

UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos
Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad

LA PANAMERICANA Y LA FORD: “ALIADAS PARA EL PROGRESO”

Alicia Dorotea Carr

Directora: **Dra. Claudia Shmidt**

Marzo de 2017

CARR-Panamericana

Universidad Torcuato Di Tella

Rector: Ernesto Schargrodsky

Vicerrectora: Catalina Smulovitz

Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos

Decano: Ciro Najle

Carrera de Grado de Arquitectura

Director: Sergio Forster

Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad

Director: Julián Varas

Programa en Arquitectura y Tecnología

Coordinador: Francisco Cadau

Programa en Arquitectura del Paisaje

Coordinador: Juan Pablo Porta

Programa en Preservación y Conservación del Patrimonio

Coordinador: Fabio Grementieri

Maestría en Economía Urbana (c/Escuela de Gobierno)

Directora: Cynthia Goytia

Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea

Coordinador: Santiago Miret

RESUMEN

La empresa norteamericana Ford, presente en la Argentina desde 1913, construyó, entre 1961 y 1963, una planta para fabricar motores y autos en la localidad de General Pacheco, partido de Tigre, Provincia de Buenos Aires. La fábrica generó la instalación, en sus alrededores, de otras fábricas y talleres relacionados con la industria automotriz y de otras ramas de la industria. También favoreció la construcción de viviendas y la urbanización de toda la zona con la apertura de calles, la extensión del recorrido de las líneas de colectivos y la creación de escuelas y puestos de atención sanitaria.

En este marco se construyó también la Ruta Panamericana. La apertura de esta vía de comunicación impulsó la urbanización de toda la zona, hasta ese momento dedicada a la actividad agropecuaria, poblada de quintas de veraneo y de buena cantidad de clubes deportivos.

La construcción de la ruta y de la planta contó con la participación de un buen número de profesionales, empleados y obreros extranjeros que fueron ubicados en las cercanías. Así se organizó una comunidad de familias norteamericanas en las localidades de San Isidro, Acassuso y Martínez que rápidamente fueron dejando su impronta en el lugar, modificando las costumbres.

Hasta ese momento la influencia de la cultura norteamericana en Buenos Aires y en la Zona Norte del GBA era escasa. Predominaban las culturas europeas, en especial de ingleses y escoceses, venidos con la construcción de los ferrocarriles y alemanes, españoles e italianos llegados luego de la II Guerra Mundial.

Todo ello durante la presidencia de Arturo Frondizi y en medio de la Guerra Fría, la revolución cubana, la descolonización de África y los esfuerzos latinoamericanos por lograr el desarrollo a través de las políticas económicas alentadas por la Alianza para el Progreso, bajo la atenta mirada de los Estados Unidos temeroso de la posible influencia de la Unión Soviética en una zona que consideraba su “patio trasero”.

Palabras clave: **Ruta Panamericana – Ford – Cultura de los’60 – Norte del Gran Buenos Aires.**

ÍNDICE

ACRÓNIMOS Y SIGLAS UTILIZADOS	6
AGRADECIMIENTOS	7
A modo de prólogo	8
1. INTRODUCCIÓN	9
1.1. La Ruta Panamericana	10
1.2. El Plan de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires	11
1.3. La Dirección Nacional de Vialidad	12
1.4. La Ford	13
1.5. La Alianza para el Progreso	16
1.6. Los cambios en los partidos atravesados por la Ruta	17
1.7. Estado de la cuestión y propósito de este trabajo	21
2. LA RUTA PANAMERICANA	25
2.1. Los accesos a la Ciudad	26
2.2. Los caminos y la Dirección Nacional de Vialidad	30
2.3. Terminología	36
2.4. La situación vial en 1958	41
3. LA FORD EN ARGENTINA	48
3.1. La construcción de la planta de Pacheco	50
3.2. El Ford Falcon	53
3.3. La industria automotriz	55
4. LA ALIANZA PARA EL PROGRESO	60
4.1. El Panamericanismo	60

4.2.	La política económica de Frondizi y sus sucesores.....	64
4.3.	La CEPAL y la financiación internacional.	67
4.4.	Alianza para el Progreso.....	75
5.	LA PANAMERICANA, LA FORD Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA CULTURA URBANA.	79
5.1.	El “Gran Buenos Aires”. Sus orígenes.	79
5.2.	Los años ‘60.....	82
5.3.	La vida cotidiana.....	85
5.4.	La absorción de la cultura norteamericana.	105
6.	APORTES.	111
7.	BIBLIOGRAFÍA.	114
7.1.	Páginas Web.	120
7.2.	Revistas.....	121
7.3.	Películas.....	121
8.	ANEXOS.....	122
8.1.	Biografías.	122
8.2.	Notas de Interés.	138
8.3.	Fotos.....	167
8.4.	Mapas y Planos.....	180

Cantidad de palabras: 48.339

ACRÓNIMOS Y SIGLAS UTILIZADOS

AAC Asociación Argentina de Carreteras

ACA Automóvil Club Argentino

BID Banco Interamericano de Desarrollo

BIRF Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento

BM Banco Mundial

CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe

CFI Corporación Financiera Internacional

CONADE Consejo Nacional de Desarrollo

DEBA Dirección de Energía de Buenos Aires

DNV Dirección Nacional de Vialidad

EPBA Estudio del Plan de Buenos Aires

Eximbank The Export-Import Bank of the United States

GBA Gran Buenos Aires

IAME Industrias Aeronáuticas Mecánicas de Estado

IKA Industrias Kaiser Argentina

MCBA Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires

OSN Obras Sanitarias de la Nación

OCDE Organización de Cooperación para el Desarrollo Económico

OEА Organización de Estados Americanos

ONU Organización de las Naciones Unidas

OPRBA Organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires

SEGBA Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires

SOMISA Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina

RN Ruta Nacional

RP Ruta Provincial

TCA Touring Club Argentino

UIA Unión Industrial Argentina

USAID Agencia Internacional para el Desarrollo de los Estados Unidos (siglas en inglés)

YPF Yacimientos Petrolíferos Fiscales

AGRADECIMIENTOS.

Esta tesis no se hubiera escrito sin el aliento, la paciencia, la tolerancia y la comprensión de mi directora, Claudia Shmidt. La única forma que encuentro de agradecerle su dedicación es reconocer que es, en verdad, una Maestra.

También debo agradecer a mi marido y a mis hijos que colaboraron en la redacción de este trabajo, cada uno desde su respectiva experticia.

Por ultimo quiero mencionar a las Bibliotecarias, la mayoría son mujeres, de la Biblioteca de esta Universidad y a las responsables de las Bibliotecas Populares de Tigre, Domingo Faustino Sarmiento; de San Isidro, Juan Martin de Pueyrredón y de San Fernando, Biblioteca y Museo Popular Juan Nepomuceno Madero. A todas ellas les agradezco por su colaboración y cordialidad.

Alicia CARR

A modo de prólogo

Acompaño este texto de un espíritu afín, ya que este trabajo comenzó recordando cómo era mi barrio de la infancia.

“Un ejercicio para poner en escena la nostalgia consiste en obligarse al recuerdo preciso de los cambios de una ciudad. Más que de los cambios, incluso de aquello que había en cada lugar justamente antes de los cambios.

En ese local de mitad de cuadra donde funciona ahora una verdulería, ¿había antes un negocio de filatelia? ¿O era una relojería? ¿A qué reemplazó ese bar impersonal de amplias vidrieras? ¿Qué habrá sido de la fábrica de pastas a la que íbamos de chico los domingos, en esa avenida por la que ya no pasamos?

Ya no me acuerdo cómo era la ciudad, ni tampoco el barrio en el que vivo; a veces, peor, ni siquiera me acuerdo de que no me acuerdo y, por eso, ese paisaje parece ser el de siempre. En eso consiste el ilusionismo de las ciudades, en convencernos de que siempre fueron como son ahora. La ciudad se conjuga en presente.

"¡Ah! La ciudad cambia más rápidamente que el corazón de un mortal", escribió el poeta Baudelaire, y esa sola frase se convierte en la divisa del melancólico urbano.

La melancolía rural se rige por los cambios de las estaciones, por lo que se va (las estaciones, las hojas de los árboles), pero retorna puntual, aunque se sabe por supuesto que volverá a irse, y que volverá de nuevo. La melancolía de ciudad tiene un signo diferente. Nada vuelve en la ciudad..." Pablo Gianera, 19 de enero de 2017.

<http://www.lanacion.com/1976951>

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo tiene por objeto describir y analizar un episodio de la urbanización de la Zona Norte del Gran Buenos Aires que acompañó al proceso de modernización del país, en la década del '60.

Éste ocurrió como consecuencia de la ejecución, casi en simultáneo, de las obras para la construcción de la Ruta Panamericana y de la instalación de la planta para fabricar automóviles y motores encarada por la Ford Motor Company de Argentina.

Esta Ruta estaba incluida en el plan de Accesos a Buenos Aires previsto desde 1945, pero recién se comenzó a construir en 1955. Las obras estuvieron paralizadas hasta 1959 y entre ese año y 1968 se registró un gran avance.

Por su lado, la empresa Ford, instalada en el país desde 1913, edificó la Planta en General Pacheco, partido de Tigre, provincia de Buenos Aires entre 1959 y 1961.

La decisión de instalar la fábrica en ese lugar produjo la aceleración de los trabajos de construcción de la Ruta Panamericana o Acceso Norte, su denominación oficial.

Este tramo de la Ruta¹, fue proyectado por la Dirección de Vialidad Nacional como parte de un sistema de accesos a la Ciudad de Buenos Aires. La conjunción de los trabajos de la Ruta y la Planta impulsó la instalación de otras empresas a lo largo de la traza y zonas aledañas; esto, a su vez, llevó a la construcción de nuevos barrios y al crecimiento de los ya existentes.

La particularidad de este caso radica en el notable crecimiento demográfico que produjo esta sintonía, la consiguiente urbanización y la transformación del área en un polo de desarrollo industrial a tal punto que desplazó a zonas como Avellaneda, Lanús, San Justo, y, en general, a la zona Sur del Gran Buenos Aires (GBA) como la zona industrial por antonomasia.

Además, los ejecutivos, empleados y obreros de las empresas norteamericanas, que trabajaron en ambas obras, trajeron consigo métodos de trabajo, actitudes y costumbres

¹ Formalmente se llama Acceso Norte y actualmente Autopista Pascual Palazzo.

que rápidamente fueron adoptadas por la sociedad argentina, principalmente por parte de los habitantes de esa zona. Se pudo vivenciar así, de manera acotada, aspectos del “american way of life”.

El título de la tesis relaciona los hechos descriptos con la “Alianza para el Progreso”, la iniciativa del presidente estadounidense John Fitzgerald Kennedy para apoyar el desarrollo de las economías latinoamericanas lanzado en 1961, en oportunidad de la conferencia de la Organización de los Estados Americanos (OEA) celebrada en Punta del Este (Uruguay).

La escasa cantidad de vehículos existente hasta ese momento en el país, había restringido el crecimiento de las localidades ubicadas lejos de las estaciones del ferrocarril. La fabricación de autos y, sobre todo, de camiones y ómnibus, facilitaron el crecimiento de esta zona del Gran Buenos Aires y permitieron que un buen número de personas se mudaran de lugares cercanos a la Capital Federal como Olivos, San Isidro, Beccar, San Fernando y Tigre a barrios nuevos que se fueron formando cerca de la Ruta, como ser Lomas de San Isidro, Santa Rita, La Horqueta, Pacheco, El Talar, para mencionar sólo algunos.

Este trabajo tiene tres temas principales: la construcción de la Ruta, la instalación de la Ford en Pacheco y las transformaciones de algunos aspectos de la cultura urbana local como consecuencia del impacto que estas obras y los nuevos vecinos produjeron.

A continuación, se describen brevemente estos temas.

1.1. La Ruta Panamericana

En Argentina, el principal propulsor de la idea de una ruta que uniera las tres Américas fue el Automóvil Club Argentino (ACA), particularmente durante la presidencia del Ing. Carlos P. Anesi (1940-1955).

En sus orígenes la idea fue la de conectar los ferrocarriles existentes para poder viajar a través de todo el continente, pero el avance del transporte automotor fue modificando la

idea y se pensó entonces en la construcción de carreteras que unieran todo el continente².

La construcción de esta Ruta Panamericana había comenzado en las postrimerías del segundo gobierno del presidente Juan D. Perón (1946-1955). La obra, que estaba incluida en el 2° Plan Quinquenal, fue suspendida por el gobierno de la “Revolución Libertadora” en 1955.

Al asumir en mayo de 1958, el presidente Frondizi impulsó fuertemente la construcción de caminos con el Plan Vial 1959-1969. En este nuevo plan se combinaron la proyectada Ruta Panamericana con los Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, superponiendo ésta con el trazado de las Rutas Nacionales números 8 y 9, como finalmente se concretó.

El primer tramo de esta Ruta 9, hasta la localidad de Campana es lo que hoy se denomina indistintamente Ruta Panamericana o Acceso Norte. La Ruta Nacional 8 paso a ser provincial hasta la localidad de Pilar, desde allí continúa siendo nacional. Todos los Accesos comienzan en la Avenida General Paz³. El primer tramo de la Ruta 7 hasta la localidad de Luján es conocido como Acceso Oeste.

1.2. El Plan de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires.

El *Plan de Accesos* proyectados por la Dirección Nacional de Vialidad en 1943 retomaba la idea de los accesos radiales que se habían propuesto en anteriores planes de rediseño de la Ciudad, aunque modificando su trazado y eliminando su prolongación hacia el área central. Este plan preveía cinco accesos convergentes en la Av. General Paz, a los que se añadió el acceso al aeropuerto de Ezeiza. Este fue el primero en construirse (1948), seguidos, en ese orden, por los accesos Sudeste, Norte y Oeste.

En 1958, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires⁴, creó la Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires con el objetivo de confeccionar un plan director para *la ciudad*

² Anesi, Carlos P. *La carretera Panamericana*, edición del autor, Buenos Aires, 1938

³ Esta avenida marca el límite entre la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires.

⁴ En ese momento dependía del Poder Ejecutivo Nacional, que designaba directamente al Intendente Municipal. Desde 1958 a 1962 ese cargo lo ejerció el Arq. Hernán Giralt.

y su *área de influencia*. El trabajo de esta Oficina se concretó en 1962, cuando fue aprobado el *“Plan Director para la Ciudad de Buenos Aires y Lineamientos Generales para el Área Metropolitana y su Región”*⁵. Este estudio integral de la región intentaba articular tres escalas diferentes: la primera correspondía a la Ciudad de Buenos Aires; la segunda se ubicaba en un radio de 30 kilómetros alrededor de ésta: el *“Gran Buenos Aires”*; y la tercera, en un radio de 100 kilómetros que abarcaba hasta las localidades de Pilar, Mercedes, Zarate, Campana, Cañuelas, etc. Respecto de la gestión, el Plan proponía establecer acuerdos entre los gobiernos nacional y provincial, sin precisar medidas efectivas.

En el *Plan Director* de 1962 se añadía la autopista Costera, desde Tigre hasta La Plata, para integrar los accesos radiales en una red metropolitana; la autopista Central, atravesando la ciudad para vincular el acceso Norte con los accesos Sur y Sudeste; y la autopista Perito Moreno, prolongación del acceso Oeste en la Capital para ligarlo con las anteriores. Para mejorar las vinculaciones transversales insistía en la construcción del acceso Sudoeste y el Camino de Cintura⁶.

En este *Plan Director* se vuelven a incluir las proyectadas autopistas de acceso a Buenos Aires de 1943/45.

1.3. La Dirección Nacional de Vialidad.

Recién en 1930 el Estado, tanto Nacional como el de la Provincia de Buenos Aires, se hacen cargo de la tarea de diseñar y construir la red vial.

Hasta ese momento el debate sobre el tema de los caminos se realizaba mayormente dentro de los ámbitos privados, principalmente del Automóvil Club (ACA) y del Touring Club (TCA).

⁵ Caride, Horacio. *La idea del conurbano bonaerense 1925-1947*, Colección Investigación, Documento de Trabajo N° 14, Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento, San Miguel, 1999. Novick, Alicia; *Historias del Urbanismo / Historias de la Ciudad. Una revisión de la bibliografía*. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas N°137, Buenos Aires, mayo de 2004.

⁶ En el Anexo se encuentran los planos respectivos (págs. 182,183 y 184).

En 1932 con la sanción de la Ley N° 11.658, se creó un Sistema Troncal de Caminos Nacionales; se organizó la Dirección Nacional de Vialidad - ente autárquico encargado de proyectar, construir y conservar la red -; se creó el Fondo Nacional de Vialidad - fondo específico conformado por un monto fijo adicionado al valor de venta de cada litro de combustible - y un sistema de Ayuda Federal a las Provincias para la construcción de caminos provinciales y se alentó la creación de organismos de vialidad propios.

Coincidentemente se diseñó la red caminera y se les otorgó la numeración a las principales rutas que aun hoy conservan.

1.4. La Ford.

A fines de 1913 Ford Motor Co. decidió instalar en Buenos Aires la primera sucursal latinoamericana y la segunda en el mundo fuera de Estados Unidos (la primera fue en Gran Bretaña). En 1917 comenzó la importación de autos desarmados para ser montados en Buenos Aires. Hasta ese momento los había importado directamente. Para el montaje instaló una planta en el barrio porteño de la Boca⁷.

El Ford "T" se importaba semi-armado y se completaba con un 20 % de piezas de producción local. A fines de 1927 se presentó el Ford "A", sucesor del modelo "T" que fue discontinuado en Estados Unidos.

Con el estallido de la II Guerra Mundial en 1939, se cerró la importación de vehículos y componentes. Durante ese período, Ford fabricó baterías y atendía a sus clientes con la venta de repuestos y accesorios fabricados por talleres locales. Precisamente la necesidad de desarrollar proveedores nacionales sentó las bases para el posterior surgimiento y expansión de la industria autopartista argentina.

Concluida la Guerra, se reinició la actividad. Ya en 1957 se armaron los primeros vehículos comerciales de la línea "F".

⁷ En la calle Wenceslao Villafañe 40.

A fin de fomentar la fabricación de automóviles y camiones, Frondizi dictó el Decreto 3963/59 de Promoción de la Industria Automotriz Argentina, que otorgaba importantes incentivos para las empresas automotrices que se radicaran en el país, comenzaran a funcionar de inmediato y se comprometieran a que la producción fuera incorporando porcentajes de insumos de fabricación nacional de manera creciente hasta lograr un producto totalmente fabricado en el país.

