

**TRANSITAR EL GRAN BUENOS AIRES.
PLANOS Y MAPAS RUTEROS DE LA REGIÓN
METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. 1920-1960**

Florencia Minatta UNLP-UNSAM

flor.minatta@gmail.com

Ana Gómez Pintus CONICET-UNLP

agomezpintus@gmail.com

RESUMEN

Desde mediados de la década del treinta, acompañando el escenario dinámico de la expansión metropolitana de Buenos Aires se reconoce un notable incremento en la producción de mapas comerciales que se enfocan en las vialidades: carreteros, callejeros y mapas para el turismo que presentan un panorama muy diverso, en cuanto a los modos de producción y los usuarios a los que pretendían llegar.

Quiénes dibujaban estos mapas? Cuáles eran los objetivos? Y por último, qué se dibuja cuando se piensa en los diferentes niveles de aproximación?

Sintéticamente, el estudio que aquí planteamos propone mostrar de manera exploratoria, un primer panorama en relación al corpus de mapas viales. Desde diferentes niveles de aproximación, el objetivo de los planos, mapas y guías disponibles cubría un abanico de necesidades amplio, que iban desde brindar un servicio a los nuevos habitantes del suburbio, al número creciente de automovilistas, hasta promover el uso del automóvil privado, la extensión de las rutas.

Se trata en un primer momento de responder a algunos temas planteados, de analizar los mapas junto a su contexto de producción, y a proponer una primera categorización sintetizando las particularidades de cada grupo.

PALABRAS CLAVE (máximo 5)

Cartografías; mapas viales, productores, Gran Buenos Aires

“Tres cosas necesita nuestra república: caminos, caminos,
caminos”

Esto reclamaba en 1925 la revista de automovilismo; para el año 1932 existían en Argentina 420.820 automóviles (CDN-DS, 06/07/1932, 646-49). A juzgar por lo que muestran las cartografías, en menos de dos décadas, los deseos de los automovilistas se estaban cumpliendo.

Este trabajo propone un acercamiento a las cartografías viales o mapas camineros del GBA que se construyeron entre las décadas del 20 y el 60. En el marco de un proceso de modernización del país, que incluía una transformación económica, social y territorial, se fue conformando un escenario permeable a la producción de imágenes y cartografías que se constituyeron en datos necesarios para entender la ciudad moderna (Fritzche, 1996)

En Argentina, la existencia de mapas, guías comerciales, planos callejeros y planos de caminos, que son los que en esta oportunidad nos convocan, deben entenderse por un lado como producto de una renovación en las tecnologías que posibilitó la reproducción de imágenes en cantidad creciente y con mayor nivel de calidad (Gené y Malosetti Costa, 2013). Al igual que se vincula con el creciente mercado automotriz (Ballent, 2005; Piglia, 2014; Rocchi, 2007). El automóvil se imponía como medio de transporte del siglo XX, en efecto, en la década del veinte se registró un importante crecimiento del parque automotor: hacia el comienzo de esos años se tomaba nota de un total de 15.979 vehículos importados entre automóviles y camiones (15.463 automóviles y 516 camiones), que hacia el final del decenio se elevaban a 90.396 unidades (68.859 automóviles y 21.537 camiones).

La cuestión de los caminos, rápidamente pasó a formar parte de la agenda de los gobiernos surgidos del golpe de 1930, que asumieron el tema como un problema público urgente.¹ Como destaca Ballent, en esta década, el camino actualizó un anhelo del siglo XIX: el de conformar un país moderno e integrado, idea que anteriormente había estimulado el trazado de los ferrocarriles.² Puesto en cifras, en 1932 el país disponía solo de 2.000km de tránsito carretero permanente, para 1944 la red nacional se había ampliado a casi 6.000km, con más de 3.000 en construcción, a los que se sumaban aproximadamente 8.000km de caminos provinciales (Ballent y Gorelik, 2001). De manera generalizada, puede esgrimirse que el sistema de caminos fue pensado integralmente desde el Estado, que incrementaba su acción modernizadora sobre el territorio.

¹ Piglia, 2014, pp. 135-136;

² Ballent, 2005, pp. 828-829.

Desde una perspectiva más amplia, estos mapas cobran nuevos sentidos si los miramos dentro del escenario dinámico de la expansión del área metropolitana de Buenos Aires, en donde se pone de manifiesto la necesidad de una mirada crítica sobre la cartografía, mostrando la compleja relación que se teje entre mapas, territorios, saberes y culturas y a partir de la cual es posible advertir que los mapas a la vez que registran los territorios existentes se convierten en condición de posibilidad para su transformación (Harley 2005; Lois 2014; Novick, Favelukes, Vecslir 2015).

La pregunta central es quiénes dibujan estos mapas, cuáles son los objetivos y por último, qué se dibuja cuando se piensa en los diferentes niveles de aproximación.

En relación con lo anterior, la investigación se entronca con una línea historiográfica que clama por recuperar las historias mínimas, el análisis de los suburbios, los bordes desde sus propios términos (Novick, Favelukes 2019; McManus, R. y Ethington, 2017) en contraposición a una tendencia centralizadora que durante años miró y estudió a estas áreas como “lo diferente”, “lo otro”, fortaleciendo cierta crítica valorativa desde la ciudad.

Como hipótesis de trabajo proponemos que existe un primer momento en que las cartografías dibujan Caminos de Acceso, o Caminos de Buenos Aires y sus alrededores que se despliega entre 1920 y 1945, y en el cual, muchas veces, el territorio es mostrado como un plano base abstracto, que otorga escasa relevancia a la escala local, qué pasa cuando hacemos zoom sobre las “cartografías locales” o más justo sería decir imágenes en la escala de los partidos. Aquí la información que se recopila es más diversa, como resultado de escenarios locales más complejos.

Si las cartografías a gran escala, producidas por grandes imprentas radicadas en la Capital despliegan principalmente rutas nacionales y provinciales, en la escala local encontramos “agrimensores del suburbio” (Favelukes, Gómez Pintus, Novick, 2017), pero también planos de partidos para el uso de sus oficinas, etc.

En cuanto a la metodología, se propone un abordaje multiescalar, al igual que en los estudios históricos “lo que se juega en las escalas” (Revel, 1996), también se aplica a los arquitectos que han manifestado la necesidad de promover un análisis multi-escalar del territorio (Solà Morales, 1997; Hidalgo, Rosas, Estrabuchi, 2011). Este trabajo recupera las cartografías de caminos de acceso, producidas por compañías gráficas, imprentas e instituciones que operan desde la Capital, junto a “planos menores”

producidos en el ámbito comercial y unas cartografías dispersas que tienden a mostrar lo que está pasando en la escala local.

