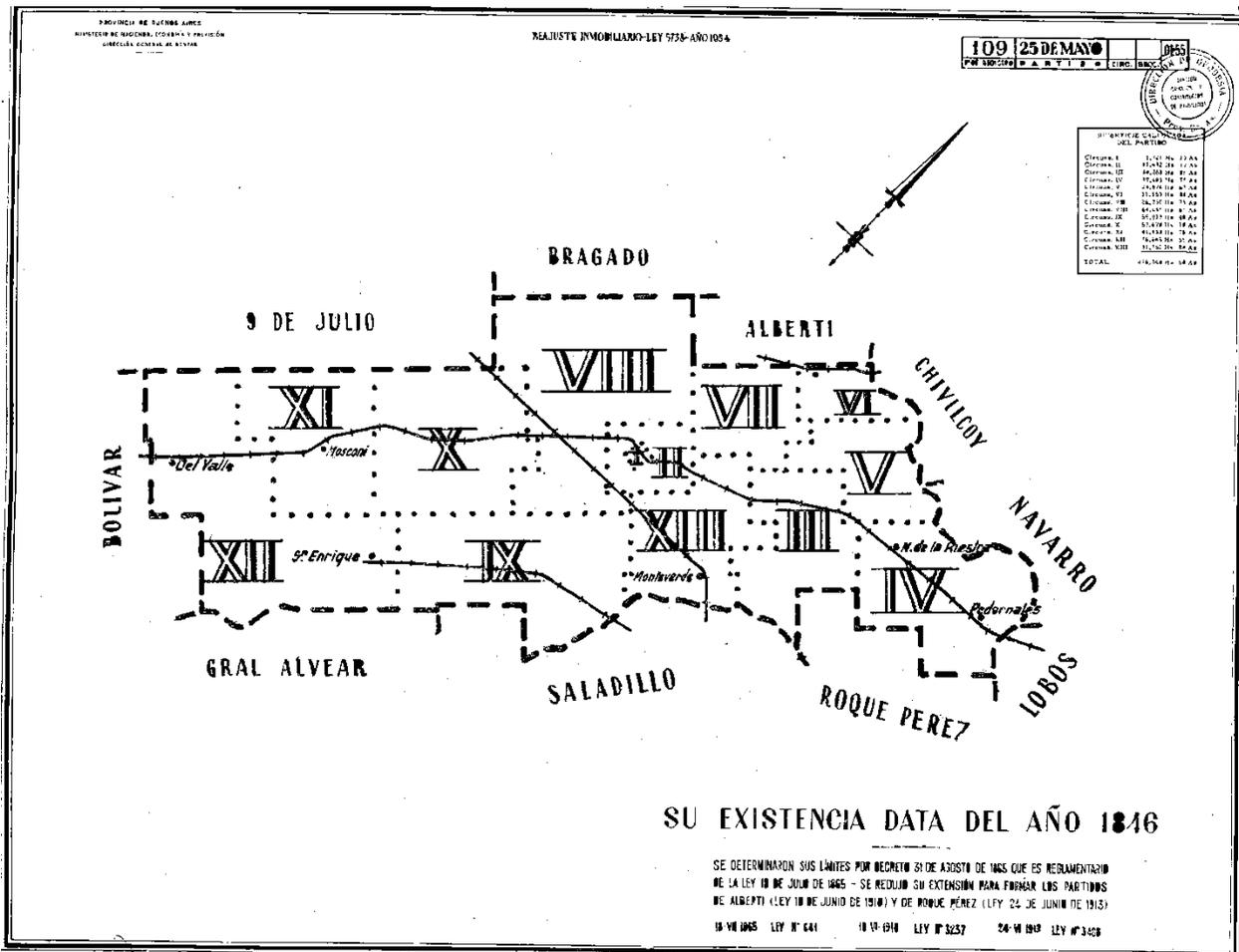


Figura 5. Plano del partido de Veinticinco de Mayo que data del año 1846

Fuente: Plano del 2do Plan Quinquenal de la Provincia de Buenos Aires, Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, Dirección General de Rentas, 1954.

En este primer acercamiento al tema, se entienden las Ciudades Intermedias en función del papel que desarrollan: Mediación en los flujos (bienes, información, innovación, administración, etc.) entre los territorios rurales y urbanos de su área de influencia y los otros centros o áreas, más o menos alejadas. Funciones de

intermediación entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales (Bellet & Llop, 2004).

Para los Pueblos Menores, se considera que hay menos bibliografía que permita su definición y conceptualización desde una perspectiva morfológica e histórica. En una primera aproximación, se entiende que son aquellos pueblos vinculados al paso del Ferrocarril cuyo crecimiento no se ha limitado al período de auge de los FF.CC (1897-1932), como si lo han hecho contrariamente aquellos que, en la clasificación general, son denominados Apeaderos o Parajes. Esta primera definición de pueblos menores se encuentra totalmente abierta a su construcción a partir de futuros análisis comparativos entre cada uno de los casos de estudio. Esta categoría se retomará más adelante en profundidad ya que es parte de una investigación que me encuentro desarrollando en paralelo.

Se considera además, que este aporte contribuye, en relación a la historiografía, a completar los primeros avances de la historia de los pueblos del interior de la provincia (Longoni, 2003), (Aliata, 2016) (Barcos, 2018) retomando un período poco trabajado por esta disciplina, como es el del crecimiento moderno de los mismos. Así mismo, en relación a los estudios sobre morfología urbana, el estudio de caso servirá para explorar y matizar la imagen tradicional de estos pueblos.