El régimen era tan amplio y sin condiciones que en poco tiempo se presentaron y se aprobaron 23 propuestas. Tres años después, solamente las grandes empresas como Ford, General Motors, Fêvre y Basset (asociada a la Chrysler), Mercedes Benz, IKA o FIAT continuaban en actividad⁸.

Aprovechando los beneficios de esta promoción, a fines de 1959, Ford comenzó la fabricación de la Pick Up F-100, los camiones F-600 y el chasis para colectivos B-600. En ese momento la empresa decidió construir una planta para fabricar localmente estos vehículos.

En 1960 se colocó la piedra fundamental de la Planta de Pacheco que se edificó en 16 meses y fue inaugurada oficialmente al año siguiente.

La inversión realizada por la Ford fue de 70 millones de dólares.

La concreción de la iniciativa requería de la efectiva habilitación de la Ruta Panamericana. La demora en la construcción de la autopista, indudablemente, era el principal problema para la puesta en marcha definitiva de la nueva planta, y no es aventurado entrever la influencia de la compañía Ford en la continuación de los trabajos, que habían sido suspendidos en 1955.

Oficialmente la planta quedó inaugurada el 21 de septiembre de 1961 y el primer Ford Falcon salió de fábrica en julio de 1963.

⁸ La empresa Siam Di Tella también decidió aprovechar los beneficios de esta norma y fabricó bajo licencia de la British Motor Company (BMC) el modelo Riley 4, aquí llamado Di Tella 1500. Por las dificultades en aumentar el porcentaje de componentes nacionales, la empresa primero acordó con IKA la venta del 65% del capital de Siam Di Tella Automotores SA y en 1966 se dejó de fabricar. La planta ubicada en Monte Chingolo, partido de Lanús, provincia de Buenos Aires, fue adquirida primero por la empresa norteamericana Chrysler y actualmente es propiedad de la empresa Volkswagen.

El Falcon, en poco tiempo pasaría a ser uno de los autos más vendidos del país. Su tamaño y resistencia lo hacía apto para su uso en todo terreno.

La presencia de la Ford en la sociedad argentina siempre se manifestó por la pasión que despierta en los aficionados al automovilismo deportivo.

La visibilidad de la empresa se prolongó mediáticamente, a través de distintas campañas publicitarias televisivas de gran impacto. Como la telecomedia “La familia Falcón” (que promocionaba el modelo “Falcon”) que mostraba como se suponía que era -o debería ser- una familia argentina de clase media. El programa se transmitió desde 1963 hasta 1969. Se recuerda especialmente el comercial “Hércules” (1974) en el que se mostraba a una pick up Ford F-100⁹, tocando tierra en marcha luego de ser lanzada desde un avión Hércules volando a baja altura.



El Falcon comenzó a ser producido localmente en 1962¹⁰. La oferta se amplió en 1969 con el lanzamiento de la línea Fairlane, destinado al segmento de los vehículos lujosos y de gran porte. La crisis mundial del petróleo del año 1973 y el encarecimiento del combustible aumentaron la tendencia del mercado local hacia los autos de menor

⁹ La F-100 se comenzó a ensamblar en los talleres de la Boca en 1959 y a fabricar íntegramente en Pacheco en 1961.

¹⁰ Filmways, “A Wonderful New World of Fords,” (1960), Prelinger Archives, <https://archive.org/details/Wonderfu1960>.

consumo y tamaño.

1.5. La Alianza para el Progreso.

La Alianza para el Progreso fue un programa de ayuda económica, política y social de Estados Unidos para América Latina. Su origen está en la propuesta que hiciera el presidente John F. Kennedy, en su discurso del 13 de marzo de 1961 en una recepción para los embajadores latinoamericanos.

La Alianza para el Progreso duraría 10 años. Se proyectó una inversión de 20.000 millones de dólares. Sus fuentes serían de los EE.UU. por medio de sus agencias de ayuda (USAID, BID, FMI), las agencias financieras multilaterales y el sector privado canalizados a través de la Fundación Panamericana para el Desarrollo. Desde un principio los destinatarios consideraron que los fondos eran escasos para afrontar la tarea prevista.

Hacia fines de los años 60 la iniciativa de Kennedy empezó a perder dinamismo, ya sea porque los recursos asignados resultaron efectivamente exiguos, ya sea por el fallecimiento del presidente Kennedy en 1963 o simplemente por el cambio de prioridades de la política exterior del gobierno norteamericano. En 1969, el gobierno de Nixon lo dio por finalizado¹¹.

Las circunstancias que llevaron a la firma de este Programa están íntimamente relacionadas con la Guerra Fría que mantuvieron los Estados Unidos y la Unión Soviética desde el fin de la II Guerra Mundial hasta la caída de esta última en 1989.

En esta situación cada Potencia trató de asegurar sus respectivas áreas de influencia. Para defender la suya, los EEUU fundaron la Escuela de las Américas, en 1946, en la Zona del Canal de Panamá (entonces bajo jurisdicción norteamericana), en ella se adiestraba a los oficiales de las fuerzas armadas de los países occidentales a advertir las señales del avance del comunismo y la manera de combatirlo.

¹¹ Sheinin, David comp.; *Beyond the ideal. Pan Americanism in Inter-American Affairs*. Praeger Publishers, Westport, 2000.

Al mismo tiempo que las fuerzas armadas norteamericanas capacitaban a los militares, el presidente Dwight Eisenhower estableció una política de buena voluntad o vecindad que se fundaba en la suposición de que América Latina estaba bajo su influencia, continuando así con la doctrina Roosevelt. Esta doctrina expresaba la decisión de Estados Unidos de impedir, incluso con las armas, cualquier intento de modificación de esa situación por parte de países extra continentales (es decir, de la Unión Soviética).

Luego de una muy conflictiva visita del vicepresidente Richard Nixon a Latinoamérica en 1958, Eisenhower definió a América Latina como zona subdesarrollada; esto posibilitó su inclusión en los planes de fomento que financiaba el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial, en aquel entonces denominado Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

Estos préstamos tenían como contrapartida la implantación de planes de ajuste que iban en contra de la política desarrollista de Frondizi. En Brasil ocurría algo similar¹². El presidente estadounidense visitó Buenos Aires en 1960; buscaba apoyo para una solución consensuada al problema creado por la revolución cubana y prometió a cambio apoyo económico. Al año siguiente, continuando con esta política, el presidente John F. Kennedy, decidió crear la Alianza para el Progreso¹³.

1.6. Los cambios en los partidos atravesados por la Ruta.

En las décadas del '40, del '50 e incluso en los primeros años de la década del '60, la Zona Norte tenía un escaso desarrollo industrial. En Tigre¹⁴, cabecera del partido del mismo nombre, se habían ubicado talleres¹⁵ que fabricaban partes para distintas industrias, motores, se hacían reparaciones y proveían a una incipiente industria naval.

¹² Sikkink, Kathryn; *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2009.

¹³ Conf. Romero, Luis A., *Breve Historia contemporánea de la Argentina*. Lanús, Juan A., *La Argentina inconclusa*.

¹⁴ Ver mapa en el Anexo (pág. 180).

¹⁵ En la ciudad de San Fernando ya existía una Escuela Industrial prestigiosa, actualmente Escuela Técnica N° 2 "Presbítero Manuel de San Ginés".

En San Fernando, en 1960, se instaló a poca distancia de la planta de la Ford, la empresa de neumáticos FATE (Fabrica Argentina de Telas Engomadas). La misma había comenzado a funcionar en 1940 en el ámbito de la Capital Federal en el barrio de Saavedra.

Otra empresa del ramo ya se había instalado sobre la ruta 197, la fábrica de carrocerías El Detalle, dedicada al carrozado de colectivos sobre chasis de camiones. Pequeños talleres metalúrgicos y mecánicos fueron surgiendo en los alrededores. Algunas empresas ya habían comenzado a fabricar cosechadoras y otras máquinas para el agro. De este modo en esos años hubo en el país empresarios dispuestos y personal capacitado para acompañar las inversiones previstas por las empresas extranjeras¹⁶.

Más allá de las críticas y las modificaciones de la legislación, que a veces facilitaba la importación de autos y el ingreso de autopartes y otras la dificultaba, o el cumplimiento o no de las metas previstas de integración con partes de fabricación nacional, el régimen de promoción para la industria automotriz sancionado en 1959 permitió el ingreso de una suma considerable de capital extranjero que se invirtió en la construcción de grandes establecimientos fabriles que ocupaban a una significativa cantidad de obreros y empleados con una remuneración superior a la media y una alta capacitación.

Las empresas norteamericanas Ford y General Motors fueron las que más capital invirtieron, y en menor medida, la Chrysler asociada con la empresa local Fêvre y Basset, y las europeas Mercedes Benz, Citroën (Staut) y Peugeot (IAFA).

Algunas de estas empresas ya funcionaban en la Argentina como importadoras o armadoras de los vehículos de su marca. Una de las más antiguas era, precisamente, Ford. Renault, que se había asociado con Kaiser (IKA)¹⁷, ya se encontraba radicada en Córdoba. La FIAT, desde 1949, estaba instalada, también en Córdoba, fabricando tractores y motores para locomotoras diesel.

¹⁶ La Ford aportó lo suyo en cuanto a la capacitación creando en coordinación con el Ministerio de Educación la Escuela Técnica Henry Ford, para ello donó el edificio y la maquinaria necesaria a fin de asegurarse técnicos capacitados en las más modernas tecnologías. La Escuela funciona dentro de las instalaciones de la Planta.

¹⁷ Se había establecido en Córdoba en 1954.

Luego de la construcción de la Ruta Panamericana, los partidos que atraviesa: Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre tuvieron un crecimiento significativo de la población. Esa zona había sido loteada a partir de las quintas existentes. Los compradores, trabajadores con el sueño de la casa propia, fueron sus constructores en la mayoría de los casos.

Por las pocas calles pavimentadas circulaban ómnibus/colectivos que llevaban a las estaciones del ferrocarril Mitre y del Belgrano (Villa Adelina, Boulogne, Munro). El tren era el transporte público por excelencia, de Tigre a Retiro demoraba 45'.

Como se mencionó, la Zona Norte, en esa época, contaba con muy pocas industrias, la mayoría ubicada en San Fernando (náutica, maderera) o Tigre (formio para la fabricación de escobas y muebles de mimbre); o sobre la línea del ferrocarril a San Martín/Villa Martelli donde se agrupaban algunas industrias metalúrgicas.

La industria más importante de San Isidro era la fabricación de ladrillos; por la contaminación que generaban los hornos, se decidió su clausura a mediados de los '50 pero el último cerró recién en 1968.

En ese momento, la zona industrial por excelencia se ubicaba al Sur de la ciudad de Buenos Aires, en los partidos de Avellaneda o Lanús, o en el Oeste, en la zona de San Justo. Y en sus alrededores vivían sus obreros y empleados.

En cambio, la mayoría de las personas residentes en la Zona Norte trabajaban en la ciudad de Buenos Aires. Eran pocos los que tenían la posibilidad de trabajar cerca de sus domicilios.

Más allá de algunos comercios, las compras importantes o los servicios médicos u otros servicios profesionales exigían trasladarse al Centro¹⁸, es decir a Buenos Aires, o a Belgrano (Cabildo y Juramento) donde, como consecuencia de los trasbordos de transporte necesarios, se había generado un centro de servicios alternativo y cercano.

¹⁸ Estas localidades del Gran Buenos Aires, eran, y en alguna medida lo siguen siendo, pueblos y como tal existen ciertos giros del lenguaje local. Ir al Centro significaba ir a la calle Florida (típicamente de compras a las tiendas Harrods o Gath y Chaves), a la Plaza de Mayo (para trámites bancarios, por ejemplo), al centro de la ciudad. En cambio, Belgrano, aunque jurídicamente integre la ciudad de Buenos Aires, al tener un paisaje de casas y calle arboladas se sentía como otro pueblo similar, diferente al *Centro*.

Sobre el ramal del Ferrocarril Mitre con terminal en Tigre y Delta la zona era netamente residencial con lotes amplios, calles arboladas.

Cuando la Ford decidió instalarse en Pacheco, los chalets ubicados en Acassuso y Martínez, similares a un suburbio norteamericano, parecieron los más adecuados para alojar a las familias de los ejecutivos, empleados y trabajadores de las empresas norteamericanas que participaban en el proyecto. Ya se habían instalado allí los trabajadores contratados para la construcción de la Panamericana, porque el obrador estaba en Boulogne, partido de San Isidro. La cercanía de la Escuela Lincoln, que seguía el plan de estudios norteamericano, fue otro factor significativo.

En poco tiempo en la zona se abrieron comercios y se amplió la circulación de mercaderías que respondían a una demanda inexistente hasta ese momento en el país. En general productos y servicios prácticos¹⁹ para gente acostumbrada a no disponer de personal doméstico en sus casas²⁰.

Lo más llamativo de la llegada de los norteamericanos fue el cambio de costumbres.

La Avenida del Libertador en Acassuso, que hasta ese momento era un paseo arbolado con hermosas casas, jardines abiertos y sin comercios, pasó rápidamente a estar llena de negocios de comida que competían por la clientela que “The Embers” no alcanzaba a satisfacer.

Visitar la recién inaugurada Iglesia de Nuestra Señora de Fátima en Martínez, completaba el paseo de los porteños y vecinos de otras zonas que deseaban tener un pantallazo de este estilo de vida novedoso. Obviamente estos paseos se realizaban en auto, que se estacionaban en cualquier lado, complicando la vida de los que allí residían.

Los antiguos vecinos de la zona, que en su mayoría les habían alquilado sus propias casas, se fueron a vivir cerca de la Panamericana, en los nuevos barrios que se fueron loteando y urbanizando. En los '70 con una nueva legislación de tierras (Ley 8912/77) comenzarían a construirse los countries y barrios cerrados que hoy cubren la zona.

¹⁹ Comidas rápidas y supermercados, The Embers y Minimax, para mencionar algunos.

²⁰ Barbero, María I./Ragoisky, Andrés, editores; *Americanización. Estados Unidos y América Latina en el siglo XX. Transferencias económicas, tecnológicas y culturales*. EDUNTREF, 2003.

La mayoría de los norteamericanos que habían venido por trabajo, volvió a su país a comienzos de los '70, pero los antiguos propietarios no volvieron. El barrio había cambiado, muchos comercios, mucho tránsito, vecinos desconocidos. La mayoría decidió quedarse en las márgenes de la Panamericana y así se urbanizó el territorio entre la Ruta y el Río de la Plata²¹.

Durante un tiempo prolongado el límite de lo posible estaba dado, precisamente, por la Panamericana. Esto generó diferentes emprendimientos a uno y otro lado²² de la misma.

En un primer momento vivir sobre o cerca de la Panamericana parecía impensable, era difícil llegar a menos que se dispusiera de un auto. En poco tiempo, las líneas de colectivos locales que unían los diferentes ramales del ferrocarril extendieron sus recorridos para llegar por las contadas calles pavimentadas hasta allí. Poco a poco se consolidaron cruces significativos: Paraná, Avda. Márquez, la 197, la 202, lugares por donde circulaban varias líneas de colectivos y en seguida se abrieron los primeros negocios y la gente se fue instalando alrededor.

El primer emprendimiento habitacional construido sobre la Panamericana se llamó Parque Norte, está ubicado en Paraná (la calle Paraná es el límite entre el partido de Vicente López y San Isidro) y la mano a Capital del Acceso Norte (la entrada se encuentra sobre la Avenida Fondo de la Legua).

1.7. Estado de la cuestión y propósito de este trabajo.

El tema a analizar ha sido tratado de manera parcial desde distintas disciplinas. Desde la historia económica podemos encontrar estudios puntuales acerca de la industria

²¹ Los trabajos sobre la inmigración se refieren en general a las grandes ciudades. Existe poco material sobre las localidades del Gran Buenos Aires. Resulta invaluable el material reunido por las Bibliotecas Populares de San Isidro, San Fernando y Tigre que ha sido consultado para la presente tesis.

²² Nada de esto es apreciable en la actualidad, en este primer tramo ya no quedan industrias y han sido reemplazadas por edificios de oficinas y centros comerciales.

automotriz, por ejemplo, o la construcción de caminos; o más amplios sobre desarrollo o comercio internacional.

A veces los estudios se solapan, como en el caso de los demográficos que pueden enfocarse desde una visión económica o bien sociológica, analizando el desplazamiento de los pueblos y las corrientes migratorias tanto internas como internacionales.

Otra visión es la historia política en la que habitualmente se mezclan temas económicos, de relaciones internacionales y jurídicos.

Por último, tenemos el punto de vista de la arquitectura, la planificación y el urbanismo y el ámbito cultural. El trabajo de Alicia Novick sobre las historias de la ciudad analiza en profundidad la cuestión²³.

En la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires se ha creado un instituto dedicado a la historia de la industria. Organiza un congreso anual y así se han publicado una interesante cantidad de trabajos sobre casos de empresas o industrias poco conocidas. Abundan también los trabajos sobre periodos significativos y empresas públicas. El texto de Marcelo Rougier, (comp.); *Estudios sobre la industria argentina 3*, es un ejemplo de ello.

El texto de Juan V. Sourrouille, de 1980 *El complejo automotor en Argentina (Transnacionales en América Latina)*, publicado en México D.F., sigue siendo el texto base para el análisis de los fundamentos de la industria automotriz. Todos los textos posteriores se refieren en él para contar el desarrollo de esta industria.

El caso de la historia vial es diferente. Los textos existentes se ocupan en su mayoría de las décadas del '30/'40, los años fundacionales de la vialidad argentina. Desde el clásico de Anahi Ballent *Kilometro 0* o el más reciente trabajo de Melina Piglia, *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*.

Son muy ilustrativas las páginas web de la Dirección Nacional de Vialidad y la de la Asociación Argentina de Carreteras. En especial esta última, ya que tiene digitalizados todos los ejemplares de las revistas *Carreteras* y *Noticias Camineras* desde 1954. Se puede leer la evolución de los caminos y los problemas conexos (además de la información que

²³ Novick, Alicia; *Historias del Urbanismo / Historias de la Ciudad. Una revisión de la bibliografía*. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas N°137, Buenos Aires, mayo de 2004.

surge de las publicidades) en esta publicación mensual desde su fundación hasta la actualidad.

El contexto político-económico, tanto nacional como internacional, está tratado en todos los libros clásicos de historia argentina con algunas particularidades. Existe gran profusión de textos sobre la presidencia de Frondizi, el desarrollismo y la situación internacional de la década del '60. Para citar algunos: Halperin Donghi, *Argentina, la democracia de masas, Historia Argentina Vol. 7*; Potash, *El ejército y la política en Argentina. 1945-1962. De Perón a Frondizi*; Luis Alberto Romero, *Breve historia contemporánea de la Argentina 1916-2010*, pero pocos sobre los años de la Revolución Libertadora.