Para dar cuenta de este desplazamiento trabajamos con un relato diacrónico en donde se despliegan las siguientes cartografías

1- el plano de “Carreteras de los alrededores de la Capital Federal”, del Ministerio de Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad de la Nación (1932); 2- el plano de los “Caminos Principales y los Ferrocarriles de los alrededores de Buenos Aires”, ejecutado para el Periódico La Prensa (1934); 3- el plano publicado por el Automóvil Club Argentino (ACA), en Colaboración con la Dirección Provincial de Vialidad, bajo el título “Mapa de la Provincia de Buenos Aires. Red Caminera” (1939); 4- el Plano “Red Caminera de los alrededores de Buenos Aires”, de la Imprenta Peuser (1950); 5- los Planos Catastrales de Randrup, editados por su dueño (Randrup) entre (1940-1950); 6- Libretas de Campo de la DPV (circa 1934).

El estudio que aquí planteamos propone abordar mapas-temas de manera exploratoria, despliega un primer panorama en relación al corpus de mapas viales, que no pretende ser exhaustivo, y que sin embargo recupera y pone a la vista materiales novedosos.

Mapas suburbanos

A partir de los años veinte, la acumulación de mapas oficiales, mapas desplegados, guías del callejero, mapas editados para los suplementos de los periódicos y folletos con planos parciales, guiaron y confundieron a quienes transitaban GBA, y en gran medida, moldearon la naturaleza de la experiencia metropolitana. Veamos cómo esta selección de planos da cuenta de diferentes visiones que se construían para el sector.

1- El plano **Carreteras de los alrededores de Capital Federal** (*Figura 1*). 1932 República Argentina, Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puentes y Caminos de la Nación. Ubicación: MOPBA.

Este plano desplegable, impreso sobre papel blanco, en escala 1:400.000, se centra principalmente en reconocer carreteras nacionales, provinciales pavimentadas y mejoradas. Sobre un plano base con caminos secundarios y caminos rurales en línea sin rellenar y en línea llena con colores, rojo, amarillo y verde las rutas nacionales y provinciales. No se incluyen los trazados de los pueblos de modo que se comprende más

como un plano genérico, que comunica información oficial, de rápida lectura, y que presenta un panorama general del estado de los caminos.



Figura 1. “Carreteras de los alrededores de la Capital Federal”, Ministerio de Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad, 1932.

Fue realizado por la Dirección General de Puentes y Caminos de la Provincia, bajo el Gobierno de Cantilo. La oficina asumió las tareas de estudio, proyecto y construcción de los caminos, teniendo en cuenta los fundamentos de la política vial de Cantilo: construir caminos para acercar las zonas de producción a las estaciones ferroviarias, al puerto y a las localidades donde los productos podían colocarse en el mercado, y para incentivar el tránsito de automóviles particulares (Fernández, 2014). Con el golpe del treinta, la provincia fue intervenida y en 1931 se creó por decreto la Comisión de Caminos de la Provincia, que tenía la función de proponer y controlar las inversiones de los recursos resultantes del sobreprecio a la nafta.

Para 1932, la provincia de Buenos Aires se acogió a los beneficios de la ley nacional de vialidad N° 11.658 que, entre otras cuestiones, establecía la creación del Consejo de Vialidad de la Provincia.³ Este Consejo debía encargarse de elaborar un plan vial y dictaminar sobre qué obras debían realizarse anualmente, calcular los costos de

³ ROPBA, 1932, Ley N° 4117

construcción y conservación de los caminos, y aconsejar sobre las obras que era conveniente ejecutar con los fondos recibidos de la ayuda federal. Estaba presidido por el Oficial Mayor del MOPBA, cuatro directores (de la DPyC, de Bonos de Pavimentación, de Agricultura, Ganadería e Industrias y de Hidráulica), un representante de la SRA, uno de la Federación Agraria Argentina y otro designado de común acuerdo entre el Touring Club Argentino (TCA) y el Automóvil Club Argentino (ACA).

Desde esta perspectiva la producción de esta cartografía puede ser pensada como parte de difusión entre un público relacionado a las oficinas del estado, como parte de informes, finalmente como propaganda del avance de los caminos que ellos mismos producían.

2- Podemos decir que fue el Automóvil Club Argentino, una institución civil, pero que contaba con uno de sus representantes en el Consejo de Vialidad de la Provincia, el que se haría cargo la difusión de la cartografía.

El Automóvil Club Argentino, nace en 1900 como un club vinculado a los automovilistas, inicialmente acompañando en las carreras y en la difusión del automovilismo como deporte y que durante los años incrementó sus acciones públicas a favor de la “causa”. Esto significó que a partir de los años veinte la dirigencia del Club comenzara a presentar al automóvil como clave para el progreso nacional: conectando provincias lejanas garantizarían la prosperidad del país. Así, consideraron de manera cada vez más explícita que era una “misión patriótica” instalar esas cuestiones en la opinión pública, el estado y colaborar a su solución.

A la presentación de notas, pedidos e informes técnicos ante las autoridades, se sumó en julio del año 1922 la creación de la Oficina Técnica Topográfica que asumió tareas que iban, desde la instalación de señales y la confección de guías y planos, hasta la realización de campañas para el ordenamiento de tránsito (Piglia, 2014).

En este contexto la institución produjo cartografías de diverso tipo. Aquí solo abordaremos el plano publicado por el Automóvil club Argentino (ACA), con la colaboración de la Dirección Provincial de Vialidad, bajo el título “**Mapa de la Pcia. de Bs. As. Red caminera 1939**” (*Figura 2*) el cual se presenta como una gran lámina desplegable de 70 x 98 cm. El tipo de representación es sobria, sobre el fondo blanco se dibuja en líneas rojas y negras para marcar los caminos importantes pavimentados, caminos importantes de tierra, caminos secundarios pavimentados y de tierra, postes

telegráficos y telégrafos, FFCC y estaciones, puentes, estaciones de servicio ACA, camping ACA, surtidores de nafta; y las líneas azules marcan los distintos cursos de agua. En el conurbano están representados los tejidos de los barrios y pueblos y los caminos rurales, aunque por su escala y definición gráfica parece que el trabajo del ACA consistió en tomar un plano base que no fue actualizado en relación a ese tema. No se muestra el callejero de la Capital Federal, sólo se presentan las avenidas principales que luego se vincularán con las rutas de salida al conurbano.