3 CASOS DE ESTUDIO

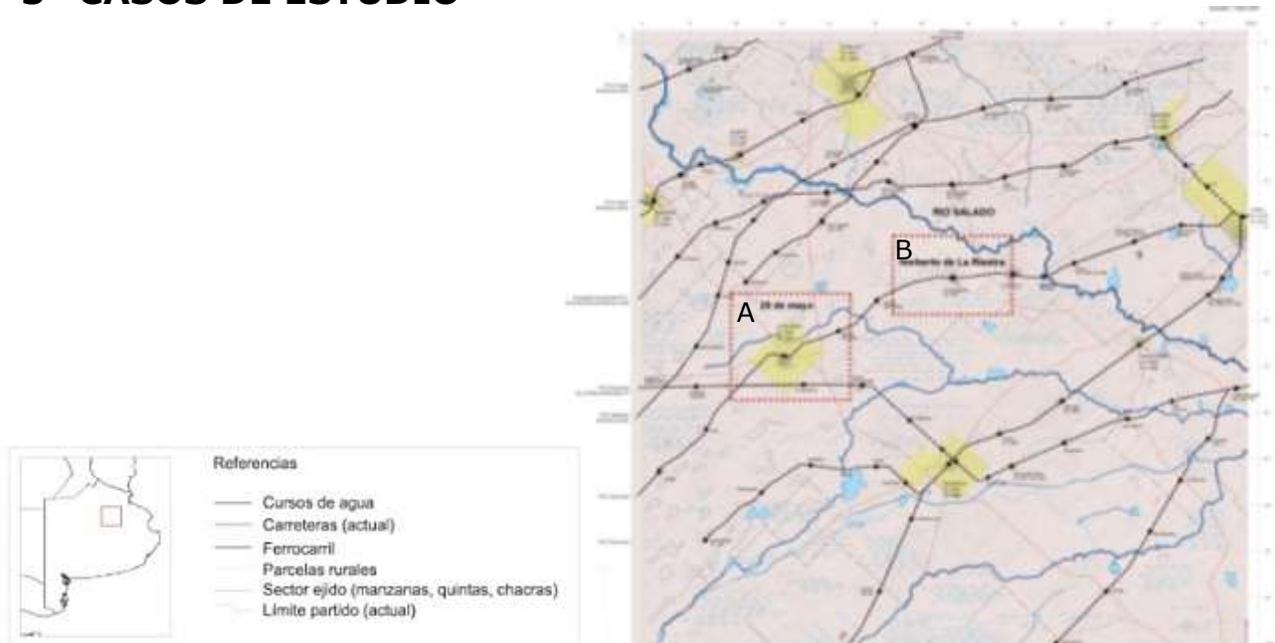


Figura 6. Identificación de los casos de estudio: (A) 25 de Mayo – (B) Norberto de la Riestra y del Río Salado en el sector de análisis (1.100.000).

Fuente: Elaboración propia sobre cartografía elaborada por Melisa Pesoa (2016).

En esta oportunidad, como se muestra en la figura 06, se identifican dos núcleos urbanos dentro del recorte del sector de estudio abordado y de los periodos históricos del trabajo (1897-1932) – (1932-1946). Por un lado la ciudad de 25 de

Mayo, que es la ciudad cabecera del partido, como Ciudad Intermedia del sector de análisis y por otro, Norberto de la Riestra, el cual se determina como Pueblo Menor dentro de la red de núcleos urbanos del interior de la Provincia de Buenos Aires.

En esta primera instancia solo adelantaremos algunos análisis de los casos para generar un mayor conocimiento sobre el tema. Se esbozaran algunas interpretaciones a partir de esquemas e intervenciones gráficas sobre el plano de manera general. No obstante, se espera para otra instancia del trabajo, analizar cada caso de estudio en profundidad para llegar a resultados más específicos. Se pretende, en la presentación de mi trabajo de tesis doctoral (5 años), abarcar cada uno de los pueblos y ciudades que forman parte de lo que llamamos red de núcleos urbanos, tanto desde una mirada integral, donde se puedan analizar las relaciones establecidas entre sí (macro-escala: 1:500.000) como desde una mirada más específica, (micro-escala 1:100.000) que permita identificar las particularidades de cada uno desafiando las ideas y conceptos construidos hasta el momento. Metodológicamente seguimos algunos modelos españoles como los citados (Pesoa, 2016) (Caracciolo, 2019) y al grupo chileno reunido bajo la figura de José Parcerisa y José Rosas Vera.

Se considera que el análisis de estas dos categorías, dentro de una red mayor de núcleos urbanos y sus conexiones en relación a las redes de movilidad, realiza un aporte en cuanto a la morfogénesis de ambas, las cuales hasta aquí no han sido tan desarrolladas en esta línea, teniendo en cuenta las características que le son propias a cada una, en relación al crecimiento urbano, los cambios territoriales y de movilidad.

3.1 Pre Historia de los casos de estudio

El río Salado representó durante muchos años una frontera no solo natural sino económica y militar en la provincia de Buenos Aires. La guerra contra los aborígenes, las condiciones ecológicas y de transporte, impusieron límites reales al poblamiento de regiones más alejadas. Los adelantados en el dominio efectivo del territorio por parte de la sociedad hispano criolla generó la creación de guardias y fortines alrededor de los cuales se formaron los pueblos de campaña, al tiempo que se desarrolló el proceso de apropiación privada de la tierra ganada al indígena, puesto que el estado la incorporó a su patrimonio adjudicándola bajo diferentes figuras legales: moderada composición, donaciones, enfiteusis, premios, arrendamientos y ventas. En este contexto, cada vez que se fundaba un pueblo se establecía la zona circundante como "de pan llevar" (Pesoa, 2016). Es importante aclarar que las tierras de pan llevar y numerosos poblados, existían desde el periodo colonial, pero en estos casos nos referimos al momento en el cual el Departamento Topográfico, organismo fundado en 1824, comenzó a realizar las trazas de los pueblos y ejidos correspondientes en función de una nueva reorganización técnico administrativa producto de la evolución de las ideas urbanas y la intervención de una nueva generación de profesionales formados de manera diversa a los antiguos ingenieros militares españoles (Aliata, 2016).