El texto de Kathrin Sikkirk sobre el desarrollismo en Brasil y Argentina es muy revelador sobre todo porque siendo norteamericana puede abstraerse de simpatías o antipatías personales que son notables en algunos textos sobre Frondizi y su época. Igualmente, su visión de la Alianza para el Progreso.

La situación internacional es muy claramente abordada por Juan Agustín Lanús en su libro *La Argentina inconclusa* donde detalla temas que vivió personalmente dado su carácter de embajador.

Interesantes los textos de David Sheinin sobre las relaciones entre Estados Unidos y la Argentina tanto en el aspecto político como cultural.

Significativa es la ausencia de referencias a la zona en textos como la *Historia de la Provincia de Buenos Aires* en 6 tomos dirigida por Juan Manuel Palacio, el último de los cuales se centra precisamente en el GBA. Los trabajos se focalizan sobre todo en la Zona Sur que tuvo un gran peso político desde los años '30 hasta los '60. En este tomo, dirigido por Gabriel Kessler, hay pocos trabajos dedicados a fechas anteriores a 1976 para luego abundar en trabajos sobre las transformaciones de los '80 y '90 (siempre del siglo pasado). Las historias locales son de vecinos que recopilan sus recuerdos de vida y los publican con el apoyo de las respectivas municipalidades y de institutos de historia, también locales. Relevante es el catálogo de fotos del Instituto Histórico de Vicente López y significativo el aporte de los diarios, ahora en versión digital, que facilita la publicación de fotos y

comentarios de los vecinos que recuerdan los tiempos pasados en los aniversarios de escuelas, destacamentos de bomberos y policías o de creación del hospital barrial.

Para la cultura y la vida cotidiana se utilizaron, principalmente, revistas de actualidad y deportivas de la época, como *Parabrisas*, y varias páginas web dedicadas a la historia del automovilismo. También trabajos que apuntan más a la vida cotidiana como el de Barbero y Ragolsky, *Americanización. Estados Unidos y América Latina en el siglo XX*.

Transferencias económicas, tecnológicas y culturales y Anahí Ballent sobre la vivienda.

En el año 2000 se conformó la Fundación Metropolitana (www.metropolitana.org.ar) dedicada al estudio de, precisamente, el área que va desde Zarate hasta La Plata. Ha elaborado la plataforma BAM 2.1 que recopila información en forma de estadísticas, fotos, mapas, videos de mucho interés para el estudio de esta zona.

Por último, las películas argentinas de la época que fueron filmadas en la zona. Como los estudios cinematográficos estaban ubicados en los lugares que luego fueron atravesados por la Panamericana podemos apreciar en forma directa como eran en ese momento. Eso no es sencillo de apreciar para cualquier observador dado que no siempre se mencionan las locaciones. Igualmente, se pueden sacar conclusiones acerca de los usos y costumbres ya que los decorados reflejan los estilos de moda del momento.

El objetivo de este trabajo es **contribuir** al conocimiento de la época a partir de la descripción de la zona antes y después de la construcción de estas dos importantes obras, la Panamericana y la Planta de la Ford.

Mostrar la impronta que dejaron en la cultura urbana la presencia de un importante número de ejecutivos y trabajadores norteamericanos que vivieron temporariamente en el lugar.

Advertir cómo la inclusión de otra cultura, aunque transitoria, generó un crecimiento y desarrollo urbano de consideración.

Analizar si existió en verdad una “alianza” entre el Estado y el sector privado que favoreció el desarrollo de la Zona Norte del Gran Buenos Aires.

2. LA RUTA PANAMERICANA.

En la Quinta Conferencia Panamericana, que se celebró en Santiago de Chile en 1923, se aprobó la construcción de una ruta que uniera a todos los países de América y que permitiera viajar por carretera desde Ushuaia hasta Alaska.

En sus orígenes, la idea fue la de conectar los ferrocarriles existentes, pero el avance del transporte automotor fue modificando el proyecto que se transformó entonces en la construcción de carreteras que comunicaran todo el continente.

Inicialmente, el plan tuvo el propósito de unir, por vía terrestre, a todos los países sudamericanos, a excepción del Brasil, debido al obstáculo que presenta la selva amazónica; aunque luego se incluyeron caminos de vinculación con este país.

Para difundir el proyecto y comprobar las dificultades prácticas que suponía su construcción, el ACA, institución que lideró el proyecto en la Argentina, organizó dos pruebas deportivas de la categoría “turismo de carretera”: la “Buenos Aires-Lima” (1940) y la “Buenos Aires-Caracas” (1948)²⁴.

Superadas las particulares circunstancias derivadas de la II Guerra Mundial, su factibilidad sería objeto de estudios por parte de la Asociación Argentina de Carreteras²⁵, en los años '50.

En la Argentina, la construcción de la Ruta Panamericana había comenzado en las postrimerías del segundo gobierno del presidente Juan D. Perón (1952-1955). La obra, que estaba incluida en el 2° Plan Quinquenal, fue suspendida por el gobierno provisional de la “Revolución Libertadora” en 1955.

En 1958, ni bien asume y a raíz del mal estado de la red caminera, el presidente Frondizi dio un fuerte impulso al tema con el Plan Vial 1959-1969.

²⁴ Ver “La Caracas”, documental dirigido por Andrés Cedrón (2012) www.lacaracas.com

²⁵ La Asociación Argentina de Carreteras (ACC) había sido creada en 1952 precisamente para facilitar la tarea de las empresas dedicadas a esta actividad. Habían logrado integrar los directorios de las Direcciones de Vialidad de todo el país y expresaban la visión de su sector.

En este plan se combinaban el proyecto original de la Ruta Panamericana con el de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires que había sido diseñado con anterioridad por la Dirección Nacional de Vialidad.

En la Argentina, el trazado de esta Ruta siguió dos caminos. Uno se superpone con la Ruta Nacional 7 que atraviesa el país por el sur de Córdoba y llega a Mendoza, para luego cruzar a Chile. El otro, cuya construcción analizaremos en este trabajo, sigue el trazado de la Ruta Nacional 9 pasando por Rosario y Córdoba para llegar hasta Potosí, ya en Bolivia. Estos caminos eran los mismos utilizados desde la época del Virreinato del Río de la Plata para comunicarse con Chile y Perú. Cada 30/50 km. existían postas en donde los viajeros podían descansar. Muchos pueblos surgieron alrededor de estas postas.

Cuando se construyeron los ferrocarriles a fines del siglo XIX, estos caminos, huellas en rigor de verdad, fueron perdiendo importancia, junto con las poblaciones a su vera. Por el contrario, crecieron las que estaban cerca de una estación del ferrocarril ya que con el nuevo medio de locomoción se podía viajar más rápidamente y con cualquier clima.

El primer tramo de esta Ruta 9, hasta la localidad de Campana es lo que hoy se denomina indistintamente Ruta Panamericana o Acceso Norte. El primer tramo de la Ruta 7 hasta la localidad de Lujan es el Acceso Oeste. Ambos comienzan en la Avenida General Paz²⁶.

2.1. Los accesos a la Ciudad

El *Plan de Accesos* diseñado por la Dirección Nacional de Vialidad (1943) retomaba la idea de los accesos radiales propuestos por diferentes planes y proyectos realizados por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires desde 1925.

Este plan preveía cinco accesos convergentes en la Av. General Paz, a los que se añadió el acceso desde aeropuerto de Ezeiza²⁷. Este fue el primero en construirse (1948), seguido por los accesos Sudeste²⁸, Norte y Oeste.

²⁶ Esta avenida marca el límite entre la Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires.

²⁷ Ver en Mapas y Planos (pág.182 y 183).

²⁸ Ver el proyecto en Mapas y Planos (pág.181).

En 1961 se lo rediseñó de conformidad al Plan Vial 1959-1969. En el plano se aprecian el Acceso Sudeste en conexión con el Sudoeste y un Acceso Sur. Estos últimos nunca construidos y el Sudeste solo parcialmente²⁹.

El término *acceso* implicaba la idea de llegar al puerto de Buenos Aires, llegar a la Ciudad. La oficina que realizó la planificación se llamaba, precisamente, *División Acceso a las Grandes Ciudades*. Dicha oficina planificó, también accesos a otras ciudades importantes como Córdoba. Siguiendo esta particular visión, los carteles de las estaciones de tren señalaban hacia *afuera* a los trenes que se dirigían al interior del país y *hacia adentro* los que iban a Buenos Aires.

El funcionamiento a pleno de la Panamericana y de la planta de Pacheco generaron, de hecho, un cambio en el sentido de la circulación. Las personas comenzaron a instalarse cada vez más lejos de la Ciudad, organizando su vida en las cercanías. Prueba de esto son los datos censales para la Ciudad de Buenos Aires en donde el número de habitantes, alrededor de los 3 millones, se mantiene prácticamente igual desde 1960 y crecen significativamente los del Gran Buenos Aires³⁰.

A partir de la consolidación del límite de la Ciudad de Buenos Aires y especialmente luego de la construcción de la avenida General Paz en 1941 se presentaron varios planes y proyectos para la construcción de accesos a la Ciudad³¹

El *Plan Noel* (1925), inspirado en los principios del City Beautiful Movement incluía una red completa de avenidas parqueadas, en su mayor parte oblicuas al trazado en damero preexistente. Esta red nunca se realizó, pero sí se concretó la construcción de las avenidas costaneras (Norte y Sur) y de la avenida de circunvalación (General Paz), que marca el límite del distrito federal que posteriormente fue transformada en autopista, sin cruces a nivel.

²⁹ Ver en Mapas y Planos el proyecto original.

³⁰ Ver datos comparativos de los censos de 1960 y 1970 en la pág. 81.

³¹ Suarez, Odilia E. *Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985. Planos del Plan Director para Buenos Aires 1958-1965 / SCA. Plan Director para Buenos Aires 1958-1965 / SCA.*

El plan formulado por Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan en 1937-38 proponía un conjunto de accesos radiales (N, NO, O, SO, S, SE) que atraviesan el límite del Distrito Federal y se prolongan hasta el área central de la ciudad, a los que se añadían tres conexiones transversales. Este plan implicaba además una transformación total del trazado urbano.

El *Plan de Accesos* de la Dirección Nacional de Vialidad (1943) retomó la idea de estos accesos radiales, aunque modificando su trazado y eliminando su prolongación hacia el área central. Este plan preveía cinco accesos convergentes en la Av. General Paz, a los que se añadió el acceso al aeropuerto de Ezeiza. Este fue el primero en construirse (1948), seguido por los accesos Sudeste, Norte y Oeste.

El *Plan Director* de 1962, inspirado en el planeamiento urbano y regional británico de la posguerra, subrayaba las vinculaciones entre la ciudad y su región³² Este plan fue elaborado en el ámbito de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en el año 1958, por la Organización del Plan Regulador de Buenos Aires, organismo creado específicamente y que tuvo como antecedente el Estudio del Plan de Buenos Aires (EPBA) durante la intendencia del Arq. Hernán Giralt.

Fue aprobado por Ordenanza del Concejo Deliberante en 1962. Para integrar a los accesos radiales en una red metropolitana este plan añadía: la autopista Costera, desde Tigre hasta La Plata; la autopista Central, atravesando la ciudad para vincular el acceso Norte con los accesos Sur y Sudeste; y la autopista Perito Moreno, prolongación del acceso Oeste en la Capital para ligarlo con las anteriores. Para mejorar las vinculaciones transversales insistía en la construcción del acceso Sudoeste y el Camino de Cintura.

El *Esquema Director Año 2000 de la Región Metropolitana*, publicado en 1970 por la Oficina Regional del Área Metropolitana³³ (ORDAM) constituida en 1966, bajo la dependencia del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE). Este plan pretendía modificar la estructura centralizada de la región, para generar una organización lineal. El estudio, a pesar del importante trabajo realizado, quedó -en gran medida- sin efecto, a causa de los

³² Es de las primeras normativas en las que se incluye a la Ciudad y sus alrededores.

³³ Una de las ocho regiones en las que fue dividido el país por el CONADE.

altos costos que suponía la transformación de la red de infraestructura necesaria. Sin embargo, algunas de sus líneas directrices se retomaron con posterioridad, como la Autopista Costera, de Zárate a La Plata; la A 10 o Marginal Interna y la A 11, o Marginal Externa. A estos proyectos se sucedieron otros en 1972-73, 1977. Todos tomaran ideas de los anteriores y todos quedaron inconclusos por diversos motivos³⁴.

En 1954 el Ing. Lauro O. Laura (padre del Ing. Guillermo Laura autor del trabajo *La Ciudad arterial* en los años 70) presentó un trabajo denominado *Elementos Básicos del Plan Regulador de Buenos Aires. Contribución al estudio de los problemas del tránsito*³⁵.

Allí aparecieron mencionados los Accesos a la Ciudad de Buenos Aires proyectados por la DNV en 1943. Estos mismos proyectos fueron luego incorporados en el 2° Plan Quinquenal (1953-58).

En este trabajo se pone énfasis en la conveniencia del uso de las autopistas sin cruces, utilizando las zonas de edificación antigua que debe ser remodelada teniendo presente que la ciudad...

...“siempre está sometida a un proceso continuo de transformación y por lo tanto de remodelamiento y que los nuevos planes buscan solamente un mejor ordenamiento del proceso, supliendo los defectos que presenta la evolución actual de fuerte raigambre individual; sin olvidar, que todos los intereses son conciliables mediante una legislación adecuada que contemple y resuelva incluso la situación de los propietarios de los inmuebles afectados, brindándoles las facilidades económicas y financieras necesarias para obtener la nueva vivienda en la misma zona o muy próxima a ella y con el usufructo de la valorización que el nuevo plan representa”³⁶.

³⁴El *Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana* (EPTRM, publicado en 1972-73) se basa en el Esquema Director y propone una red de autopistas semejante.

El proyecto *Cinturón Ecológico Área Metropolitana* (CEAMSE, 1977) impulsó la creación de una franja verde periférica utilizando los residuos domiciliarios para rellenar áreas bajas. Sobre este cinturón se trazaría una autopista de circunvalación. Sólo se ha construido el tramo que une los accesos Norte y Oeste (“Camino del Buen Ayre”).

El *Plan de Autopistas Urbanas* elaborado y parcialmente realizado durante la dictadura militar de 1976-83 preveía la construcción de nueve autopistas *dentro* de la Ciudad de Buenos Aires. A las previstas en planes anteriores se añadirían otras nuevas. Se llegaron a construir las autopistas 25 de Mayo, Perito Moreno, 9 de Julio Norte y 9 de Julio Sur.

³⁵ Laura, Lauro O.; *Elementos básicos del Plan Regulador de Buenos Aires*, Centro Argentino de Ingenieros, Buenos Aires, agosto de 1954.

³⁶ Pág. 23 del trabajo mencionado *ut supra*.

2.2. Los caminos y la Dirección Nacional de Vialidad

Hasta 1930 el debate sobre la construcción y mantenimiento de los caminos se desarrollaba dentro de los ámbitos privados, principalmente en el Automóvil Club Argentino (ACA) y en el Touring Club Argentino (TCA). Al mismo tiempo estas dos instituciones competían entre sí por la captación de socios y la influencia sobre el Estado en el tema. La competencia se definió a favor del ACA cuando ésta llegó a un acuerdo con Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) para la instalación de estaciones de servicio para la venta de nafta en todo el país.

En esa misma fecha (1932) se crea la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y en poco tiempo más las provincias crearon organismos similares, en sus respectivos ámbitos.

Se pueden distinguir diferentes épocas en la forma de administración de los fondos públicos destinados al mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y ampliación de la Red Nacional de Caminos.

Desde la difusión del uso del automotor hasta la sanción de la Ley Nacional de Vialidad Ley N° 11.658 en 1932. Esta primera etapa estuvo caracterizada por la falta de continuidad y planificación en la acción vial. El desarrollo de los caminos se debió fundamentalmente a la obligada contribución de fondos por parte de las empresas ferroviarias (3% del producto líquido de sus ramales), fijada por la Ley Mitre³⁷ en 1907 (Ley N° 5315). Si bien esta ley ayudó a la construcción de caminos y al desarrollo de los mismos cercanos a la zona ferroviaria, sentó las bases de un sistema que a largo plazo fue perjudicial para el desarrollo armónico del transporte dado que profundizaba la concentración en el puerto de Buenos Aires.

Desde 1932 hasta la sanción del Decreto - Ley N° 505/58. Las falencias señaladas fueron subsanadas, en alguna medida, en 1932 con la sanción de la Ley N° 11.658, por la cual se creó un Sistema Troncal de Caminos Nacionales, la Dirección Nacional de Vialidad - ente

³⁷ El Ing. Emilio Mitre fue su promotor. Esta ley le otorgaba la concesión de los ferrocarriles a Gran Bretaña y cuyo plazo caducaba, según la opinión de algunos, en 1947. Fue la razón empleada por el gobierno del Gral. Perón para nacionalizarlos.

autárquico encargado de proyectar, construir y conservar la red -, el Fondo Nacional de Vialidad - fondo específico conformado por un monto fijo adicionado al valor de venta de cada litro de combustible - y la organización de un sistema de Ayuda Federal a las Provincias para la construcción de caminos provinciales, y la exhortación para la creación de organismos de vialidad propios.

Desde el Decreto - Ley N° 505/58 (ratificado por Ley 14.467) hasta fines de 1979. El crecimiento sostenido de la red nacional pavimentada desde 1932 se vio afectado con el transcurso del tiempo por una falencia imprevista al momento de la sanción de la Ley N° 11.658: el efecto inflacionario que erosionó los fondos específicos. Por ello el Decreto Ley N° 505/58 (luego ratificado por la Ley N°14467) modificó la forma de constituir dichos fondos, fijando un porcentaje del 35% sobre el precio de venta al público de los combustibles. Además, redefinió los objetivos de la Dirección Nacional de Vialidad, su forma de administración, inversión y distribución del Fondo Nacional de Vialidad.

En1960, la Ley N° 15.274, creó el Fondo Nacional Complementario de Vialidad - construido por impuestos a las cubiertas y los vehículos que dio un impulso mayor al crecimiento de la red pavimentada. En particular, su artículo 1° ordenaba construir y/o reconstruir 15.000 kilómetros de caminos de la Red Troncal Nacional en un plazo no mayor a 10 años³⁸.

³⁸ La situación de la DNV varió con la sanción de diferentes leyes hasta la actual en las que se han establecido las concesiones y el cobro de peajes. Este breve resumen apunta a ubicar la problemática dentro del área estatal correspondiente.