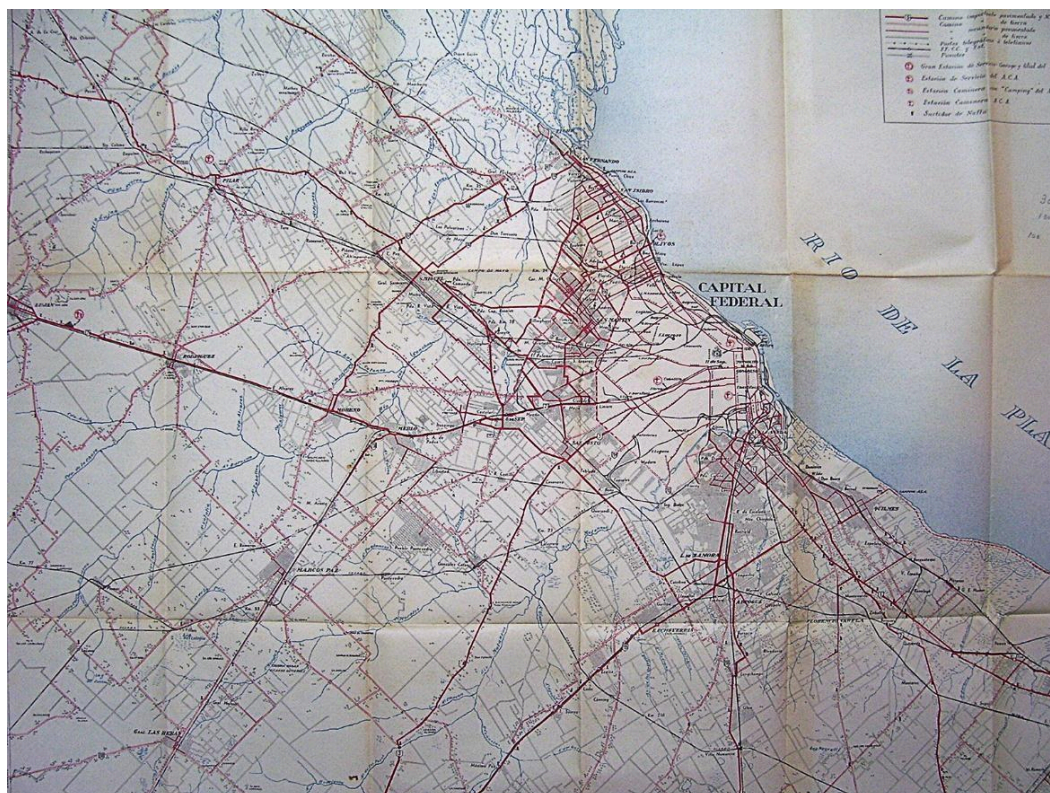


Figura 2. “Mapa de la Provincia de Buenos Aires. Red Caminera”, Automóvil Club Argentino en colaboración con la Dirección Provincial de Vialidad, 1939.

3- En el contexto modernizador al que referimos, también los periódicos funcionaban como productores y promotores de información vial, entendida como en el marco de interés del ciudadano moderno.

El periódico La Prensa, fundado en 1864 llegó a ser, junto a La Nación el diario de más tirada en Buenos Aires. En relación a la publicación de mapas y cartografía, incluía, al menos desde el año 1932, en la segunda sección, la publicación de mapas de “supuestos” puntos de interés. Así hallamos el Mapa de América del Sur, “realizado especialmente para La Prensa por el cartógrafo Pedro Cantos. O el Planisferio, también, “ejecutado especialmente para La Prensa” por el cartógrafo Pedro Cantos con las

últimas informaciones relativas a límites políticos principales y comunicaciones marítimas y aéreas. También publicó entre los años 1932 y 1933, la Carta de la República Argentina ejecutada por el Instituto Geográfico Militar, escala 1: 625.000. La sección segunda y la sección cuarta en la que se publicaba información especial, los jueves y domingos de cada semana. La sección se incluía en la publicación y tomaba cuatro páginas en papel especial satinado, en relación a temas que podían ser tan variados como: “El próximo salón Nacional de Bellas Artes”, “Tanger, refugio de artistas”, “El deporte, recreación del industrialismo”, “paisajes de Tucumán” o “paisajes y monumentos de Francia”. De modo que los planos que se pudieran incluir en este contexto, tendrían a completar la biblioteca mental del “hombre moderno”, informado sobre el curso de las obras de vialidad, de los *matches* del *Lawn Tennis*, así como las últimas novedades del turismo en Francia.

En este contexto, nos interesa particularmente el plano del sector del GBA. **Plano de los caminos principales y los ferrocarriles de los alrededores de Buenos Aires** (*Figura 3*). Ejecutado especialmente para La Prensa, 1935. 86 x 57 cm. (doble página del diario de 43x 57).

El mismo es un plano desplegable, impreso sobre cartulina fina. Se destaca por el uso del color que rápidamente da cuenta de los diferentes tipos información: por un lado destacan los caminos y vías nacionales y provinciales, en rojo y verde respectivamente (obsérvese que los colores seleccionados retoman los de la cartografía de Carreteras de los alrededores de Capital Federal. 1932) en negro se dibujan los ferrocarriles, la vialidad dentro de la Capital Federal. Se usan letras de molde para los topónimos de las localidades cabeceras de partido, mayúsculas de letrista para pueblos y paradas intermedias e imprenta minúscula para indicaciones (distancias de separación de los pueblos en Km).