Durante el siglo XVIII, este universo de reformas territoriales halló un "continente", "un horizonte en la frontera". Por varias fuentes y antecedentes en el tema, se puede establecer la existencia de una frontera interior, más o menos coincidente con el curso del Salado. Pero, más que una línea se trataba de un área de características particulares. Quizás incluso antes de la conquista se haya reconocido como tal, funcionado como barrera natural del hábitat de diferentes etnias aborígenes (Aliata, 2016). Se identificaba hasta entonces a la pampa de la provincia de Buenos Aires y su paisaje como un "desierto", "un territorio sin ocupar". Así es que se define como el principal problema argentino y se establece la necesidad de poblarlo. A medida que se va poblando la campaña y extendiendo la frontera se vuelve necesario identificar nuevas unidades territoriales, sobre todo desde el punto de vista administrativo, lo que conlleva la creación de nuevos partidos al Sur del Río Salado. La denominación de partido, designa a unidades político-administrativas cuya creación propone el poder ejecutivo a través de organismos técnicos y políticos (Cacopardo, 2007).

3.2 Núcleos urbanos y redes de movilidad

Fuentes primarias como la Colección de Planos Catastrales de los Partidos de la Provincia de Buenos Aires- de G. Edelberg (figura 07) identifica al partido de Veinticinco de Mayo en 1920. Sin embargo otras fuentes como el Plano del 2do Plan Quinquenal de la Provincia de Buenos Aires del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión de la Dirección General de Rentas mostrado anteriormente (fig. 05) reconocen su existencia desde 1846.

Como se puede ver en el siguiente plano (figura 07), para en el año 1920, el partido de 25 de Mayo tiene una división política definida donde se puede identificar claramente el primer trazado urbano de la ciudad cabecera y otras subdivisiones. Así también ya figuran las líneas del ferrocarril. Se ve con claridad como la continuación del Ramal del Sud llega a los dos casos de estudio, tanto a 25 de Mayo como a Norberto de la Riestra (dos paradas antes del FF.CC) a partir del Empalme de Lobos (1897) ya que entre estaciones importantes, el tren requería contar con paradas técnicas para recarga de carbón y agua cada 10 o 20 km. De esta manera queda conformada una red de estaciones principales (25 de Mayo) y secundarias (Norberto de la Riestra), donde estas últimas también dan origen a poblaciones mucho menores.



Figura 7. Partido de 25 de Mayo.

Fuente: Colección de Planos Catastrales de los Partidos de la Provincia de Buenos Aires. G Edelberg, Buenos Aires, 1920.

El sistema ferroviario y el de colonización agrícola, son en principio modos de organizar el territorio que nacen de forma separada. Sin embargo, el momento en

que eclosionan, a partir de la década de 1880 es porque empiezan a funcionar en conjunto. La materia prima, elaborada en el interior de la provincia de Buenos Aires era en esta década, la principal fuente de comercio a través del puerto de Buenos Aires. Por estos motivos y bajo una política de expansión agroexportadora las líneas ferroviarias guiaban la ocupación del suelo, propiciando la aparición de poblados que permitieran generar la mano de obra de producción agrícola-ganadera para luego, a partir de la red ferrocarriles transportarla hacia Buenos Aires.

Creemos que esto se visualiza claramente en el dibujo (figura 08) desde el año 1888. Se entiende como un esquema de crecimiento centro-periférico que idéntica a Buenos Aires (puerto) como centro y se extiende en el territorio hacia sus "periferias", a través del sistema de movilidad (FF.CC), al interior de la provincia. Como se puede ver en el plano (fig. 08) el sistema territorial se descompone así en líneas y puntos de tensión conformando una red (Caracciolo, 2019). Las líneas son consecuencia de la expansión las redes de movilidad (en este caso el tren) y los puntos representan diferentes tipos de núcleos urbanos. Los cuales, si los vemos en otra escala, podrían tener diferentes grados de jerarquía.