En la foto se aprecia una carrera de autos en rutas del interior del país. La categoría se denominaba *turismo de carretera* y tuvo gran auge en los años '30 '40 y '50. Los corredores quedaban totalmente cubiertos de tierra, los accidentes mortales eran frecuentes.

Como se ha señalado, en 1932 se creó la Dirección Nacional de Vialidad y al mismo tiempo las provincias organizaron sus respectivas Direcciones Provinciales, el objetivo era:

“...enfaticar los aspectos de integración nacional, prestando particular atención a la distribución espacial de las obras en términos territoriales. La acción del Estado se hizo visible en gran medida a través de la creación de agencias estatales y la implementación de planes nacionales. La construcción, conservación y mejoramiento de los caminos mediante la realización de un sistema vial nacional fue una política clave en esta nueva etapa. Aunque la comunicación vial no desconocía el papel que habían tenido previamente los ferrocarriles, la flexibilidad, la potencialidad y la proyección de futuro que representó la vialidad, sumada a la presión de los grupos involucrados (asociaciones civiles o importadores de autos, entre otros) y a la decisión política del Estado de construir una red nacional de caminos le otorgaron un papel protagónico en los años treinta.”³⁹

³⁹ Gruschetsky, Valeria, *Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940* (ANPCyT- IDES/UTDT).

En este punto es importante mencionar el trabajo de Anahi Ballent *Kilómetro Cero*⁴⁰, quien, además de reseñar la historia de los primeros tiempos de Vialidad Nacional, relata cómo se fue tejiendo una estrecha relación entre la construcción de caminos con el desarrollo de YPF, el Automóvil Club, el automovilismo deportivo, el turismo y en definitiva una suerte de integración territorial. Señala Ballent:

“En 1931, poco antes de la sanción de la Ley de Vialidad 11.681 en octubre de 1932, el país contaba con unos escasos 2.000 km de caminos de tránsito permanente, mientras que para 1944 la acción pública había logrado elevar esa cifra por arriba de los 30.000 km.”
...“Solventada por los consumidores a través de impuestos –sobrepeso a la nafta y a los lubricantes-, planificada por una nueva repartición pública basada en una burocracia técnica específica- los ingenieros de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)... la red caminera era capaz de sugerir un nutrido imaginario, que podríamos calificar como epopeya del estado moderno cuya potencia comunicativa no se circunscribía al estado o al gobierno que lo promovía sino que parecía ser compartida por amplios sectores de la sociedad.”... “De esta manera, la obra vial suscitaba una enorme adhesión, ignorada únicamente por las empresas de ferrocarriles, que asistían no sin resistencias a la consideración de un enemigo al que suponían mortal.”

Los primeros pasos que se dieron en la DNV fueron en el sentido de definir la organización de la misma y el tipo de camino a construir. Valeria Gruschetsky⁴¹ en su trabajo relata con mucho detenimiento los debates ocurridos. Finalmente se optó por seguir el modelo norteamericano con su Bureau of Public Roads. Primaba aquí “la eficiencia y la racionalidad”.

Se definió que los caminos serían construidos con fondos públicos, para lo que se estableció un cargo sobre las naftas y que no habría caminos por peaje. Como todo era nuevo, se organizó un sistema de viajes de estudio en donde los ingenieros aprendieron

⁴⁰ Ballent, Anahí *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.

⁴¹ Gruschetsky, Valeria; *Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940* (PDF).

sobre las técnicas y materiales para su trabajo. En los primeros tiempos se realizaban viajes tanto a Estados Unidos como a Europa, luego la guerra impidió esto último. También se creó una cátedra sobre caminos en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires.

Los primeros años (1932-1940) de la Dirección Nacional de Vialidad y de sus colegas, las Direcciones provinciales, fueron de enorme actividad. Se diseñó un plan de carreteras troncales dándoles la numeración que aún mantienen. Muchos se trazaron en forma paralela a las vías del ferrocarril o siguiendo la huella de los caminos coloniales.

En esa primera época se construyó la Avenida General Paz y se diseñó el Plan de Accesos a Buenos Aires que luego sería incorporado al 2° Plan Quinquenal.

En 1936 se asignó la denominación Ruta Nacional 9 al camino de Buenos Aires a La Quiaca (uno de los trayectos de la Panamericana). En 1943 se abrió el camino al tránsito en toda su extensión, si bien la mayoría de su recorrido era de tierra.

Debe señalarse que la Ruta Nacional 9 tenía originalmente un trazado diferente al actual, ya que el camino pasaba por Pilar hasta Pergamino por la traza de la actual Ruta Nacional 8 y luego se desviaba hacia el norte en dirección a Rosario.

En verde el trazado original de la Ruta 9, en rojo el actual⁴².



⁴² Por un acuerdo con la provincia de Buenos Aires, actualmente la Ruta Nacional 8 comienza en Pilar continuando el ramal Pilar del Acceso Norte. Desde la Avda. General Paz hasta Pilar el anterior recorrido ha pasado a ser una Ruta Provincial (Ley 10.656).

En 1950 la Dirección Nacional de Vialidad pavimentó el tramo de Ramallo a San Nicolás de los Arroyos; entre 1952 y 1953 se terminó el tramo Campana - Atucha y en 1956 se completó el *pavimento* de la Ruta 9 de Buenos Aires a Rosario con este nuevo recorrido.

En la actualidad el tramo de la Panamericana que va desde la General Paz a Pilar, a Campana y a Tigre se denomina Acceso Norte-Autopista Pascual Palazzo, e integra con los Acceso Oeste y Sudeste y la Autopista Ricchieri, las vías terrestres de ingreso a la Ciudad de Buenos Aires.



En la foto se puede apreciar la Avda. Francisco Beiró en 1958. Aún circulan los trolebuses. Las permanentes caídas de la tensión y los cortes de electricidad decidieron el fin de este sistema de transporte en la Ciudad de Buenos Aires. Habían comenzado a circular en 1948 y lo hicieron de manera regular hasta 1962, siendo suprimidos definitivamente en 1966.

2.3. Terminología

Los términos ruta, autopista, carretera, son utilizados en muchas oportunidades como sinónimos, pero no lo son. Para superar esta fuente de posibles confusiones en el Octavo Congreso Panamericano de Carreteras reunido en Bogotá, en 1960, se aprobó un diccionario de palabras significativas para la materia en idiomas español, inglés, portugués y francés⁴³ y un sistema común de señales de tránsito.

Una **carretera** o **ruta** es una vía de dominio y uso público, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de automóviles. Existen diversos tipos de carreteras. Coloquialmente se usa el término para definir a la convencional que puede estar conectada a las propiedades colindantes a través de accesos, diferenciándolas de las autovías y autopistas, que no deben tener pasos o cruces al mismo nivel. Las carreteras se distinguen de un simple camino porque están especialmente concebidas para la circulación de vehículos de transporte.

La construcción de carreteras, en ese momento, era una actividad relativamente nueva y era necesario establecer claramente el significado de las palabras en temas técnicos, materiales y herramientas. Los montos involucrados en los mismos exigían precisión.

⁴³ A continuación, una muestra de las dificultades que se buscó superar al establecer los equivalentes y también los modismos de uso en los diferentes países.

AUTOPISTA /FREEWAY/AUTO ESTRADA Carretera expresa con control total de accesos y todos los pasos a desnivel.

AVENIDA PARQUE/PARK-WAY/PARQUEVIA Carretera principal para tránsito no comercial con control parcial o total de accesos y comúnmente ubicada dentro de un parque o provisto de fajas adyacentes con desarrollo tipo parque.

BERMA /SHOULDER/ACOSTAMIENTO (En Argentina banquina; Colombia y Venezuela lombrillo y México acotamiento) La parte del camino contiguo a la faja de rodado, destinada a vehículos detenidos accidentalmente, al tránsito en caso de emergencia y también como soporte lateral de la base y capa superficial.

CAMINO DE PEAJE, PUENTE O TUNEL DE PEAJE/TOLL ROAD, TOLL BRIDGE OR TOLL TUNNEL/RODOVIA DE PEDAGIO, OBRA DE PEDAGIO Un camino, puente o túnel abierto al tránsito únicamente mediante el pago de una tasa establecida.

CARRETERA, CALLE O CAMINO/HIGHWAY, STREET OR ROAD/ESTRADA, RODOVIA, RUA (en Perú: jirón para calle) Vía pública usada para el tránsito en general, que incluye el área total entre líneas frontales de propiedad. Se usa para zonas urbanas: calle y para zonas rurales: carretera o camino.

CARRETERA CON FAJAS DE RODADO SEPARADAS/DIVIDED HIGHWAY/RODOVIA DIVIDDIDA, RODOVIA DE PISTAS SEPARADAS Una carretera con fajas de rodado independiente para tránsito en sentidos opuestos.

FAJA DE RODADO/TRAVELED WAY/PISTAS DE ROLAMIENTO (en Argentina calzada) La parte del camino donde se mueven los vehículos, excluyendo las bermas y los carriles auxiliares.

FAJA DIVISORIA CENTRAL/MEDIAN/CANTEIRO CENTRAL La parte central de una carretera con fajas de rodado separadas, que independiza a estas.

Como en Latinoamérica las empresas constructoras de carreteras eran en su mayoría norteamericanas⁴⁴, con usos, costumbres e idiomas diferentes, este glosario facilitó los contratos y el trabajo cotidiano, ya que muy frecuentemente los obreros especializados en el manejo de la maquinaria utilizada provenían de diferentes países y se trasladaban de un lugar a otro.

En la Argentina el término más utilizado es *ruta*, aun cuando muchas de las más utilizadas, como la 2 o la 9, sean, en la actualidad autopistas, o como en el caso de la 197 o la 202⁴⁵, se denominen avenidas. En este caso la **Ruta Panamericana** es, al menos en el tramo en estudio, una autopista. Su nombre oficial es Acceso Norte-Autopista Pascual Palazzo, y coloquialmente se la llama “la Panamericana”.

El término ruta proviene del francés *route*, que a su vez deriva del latín *rupta*. Se trata de un camino, carretera o vía que permite transitar desde un lugar hacia otro. En el mismo sentido, una ruta es la dirección que se toma para un propósito.

En países como Argentina y Uruguay, se le dice ruta a lo que, en otros países de habla castellana, se conoce como carretera. Se trata de vías de uso público, por lo general asfaltadas, que son aptas para la circulación de vehículos.

La ruta es un camino, vía o carretera que une diferentes lugares geográficos y que les permite a las personas desplazarse de un lugar a otro, especialmente mediante automóviles, ómnibus o transportar mercadería en camiones.

Esta es la principal diferencia entre una ruta y un simple camino, las primeras se encuentran especialmente acondicionadas para que por ellas transite el transporte vehicular: asfaltadas, con señalizaciones especiales y áreas de servicios.

Cuando una ruta ingresa a una zona urbana, pasa a ser calle o avenida, la velocidad permitida será entonces menor.

El mantenimiento de las rutas, es decir, el cuidado del pavimento, la iluminación y la

⁴⁴ Por mencionar algunas, Allis Chalmers, Equimac/ International Harvester, Caterpillar, General Electric. Div. Equipos Técnicos. Actuaban asociadas con empresas argentinas como Vialco S.A., Bander y Cia.S.A., CONARG S.A.I., ARMCO Argentina S.A.I. y C., Hannomag, Burgwardt, Benito Roggio, CORCEMAR, Asfaltos YPF, Productos asfálticos Shell y ESSO.

⁴⁵ Por el Decreto 1595/79 las rutas nacionales 195, 197 y 202 pasaron a ser las rutas provinciales 27, 24 y 23, respectivamente. Aunque el uso mantiene la antigua denominación.

limpieza puede correr a cargo del Estado en cuestión o en su defecto haber sido entregado en concesión a una empresa que presta ese servicio a cambio del cobro de una suma de dinero (peaje) a los automovilistas que transitan por ella.

Una autopista es una pista de circulación para automóviles y vehículos de motor terrestres de carga y de pasajeros. Debe ser rápida, segura y sin cruces a nivel; se diferencia de una ruta convencional, en que la autopista dispone de doble carril para cada sentido con calzadas separadas.

Las primeras autopistas construidas con esta configuración se hicieron en Italia durante los años ´20. Dentro de los tipos de carreteras representan las vías que más tránsito pueden soportar y en las que éste alcanza mayores velocidades por lo que suelen representar los ejes principales de la red vial de un país.

En 2004, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) definió la palabra *autopista* como:

“Carretera especialmente diseñada y construida para el tráfico motorizado, el cuál no sirve a las fincas que lindan con éste, y que:

- (a) Está provisto, excepto en determinados puntos o temporalmente, de doble calzada separada para las dos direcciones del tránsito. Esta separación se hace por una banda por la que no se puede circular o por otros medios.
- (b) No tiene carreteras que la cruzan al mismo nivel, ni vía de trenes, ni de tranvías ni pasos peatonales o caminos de cualquier tipo;
- (c) Está especialmente señalizado como una autopista, y está reservada específicamente para una categoría de vehículos motorizados.
- (d) Los carriles de entradas y salida están señalizados para ello. Las autopistas urbanas también se incluyen en la definición.

Para poder ser calificada como autopista, una vía de circulación debe reunir las siguientes características:

- Dos bandas de circulación, una para cada sentido, separadas entre sí por una franja ancha de terreno o por vallas de protección.
- Al menos dos carriles de circulación en cada banda.
- Banquinas laterales en cada banda, para que un vehículo pueda detenerse en caso de emergencia sin obstaculizar el tráfico.

- Curvas poco pronunciadas para que los vehículos no tengan que aminorar la marcha al circular por ellas.
- Ausencia de cruces a nivel, que se resuelven mediante pasos superiores o inferiores.
- Las intersecciones se resuelven a distinto nivel mediante enlaces.
- Entradas y salidas con carriles, separados de los principales, de desaceleración y de aceleración para que los vehículos que salen o entran en la autopista cambien su velocidad fuera de ella.
- Las salidas y entradas están situadas casi siempre en el lado derecho en el sentido de la marcha, ya que el carril izquierdo es el de adelantamiento y, por lo tanto, el más rápido.
- El acceso a los inmuebles colindantes con la autopista no se realiza directamente desde la misma a menos que se utilicen entradas y salidas como las antes descritas. En las zonas urbanas es habitual la existencia de calles paralelas situadas a cada lado denominadas "vías de servicio" o "colectoras" que permiten el acceso a los inmuebles que limitan con la autopista sin perturbar el tránsito de la misma".

Aunque planificada como *autopista*, en un primer momento, la Panamericana tenía algunos cruces; posteriores modificaciones y ampliaciones la convirtieron en la auténtica autopista que es hoy. Aunque pocos se refieren a ella de ese modo, sigue siendo "la Panamericana" o simplemente "la ruta".

Los primeros en construir autopistas fueron los italianos durante el gobierno de Mussolini. Formaba parte de la imagen modernizadora que se quería mostrar con grandes construcciones públicas y quizá también, como una manera de emular a los romanos que fueron los grandes constructores de caminos de la antigüedad.

Otro tanto hizo Alemania durante el gobierno de Hitler, las *autobahn*. Estas tenían ya incorporados los conceptos de seguridad vial que aún hoy se utilizan, pocas curvas, pocas subidas y bajadas y los accesos en forma circular para reducir la cantidad de espacio requerido. Estas rutas europeas son trazadas sobre un territorio totalmente ocupado, con pueblos y ciudades distantes a escasos kilómetros, de modo que la utilización del espacio debe ser extremadamente cuidado.

Distinto es el caso de EEUU, donde las distancias son enormes y existe mucho espacio, de modo que las rutas fueron, en la mayoría de los casos, el mejoramiento y la pavimentación de los caminos que recorrían las carretas de los pioneros rumbo al Oeste. Tal es el caso de la Ruta 66, hoy convertida en paseo turístico.

Algo similar ocurrió en nuestro país cuando se diseñó el mapa carretero. Las principales rutas o rutas troncales siguen el derrotero de los caminos de la época colonial. La Ruta 9 sigue el camino al Alto Perú, la Ruta 7 el camino a Chile. En otros casos van en forma paralela al ferrocarril.

Las *autopistas de peaje* son aquellas en las que es necesario realizar el pago de una tarifa a su concesionaria para poder utilizarlas. El pago se efectúa en los controles de peaje dispuestos en los ramales de conexión con otras carreteras o en el mismo tronco de la autopista (peajes de cabecera).

En los EEUU existe desde sus orígenes la costumbre del peaje. Seguramente traída de Inglaterra, donde, por ejemplo, para transitar por los canales artificiales que atraviesan todo el país, debía abonarse un peaje para superar cada esclusa. De ese modo el constructor del canal, habitualmente una sociedad, recuperaba la inversión y generaba una ganancia.

Con el auge del automóvil fue natural la creación de caminos con peaje. Es decir, caminos por los que pagaban solamente sus usuarios. Muchos se negaban a pagar impuestos para la construcción de un camino asfaltado que no usarían.

A partir del New Deal, el gobierno norteamericano impulsó fuertemente la construcción de caminos y en general las obras públicas, con el objetivo de recuperar la economía por la generación de nuevos puestos de trabajo y con la creación de impuestos sin destino específico (rentas generales según nuestra denominación).

La construcción de caminos, en el ámbito federal norteamericano está dirigida y gestionada por el Bureau of Public Roads⁴⁶. Esta oficina autónoma del gobierno federal fue el modelo para la creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932 y el tema de la utilización o no del sistema de peaje fue ampliamente debatido en esa oportunidad. En Argentina, finalmente se optó por la construcción de rutas financiadas por el Estado

⁴⁶ Esta oficina, en general local, fue creada en 1898 para hacerse cargo de los caminos, hasta ese momento responsabilidad de los terratenientes, a partir de 1910 y como consecuencia de la aparición del automóvil fue trasferida al gobierno federal y adopta ese nombre en 1915. Es a partir de 1939 que toma un fuerte impulso como consecuencia de la política del New Deal.

Nacional y de utilización libre, como un modo de favorecer el desarrollo de todos los rincones del país. En la etapa fundacional de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) existía una mística de unión nacional, la idea de unir a través de los caminos a todos los pueblos del país y en especial a aquellos a los que no se podía acceder por tren.