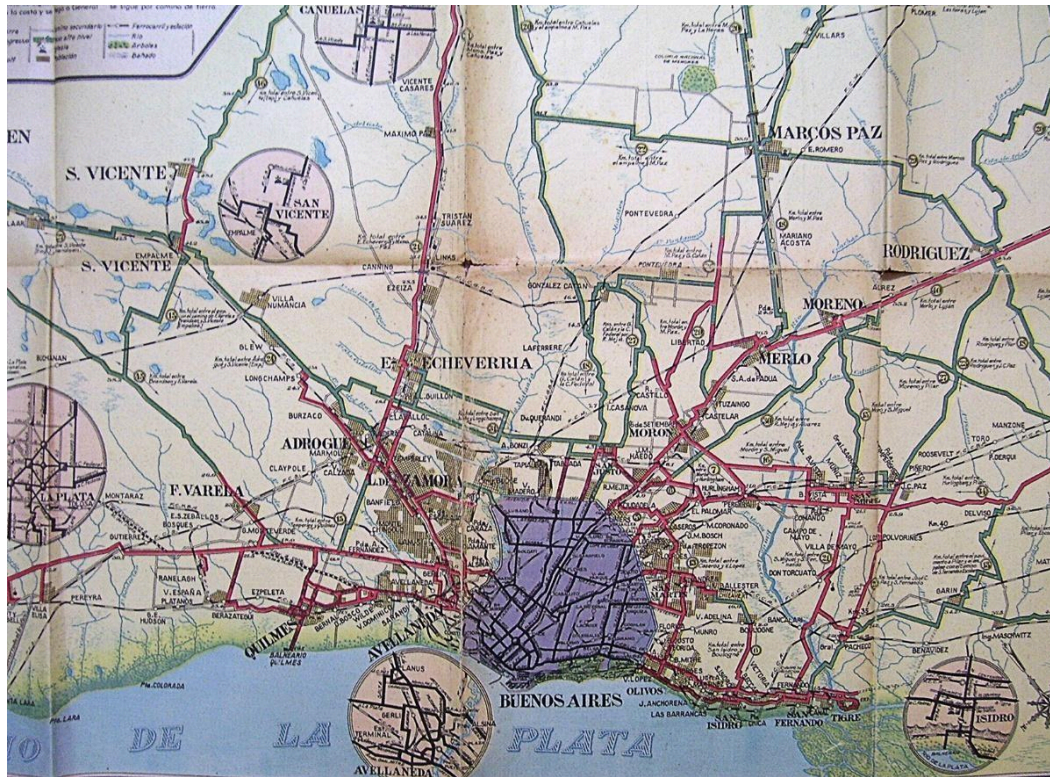


Figura 3. “Caminos Principales y los Ferrocarriles de los alrededores de Buenos Aires”, Periódico La Prensa, 1934.

Los trazados de los pueblos suburbanos se dibujan en marrón sobre la base amarillenta del plano. Este recurso gráfico por un lado permite un rápido reconocimiento de las áreas, resumidas en formas limpias -no se dibujan pequeñas áreas de urbanización sueltas, o derrames menores- que dejan de lado la precisión a fin de transmitir un mensaje más claro como parte de la estrategia comunicativa del cartógrafo.

Por otro lado, en relación a la vialidad, la carta presenta insertos en una escala menor, en algunos sectores que se presumen de interés, como cruces de vías nacionales con vías regionales o superposiciones complejas que en la escala general del plano no llegan a ser legibles, se redibujan en escala de detalle (sin especificar) dentro de un pequeño círculo.

4- Dentro de los mapas comerciales, la producción cartográfica de la primera mitad del siglo XX estaba liderada por imprentas: “Litografía, Imprenta y Encuadernación Guillermo Kraft”⁴; Lorenzo R.Rosso Fausto Ortega & Ricardo Radaelli, junto a la

⁴ Fundada en 1864 por el inmigrante alemán Guillermo Kraft, creció como empresa familiar vinculada al mundo de las artes, y se convirtió Sociedad Anónima en 1925. Ver tradición e innovación en el programa

Oficina Cartográfica de Pablo Ludwig y la empresa Jacobo Peuser. En esta oportunidad abordaremos el caso de la última.

Jacobo Peuser (1843-1901), fue un inmigrante alemán nacido en Camberg. Inició su labor como tipógrafo en 1860, empleado en la librería e imprenta en Rosario, Santa Fe. Cuatro años más tarde se trasladó a Buenos Aires, donde adquirió experiencia profesional con el fundidor de tipos, impresor y editor alsaciano Joseph Alexandre Bernheim. Con su apoyo logro adquirir su propio establecimiento que con el tiempo pasó a denominarse Casa Jacobo Peuser Ltda (1919). Socio fundador del Club Industrial, fue un pionero en la introducción de adelantos tecnológicos como la fototipia (1893) y la linotipia (1898), entre otros procedimientos de reproducción de textos e imágenes y produjo diversos tipos de productos impresos (cartográficos, turísticos, publicitarios, artísticos, etc.), por cuya calidad gráfica recibió importantes distinciones y premios.⁵

La Casa Peuser editó en 1950, “Año del Libertador General San Martín”, la Guía Peuser de Turismo, con 470 páginas, en papel encerado de fotografía, incluyendo: plano de las principales rutas nacionales y circuitos de turismo a 4 colores, 17 planos en negro, con los circuitos, rutas, zonas turísticas, redes camineras, y calles céntricas, de las capitales, ciudades principales, zonas serranas, termales, balnearios y un “plano del Gran Buenos Aires”.

El objetivo de la Guía se expone en la carta del editor: “Brindar a los viajeros, turistas y excursionistas una fuente de información sintética, practica y útil, ha sido nuestro propósito. Hemos procurado dar los datos más exactos tomados de las guías oficiales, muchos de ellos supervisados por las oficinas de turismo locales. Todos los planos han sido supervisados y aprobados por el Instituto Geográfico Militar Argentino”.

Junto con la Guía Peuser de Turismo, se obsequiaba un plano desplegable de 73 x 75 cm, bajo el título “**Red Caminera de los Alrededores de Buenos Aires**” (*Figura 4*). Este plano, posee referencias sobre: caminos pavimentados; Caminos afirmados; Red de ferrocarril, Introduce escala métrica; y datos de hidrografía.

gráfico de la editorial guillermo kraft: colecciones de libros ilustrados (1940-59) *maría eugenia costa. 1er coloquio argentino de estudios sobre el libro y la edición.*

⁵ Costa, M, E. *Políticas editoriales en torno al libro ilustrado e iniciativas privadas de gestión cultural: Kraft y Peuser (1940-60)*. Tesis de maestría inédita. UP. 2014.