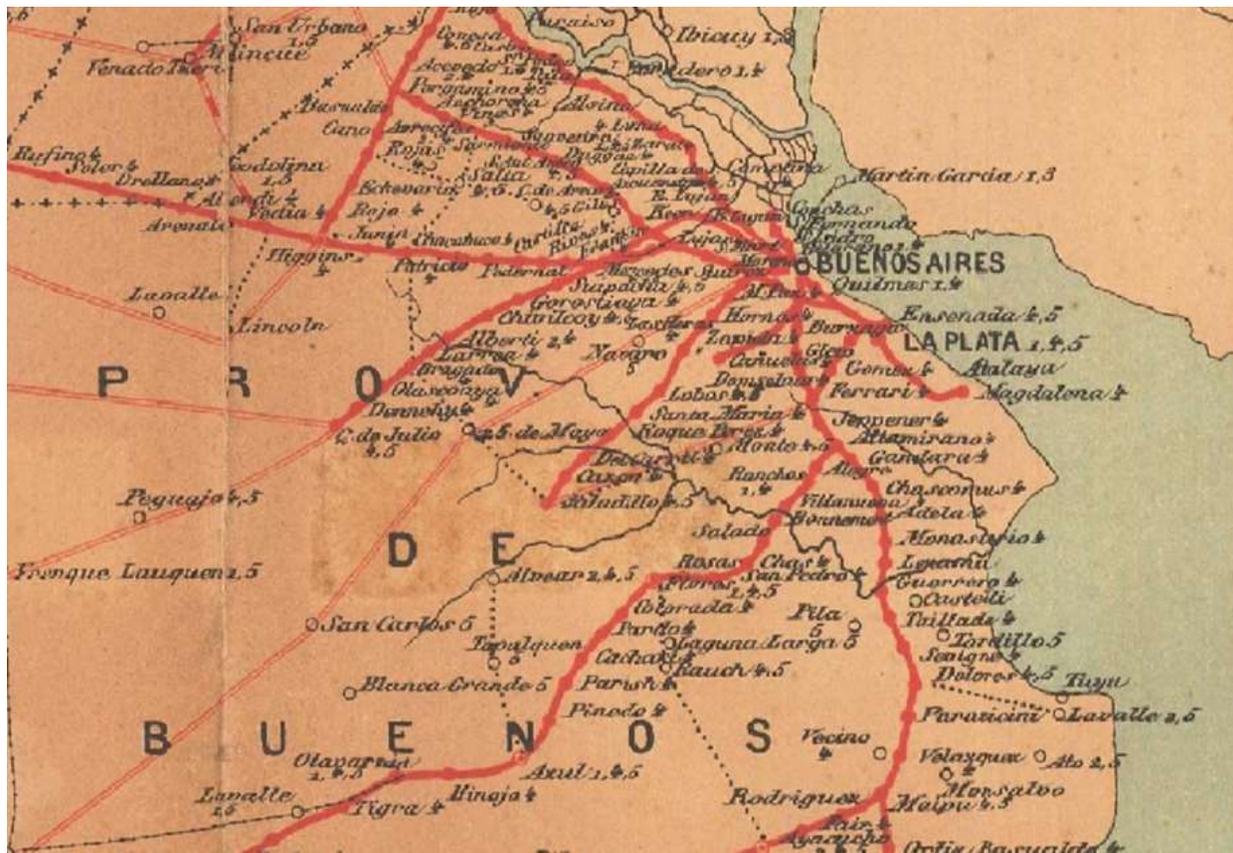


Figura 8. Mapa de los ferrocarriles, correos y telégrafos de la República Argentina

Fuente: Buenos Aires, Félix Lajouane, 1888 - Escala: 1.500.000.



Figura 9. Mapa de los ferrocarriles en explotación.

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles. Provincia de Buenos Aires, 1930 - Escala: 1:1500.000.

En la misma línea, la imagen anterior (figura 09) muestra la expansión de la red de ferrocarriles en una escala mayor unos años más tarde (1930). Si bien se puede ver la expansión de las líneas del ferrocarril y la densidad que cobra la red de movilidad, continúa siendo claro y contundente el esquema de crecimiento centro – periferia entre Buenos Aires (puerto) y el interior de la provincia en el plano.

En otro sentido, se deben ver también en estos planos (figura 08 y figura 09) las políticas que se encuentran implícitas. Se trata de entenderlos como procesos que persiguen un único objetivo, la dominación del territorio a través de su ordenación y estructuración, no solo formal, sino también económica, productiva y social (Pesoa, 2016). Estas expresiones de lo que un territorio es como construcción colectiva de la sociedad que lo ocupa, de sus necesidades y de su acervo cultural, tienen en su trasfondo una amalgama de capas, que lo han ido moldeando y que, como expresan Corbóz (1984), o Milton Santos (1980) a través del concepto “rugosidades” determinan la forma del territorio. Por lo tanto se plantea que: “Especialmente hablando, el territorio debe ser entendido como una malla de fenómenos, como una matriz de puntos y contrapuntos interconectados entre sí” (Folch, 2011:214).

A continuación se presentaran algunas de las cartas geográficas recopiladas por el Instituto Geográfico Nacional (IGN, Buenos Aires, Argentina) ya que han sido dibujadas en una misma escala (1:50.000), en momentos diferentes del período de análisis (1897-1946). Se considera que un primer acercamiento al sector sobre estos planos nos permitirá ampliar el conocimiento sobre el tema.

Como se puede ver en la primera carta del sector (figura 10), se identifican claramente aquellos trazados y cuadrícula de mayor jerarquía como 25 de Mayo, Bragado, Saladillo categorizadas Ciudades Intermedias. Todas son ciudades cabeceras de partido con fundación previa al paso del ferrocarril (S. XVIII) fueron las de mayor crecimiento urbano.

Por otro lado también se pueden visualizar en el plano (fig. 10) aquellos pequeños puntos en el territorio vinculados a diferentes accidentes geográficos (médanos, lagunas, arroyos, etc). Algunos de ellos son los que luego de la llegada del ferrocarril se convierten en núcleos urbanos y llamamos Pueblos Menores.