2.4. La situación vial en 1958

El estado de los caminos en 1958 era deplorable. La opinión era unánime y así lo expresan las palabras del presidente de la Asociación Argentina de Carreteras (AAC) Sr. Luis Di Carli⁴⁷: *“...Toda la obra caminera del país fue ejecutada por la Dirección de Vialidad Nacional, y las similares de las provincias en la década 1933-1943; período en que estos organismos estatales funcionan con bastante autonomía. Del año 1943 a 1956, poco se ha hecho fuera de conservar precariamente las calzadas construidas en la anterior década. Puede decirse que en ese lapso fue mayor la destrucción que ocasionó el tiempo y el tránsito, que la labor de mantenimiento realizada. Durante ese tiempo las direcciones viales habían perdido totalmente su autonomía.*

La Asociación Argentina de Carreteras se encontró al hacer su aparición, con este triste panorama; o, mejor dicho, apareció para propugnar la labor necesaria para poner término a ese incomprensible letargo. Como medida previa dióse a la tarea de obtener el aumento de los magros recursos viales y, paralelamente, lograr que los organismos directores operen con la autarquía que hemos señalado anteriormente...”

En ese artículo, también se hacía la defensa del sistema de licitaciones como la forma más adecuada para construir los caminos asegurándose la mejor calidad y el menor precio, debiendo el Estado solamente controlar el proceso y exigir el cumplimiento de los contratos. Vale aclarar que el Ing. Luis De Carli era, a la sazón, presidente (y dueño) de Vialco SA, una de las empresas constructoras de carreteras más importantes del país y representaba en esta Asociación a la Cámara Argentina de la Construcción.

⁴⁷ De Carli, Luis, *Organización y labor de las reparticiones viales*, en la Revista Carreteras N° 17 enero-abril de 1959.

La Asociación Argentina de Carreteras (ACC) había sido creada en 1952 precisamente para facilitar la tarea de las empresas dedicadas a esta actividad. El directorio de la AAC estaba integrado por representantes de las siguientes instituciones: el Touring Club Argentino (TCA), la Administración General de Vialidad Nacional (DNV), Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), la Cámara Argentina de la Construcción (CAC), Agar Cross S.A.⁴⁸, la Asociación Argentina de Importadores de Automotores y Anexos, la Comisión Permanente del Asfalto, el Instituto del Cemento Portland Argentino, el Automóvil Club Argentino (ACA), la Asociación Argentina de Fabricantes de Cemento Portland.

En mayo de 1954, la AAC comenzó a publicar *Noticias Camineras* y en enero de 1955, la revista *Carreteras*. La primera continuó saliendo hasta diciembre de 1961 en los meses en los que no se publicaba *Carreteras*⁴⁹.

En *Carreteras* se difundían artículos técnicos y las novedades en la materia, así como textos que expresaban la opinión del sector, con *Noticias Camineras* se trataba de facilitar la tarea de las empresas con la publicación de los llamados a licitación y sus resultados.

Ambas contaban con propaganda de los proveedores de bienes y servicios y fotos que mostraban los materiales, las herramientas, las máquinas y los caminos, puentes y túneles construidos.

Esta revista presentaba una visión de lo que sucedía con la vialidad durante esas décadas. Existe unanimidad en considerar que el estado de los caminos al comienzo del gobierno de Frondizi era pésimo. La mayoría de las rutas ni siquiera estaba pavimentada y su mantenimiento era escaso. A través de los discursos publicados en *Carreteras* se puede acceder a valiosa información al respecto y también al Plan Vial 1959-1969⁵⁰.

“...Planificación de las obras - prioridades. Hace poco tiempo he tenido oportunidad de formular un panorama de la situación actual del sistema de caminos

⁴⁸ Agar Cross S.A. fue fundada en Argentina a fines del siglo XIX. En sus inicios, esta empresa operaba una línea de más de 5000 productos, incluyendo maquinarias y equipos para el agro, equipos de frío, autos y camiones.

En esos tiempos la empresa representaba a importantes marcas internacionales de maquinarias como John Deere, Case, International Harvester, Morris, Pegaso y Alfa Laval.

⁴⁹ Pueden leerse en su totalidad en la página web de la AAC.

⁵⁰ Petriz, Pedro, *La fijación de una política vial para el país*, Revista Carreteras N°19 septiembre – diciembre 1959.

*argentinos, del que surgen las condiciones precarias que se ofrecen al desenvolvimiento del tránsito carretero, tanto por el estado de las obras como por las bajas proporciones en que éstas se registran sobre las longitudes de las distintas redes, como surge de las siguientes referencias: **la red nacional tiene pavimentos o está mejorada en un 31 % de su extensión; las redes provinciales en un 11,4 %; mientras que en las comunales, aunque se carece de datos, se puede afirmar que los volúmenes de obra definitiva, de registrarse, carecerían por completo de significación.** Y si bien esos índices porcentuales como valores absolutos podrían no decimos nada, adquieren en cambio relevancia cuando se traducen en términos de tránsito permanente y se piensa en la extensión de nuestro territorio, en el carácter especial de nuestra economía, etc.*

*He señalado, por ejemplo, que, dentro de la zona de tierras más aptas del país, donde son mayores y más densas las redes camineras, **el tránsito en ellas es condicional sobre proporciones del orden del 95 % de su longitud total.** He señalado también, en consecuencia, que uno de los objetivos fundamentales de nuestra política vial debía proponerse asegurar la continuidad del tránsito en la mayor extensión de la red y creo necesario insistir y aún profundizar el concepto. La magnitud de tal empresa y la limitación de los medios disponibles configuran las características salientes de nuestra realidad nacional sobre las que debe centrarse la atención al decidir las inversiones.*

Ello confiere, a mi modo de ver, la más alta responsabilidad y trascendencia dentro del proceso total de la obra, a la etapa de planificación, etapa que, aunque resulte paradójico no se resuelve satisfactoriamente, en general, en nuestras organizaciones viales. La responsabilidad y trascendencia de esa labor derivan de que a ella corresponde la fiel interpretación de nuestras necesidades presentes y futuras y proyectar sus consecuencias para servir al país en lo que es y en lo que debe ser.

Como principio normativo al planeamiento en cada jurisdicción -dentro de los recursos que a cada uno les corresponde, conforme a la legislación vigente- debe formularse procurando el mayor beneficio al sistema total, mediante la habilitación de la mayor extensión de caminos y tratando de dar soluciones orgánicas por integración de circuitos; evitando soluciones de continuidad. etc.

Ocurrirá muchas veces que inversiones económicamente justificadas desde el punto de vista intrínseco de una obra, convendrán contraerse para derivar hacia otras obras cuando a la luz de los mismos principios económicos el plano de referencia sea el sistema total. Y en tal caso la solución será por cierto más equitativa al favorecer al mayor número de usuarios, como que sobre ellos recae en medida fundamental el sostenimiento de la obra vial del país...”⁵¹.

En la descripción de la situación, este discurso llama la atención no sólo sobre la existencia de un enorme déficit de caminos y sus consecuencias, sino que se carece de las maquinarias y de los materiales para hacerlos. Además los recursos económicos y financieros para hacer frente a las erogaciones necesarias eran escasos.

Para solucionar estos problemas se sancionó una ley que facilitaba la adquisición de la maquinaria y de los materiales que no existieran en el país, sin pagar los derechos aduaneros correspondientes. Finalmente, cuando Frondizi llega a un acuerdo con el FMI, se pudo acceder a créditos del Banco Mundial. Se contrataron empresas extranjeras, principalmente norteamericanas, que trajeron el know how y también enormes maquinas Caterpillar, desconocidas en el país. Una de estas empresas, ARTEX, fue la que construyó los puentes de este primer tramo de la Panamericana.

En ese mismo discurso, párrafos del cual fueron transcritos más arriba, el presidente de la DNV, Ing. Petriz, hacía referencia a la situación del transporte en general y el estado de los ferrocarriles. Mencionaba que el deterioro del ferrocarril había derivado el transporte de algunas mercaderías por camión, agravando el deterioro de los caminos. Planteaba la necesidad de una planificación concertada del sistema de transporte tanto por carretera como por ferrocarril.

La primera gran crisis ferroviaria se dio en 1961 con una huelga que duró 60 días, en rechazo a la reestructuración propuesta por el “Plan Larkin”⁵². Este plan consistía en una drástica reducción de las líneas manteniendo solo aquellas que fueran rentables, también implicaba el cambio de material rodante con la consiguiente clausura de talleres. En

⁵¹ Lo destacado en negrita pertenece a la autora.

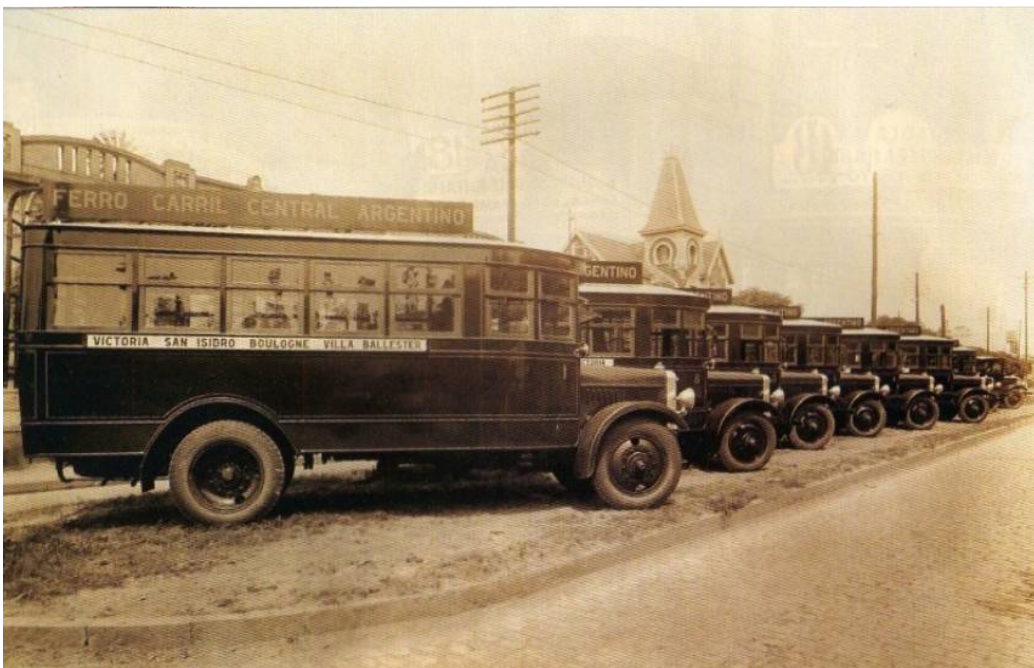
⁵² Ver en Notas de Interés en el Anexo el “Plan Larkin” (pág. 159).

definitiva, el plan no terminó de aplicarse completamente, pero muchos ramales y talleres afectados no volvieron a abrirse. Paralelamente, el proyecto para la instalación de industrias automotrices permitió la fabricación de autos, camiones y chasis que, carrozados, facilitaron la creación de numerosas líneas de colectivos que, poco a poco, fueron quitándole pasajeros y mercadería al ferrocarril.

En el análisis anterior no se menciona el transporte de pasajeros. Estos también se habían visto perjudicados por el deterioro del sistema ferroviario que los había llevado a adoptar el colectivo⁵³ como medio habitual de transporte.

Cuando en los años '30, el ferrocarril comienza a sentir la competencia del colectivo las empresas extranjeras propietarias de los mismos, buscaron distintas soluciones. Una de ellas fue la creación de la Corporación de Transporte de Buenos Aires, que unificaba en una sola, la administración de ómnibus, colectivos y tranvías (algunas líneas de tranvía eran propiedad del ferrocarril), autorizaban su creación y recorridos. Otra fue la creación de líneas de colectivos que acercaban los pasajeros a las estaciones de tren.

En la foto siguiente se ve un grupo de colectivos estacionados sobre la avenida Centenario, cerca de la estación de San Isidro del Ferrocarril Central Argentino, actualmente Ferrocarril Mitre, alrededor de 1930.



⁵³ En Buenos Aires, el colectivo (de *transporte colectivo*) es el nombre dado a los ómnibus que recorren el área urbana.

Luego de largos años de conflictos, en 1955 la Corporación de Transporte de Buenos Aires se disolvió y comenzó un proceso privatizador de las líneas de colectivos, al mismo tiempo que se autorizó la circulación de nuevas, muchas de ellas con cabecera en localidades del Gran Buenos Aires.

A fines de 1961 dejaron de circular los tranvías por Buenos Aires. Muchas líneas fueron reemplazados por ómnibus que efectuaban el mismo recorrido.

Con la urbanización de zonas alejadas de las estaciones del ferrocarril, muchas empresas, que ya prestaban servicios uniendo las estaciones de los diferentes ramales, extendieron sus servicios y establecieron nuevos recorridos. En general estas líneas se movían dentro de un mismo partido y en consecuencia eran autorizadas y fiscalizadas por el gobierno municipal respectivo. En cambio aquellas líneas que ingresaban en o salían de la Capital Federal requerían la autorización del Gobierno Nacional. Cabe recordar que en ese momento el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires era ejercido por un Intendente elegido directamente por el Presidente de la Nación, la Ciudad carecía de autonomía.

Dada la organización federal del país, las rutas y caminos que atraviesan más de una provincia, son nacionales, es decir son planificadas y construidas por el Gobierno Nacional, a través de la DNV, a diferencia de las que no exceden los límites provinciales que son responsabilidad de las respectivas provincias. Las primeras son construidas con dinero del presupuesto nacional o bien con créditos gestionados por el gobierno nacional. Se encuentran bajo su jurisdicción, es decir sobre ellas y a sus lados se aplican las normas nacionales y son competentes sus autoridades.

La aclaración apunta a señalar que la construcción de estas rutas implica un acuerdo entre la Nación y las provincias, incluso los partidos o departamentos involucrados con el objeto de definir la traza. Este trazado definirá cuales propiedades deberán ser expropiadas y la conveniencia de cruzar por la cercanía de alguna población o evitar algún obstáculo natural. La construcción de una ruta genera importantes beneficios de índole económica e inevitablemente habrá grupos de interés que presionarán para que la misma tenga uno u otro trazado.

A esta situación debemos agregar la fuerte impronta que tuvo en el desarrollo económico, político y social (podríamos agregar incluso a nivel internacional) la construcción de los ferrocarriles en gran parte a cargo de empresas extranjeras, inglesas y francesas. Algunos autores⁵⁴ sostienen que el fuerte apoyo norteamericano al desarrollo automotor en competencia con el ferrocarril fue una manifestación más de la ambición de Estados Unidos por desplazar al Reino Unido del papel de privilegio que tenía por esos años en la economía argentina.

⁵⁴ Villanueva, Javier; *El origen de la industrialización argentina*, Centro de Investigaciones Económicas, Instituto Torcuato Di Tella, 1973.
Ver también Wolfe, Roy; *Transportation and Politics*, D. Van Nostrand Company, Inc. Toronto 1963.

3. LA FORD EN ARGENTINA.

A fines de 1913 Ford Motor Co. decidió instalar en Buenos Aires la primera sucursal latinoamericana y la segunda en el mundo fuera de Estados Unidos⁵⁵. En 1917 y luego de haber comercializado más de 3.500 vehículos comenzó la importación de autos desarmados para ser montados en Buenos Aires. Ese mismo año se aprobó en la casa matriz una inversión de 240.000 dólares para la construcción de una planta de montaje en la calle Wenceslao Villafañe 40, del barrio de La Boca, al sur de la ciudad de Buenos Aires.

En 1925 con la producción del famoso modelo "T" se inauguraba la primera planta Ford de Latinoamérica. El Ford "T" se importaba semi-armado y se completaba con un 20 % de piezas de producción local. Para entonces los productos se comercializaban a través de una red de 285 concesionarios distribuidos por todo el país. El personal administrativo y el plantel de operarios sumaban 400 personas. Poco tiempo después, y debido a la creciente demanda, la planta debió ser ampliada llegando su personal a 1500 personas entre operarios y empleados. En 1927 se fabricó en La Boca el Ford "T" nº 100.000. A fines de ese mismo año se presentó el Ford "A", sucesor del modelo "T" que fue discontinuado en Estados Unidos. Se habían fabricado, hasta ese momento, más de 15.000.000 de unidades⁵⁶.

Con el estallido de la II Guerra Mundial en 1939, se cerró la importación de vehículos y componentes. La producción se limitó a completar las unidades con el material disponible, pero la creciente falta de insumos básicos para la producción obligó a suspender la actividad. Durante ese período, Ford fabricó baterías y atendía a sus clientes con la venta de repuestos y accesorios producidos por talleres locales. Precisamente la necesidad de desarrollar proveedores nacionales sentó las bases para el posterior surgimiento y expansión de la industria autopartista argentina.

Concluida la guerra se reinició la actividad. En 1957 se armaron los primeros vehículos comerciales de la línea "F" y a fines de 1959 salen de fábrica las primeras pick Up F-100, los camiones F-600 y el chasis para colectivos B-600 armados en el país. En ese momento

⁵⁵ La primera fue en Gran Bretaña.

⁵⁶ www.auto-histoire.com.ar/Histoire/Ford_Argentina.htm.

la empresa decidió construir una planta para fabricar localmente estos vehículos. Es así que en 1960 se colocó la piedra fundamental de la Planta de Pacheco que es inaugurada oficialmente al año siguiente.

La zona elegida era rural, con escasos vecinos⁵⁷. Estos estaban ubicados, principalmente, a lo largo de las rutas 197 y 202, que estaban pavimentadas y por la que transitaban algunas líneas de colectivos locales que unían las estaciones de tren del Ferrocarril Mitre y del Belgrano, que atraviesan el distrito.

Tigre, cabecera del partido del mismo nombre, tenía un escaso desarrollo industrial, sin embargo, ya se habían ubicado allí a partir de los años '40 algunos talleres que fabricaban partes para distintas industrias, motores, se hacían reparaciones y proveían a una incipiente industria naval. Se fabricaban botes y lanchas, en particular las tradicionales lanchas colectivas que aun hoy circulan por el Delta y unos años antes se había instalado sobre el río Luján, el astillero ASTARSA⁵⁸, que construyó buques para YPF, locomotoras y, ocasionalmente, tanques de guerra.

Entre otras, cabe mencionar a la empresa de neumáticos FATE (Fabrica Argentina de Telas Engomadas). La misma había comenzado a funcionar en 1940 en el ámbito de la Capital Federal en el Barrio de Saavedra. En 1960 se instaló en un predio de 65 Ha. en San Fernando, provincia de Buenos Aires, a escasa distancia de la planta Ford.