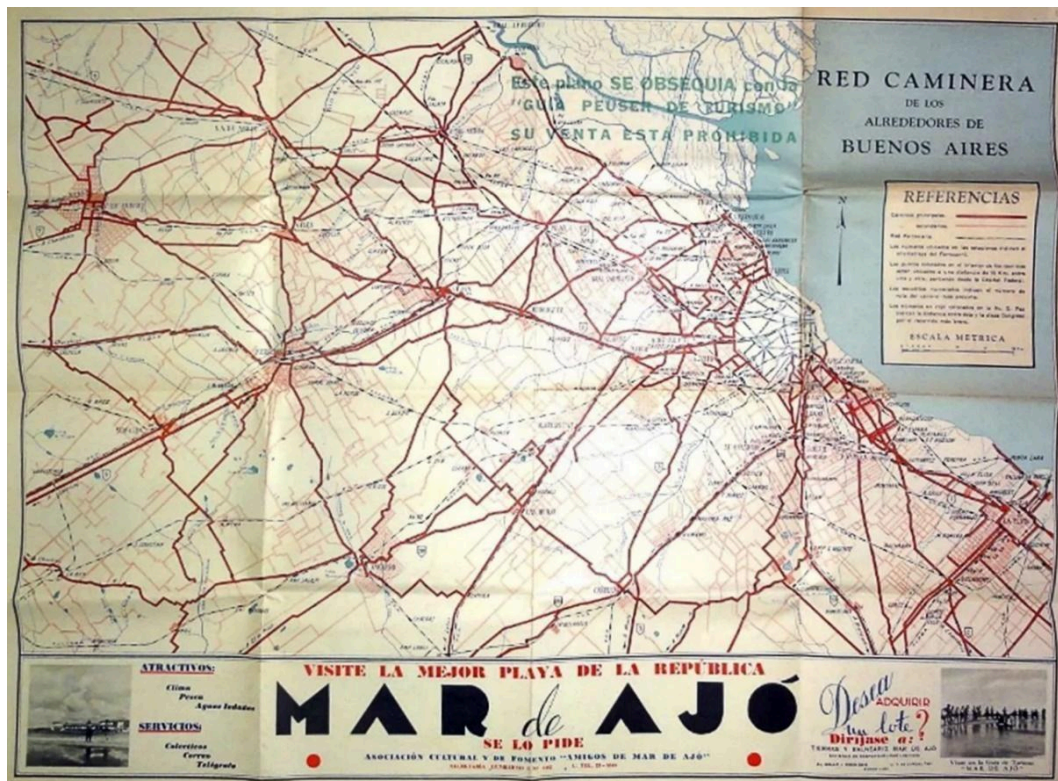


Figura 4. “Red Caminera de los alrededores de Buenos Aires”, Imprenta Peuser, 1950.

Hay preponderancia de caminos principales – resaltados en una gruesa línea roja - que se leen rápidamente y se destacan sobre el plano base, están presentes los caminos secundarios, afirmados, a los que se suman también los pueblos y su trazado en línea roja fina. No hay datos de mancha urbana u ocupación. Si bien los trazados locales aparecen, resulta imposible usar este tipo de cartografía como guía local. Es decir, para quien se adentra en las vías residenciales, más bien parece cubrir el uso más general de quienes deban atravesar el área.

Además de la información principal, el plano incorpora publicidad, información sobre las principales rutas nacionales y circuitos de turismo. (Rutas hacia el Norte, Salta, Santiago del Estero, hacia el Sur, mapa parcial del Nahuel Huapi.)

En síntesis, todos estos planos obedecen a una escala “de tránsito”, en su mayoría no se dibuja el Área de la Capital que solo aparece como forma coloreada y en algunos casos atravesada por la continuación de los FFCC y los caminos de acceso. El Gran Buenos Aires como sector compacto sobre el que atraviesan diferentes líneas de colores. Más o menos comunicativos, dependiendo del uso gráfico, colores, etc., producen una imagen abstracta, resumida de GBA.

El salto de escala

Como contracara, hasta donde se pudo verificar, no existieron mapas viales que reconstruyeran sistemas de movilidad local.

Las formas de tránsito desde los partidos, solían ser parte de los problemas cotidianos de los habitantes. Así se involucraban diverso tipo de actores: los periódicos y semanarios que se publicaban en los partidos funcionaban como caja de resonancia de las problemáticas más cotidianas que se resolvían en este ámbito, los agrimensores del suburbio que eran parte de un grupo de agentes, que junto con loteadores, rematadores y otros privados visitaban oficinas municipales e inmobiliarias en busca de datos, al igual que las instituciones centralizados también recogen información...

Desde los escenarios locales era común que la prensa reprodujera los debates y las quejas que en relación a la vialidad se producían en diferentes áreas suburbanas.

“Urge la pavimentación del camino que une a González Catán con la Ruta Nacional N°3.” (El mirador de la matanza. Noviembre de 1940)

“Otra gran obra vial: El camino de Cintura. Entre las obras viales en cuya realización se encuentra empeñado el Gobierno de La Provincia de Bs As, este camino es el que más ha de contribuir al progreso y engrandecimiento del Partidos de La Matanza...” (Diario EL Mirador de La Matanza, año 1937. P 5)

“El partido de La Matanza, en su frente a la Avenida, Gral Paz, abarca una extensión lineal de 7.500mts, que comprende aproximadamente 60 cuadras, es decir, 60 posibilidades de entradas y solo es abordada por unas pocas rutas: Díaz Velez, Provincias Unidas, Crovara, Autopista General Richieri y dos o tres más de menor importancia y de poca longitud. (...) (El pago de la Matanza, “la vista hacia el futuro”, 8 de julio de 1956)

5- Desde esta mirada, se destacan los planos de Randrup, a pesar de no ser una cartografía especializada, marca las vialidades desde adentro, observando la realidad local.

A inicios de la década del cincuenta fue presentado el conjunto de **“Planos Catastrales del Gran Buenos Aires”**, editados durante una década por Máximo Randrup⁶ que presentan los 18 partidos de los alrededores de la Capital Federal que por

⁶ Publicación no oficial. El presente plano ha sido confeccionado con datos obtenidos en Instituciones oficiales, escribanías, martilleros y particulares.

esos años formaban el gran Buenos Aires⁷. El conjunto de esos mapas es heterogéneo, pues difieren en formas y contenidos entre sí y permiten pensar en un proyecto que no fue preconcebido de manera unitaria, sino que avanzó de manera episódica. Eso se pone de manifiesto en los diferentes años de edición para cada partido, las diversas escalas utilizadas (entre 1:10.000 y 1:20.000) y el tamaño variable de los planos.