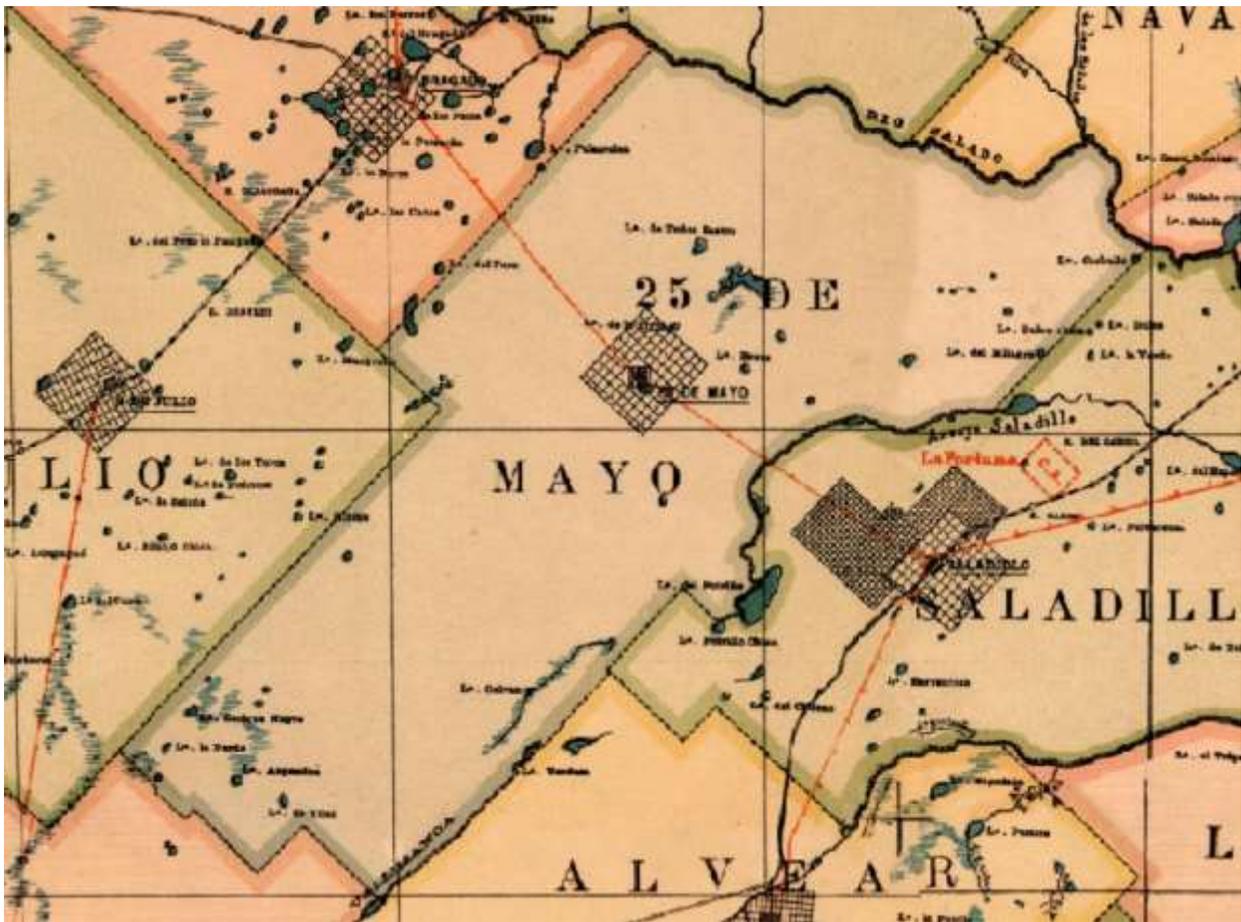


Figura 20. Carta geográfica: Mapa mural de la provincia de Buenos Aires

Fuente: construido bajo la dirección de Enrique Delachaux La Plata - Prov. de Buenos Aires - Museo de La Plata, 1893 - Escala: 1:50.000.

Esta escala más definida del territorio del territorio (1:50.000), no solo permite ver las relaciones establecidas por la extensión de la red ferroviaria (figura 10), sino que para el año 1893, ya se vislumbran las primeras conexiones entre núcleos urbanos establecidas por aquellos caminos fundacionales que las conectan entre sí (líneas rojas en la fig. 10).

El plano es previo a la llegada del FF.CC (1897) a 25 de Mayo y a Norberto de la Riestra, por eso no se encuentra graficado el ramal del Sud. Sin embargo si se pueden ver las líneas de FF.CC que pasan por las ciudades intermedias de Bragado, 9 de Julio y Saladillo y que luego determinarían la direccionalidad de dos de las rutas nacionales más importantes de nuestro país (RN 2 y RN 205).

La segunda carta geográfica (figura 11), comparativamente a la carta anterior, muestra el crecimiento de los núcleos urbanos analizados y la aparición del ramal de FF.CC del Sud que pasaba por 25 de Mayo y por Norberto de la Riestra y que en el plano anterior no figuraba (figura 10). Por otro lado se puede visualizar en este plano de 1907 (fig. 11) como se establecieron con más fuerza aquellos caminos que recién surgían en el plano anterior (fig. 10).

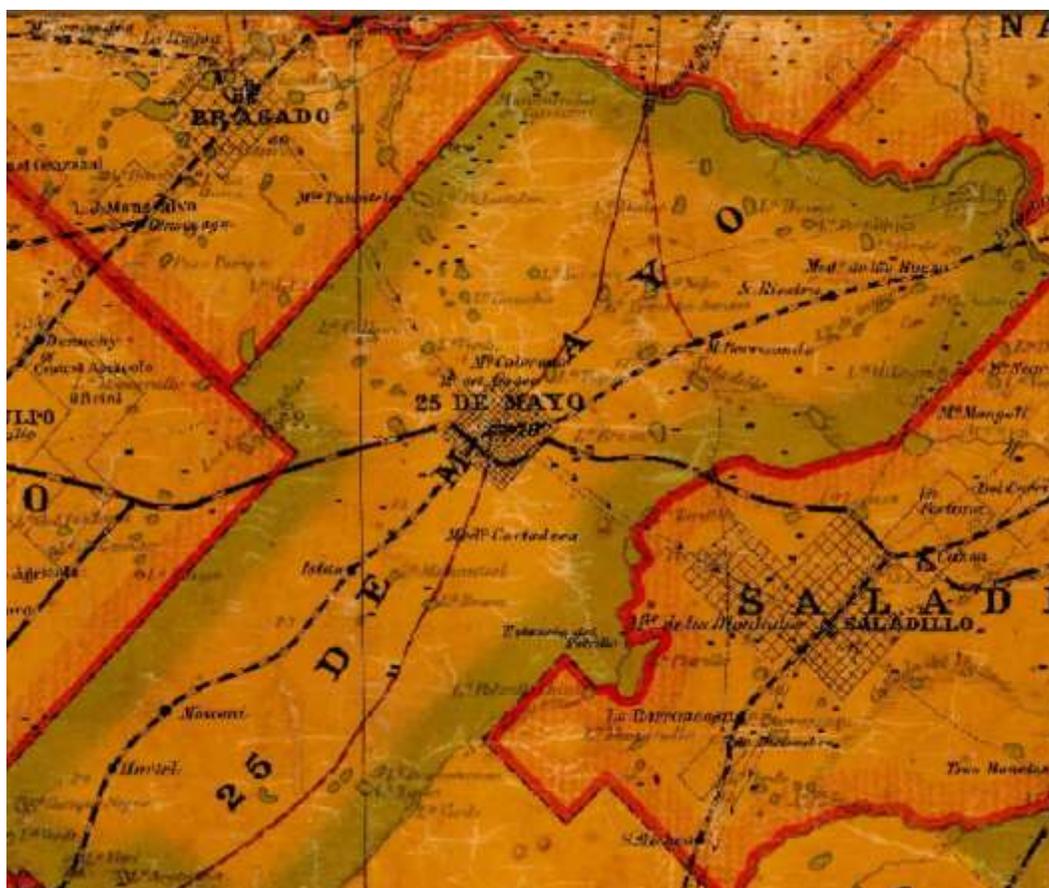


Figura 31. Carta geográfica: Mapa mural de la provincia de Buenos Aires
Fuente: Publicado por Ángel Estrada y Cía. Buenos Aires - Año 1907. Escala: 1:50.000.