Sobre la ruta 197 estaba la fábrica de carrocerías El Detalle, dedicada al carrozado de colectivos sobre chasis de camiones. Muy reconocidas fueron las fábricas de carrocerías, en especial para colectivos, ómnibus y camiones, ubicadas en Firmat, provincia de Santa Fe (la primera en 1949) y Las Varillas, provincia de Córdoba en 1951. Muchas de estas empresas comenzaron luego a fabricar cosechadoras y otras máquinas para el agro. Así

⁵⁷ En 1927 se había instalado una antena de la Estación Radioeléctrica en Gral. Pacheco. Esta fue ampliada en 1943. Las nuevas construcciones incluían una casa para el Ministro de Telecomunicaciones y para caseros. Actualmente pertenecen a la Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Desde esta estación se prestaba servicio a los buques y para emergencias. <http://www.generalpachecoweb.com.ar/historia/lugareshistoricos.html>. 24-9-2016

⁵⁸ ASTARSA quebró en 1994 y el predio que ocupaba sobre el Dique Lujan fue vendido a una desarrolladora inmobiliaria. En el lugar, actualmente se construye un barrio cerrado.

fue que existieron en el país empresarios dispuestos y personal capacitado para acompañar las inversiones previstas por las empresas extranjeras⁵⁹.

3.1. La construcción de la planta de Pacheco.

La concreción del proyecto de la Ford requería la terminación de las obras de la Ruta Panamericana⁶⁰. La demora en la construcción de la autopista era, indudablemente, el principal obstáculo para la puesta en marcha definitiva de la nueva planta, y no es aventurado entrever la influencia de la compañía en la continuación de los trabajos. Ya se había construido la planta generadora de electricidad⁶¹, imprescindible para el funcionamiento de la fábrica, y se habían instalado teléfonos conectados a la recientemente creada central “República⁶²”, que fue la más moderna para la época⁶³, ya que la de Tigre cubría, escasamente, las necesidades de la planta urbana del partido.

La Planta se construyó en un tiempo record de 16 meses. Está ubicada en un predio de 105 hectáreas (luego ampliadas a 130 ha.) sobre la Ruta Panamericana, en ese momento Ruta Nacional 9. Oficialmente la planta quedó inaugurada el 21 de septiembre de 1961, el primer Ford Falcon salió de fábrica en julio de 1963.

La inversión realizada por la Ford fue de 70 millones de dólares.

⁵⁹ La Ford aportó lo suyo en la cuanto a la capacitación creando en coordinación con el Ministerio de Educación la Escuela Técnica Henry Ford, para lo que aportó el edificio y la maquinaria necesaria a fin de asegurarse técnicos preparados en las más modernas tecnologías.

⁶⁰ En las Memorias de la DNV constan los trabajos de adaptación del trazado para mejorar el acceso a la Planta.

⁶¹ Durante algún tiempo, dicha planta generó electricidad incluso para los vecinos.

⁶² Shmidt, Claudia «...mucho costó que la arquitectura “oficial” fuera moderna...» *En torno a las obras del Estado Nacional en Argentina. (1947-1955)* en Block. Revista de cultura de la arquitectura, la ciudad y el territorio. N° 9, julio de 2012.

El edificio República es un edificio de oficinas en torre ubicado en la esquina de Corrientes y Maipú, en la ciudad de Buenos Aires. Fue diseñado en 1951 por el estudio SEPRA (Sánchez Elía, Peralta Ramos y Agostini) para alojar las oficinas de ENTel (Empresa Nacional de Telecomunicaciones). Funcionando como central telefónica, tenía capacidad para 50.000 líneas.

⁶³ Las líneas correspondientes a dicha central se encontraban instaladas en las inmediaciones del Obelisco, es decir, en pleno centro de la Ciudad de Buenos Aires, la característica era 394. Esto la diferenciaba de las restantes de la Ciudad que eran de solo 2 dígitos.

A continuación, en la foto, Douglas Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina, coloca la piedra fundamental del Centro Industrial de Pacheco. (Foto del suplemento especial del diario Clarín del 29 de septiembre de 1978)



En el terreno de 130 hectáreas se edificaron 252.000 m²⁶⁴. Allí se encuentra la sede administrativa, la fábrica de motores, el ensamblado de autos y la pista de pruebas.

Los planos de la planta de Pacheco fueron confeccionados por el estudio norteamericano Smith, Hinchman & Grylls. Este estudio de arquitectos, que era contratado habitualmente por la Ford Motor Company, es un estudio tradicional de Detroit, autor de numerosos edificios emblemáticos de esa ciudad. En la Argentina, el responsable de la interpretación y ejecución de los planos fue la Empresa EACA (Empresa Argentina de Cemento Armado); la estructura metálica fue construida por Taylor & Gaskin, otra proveedora habitual de la casa matriz Ford⁶⁵.

La zona elegida era rural y carecía de servicios. En la descripción de la planta publicada en la revista *Construcciones n° 190* (mayo-junio de 1964) se mencionan la cantidad de pozos excavados para la provisión de agua y se hace notar que los desagües fluyen al Arroyo Claro que atraviesa el predio. El gas se obtiene directamente del gasoducto Salta-Buenos Aires y luego se distribuye en el predio regulándose la presión según las necesidades⁶⁶.

⁶⁴La planta de Pacheco de la Ford Motor Company se encuentra ubicada sobre la Avda. Henry Ford y Panamericana, Colectora Este 34.603, es de señalar que en la actualidad la localidad se llama Ricardo Rojas, aun cuando todos la siguen denominando Pacheco, en el partido de Tigre, Provincia de Buenos Aires. www.ford.com.ar

⁶⁵ Para ver en detalle los criterios constructivos de las fábricas de Ford en EEUU: Pancorbo, Luis; Martín, Inés; *“El funcionalismo en las fábricas Ford de Detroit...”*, rita_, n°2, octubre, 2014, pp. 132-139

⁶⁶(De la página web de TGN, Transportadora de Gas del Norte, actual proveedora de gas) **“UN POCO DE HISTORIA...** El 18 de marzo de 1960, en presencia del presidente de la Nación, Arturo Frondizi, acompañado por autoridades de Gas del Estado e YPF, quedaba habilitado el tendido que une Campo Durán en la provincia de Salta con **General Pacheco** en el Gran Buenos Aires, sumando así 7 millones de metros cúbicos día al millón que ya provenía de los yacimientos patagónicos.

El Gasoducto Norte fue una expresión acabada de una conceptualización distinta de la Argentina en términos de infraestructura. Entre 1958 y 1961 la producción de petróleo y gas natural aumentó un 150%. Por primera vez en la

Se destaca en la revista *Construcciones*, que en ese momento fue la obra de mayor envergadura del país, que requirió la colaboración de 82 subcontratistas y proveedores directos, así como la ejecución de 890 planos para la ejecución del trabajo, que a su vez interpretaban los 270 que habían enviados los arquitectos norteamericanos. La obra fue construida muy rápidamente, de modo tal que, en julio de 1963 salió el primer vehículo íntegramente producido en la planta de Pacheco, un auto Ford Falcon.

En esos años, la prestación del servicio de energía eléctrica era crítico, tanto en la provincia de Buenos Aires como en el resto del país. Para superar la situación, en 1958 se creó la empresa mixta SEGBA (Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires) cuyo fin era, precisamente, mejorar la prestación del servicio, reuniendo algunas de las empresas generadoras y distribuidoras de energía y se le incorporó la Central Costanera que en ese momento se estaba construyendo⁶⁷.

Cuando en 1958, Oscar Alende asume la gobernación de la provincia de Buenos Aires, la situación era extremadamente difícil. A la falta de inversión se sumaba el aumento de la población, especialmente en el Gran Buenos Aires, y el proyectado y esperado, crecimiento de la actividad industrial. En el ámbito provincial se definió, entonces, la creación de la Dirección de Energía de la Provincia de Buenos Aires (DEBA) independizándose de los planes nacionales. Se la proveyó de un importante presupuesto para cumplir el Plan Eléctrico 1958-1964, que permitió proveer de energía a las industrias que se iban instalando en la Zona Norte, si bien por problemas presupuestarios el mismo no se pudo cumplir acabadamente en el tiempo estimado, fue fundamental para

historia nuestro país logró el autoabastecimiento petrolífero y dejó de ser importador para convertirse en exportador de petróleo.

Con una longitud de 1744 km y una tubería de 24 pulg. de diámetro en el 90% de su recorrido, esta obra tuvo enorme significancia en su época. Más aun, teniendo en cuenta que se construyó juntamente con el poliducto Campo Durán - San Lorenzo.

En ese entonces, fueron presentadas como las obras de mayor envergadura realizadas para el transporte de hidrocarburos líquidos y gaseosos en el hemisferio occidental, con la sola excepción de las realizadas en Estados Unidos. La descentralización energética que promovía se traduciría en descentralización industrial, favoreciendo la radicación industrial fuera de la cintura de Buenos Aires y haciendo un aporte a la corrección de la macrocefalia económica que el país acusaba." 1-2-2016.

⁶⁷ La Scaleia, Luis, "Electricidad, militares y desarrollistas: El Estado empresario a través de DEBA en la provincia de Buenos Aires, 1955 – 1962"; *IV Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios*, Facultad de Ciencias Económicas, UBA 7, 8 y 9 de septiembre de 2013.

posibilitar la instalación de empresas como la Ford y muchas autopartistas que se fueron estableciendo en los alrededores.

Para los directivos de la Ford concurrían varias razones para instalar la Planta en Pacheco:

- a) amplios espacios vacíos, que facilitarían posteriores ampliaciones (lo que efectivamente ocurrió);
- b) una importante vía de comunicación con las tres más grandes ciudades del país, Buenos Aires, Rosario y Córdoba; dos de ellas tenían puerto y un aeropuerto internacional en San Fernando⁶⁸;
- c) próxima a la fuente de uno de sus insumos esenciales: el acero y
- d) la energía a través de la terminal del gasoducto.

Este conjunto de facilidades no se hallaba en la Zona Sur ni Oeste del Gran Buenos Aires, tradicional ubicación de las industrias.

Y en los alrededores, un recurso humano capacitado con buena educación y dominio de idiomas, en especial el inglés. Esto facilitaría la instalación del personal norteamericano que se trasladaría al país.⁶⁹

3.2. El Ford Falcon.

El Falcon, en poco tiempo pasaría a ser uno de los autos más vendidos del país. Su tamaño y resistencia lo hacía apto para su uso en todo terreno.

Aún hoy, a pesar de que no se fabrica más, fue discontinuado en 1991⁷⁰, es uno de los autos más requeridos por la gente de campo por su adaptabilidad, incluso a pesar de

⁶⁸ En 1960 existía también un aeropuerto de Don Torcuato, cerrado en 2006. El terreno fue loteado para la construcción de un barrio cerrado.

⁶⁹ La fuente de esta información son entrevistas a personas que conocieron de primera mano la operación. El terreno pertenecía a la familia Franck, muy conocida tanto en San Isidro como en San Fernando.

⁷⁰ Como dato anecdótico, el impacto de la finalización de su fabricación fue satirizado en un programa de Tato Bores, famoso actor cómico de la televisión argentina de ese momento. Se puede ver el sketch en *La Argentina de Tato* recopilación de los más famosos episodios del programa, realizado en 1999.

haberse hecho tristemente famoso por ser uno de los autos más utilizados por las fuerzas de la represión durante la dictadura 1976-1983⁷¹.

La presencia de la Ford en la sociedad argentina se manifestó, además, por la pasión despertada en amplios sectores aficionados al automovilismo deportivo. La marca se convirtió en uno de los íconos de la actividad junto con su imprescindible rival (la Chevrolet, de la General Motors Company). Los competidores que la representaban en la categoría *Turismo de Carretera*, se convirtieron en ídolos populares de fama casi mítica, por ejemplo, los hermanos Juan y Alfredo Gálvez o los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi. Naturalmente, algo similar sucedió con sus oponentes, como es el caso de Juan Manuel Fangio⁷².

La visibilidad de la empresa se amplió a través de distintas campañas publicitarias televisivas de singular significación. Por señalar únicamente un par de hitos en la materia, se recuerda la telecomedia “La familia Falcón” (que promocionaba al modelo “Falcon”, producido por entonces), y que mostraba como se suponía que era -o debería ser- una familia argentina de clase media⁷³. El programa se transmitió desde 1963 hasta 1969, o el comercial “Hércules” (1974)⁷⁴ en el que se mostraba a una pick up Ford F-100⁷⁵, tocando tierra en marcha luego de ser lanzada desde un avión Hércules volando a baja altura.

El Falcon comenzó a ser producido localmente en 1962⁷⁶. La oferta se amplió en 1969 con el lanzamiento de la línea Fairlane, destinado al segmento de los vehículos de lujo y de gran porte. La crisis mundial del petróleo del año 1973 y la subida del precio de los combustibles llevaron al mercado local a la producción de autos de menor consumo.

La respuesta de Ford a la crisis fue el lanzamiento en julio de 1974 del Taunus, primer Ford argentino compacto y de diseño europeo.

⁷¹ Robert, Karen “*Automobility, Technocracy, and Progress in 1960s Argentina: The Ford Falcon as High Modernist Artefact*”, Department of History, St. Thomas University, June 2015.

⁷² En 1962 Ewy Rosqvist y Ursula Wirth (las suecas) hicieron historia en el automovilismo al ganar el Gran Premio que en siete etapas por el norte y centro del país recorrió más de 4.000 kilómetro al volante de un Mercedes Benz 220 SE. El director del equipo era Fangio. Clarín 11-10-2016

⁷³ La tapa del libro de Adamovsky sobre la clase media es precisamente una promoción de este programa. Señala el autor que fueron en esos años que la clase media argentina alcanzó su mayor status.

⁷⁴ Se puede ver el comercial en <https://www.youtube.com/watch?v=3toZuKXWvyg>

⁷⁵ La F-100 se comenzó a ensamblar en los talleres de la Boca en 1959 y a fabricar íntegramente en Pacheco en 1961.

⁷⁶ Filmways, “A Wonderful New World of Fords,” (1960), Prelinger Archives, <https://archive.org/details/Wonderfu1960>.

Es de destacar que las empresas norteamericanas trajeron un know how administrativo, ejecutivo y técnico que promovieron una modernización importante en los modelos de gestión de empresas.

En 1965 se inauguró oficialmente la Escuela Técnica Henry Ford, que funciona dentro de la misma Planta, proyecto gestado por el Área de Relaciones Institucionales de la empresa y creada con la colaboración del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET).

Desde el comienzo se apuntó a preparar a los futuros técnicos y aprendices con los más modernos niveles de capacitación para que pudieran desempeñarse en las diferentes empresas del sector automotriz. En pocos años ese sector era el que más personal empleaba dentro de la industria y el que gozaba de los sueldos más altos. Estos estaban nucleados en los sindicatos Unión Obrera Metalúrgica (UOM) y SMATA (Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor).

Estos sindicatos y sus dirigentes serán claves en la política argentina en los años siguientes, como lo habían sido, en etapas anteriores, la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, los sindicatos que nucleaban a los empleados y obreros ferroviarios.

3.3. La industria automotriz

La sanción del régimen de Promoción de la Industria Automotriz Argentina establecido por el Decreto 3963/59, fue la razón del boom de inversiones en ese sector en los años 1959/1963. Este sistema otorgaba importantes incentivos para las empresas automotrices que se radicaran en el país y se comprometieran a comenzar a funcionar de inmediato y fueran incorporando porcentajes de insumos de fabricación nacional de manera creciente hasta lograr un producto totalmente fabricado en el país⁷⁷.

El régimen era tan abierto y sin condiciones que en poco tiempo se presentaron y se aprobaron 23 propuestas. Muchas de esas empresas no pudieron cumplir con lo

⁷⁷ En varias filmaciones de la época se puede observar cual era el parque automotor en ese momento. La primera, de 1960, es de un turista norteamericano <https://www.youtube.com/watch?v=e8XnaikU5E>. La segunda es una promoción de Braniff Airways de 1950. <https://www.youtube.com/watch?v=SnOvB9ucgNM>.

prometido. Tres años después, solamente las más grandes como Ford, General Motors, Fêvre y Basset (asociada a la Chrysler), Mercedes Benz, IKA o FIAT continuaban en actividad.

Hay que destacar que cuando se habla de la industria automotriz, ésta incluye también a las fabricas autopartistas, las de maquinaria agrícola y en general a toda máquina herramienta móvil como motoniveladoras, motoelevadoras, motos, carrocerías y neumáticos.

Más allá de las críticas y las modificaciones a la legislación, que a veces facilitaba la importación de autos y el ingreso de autopartes y otras la dificultaba, o el cumplimiento o no de las metas previstas de integración con partes de fabricación nacional; el régimen de promoción permitió el ingreso de una suma importante de capital extranjero. Se invirtió en la construcción de grandes establecimientos fabriles que ocupaban a una importante cantidad de obreros y empleados con una remuneración superior a la media y alta capacitación en una medida desconocida hasta ese momento.

El desarrollo de la industria automotriz fue analizado por varios autores desde diferentes perspectivas (Sourrouille, 1980; Kosacoff, Todesca et al., 1991; Frenkel, 1992). En ella se condensan las problemáticas clave en los debates sobre el período: articulación entre capital extranjero y nacional; entre empresas grandes y chicas; problemas de transferencia y adaptación de tecnología; existencia de mecanismos de intervención estatal en forma directa e indirecta, entre otros.⁷⁸

La mayor inversión se dio por parte de las empresas norteamericanas Ford y General Motors, y en menor medida por la Chrysler asociada con la empresa local Fêvre y Basset, y por las europeas Mercedes Benz, Citroën (Staut) y Peugeot (IAFA). Renault que se había asociado con Kaiser (IKA), ya se encontraba radicada en Córdoba. FIAT estaba instalada en Córdoba fabricando tractores y motores para locomotoras diesel⁷⁹ desde 1949.

⁷⁸ Bil, Damián Andrés, *Aproximación al desarrollo del sector automotriz y autopartista a escala internacional (1950-1989)* En IV Jornadas de la Industria y los Servicios, Facultad de Ciencias Económicas UBA, agosto 2013.

⁷⁹ “La actividad inicial de FIAT en Argentina estuvo vinculada con el agro. A tal fin se crea en 1949 Agromecánica S.A.C.I.F. para la comercialización, importación y asistencia técnica de tractores FIAT. Otra rama de actividad fue la de mantenimiento y asistencia técnica de grandes motores diesel. La empresa dedicada a esta actividad, Fidemotor fue

Algunas de estas empresas ya funcionaban en la Argentina como importadoras o armadoras de los vehículos de su marca. Una de las más antiguas era la Ford.



En la foto, representantes de la empresa ARMCO, visitan SOMISA en febrero de 1963. Se aprecian los autos utilizados en la época, Rambler (IKA) Estancieras (IKA) y Peugeot 403⁸⁰.