Esa heterogeneidad es visible también en la multiplicidad de elementos que recogen las láminas. La principal información refiere al manzanero y a los datos del parcelario urbanizado, sus dimensiones y las fracciones rurales sin subdividir. Rodeando el área catastrada aparecen: croquis de circunscripciones, fracciones en recortes como suplemento de área rural y listado de estaciones, o un registro de redes sanitarias y de agua corriente (en construcción o proyectadas), datos del estado de pavimentación. Si tomamos el plano de Lomas de Zamora, publicado en 1949, de 110 x 90cm de ancho, escala 1:12.500 (*Figura 5*), se consignan los límites jurídico administrativos de los partidos, la red ferroviaria y sus estaciones, la red vial –rutas, calles, caminos rurales-calles afirmadas de Bonos de Pavimentación, la traza de algunos cursos de agua, una breve descripción histórico-jurídica de la formación y transformación del partido, además de su superficie total. Y, en ocasiones, se registran también los equipamientos e instituciones de relevancia –como Clubs de Golf, industrias, escuelas- y las jerarquías urbanas -ciudades cabecera, poblados y barrios.

⁷ Avellaneda y 4 de Junio; Gral. San Martín; Lomas de Zamora; Vicente López; Quilmes; San Isidro; 12. Morón; Matanza (urbano y rural); Alte. Brown; Florencio Varela; Gral. Sarmiento y Pilar (parte); E. Echeverría (urbano y rural); Moreno I y II; Merlo, I, II y III; San Fernando; Las Conchas; San Vicente; Gral. Rodríguez y Duplicados. En el borde inferior de la portada se lee el nombre del editor, la dirección de su estudio, y la leyenda “planos no oficiales”.

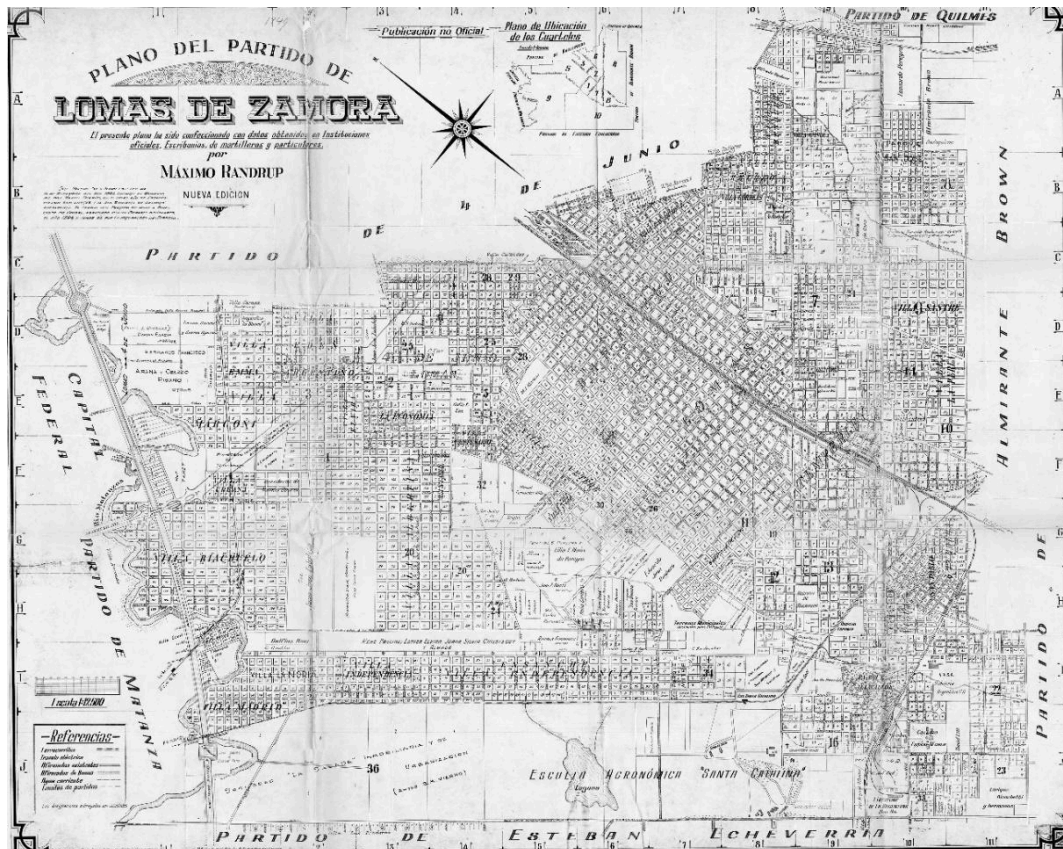


Figura 5. "Plano Catastral de Lomas de Zamora", Randrup, 1949.

Esta cartografía, que recopilaba y reunía en cada plano información proveniente de diversas fuentes (Favelukes, Novick, Gómez Pintus,), no puede ser considerada como vial, y aun así, pudo incorporar registros mucho más precisos que los planos mencionados en el primer grupo.

Como indicamos, en la cartela correspondiente a la información vial, se reconocen varias lecturas, entre las que aparece la calle afirmada con bonos⁸. Esta precisión, que da cuenta de un conocimiento local, de los procesos, que solo tenían los agrimensores del suburbio, es posible debido al trabajo profundo que realizaban algunos profesionales especializados, y con los contactos necesarios.

Los mencionados bonos hacen referencia a la ley n 3943 en donde el Poder Ejecutivo de la Provincia autoriza la emisión (de acuerdo a la ley de 1911) de bonos por 50.000 pesos Moneda Nacional para obras de pavimentación de un grupo de partidos y especificando algunas de las obras que deben realizarse: 1. de Lomas de Zamora a Quilmes, partiendo de la esquina de Almirante Brown y Paneo, siguiendo por esta última hasta encontrarse con el camino a Avellaneda. La calzada será de 8 mts de

8

ancho. 2. De la calle Garibaldi y Necochea hasta la escuela de Agronomía de Santa Catalina, el pavimento será de H° armado de 8 mts. (Ley de bonos de pavimentación. Ley N 3943).

Puestos en un mapa, es posible observar que estos tramos van cubriendo áreas vacantes, que unen puntos importantes, muchas veces no cubiertos dentro de la vialidad nacional. Dando cuenta también del cambio de escala que implican estas vialidades más preocupadas por lo local, por esta necesidad del conocimiento en primera persona de los territorios, que se registran uno a uno dentro de la lógica de las particularidades.