La tercera carta geográfica (figura 12), permite ver la división política de todo el partido de 25 de Mayo, como también parte de los partidos limítrofes. A diferencia de los planos anteriores (fig. 10 y fig. 11), no se puede visualizar en la misma, por la densidad del trazado, aquellos caminos que conectan los núcleos urbanos entre sí. Por lo tanto, podemos decir que la red de ferrocarriles se establece en este plano (figura 12) y en términos generales hasta la década de 1930, como el principal conector de los pueblos y ciudades analizadas en el sector.

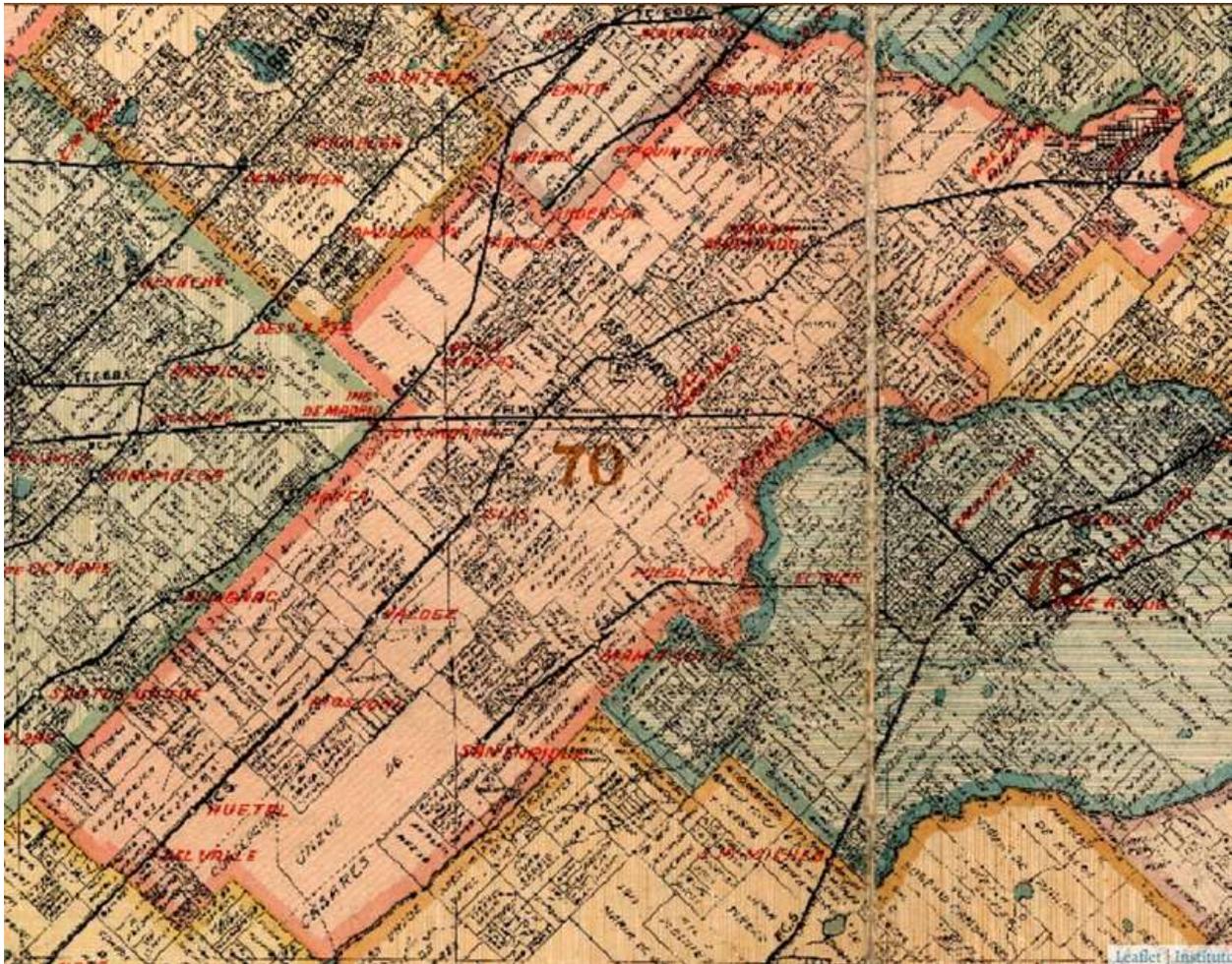


Figura 42. Carta geográfica: Plano catastral de la provincia de Buenos Aires.

Fuente: Construido y editado por la Oficina Técnica de Gregorio Edelberg- Buenos Aires. G. Edelberg, 1926 - Escala: 1:50.000.

Sin embargo en 1930, la red vial se consolida progresivamente como alternativa al transporte ferroviario (Ley de Vialidad: 11. 658/32). En efecto, la construcción de carreteras tuvo por entonces un desarrollo que no se igualaría por décadas. Entre 1932 y 1939, Vialidad construyó, la parte principal de la red caminera que estructuraría por años las comunicaciones principales. Así, mientras que a comienzos de los años 30, el país disponía de solo 2.000 km de red caminera permanente, para 1944 la red nacional se había ampliado a 60.000 km, con más de 30.000 km de caminos de tránsito permanente y más de 3.000 km en construcción,

a los que se sumaban aproximadamente 8.000 km de caminos provinciales (Ballent, 2005).



Figura 53. Carta geográfica: Sector de análisis de Provincia de Buenos Aires.

Fuente: Ejército Argentino, Instituto Geográfico Militar - Buenos Aires - Talleres Gráficos del Instituto Geográfico Militar -1946 - Escala: 1:1.50.000.