En Córdoba el desarrollo de la industria automotriz fue diferente. En 1951, el gobernador Brigadier Mayor Juan Ignacio San Martín había promulgado la Ley de Promoción Industrial, que beneficiaba con exenciones impositivas a las firmas industriales que se

fundada en 1951. En 1952 FIAT S.A. de Italia celebra un acuerdo de asistencia técnica con la fábrica de tractores de la empresa estatal IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado). Para la producción de tractores, en 1954 FIAT Someca Construcciones Córdoba (más tarde FIAT Concord) construye una planta en la localidad cordobesa de Ferreyra. Al año siguiente, se levanta en la misma ciudad la planta de Grandes Motores Diesel. En 1956 FIAT gana una licitación de Ferrocarriles Argentinos para la provisión de 300 locomotoras Diesel y sus remolques. Este acuerdo sentó las bases para la constitución de Materfer empresa destinada a la producción de material rodante ferroviario. La planta construida también en Ferreyra, se inaugura en 1958. El 30 de septiembre de 1959, el gobierno argentino aprueba la propuesta de FIAT de invertir 4,5 millones de dólares para la construcción de una planta en la localidad de Caseros. El 8 de abril de 1960 se fabrica el primer FIAT argentino.” http://www.autohistoria.com.ar/Historias/Fiat_Argentina.htm 23/4/2016.

⁸⁰ <http://historiadesomisa.blogspot.com.ar> 3-3-2016

establecieron en Córdoba, con la cual la industria provincial aumentó exponencialmente durante esa década.

Durante su gestión debió resolver el problema del desabastecimiento de energía eléctrica que sufría la provincia. Para ello creó nuevas fuentes de generación como las usinas La Calera y Mendoza, así como la ampliación y construcción de diques y represas. Con estas medidas duplicó la producción de energía.

A fines de 1951 fue designado Ministro de Aeronáutica por el presidente Perón. Desde ese cargo asumió la responsabilidad del desarrollo del 2° Plan Quinquenal en lo concerniente a la producción automotriz. San Martín creó entonces Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), con la misión de promocionar la investigación, proyectos, construcción y reparación de aviones, de material aeronáutico, y de la industria automotriz.

IAME fabricaba también el tractor Pampa, la motocicleta Puma, el sedán Justicialista, (rebautizado Graciela después de 1955), la pick up Rastrojero, lanchas deportivas, avionetas y los aviones a reacción Pulqui I y II.

En 1954, el Brigadier San Martín había llegado a un acuerdo con la empresa norteamericana Kaiser para comenzar a fabricar automóviles sobre la base de la Fábrica Militar de Aviones. El golpe de estado de septiembre de 1955, demoró y complicó las negociaciones, pero finalmente se llegó a un acuerdo y fue la primera de las terminales en fabricar autos; el primer modelo fue el Jeep seguido por la rural Estanciera.

IKA se vio de alguna manera perjudicada por la norma de Promoción a la Industria Automotriz de 1959 ya que se la colocó en un pie de igualdad con las recién llegadas siendo que ya había realizado importantes inversiones. Para poder continuar llegó a un acuerdo con la Renault para comenzar a fabricar el modelo de auto Dauphine. Finalmente, la empresa francesa Renault fue la que continuó con la fábrica instalada en Santa Isabel, Provincia de Córdoba.

Producción de automotores expresado en unidades. Argentina. 1957-1965⁸¹.

Años	Particulares	Comerciales	Total
1957	13.273	15.617	28.890
1959	24.792	7.665	32.457
1960	49.519	38.743	88.262
1961	84.501	49.917	134.418
1962	93.873	34.695	128.568
1963	79.478	26.342	105.820
1964	119.005	47.382	166.387
1965	141.114	55.640	196.754

⁸¹ Rapoport, Mario; *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Ediciones Macchi, Buenos Aires, 2000.

4. LA ALIANZA PARA EL PROGRESO

Con el fin de la II Guerra Mundial las desavenencias entre los países vencedores de la contienda, Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y la Unión Soviética, produjeron una situación de hostilidad entre ellos que se conoce como la *Guerra Fría*. Este periodo abarca desde mediados de 1947 hasta la caída de la Unión Soviética en 1989⁸².

La situación de tensión entre las dos grandes potencias de ese momento, Estados Unidos y la Unión Soviética, tuvo consecuencias a nivel internacional. Para mencionar algunas: la guerra de Corea, la guerra de Vietnam, la construcción del muro de Berlín, la caída de Batista en Cuba y la crisis de los misiles, la descolonización de África. Estados Unidos y la Unión Soviética disputaron por el predominio a escala planetaria, tratando de asegurar sus respectivas áreas de influencia y, de ser posible, ampliarla mediante nuevos aliados.

Una de esas consecuencias fue la creación de la Escuela de las Américas en la Zona del Canal de Panamá (entonces bajo jurisdicción norteamericana), allí se dictaban cursos de capacitación para las jefaturas militares de todos los países sobre cómo combatir al comunismo y la manera de advertir las señales de su avance.

Al mismo tiempo, el presidente Dwight Eisenhower estableció una política de buena vecindad que se fundaba en la suposición de que América Latina estaba bajo la influencia norteamericana, continuando así con la doctrina Roosevelt. Esta doctrina expresaba la decisión de Estados Unidos de impedir, incluso con las armas, cualquier intento de modificación de esa situación por parte de países extra continentales (en clara referencia a la Unión Soviética).

4.1. El Panamericanismo

La visión desde América Latina sobre los orígenes del Panamericanismo suele situarse en la invitación cursada por Simón Bolívar a todos los países americanos a reunirse en

⁸² Johnson, Paul; *Estados Unidos. La historia*, Javier Vergara Editor, Buenos Aires, 2001. Ver también Sheinin, David; *Argentina and the US: an alliance contained*. Univ. of Georgia Press, 2006; Rock, David; *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Raúl Alfonsín*, Alianza Editorial, Buenos Aires, 1991.

Panamá en 1826. Su agenda comprendía una gran y ambiciosa variedad temática, parte de la cual se relacionaba con los conflictos aún no resueltos por las guerras de la independencia. Invocando la Doctrina Monroe, se proponía una asociación entre iguales a la que se invitaba a integrarse a los Estados Unidos.

La posición de la delegación norteamericana, que participó del último tramo del Congreso, fue terminante. Manifestó su rechazo a toda iniciativa confederal y a cualquier acción bélica, declarando que los intereses de su país se limitaban a la celebración de acuerdos comerciales.

En los años siguientes, el proyecto unificador perdió vigencia y, por el contrario, las nuevas naciones hispanoamericanas se concentraron en la definición de sus propias identidades.

El siguiente impulso panamericanista, luego de un prolongado paréntesis, provendría del nuevo liderazgo de los Estados Unidos -que ya había adquirido el rango de potencia a nivel mundial- y tendría una impronta definitivamente hegemónica de naturaleza comercial y no política.

Entre 1889 y 1890 se celebró en Washington una primera conferencia que constituyó la Unión de las Repúblicas Americanas, que actuaría por intermedio de una Oficina Comercial de las Repúblicas Americanas -en sus primeros años bajo la supervisión del Secretario de Estado de los Estados Unidos -que, más tarde, cambiaría su denominación a Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas (1902) y a Unión Panamericana (1910); para transformarse, finalmente, en la actual Organización de los Estados Americanos (1948).

La versión estadounidense de la doctrina panamericana, estaba centrada en la búsqueda de la hegemonía a través de la cooperación. Esta idea se profundizó durante el gobierno de Franklin D. Roosevelt. En una conferencia celebrada en Montevideo en 1933, promovió la llamada “Política de la Buena Vecindad”⁸³, basada en el principio de no intervención en

⁸³ Good Neighbor Policy.

los asuntos internos latinoamericanos y en la promoción de acuerdos comerciales y de complementación tecnológica y financiera.

Con un alcance simbólico, a la proclamación de la política de “la Buena Vecindad” en la VII Conferencia Panamericana de Montevideo (1933), ya mencionada, la sucedió una Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz que se celebró en Buenos Aires (1936) y que contó con la asistencia del propio presidente Roosevelt. Sin embargo, los proyectos estadounidenses, concebidos sobre la base del aislamiento continental, no progresarían por la oposición argentina, centrada aún en el mantenimiento de sus vínculos con Europa.

Es de señalar que el enfrentamiento entre los Estados Unidos y la Argentina era, sin lugar a dudas, consecuencia de las posturas opuestas que presentaban invariablemente en estas reuniones panamericanas. No sólo porque Argentina defendía sus relaciones con Europa sino porque pretendía el papel de liderazgo que los Estados Unidos se habían adjudicado unilateralmente.

En 1958, Eisenhower definió a América Latina como zona subdesarrollada; esto facilitó su inclusión en los planes de fomento que financiaba el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM), asimilándola a los países beneficiados por el Plan Marshall que posibilitó la recuperación europea luego de la Guerra. En aquel entonces el BM se llamaba Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

Estos préstamos tenían como contrapartida la implantación de planes de ajuste que iban en contra de la política desarrollista del Presidente Frondizi. Una situación parecida se daba en Brasil.

El presidente estadounidense visitó Buenos Aires en 1960. Buscaba apoyo para una solución consensuada al problema creado por la revolución cubana, prometiendo a cambio apoyo económico. Continuando con esta política, el presidente John F. Kennedy, creó la Alianza para el Progreso al año siguiente.

La Alianza para el Progreso⁸⁴ fue un programa de ayuda económica, política y social de EEUU para América Latina. El presidente John F. Kennedy hizo la presentación del programa en su discurso del 13 de marzo de 1961 en una recepción para los embajadores latinoamericanos.



En la foto, Frondizi y Kennedy, acompañados por el canciller Miguel A. Cárcano (izq.) en EEUU en 1961.

La Alianza para el Progreso duraría 10 años. Se proyectó una inversión de 20.000 millones de dólares. Sus fuentes serían de los EEUU por medio de sus agencias de ayuda (USAID, BID, FMI), las agencias financieras multilaterales y del sector privado canalizados a través de la Fundación Panamericana para el Desarrollo. Desde un principio el monto fue considerado escaso para afrontar la tarea prevista.

Con la muerte del Presidente Kennedy en 1963 la iniciativa empezó a perder dinamismo, ya sea porque los recursos asignados resultaron exiguos, o por un cambio de prioridades

⁸⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=TnYTLqhrZEs> En este video se puede apreciar al presidente Kennedy presentando el programa.

en la política exterior norteamericana. En 1969 el gobierno de Nixon dio por finalizado el programa.

4.2. La política económica de Frondizi y sus sucesores⁸⁵

El triunfo de Frondizi en las elecciones de 1958 fue consecuencia de un acuerdo de éste con el general Perón en el exilio. El ex presidente había sido depuesto por un golpe militar en septiembre de 1955; cuando, para evitar un enfrentamiento de mayor envergadura, se asiló, primero en el Paraguay y luego sucesivamente en Panamá, Venezuela y República Dominicana, para concluir por instalarse en Madrid. Francisco Franco tenía una deuda de honor con Perón debido a que había enviado alimentos a España en momentos muy difíciles para ese país.

En reemplazo de Perón, había asumido el Poder Ejecutivo el jefe de la revolución, general Eduardo Lonardi. Pocos meses después y como consecuencia de desacuerdos internos sobre la actitud frente a los seguidores del mandatario depuesto, lo sucedió el general Pedro Eugenio Aramburu. Lonardi tenía una postura más dialoguista⁸⁶, en cambio, el general Aramburu - y en especial, su vicepresidente el almirante Isaac Francisco Rojas - creían necesario cortar de cuajo con todas las ideas justicialistas y, de ser posible, derogar toda la legislación social aprobada durante su gobierno, incluso la reforma de la Constitución sancionada en 1949. Se llegó incluso a prohibir la mención del nombre Perón, peronismo, partido peronista o justicialista⁸⁷.

En junio de 1956 una reacción cívico militar en defensa del general Perón terminó con el fusilamiento de los implicados⁸⁸.

⁸⁵ Sikkink, Kathryn; *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek* y biografías de Frondizi, además de los textos clásicos de Juan Carlos Torre, Tulio Halperin Donghi, Robert Potash, David Rock, Marcelo Rougier, y Rogelio Frigerio, por citar algunos. En la bibliografía se encuentran completos los títulos de los textos consultados.

⁸⁶ En su discurso había recordado la frase de Urquiza luego de la derrota de Rosas “ni vencedores ni vencidos”

⁸⁷ Esta circunstancia fue aprovechada por la revista Tía Vicenta, que en clave humorística criticaba las decisiones del Ejecutivo. Tía Vicenta se publicó hasta 1966 cuando fue censurada por el gobierno del general Onganía como consecuencia de una caricatura que se consideró ofensiva.

⁸⁸ Fueron fusilados en la Penitenciaría Nacional de la Avenida Las Heras. Esta cárcel modelo fue inaugurada en 1876 y demolida en 1961. Actualmente en su lugar hay un parque. En Fotos se puede apreciar una imagen de 1959 (pág. 176)

Sin embargo, la difícil situación económica y la resistencia popular llevaron al llamado a elecciones en febrero de 1958. La fórmula ganadora fue la de Arturo Frondizi- Alejandro Gómez por la Unión Cívica Radical Intransigente (UCRI).

Frondizi llegó a la presidencia con un programa muy concreto de desarrollo basado en la industrialización, que permitiera superar la etapa de economía semicerrada propia de las políticas impuestas durante el gobierno peronista, medidas que habían respondido a la situación creada por la II Guerra Mundial y a la necesidad de autosuficiencia del país ante la eventualidad de un nuevo conflicto⁸⁹. En los años 1952/53, sin embargo, la economía argentina sufrió una seria crisis debida a una importante sequía, ya que la principal fuente de ingreso de divisas era el comercio agropecuario. El mismo Perón intentó una apertura a la inversión externa, razón por la que fue muy criticado por un sector de su propio partido y, cuando comenzaba a superarse esa crisis, se produjo el golpe de estado de septiembre de 1955 ya mencionado.

Las posturas económicas del gobierno provisional de la “Revolución Libertadora” que lo sucedió, fueron contradictorias debido a los intensos debates que se daban entre los mismos integrantes del gobierno, por ello, el plan propuesto por Frondizi recibió un fuerte apoyo.

Subsistía el problema político de cómo presentar proyectos que permitieran la radicación de capitales extranjeros, calificados como la cara de un nuevo imperialismo, en especial el norteamericano. Esta es una de las razones por las que, a pesar de que se aplicaron las ideas y propuestas de Raúl Prebisch desde la CEPAL, se las criticaba enfáticamente desde la revista “Qué, sucedió en 7 días”, dirigida por el asesor presidencial, Rogelio Frigerio.

... “La industrialización viene acompañada de incrementos en la productividad, es decir, que la misma población trabajadora produce una mayor cantidad de riqueza y, al mismo tiempo, el crecimiento de la población trabajadora industrial fortalece a las instituciones gremiales. Esto les permite a los trabajadores apropiarse de los frutos del progreso técnico y –en consecuencia – elevar su nivel de vida. Por otro lado, el progreso técnico en la

⁸⁹ Es la llamada Tercera Posición o Tercer Mundo. Considerando a Estados Unidos y Europa como primer mundo y la Unión Soviética y sus aliados como segundo.

producción primaria y la industrialización, permiten el incremento neto del ingreso nacional (...) ofreciendo un margen de ahorro cada vez mayor (Prebisch, 1950:495) que, a su vez, estimulan formas de consumo propias de países de alta productividad (Prebisch, 1950:528)."

"En conclusión, la industrialización es sinónimo de desarrollo porque tiene una importante misión modernizadora de las condiciones económicas, sociales, institucionales e ideológicas del país. La modernización es entendida, en última instancia, como el acercamiento de dichas condiciones a los patrones vigentes en los países capitalistas centrales."

"Puede notarse que en Prebisch, desarrollo es una noción fuertemente economicista, donde el crecimiento cuantitativo (medido en términos del PBI y en la productividad, entre otras variables) da como resultado transformaciones sociales y políticas."

"En Prebisch subyace la idea de que el desarrollo es accesible a todos los países que se empeñaran en crear las condiciones internas adecuadas. Sin embargo, así como la experiencia concreta marcó los límites de las teorías clásicas del comercio internacional, la teoría de Prebisch también se verá contradicha por los hechos. La política económica recomendada por la CEPAL, enfocada hacia el crecimiento del mercado interno, debía contar como condición sine qua non con un sector exportador que obtuviera las divisas necesarias para la industrialización. Conocidas son las consecuencias: el estrangulamiento del sector externo y las recurrentes crisis de balanza de pagos."

"Estas crisis pusieron en duda esquemas que en apariencia eran completamente lógicos y que sin duda han implicado un avance en el pensamiento económico latinoamericano en tanto contribuyeron a entender los fenómenos económicos desde el punto de vista de la periferia. Sin embargo... el salto que parecía razonable esperar en el desarrollo de Argentina no se dio, ni se produjeron las transformaciones cualitativas. Estas limitaciones obligaron a repensar las bases mismas de la teoría económica desarrollista, sus fundamentos filosóficos, sus relaciones de causalidad, y a replantear las relaciones entre centro y periferia. Así es como el desarrollismo en crisis motivó a otros economistas a ir

más allá de los fenómenos de mercado dando nacimiento al concepto de la dependencia⁹⁰.”

En el marco de estas teorías y en consonancia con esa política, el 23 de agosto de 1961, se crea el CONADE⁹¹ (Consejo Nacional de Desarrollo), incluido en el marco de la Secretaría de Planeamiento y Acción de Gobierno. Entre sus funciones el CONADE tenía la responsabilidad de definir los objetivos a largo plazo del “proceso de desarrollo”. Se trataba de un organismo de coordinación de la acción de gobierno, que centralizaba decisiones relativas a la programación de inversiones, evaluación de política económica, estudios de investigación socioeconómica y elaboración de proyectos de cooperación internacional.

Con el CONADE comenzaba una etapa de la planificación en la Argentina. En 1958 el gobierno de la provincia de Buenos Aires había organizado uno de los primeros organismos de planificación liderado por Aldo Ferrer⁹². Una de sus primeras decisiones fue la creación de la Revista de Desarrollo Económico cuyo primer número se publicó en La Plata en enero de 1959. El CONADE funcionó hasta 1969.

4.3. La CEPAL y la financiación internacional.

En 1947 el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas había creado cinco comisiones regionales con el objetivo de colaborar con los gobiernos de las respectivas zonas en la investigación y análisis de los temas de su competencia. Como consecuencia, a fines del año siguiente se constituyó en Santiago de Chile la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). En 1950 fue designado Secretario Ejecutivo el Dr. Raúl Prebisch, quien tenía una larga experiencia como funcionario del gobierno argentino y era reconocido por sus libros, en especial *El desarrollo económico de América Latina y algunos*

⁹⁰ Igal Keijsefman, *Prebisch y la problemática del desarrollo de América Latina (1914-1949): de la inserción internacional agroexportadora a la política industrialista*; *e-I@tina*, Vol. 12, Nº 47, Buenos Aires, abril-junio 2014. <http://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/elatina>

⁹¹ La creación de un órgano de planificación era un requisito planteado por la Alianza para el Progreso.