6- Así como Randrup reproduce la vialidad a escala micro, trabajando con los datos obtenidos posiblemente en los propios diarios, sobre cómo se pavimenta, otras instituciones relacionadas a la vialidad también la relevaban. Un ejemplo son las libretas de campo utilizadas por los topógrafos de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires para volcar la información técnica del sector por el cual se abriría un nuevo camino, funcionaban como la base que, reinterpretada en la oficina, permitía traducir de manera gráfica estos datos que daban cuenta del área – rural y/o urbana – y de la situación de borde presente en cada sector. Estas libretas, que organizaban la forma en que los topógrafos volcaban la información, se archivaban junto a los planos que surgían como resultado de ese relevamiento y sólo en ocasiones especiales se reunían las libretas y los planos por sector en croquis más grandes que dibujaban la red provincial, entendiéndose como el resultado de una necesidad interna de ir demostrando el avance de los caminos que ellos mismos producían (*Figura 6*). Es así que podemos decir que se abre un nuevo panorama, en el cual se produce un cambio de escala que incluye a los vecinos, a privados, al poder Municipal y a actores provinciales, en donde cada uno van dibujando la transformación de la red de calles como parte de informes, planos y esquemas de trabajo que se constituyen en documentos que permiten seguir avanzando.

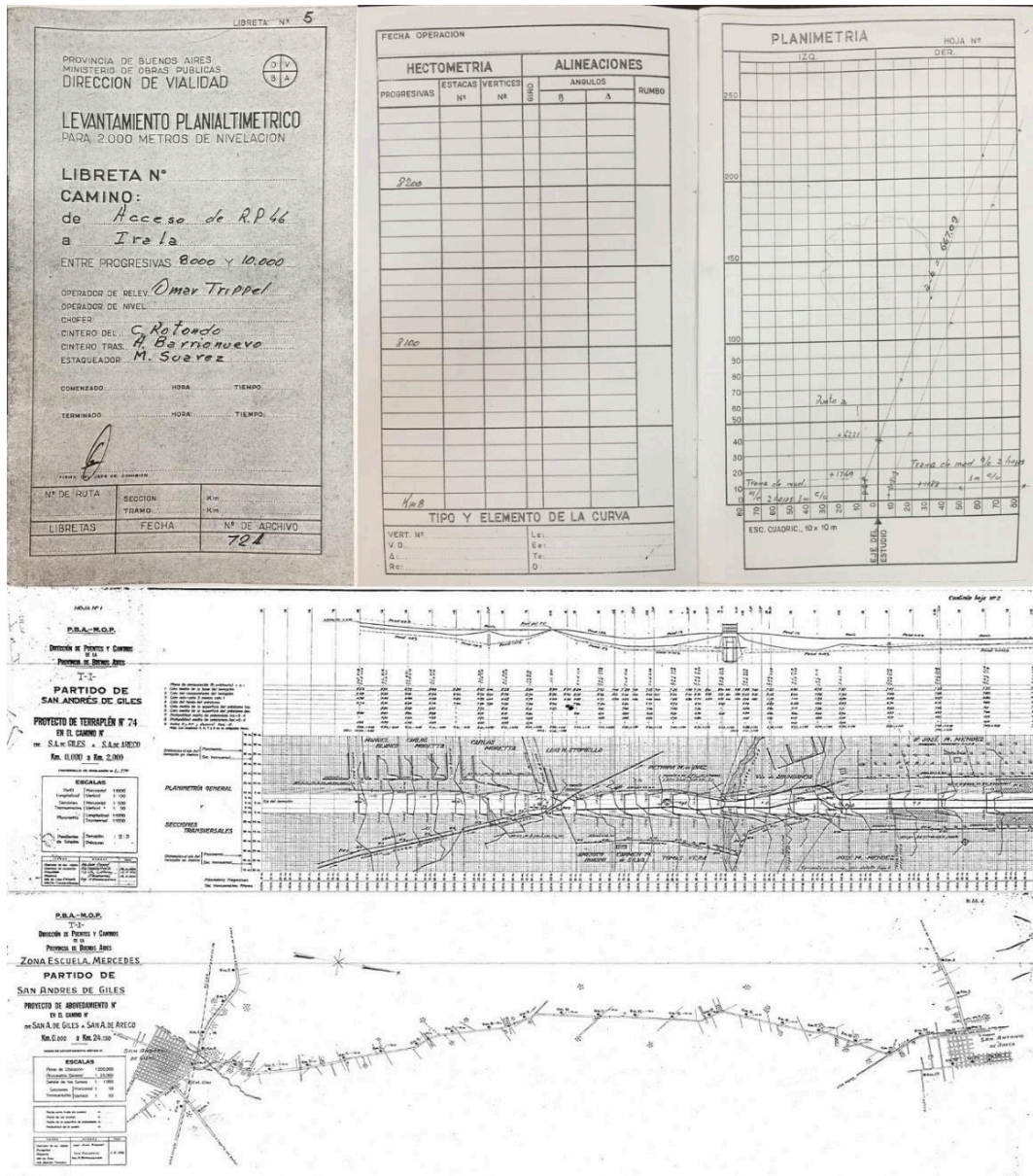


Figura 6. Libretas de campo y sectores parciales relevados, Dirección Provincial de Vialidad, 1934.

Conclusiones

Iniciamos el recorrido hablando de caminos, de las cartografías que los representan y de los territorios que describen.

Desde lo metodológico, el corpus de planos diversos, muestra que estos obedecían a objetivos particulares y, consecuentemente, a diversas escalas de aproximación que a priori condicionaban el tipo de información o, también puede decirse, profundidad de los problemas a tratar.

En cuanto a una primera clasificación, si bien todos mostraban caminos y vialidades, el primero se comprende como plano oficial, producido por los propios técnicos de las

instituciones del estado provincial. El segundo, responde más abiertamente a una lógica de difusión y propaganda de la vialidad nacional, en consonancia la ampliación de las redes del ACA, la creación de una Oficina Técnica Topográfica y al crecimiento de sus funciones en los años treinta, que se tradujeron en una íntima relación con el estado. Por último, los planos comerciales, tanto los publicados en La Prensa como los producidos por las grandes imprentas (Peuser) respondían directamente a las necesidades de los nuevos consumidores: hombres y mujeres modernos que transitaban los caminos, al tiempo que buscaban estar al tanto de los nuevos lugares de turismo, de los sitios de moda y las tendencias que provenían de Europa y Estados Unidos.