Ante la evidencia de que no podía impedir el desarrollo vial, se buscó que la red vial complementara su propio trazado poniendo a las estaciones principales de ferrocarril como cabeceras de subsistemas viales locales. Sin embargo, como se puede ver en la figura precedente (figura 13), la red caminera se construyó en franca competencia, organizando una red troncal paralela a las principales vías férreas nacionales.

En esta última carta que data del año 1946 (figura 13) se puede ver la superposición y el crecimiento de las redes de movilidad estudiadas. Se encuentra en esta imagen una diferencia respecto a las cartas anteriores (fig.10, fig.11, fig.12) lo cual permite hacer unas primeras reflexiones ya que, en términos metodológicos surgen de analizar el mismo recorte del sector de estudio en una misma escala (1.50.000).

Se considera, a partir de realizar e una comparación de planos históricos, que en este último plano (fig. 13) se desdibuja el sentido de crecimiento centro-periferia de aquellas primeras figuras que pertenecen al primer periodo de análisis (1897-1932), para convertirse en una red de expansión territorial más flexible en ambos sentidos (1932-1946).

Por lo tanto, creemos que un primer acercamiento a estos planos históricos, nos permite ver algunos cambios en el territorio en relación a las redes de movilidad. Para un mayor entendimiento de lo observado en las cartas geográficas, en primera instancia, graficamos de manera abstracta y sin escala, esquemas de crecimiento territorial de la provincia de Buenos Aires en el sentido centro-periferia (figura 14). Estos croquis, leídos de izquierda a derecha, muestran como la red ferroviaria, se expande de manera gradual desde Buenos Aires hacia el interior de la provincia, como creemos que se pudo visualizar anteriormente en las imágenes mostradas (fig. 08, fig. 09).



Figura 64. Esquemas del crecimiento centro-periférico de las redes de movilidad en la Provincia de Buenos Aires, Argentina.

Fuente: Elaboración propia

En este mismo proceso de análisis, pensamos como serían estos esquemas abstractos (fig. 14) en el sector de estudio a partir de establecer algunos cortes temporales en el primer período abarcado (1897-1930). Luego como se puede ver la figura 15, establecemos una escala determinada (1:100.000) y superponemos los gráficos en un mismo recorte del sector en diferentes momentos del periodo de análisis.

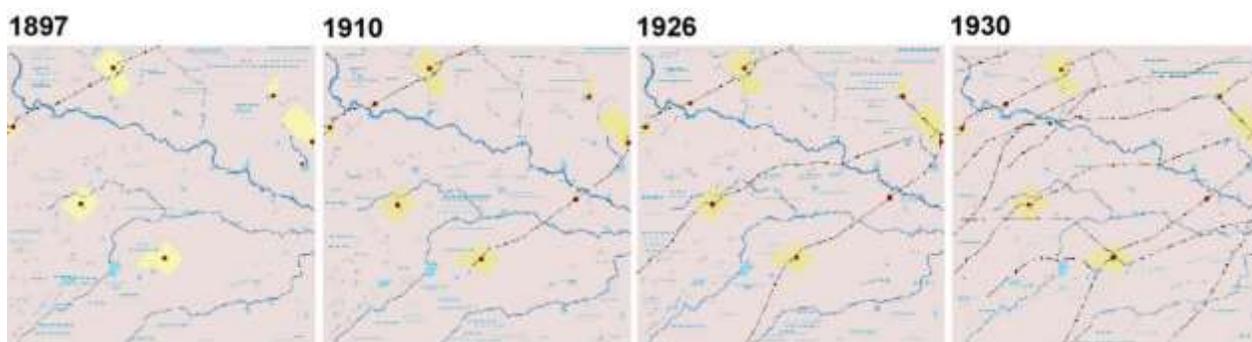


Figura 75. Expansión territorial de las redes de ferrocarriles (1897 -1930).
Fuente: Elaboración propia sobre cartografía elaborada por Melisa Pesoa (2016). (1:100.000)

Por lo tanto a partir del estudio comparativo de las cartas geográficas (fig. 10, fig.11, fig. 12, fig. 13) y luego de estas intervenciones (fig. 14, fig. 15) podemos decir que hacia la primera parte del período analizado (1897-1930), en el recorte de este sector en particular y en esta escala en particular (1:100.000) la expansión territorial y el crecimiento urbano se realiza principalmente en el sentido centro-periferia desde Buenos Aires (capital) hacia el interior de la provincia, en relación a la red de movilidad predominante, la red de ferrocarriles.

Por otro lado, en una segunda instancia, para aproximarnos a un estudio comparativo, se grafican otros esquemas (fig. 16) que sintetizan de manera gradual también leídos de izquierda a derecha, el crecimiento y la superposición de ambas redes de movilidad durante el segundo período de análisis (1932-1946).



Figura 86. Esquemas del crecimiento de las redes de movilidad en la Provincia de Buenos Aires, Argentina desde 1932-1946.
Fuente: Elaboración propia

Se repite el procedimiento de los croquis ya realizados (fig.14). Pensamos nuevamente en esquemas (figura 16), como sería la expansión territorial en el recorte del área de análisis en escala 1:100.000 y volvemos a superponerlos en el sector de estudio.

A partir de la superposición gráfica de los mismos (fig. 17) se entiende que, en esta área de análisis y en esta escala en particular (1:100.000), a partir de 1930 se desdibuja de alguna manera ese crecimiento centro – periferia del territorio de la Provincia de Buenos Aires del primer periodo (1897 -1930), para establecerse una expansión territorial más flexible y abierta vinculada a las lógicas de la red vial (1932-1946).