Muy diferentes objetivos se reconocen en las cartografías que dibujan las vialidades locales. En principio no puede decirse que exista un correlato de lo mostrado en relación a las vialidades locales. Las mismas, son planos de trabajo, en blanco y negro, que obedecen a la lógica de recopilación de información diversa, pero particularizada o la necesidad de las instituciones provinciales de producción del mismo territorio.

Desde otra perspectiva, se demuestra que las cartografías “centrales” dibujan sistemas de caminos, mientras que la escala local se dirime entre privados y autoridades locales.

Lo que se muestra en los planos del GBA son fundamentalmente sistemas viales, que reúnen a las vías nacionales, ejecutadas, “pensados” desde la Oficina Nacional de Vialidad; en segundo lugar por los trazados de la Vialidad Provincial, mientras que la acción de los Municipios obedece más a una lógica de la necesidad: unir destinos importantes; generar tramos de unión entre las calles de tránsito local y las rutas, o ir completando tramos importantes por ser acceso a instituciones, escuelas, hospitales. Raramente, estas acciones menores son representadas en las cartografías de gran escala, producidas desde la lógica centralizada. Estas cartografías y los caminos y territorios que representan, toman una escala gráfica que varía entre el 1: 400.000 y el 1: 800.000. Mientras que los planos de sectores menores, trabajan en 1:25.000 y de allí para abajo. Así, el cambio de escala es también un cambio cualitativo, que obedece como adelantamos, a los objetivos del mapa y a la posibilidad de profundizar la información que se quiere transmitir.

Los primeros mapas desplegados ofrecen una primera aproximación a la expansión, destinados a quienes atraviesan el área, brindando información general sobre un sector que comienza a hacerse visible para los porteños como paseo turístico.

Hacia los años treinta el interés no reside en los suburbios o bordes en sí mismos, sino en sitios concretos (ya sea productivos o de recreo) a los que hay que llegar. Se vuelven imprescindibles los recorridos punto a punto, y esto es lo que predomina en las “cartografías de tránsito”. Al mismo tiempo, los suburbios crecen, se convierten en sitios de residencia estable, con especificidades propias, que no son registradas en la cartografía a gran escala, sino por los “agrimensores del suburbio”.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Badoza, S. (2001) Patrones, capataces y trabajadores en la industria gráfica. Un estudio de caso: Ortega y Radaelli 1901-1921. *Secuencia*, 50, mayo-agosto. Pp46-81. ISSN: 0186-0348 DOI. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.18234/secuencia.vOi50.735>
- 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”* Tercera serie, núm. 27, 1er. semestre 2005.
- Ballent, A. y Gorelik, A. (2001) Capítulo V: País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis. Cattaruzza, A (dir.) *Nueva Historia Argentina*. Tomo VII. Crisis Económica, avance del Estado e Incertidumbre Política. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Cortés Conde, R. (1979) El progreso Argentino: 1880-1914. Buenos Aires: Sudamericana.
- Costa, M, E. *Políticas editoriales en torno al libro ilustrado e iniciativas privadas de gestión cultural: Kraft y Peuser (1940-60)*. Tesis de maestría inédita. UP. 2014.
- Favelukes, G; Gómez Pintus, A; Novick, A. (2017) Mapas, editores e imágenes en el crecimiento del Gran Buenos Aires (1940-1960). Las cartografías de Máximo Rándrup. En *XVI Jornadas Interescuelas- Departamentos de Historia* 9 al 11 de agosto de 2017 Mar del Plata, Buenos Aires.
- Fernández, N. (2014) “Estado, administración y procesos políticos. El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires entre 1917 y 1943”. *VIII Jornadas de Sociología de la UNLP. Ensenada, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación*, 17 Universidad Nacional de La Plata. Recuperado de: <http://jornadassociologia.fahce.unlp.edu.ar/viii-jornadas-2014/PONmesa18FernandezN.pdf>

- Fritzche, P. (1996). Berlín 1900 prensa, lectores y vida moderna. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Gruschetsky, V. (...) Una aproximación a la acción estatal a través de su producción material. El proyecto de la Avenida General Paz (Buenos Aires, 1887-1941).- Recuperado de https://www.academia.edu/23624902/Una_aproximaci%C3%B3n_a_la_acci%C3%B3n_estatal_a_trav%C3%A9s_de_su_producci%C3%B3n_material._El_proyecto_de_la_Avenida_General_Paz_Buenos_Aires_1887-1941
- Harley, J. (2005) La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía. México: Fondo de Cultura Económica.
- Jáuregui, A. (2013) Obras públicas y eficiencia burocrática (1932-1943). *Travesía*, 14-15. Recuperado de: <http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/numero14/04-jauregui.pdf>
- Kessler, Gabriel (Dir.) (2015) El Gran Buenos Aires. Buenos Aires: Edhasa.
- Lois, C. (2014) Mapas para la Nación. Episodios en la Historia de la Cartografía en Argentina. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Malosetti Costa, L. y Gené, M. (Comp.) (2013) Impresiones porteñas. Imagen y palabra en la historia cultural de Buenos Aires. Buenos Aires: Edhasa.
- McManus, R. y Ethington, P.J. Suburbs in transition: new approaches to suburban history. *Urban History*, n. 34(2), p. 317-337, 2007.
- Novick, A; Favelukes, G y Vecslir, L. (2005) Mapas, planes y esquemas en la construcción del Gran Buenos Aires. *Revista Anales del IAA*, n ° 45, *Sentidos de la imagen*. Pp. 55-72. Recuperado de: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/162>
- Piglia, M. (2014) Autos, rutas y turismo. El automóvil club argentino y el estado. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Revel, J. (Dir) (1996) Juegos de escalas. Buenos Aires: UNSAM.
- Rocchi, F. (2007) La americanización del consumo: las batallas por el mercado argentino, 1920-1945 (mimeo); Pablo Gerchunoff y Lucas Llach, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires: Emecé.
- Saavedra Martínez, C. (2016) Investigar desde la transcripción: redibujar y reescribir el “Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago” de 1939. *Estudios Del Hábitat*, 14(2). Recuperado de: <https://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e008>
- Solà- Morales, M. (1997) Las formas de crecimiento urbano. Barcelona: Ediciones UPC.

Szir, S. (2013) Arte e industria en la cultura gráfica. Malosetti Costa, L. y Gené, M. (comps.). *Atrapados por la imagen. Arte y política en la cultura impresa argentina*. Buenos Aires: Edhasa.