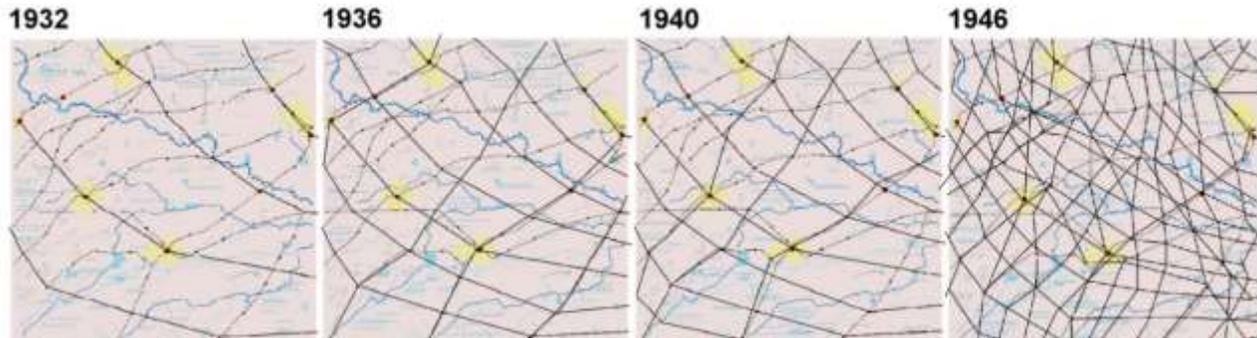


Figura 97. Expansión territorial de la red vial (1897 -1930).

Fuente: Elaboración propia sobre cartografía elaborada por Melisa Pesoa (2016). (1:100.000)

Sin embargo cabe aclarar que esto es solo una reflexión particular de un recorte de este sector de estudio que se encuentra dentro de la provincia de Buenos Aires en una escala específica (1:100.000) ya que el crecimiento territorial de la provincia en su totalidad, en una escala más amplia (1:500.000), tanto en ese periodo histórico (1897-1930), como en la actualidad, tiene su mayor foco en Buenos Aires (capital) y mantiene una expansión territorial y un crecimiento urbano en sentido centro – periferia.

4 REFLEXIONES GENERALES

A grandes rasgos este trabajo propone una primera mirada a 25 de Mayo y Norberto de la Riestra partiendo de reconocer su condición de núcleos urbanos, sea Ciudad Intermedia o Pueblo Menor según cada caso. Se entiende esta ponencia como un primer acercamiento al tema propuesto y al estudio de casos, que deja entrever cuan determinantes son las redes de movilidad en la conformación de los núcleos urbanos de la provincia de Buenos Aires en el período analizado.

Se plantea aquí solo la presentación de algunas de las problemáticas abordadas en la tesis doctoral, todavía con mucho por indagar y recorrer en cada una de ellas, tomándolas de esta manera como posibles temas de debate y discusión. Si bien las lecturas interpretativas sobre cartas geográficas, el reconocimiento de escalas sobre planos históricos y el esbozo de los primeros de esquemas gráficos han generado un mayor entendimiento del tema, se considera que lo más enriquecedor del trabajo es la multiplicidad de puertas por abrir, ya que cada caso de estudio, despliega un sinfín de interrogantes a responder por encontrarnos en la primera etapa de un trabajo del cual si se esperan resultados con un importante grado de análisis y definición a futuro.

Para finalizar cabe aclarar que si bien se plantearon, luego de algunos estudios comparativos ciertas reflexiones particulares, en ningún caso se determinan estas como ideas definitivas o cerradas. Al contrario se espera que esta ponencia nos permita ampliar la mirada, incorporar nuevas herramientas de análisis territorial e incorporar otras perspectivas a partir del intercambio de conocimientos

5 BIBLIOGRAFÍA

Aliata, F. (2016). Un territorio en movimiento. La pampa bonaerense entre la colonización borbónica y el desarrollo del capitalismo agrario pampeano. *Estudios del hábitat*, 14(2). Recuperado de <https://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e002>

Ballent, A. (2005). "Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, 3(27), 107-137. ISSN: 0524-9767.

Barcos, M. F., & Lanteri, S. (2018). Entre la antigua ocupación y la modernización liberal. Una primera mirada de conjunto sobre pueblos, ejidos y campos criollos e indígenas en la frontera sur de Buenos Aires (siglo XIX). *Estudios Del hábitat*, 16(1), e033. <https://doi.org/10.24215/24226483e033>

Bellet Sanfeliu, C. y Llop Torné, J.M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias". *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* N°. 8, 157-180, ISSN-e 1138-9788

Cacopardo, F. (2007). El estado en la definición territorial de la Argentina del siglo XIX: construcciones legales, cuadrícula territorial y urbanística en la frontera de la provincia de Buenos Aires al sur del río Salado. Article. Retrieved from Recuperado de <http://hdl.handle.net/2099/2763>

Caracciolo Vera, R. (2019). Formas y sistemas territoriales: Una revisión de las estructuras territoriales generadas por el ferrocarril en la región central argentina. Registros. *Revista De Investigación Histórica*, 15(1), 22-40. Recuperado a partir de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/303>

Corboz, A. (2004). El territorio como palimpsesto. En lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos. En *Ediciones UPC* (25-34). ISBN: 84-8301-752-0

Folch, R. (2011). Territorio y paisaje en el ámbito mediterráneo. *Quaderns de la mediterrània*. (IEMed), 213-217. ISSN 1577-9297

Guajardo, G. (2018). *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*. México: Horizonte ferroviario.

Instituto Geográfico Nacional. Atlas Nacional Interactivo de Argentina. Recuperado de <https://www.ign.gob.ar/cartografia-historica/>

Levene, R. (Dir.). (1940-1941). Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos. La Plata : Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. (Estudios sobre la historia y la geografía histórica de la provincia de Buenos Aires ; 1-2).

Pesoa Marcilla, M. (2016). Construyendo una historia del territorio. Aproximaciones transescalares a la provincia de Buenos Aires. *Estudios Del hábitat*, 14(1), 1-14. Recuperado a partir de <https://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/2493>

Pesoa, M., & Gómez-Pintus, A. (2020). Conflictos y negociaciones en la construcción metropolitana. El corredor Oeste del Gran Buenos Aires (1854-1950). *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 46(138). Recuperado de <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/3139/1271>