⁹² García Bossio, Horacio, *Desarrollismo cepalino vs desarrollismo frigerista: la Junta de Planificación Económica de la Provincia de Buenos Aires en la experiencia argentina (1958-1962)*, UCA.

de sus principales problemas (1949). En esa década, la organización propuso una serie de reformas económicas a los países de la región, particularmente enfocadas en la industrialización por sustitución de importaciones (ISI), impulsando un desarrollo productivo dirigido por el Estado como mecanismo para el fortalecimiento de sus economías.

La influencia de las ideas de la CEPAL y de Prebisch en ese período fue notable, en especial la necesidad de la industrialización y la inversión en infraestructura para permitir a los países subdesarrollados y en vías de desarrollo un despegue (*take off*) que les permitiría alcanzar a los países más desarrollados. Al mismo tiempo, la calificación de subdesarrollado y en vías de desarrollo permitía incluir a esos países como destinatarios de los préstamos establecidos por el BIRF. Estos planes, pensados en un primer momento para los países devastados por la guerra, posibilitarían su ampliación a países de África⁹³ y América Latina que tenían dificultades de diferente naturaleza. En forma paralela, desde los Estados Unidos -aunque dependiendo de sus gobiernos- se fueron creando diversos servicios de ayuda internacional como consecuencia del éxito del Plan Marshall⁹⁴.

En 1950, el presidente norteamericano Harry Truman había fijado dos objetivos para los programas de ayuda internacional: a) Abrir mercados para los EEUU reduciendo la pobreza e incrementando el desarrollo y la producción de los países; y, b) Disminuir la amenaza comunista ayudando a los países a prosperar bajo el capitalismo.

De 1952 a 1961 los programas de asistencia pusieron el énfasis en la seguridad y en la cooperación internacional. Finalmente, el presidente Kennedy reunió todos los servicios de ayuda exterior en la USAID (United State Aid for International Development).

La Alianza para el Progreso fue uno de los muchos programas que apuntaban al mismo objetivo establecido por Truman, abrir mercados para las inversiones y los productos

⁹³ En Yalta, los Estados Unidos y la Unión Soviética acordaron que al final de la guerra se daría la independencia a todas las colonias europeas en África. El proceso comenzó en 1957 con Argelia y duró al menos dos décadas. La mayoría declaró su independencia durante la década de 1960. El último país en declarar la independencia de sus colonias de ultramar fue Portugal en 1975. El proceso fue monitoreado por la Naciones Unidas.

⁹⁴ El plan, que debe su nombre al general norteamericano George Marshall, consistió en el aporte de 13 mil millones de dólares (de ese momento) para la reconstrucción de Europa devastada por la guerra, esto permitió una rápida recuperación de esos países.

norteamericanos e impedir la influencia de la Unión Soviética en la región. Para afirmar con claridad este último objetivo, influyó también a través de las fuerzas armadas de los países de América Latina e incluso llegó a intervenir directamente en los países de Centro América.

Por todas estas razones la inversión extranjera no fue fácilmente aceptada por los países destinatarios de la ayuda. En esos años hubo marchas y contramarchas, sobre todo en dos temas: **petróleo e industria automotriz.**

Inmediatamente después de ganar las elecciones, Frondizi declaró que deseaba establecer relaciones amistosas con Estados Unidos y que existían tres cuestiones económicas fundamentales que le preocupaban en la relación bilateral: la ayuda financiera, las políticas comerciales y el programa de excedentes agrícolas⁹⁵.

En mayo de 1958, cuando Frondizi asumió la Presidencia, llegó al país una misión norteamericana encabezada por el vicepresidente Richard Nixon y el presidente del Eximbank, Samuel Waugh, quienes se encontraban de gira por América Latina.

El maltrato que recibió Nixon en la mayoría de los países que visitó fue un llamado de atención para Estados Unidos. El gobierno norteamericano intentó minimizar los hechos, pero el presidente Eisenhower, tomó conciencia de que los incidentes en gran parte respondían al subdesarrollo y la pobreza. En consecuencia, los programas de ayuda económica y de fomento comercial resultaban, a su criterio, tan importantes y vitales a la seguridad norteamericana como cualquier medida defensiva. Esto marcaba el comienzo de un cambio de perspectiva.

Las advertencias y pedidos de asistencia fueron reiterados también por el presidente de Brasil, Juscelino Kubitschek. Inmediatamente después de los incidentes en Caracas, Kubitschek envió una carta a Eisenhower deplorando los ataques a Nixon y señalando que el ideal de Unidad Panamericana había sido dañado y que algo debía hacerse para restaurarlo, postulando una profunda revisión de los programas hemisféricos. Enfatizó además que el problema del subdesarrollo tendría que ser resuelto si se deseaba que los

⁹⁵ Sheinin, David; *Argentina and the United States: an alliance contained*, University of Georgia Press, Athens, 2006.

países latinoamericanos estuvieran en condiciones de resistir la subversión y de defender la causa de Occidente. El presidente brasileño consideraba que Estados Unidos debía otorgar una ayuda de 40.000 millones de dólares en los siguientes veinte años. Este programa, denominado “Operación Panamericana”, era el ansiado plan Marshall para América Latina.

En junio de 1958 llegó a la Argentina una misión del FMI y en julio arribó una misión del Eximbank⁹⁶ con el propósito de interiorizarse sobre la situación económica. En ninguno de los dos casos se llegó a acuerdo alguno, pues los representantes de dichas instituciones pusieron como condición para el otorgamiento de créditos la previa instrumentación de un riguroso programa de estabilización económica. El hecho colocaba a Frondizi en una situación delicada, dado que, por un lado, la condición exigida postergaría su plan de desarrollo y provocaría la oposición del movimiento obrero y, por el otro, la aprobación del FMI a su plan económico era indispensable para generar la confianza de los inversores extranjeros que el presidente necesitaba atraer. La política petrolera y energética de Frondizi, sin embargo, había producido una muy buena impresión en Washington. El propósito de cooperación era evidente y se vio reforzado por la disponibilidad que demostró la Argentina hacia el programa “Operación Panamericana” presentado por Kubitschek.

En febrero de 1959, el presidente Eisenhower aprobó una declaración en la que afirmaba *“América latina es y debe ser tratada como un área subdesarrollada”*. Incluso se consideraba que la región podría no ser capaz de reproducir los patrones de desarrollo norteamericanos, pudiendo tal vez necesitar un sistema de libre empresa adaptado a las condiciones locales. En consecuencia, para asistir a los latinoamericanos y asegurar la estabilidad política y económica en el hemisferio, Estados Unidos debería moverse *“más allá del Eximbank y del nuevo banco regional”* (el Banco Interamericano de Desarrollo, BID) y en *“circunstancias excepcionales”* otorgar ayudas especiales para el desarrollo. El BID, comenzaría a operar en octubre de 1960.

⁹⁶ Luego pasó a llamarse Banco Mundial.

Finalmente, a fines de 1959, Frondizi tomó la decisión de adoptar el plan de estabilización económica recomendado por el FMI, que implicaba una fuerte devaluación y establecía una sola y libre cotización del peso, la liberación de los precios, la eliminación de los subsidios al consumo y de las restricciones a las importaciones, la racionalización de la administración pública para reducir el déficit fiscal, el congelamiento de los salarios y el aumento de los precios de los servicios públicos. A cambio, la Argentina obtuvo préstamos por valor de 329 millones de dólares.

Como consecuencia de estas medidas, se profundizaron las tensiones sociales y se multiplicaron las amenazas de golpe de estado, ya que el plan de estabilización estaba provocando una importante recesión y un fuerte proceso inflacionario. Frondizi era consciente de que un fracaso en el plano económico pondría en riesgo su continuidad en el cargo; pensaba que la solución radicaba en hacer avanzar la extracción de petróleo y la construcción de oleoductos y gasoductos; además, pretendía impulsar **un plan de construcción de caminos**, aeródromos y hoteles que diera trabajo a las personas que lo perderían por el plan de racionalización de las empresas públicas.

En medio de esta crisis, Frondizi nombró Ministro de Economía al Ing. Álvaro Alsogaray, con buenas relaciones en las Fuerzas Armadas. Su designación significó el triunfo de los sectores más conservadores y antiperonistas, partidarios de asegurar la estabilidad económica antes que avanzar con nuevos proyectos de desarrollo.

Durante el año, la situación interna fue muy convulsionada. Las sucesivas crisis militares sumadas a los disturbios provocados por los sectores peronistas habían hecho, una vez más, tambalear al gobierno. El discurso de Frondizi tuvo una doble función: por un lado, defender el rumbo tomado, apostando al mejoramiento económico como fundamento sobre el cual ampliar su base de apoyo y, por el otro, reafirmar la política para el público extranjero.

Los problemas comerciales con Estados Unidos, sin embargo, continuaban. La prohibición de la exportación de carne argentina fresca, enfiada o congelada al mercado norteamericano se mantenía en virtud de las disposiciones sobre la aftosa⁹⁷.

En febrero de 1960, Eisenhower viajó por primera vez a la Argentina, Brasil, Chile y Uruguay. El objetivo oficial del viaje era conocer dichos países y promover el gobierno representativo, la libre empresa y las reformas económicas y sociales, pero el propósito subyacente y más importante era sondear las opiniones sobre la posibilidad de implementar sanciones colectivas contra el gobierno de Cuba en el marco de la OEA⁹⁸.



Fronzizi y Eisenhower en Bariloche, febrero de 1960

El presidente norteamericano felicitó a Frondizi por la aplicación del plan de estabilización y su política petrolera; Frondizi, por su parte, renovó su pedido de apoyo para el proyecto siderúrgico. Su plan era terminar la planta de San Nicolás, perteneciente a SOMISA (Sociedad Mixta Siderurgia Argentina), y también pidió financiación para su plan de construcción vial. Se discutió asimismo el problema de las restricciones al ingreso de carnes argentinas en Estados Unidos y sobre la posibilidad de adquirir equipamiento

⁹⁷Después de la Revolución del '55, el gobierno militar estableció a través del Decreto/Ley 10.991/56, que todos los materiales y mercaderías que se importasen al sur del paralelo 42°, estaban libres de impuestos, siendo la Dirección General de Aduanas el órgano de aplicación de la norma. Asimismo, la carne proveniente del sur de ese límite se consideraba libre de aftosa y estaba prohibido llevar ganado del norte para asegurar que la zona quedara libre de aftosa. Recién en el año 2000 la Argentina fue declarada libre de aftosa.

⁹⁸ En enero de 1959 Fidel Castro había iniciado un golpe de estado contra el gobierno de Batista, logrado su caída y llevaba a la instalación de un gobierno socialista en Cuba.

militar para el Ejército argentino. El presidente norteamericano prometió ocuparse personalmente de estos temas a su regreso a Estados Unidos.

Eisenhower volvió conforme de su viaje por Sudamérica, pero no consiguió el respaldo para resolver el problema de Cuba en el ámbito del sistema interamericano que era su prioridad. Los gobernantes del cono sur tenían una percepción del problema cubano diferente a la del gobierno norteamericano: para los primeros era una cuestión bilateral que debía solucionarse entre Estados Unidos y Cuba, para el segundo era un caso de penetración comunista en el continente que debía resolverse de manera colectiva en el marco de la OEA.

Eisenhower reiteró su preocupación por el problema cubano e hizo hincapié en la importancia de mantener un clima propicio para las inversiones norteamericanas en la región, comentando que muchos inversionistas le señalaban que había que hacer algo respecto de la situación en ese país, pues de lo contrario los capitales norteamericanos abandonarían América Latina. El presidente afirmó también que el acceso a las materias primas de Sudamérica era una cuestión vital para la seguridad y el bienestar económico de Estados Unidos, dada la dependencia de sus industrias de este tipo de recursos. En su opinión, su gobierno debía hacer todo lo necesario para mantener a los países latinoamericanos alineados con su política internacional y los temas que los concernían debían considerarse como cuestiones de seguridad.

También anunció su intención de implementar un programa especial de ayuda económica para América Latina, el Fondo para el Progreso Social.

Tanto Frondizi como Kubitschek se mostraron escépticos frente a los alcances del programa de ayuda propuesto por Eisenhower. Ambos eran partidarios de que Estados Unidos generara el crecimiento económico en el hemisferio mediante fuertes envíos de capital (Kubitschek hablaba, como se ha señalado, de 30 o 40.000 millones de dólares). Los presidentes sudamericanos coincidían en que el fondo de la cuestión residía en el subdesarrollo, no en Castro. El crecimiento económico producido por grandes obras

públicas crearía fuentes de trabajo, solucionaría las inequidades sociales y salvaría a la región del comunismo. Pero estos argumentos no convencieron en Washington.

Mientras tanto, la situación interna argentina continuaba deteriorándose.

El plan de estabilización de Frondizi había llegado a un punto en que, para disminuir el déficit fiscal, era necesaria la racionalización de las empresas del Estado. El Presidente, sin embargo, se negaba a tomar medidas al respecto sin crear antes fuentes de trabajo a través de sus proyectos de desarrollo.

En las elecciones para diputados de marzo de 1960, los votos en blanco o por candidatos opositores habían demostrado una generalizada insatisfacción con el gobierno y su plan de austeridad, lo cual lo colocaba en una situación muy vulnerable. En ese marco, Frondizi envió una carta a Eisenhower en la que le señalaba el costo social que el plan de estabilización había significado para los argentinos y su preocupación por el hecho de que, sin una rápida asistencia financiera, todos los sacrificios habrían sido en vano. También manifestaba su desilusión por la falta de respuesta a sus constantes pedidos de apoyo financiero para los planes de construcción vial, energía hidroeléctrica e industria siderúrgica.

El gobierno argentino había comenzado a endurecer su posición, pensando que la cuestión cubana podía ser utilizada para ejercer presión sobre el gobierno norteamericano a fin de obtener ayuda económica a cambio del apoyo político. Esta actitud empeoró el conflicto entre Frondizi y los militares, debido a que éstos -obsesionados con la amenaza de expansión del comunismo que atribuían a la revolución cubana- se oponían a cualquier curso de acción que no significara una franca alineación de la Argentina con los Estados Unidos en la Guerra Fría.

El gobierno de Eisenhower dio a conocer el establecimiento del Fondo para el Progreso Social, en un documento que se llamó "Acta de Bogotá. Medidas de mejoramiento social y desarrollo económico en el marco de la Operación Panamericana" (septiembre de 1960).

Tanto Brasil como la Argentina criticaron la propuesta estadounidense porque no preveía préstamos a largo plazo para proyectos de desarrollo, sin embargo, fue bien recibida por

la mayoría de los diplomáticos latinoamericanos, aunque estaba por debajo de sus expectativas. Por poco importante que pudiera parecer, la iniciativa significaba un cambio decisivo en la política norteamericana y un tácito reconocimiento de que el libre comercio y la inversión privada no eran suficientes para conseguir el crecimiento económico y los cambios sociales necesarios en la región. Eisenhower dejaba así sentadas las bases sobre las cuales su sucesor, John F. Kennedy, habría de establecer su programa de ayuda.

4.4. Alianza para el Progreso.

Mientras tanto, las relaciones entre Estados Unidos y Cuba se deterioraban rápidamente; el gobierno norteamericano impuso un embargo total de las exportaciones a la isla y llamó a su embajador en La Habana; en noviembre envió un refuerzo de *marines* a la base de Guantánamo. Al mismo tiempo, Fidel Castro expropió todos los bienes norteamericanos remanentes en el país y comenzó a recibir armamento de la Unión Soviética. Eisenhower continuaba con sus planes para derrocarlo, tratando a la vez de obtener el apoyo de la OEA para una acción colectiva contra Cuba.

Eisenhower comenzó a sondear la posibilidad de convocar una nueva reunión de la OEA a fin de tratar sanciones contra Cuba. Tanto Frondizi como el presidente peruano, Manuel Prado, señalaron que sería difícil para los gobiernos latinoamericanos apoyar públicamente acciones contra Cuba, debido a que esto generaría una fuerte oposición popular en sus respectivos países. Eisenhower llegó así al final de su mandato sin lograr una solución para la cuestión cubana.

Una vez que John Fitzgerald Kennedy asumió como presidente en 1960, las relaciones con la Argentina mantuvieron un rumbo aparentemente positivo, especialmente en lo referente al nuevo plan de ayuda norteamericana para América Latina, la Alianza para el Progreso. Sin embargo, la situación interna cambió desfavorablemente y se agravó por la situación internacional provocada por la revolución castrista. Al problema económico, que siguió siendo un condicionante, se agregó la incidencia de la política internacional en la

situación política interna, llevando la interacción de todos estos factores al fracaso de la precaria cooperación bilateral que se había forjado.

La asunción de Kennedy había generado un gran cambio en la política internacional de los Estados Unidos, no sólo hubo un cambio de partido gobernante sino también en la visión del conflicto, que pasó de la óptica de un militar a la de un civil. El embargo a Cuba, en el futuro, sería el principal obstáculo en las relaciones con América Latina hasta nuestros días y la CIA (Central Intelligence Agency) lideraría las decisiones en materia de relaciones internacionales en las siguientes décadas.

Podemos inferir, a partir de los textos y declaraciones de los actores y especialmente de sus decisiones, que las inversiones realizadas en las áreas automotriz y vial, reclamadas una y otra vez por los presidentes Frondizi y Kubichek, finalmente fueron realizadas directamente por las empresas norteamericanas. En el caso en estudio, por la Ford Motor Company de Argentina, y que éstas fueron alentadas por el gobierno norteamericano.

Esta suposición está basada, entre otras razones, por la permanencia en la presidencia de Ford Argentina de Douglas T. Kitterman desde 1959 hasta 1971, cuando es costumbre que las autoridades de estas compañías internacionales roten con mayor frecuencia. Se sostiene que fue precisamente Kitterman quien le propuso a Frondizi la instalación de la planta en General Pacheco en una charla privada. También se afirma que se eligió ese lugar porque se buscaba un espacio muy extenso con el objeto de no tener problemas con futuras ampliaciones.

A la misma conclusión se llega cuando se analizan las inversiones en materia de carreteras. En los años 58/59 las mayores inversiones se hicieron en el Acceso Sudeste, súbitamente éstas fueron interrumpidas para privilegiar el Acceso Norte⁹⁹. El Acceso Sudeste¹⁰⁰, conocido en la zona como “el terraplén”, por los años que estuvieron los puentes y accesos abandonados, fue habilitado recién en los años ‘70¹⁰¹.

⁹⁹ Información que surge de la revista de la Asociación Argentina de Carreteras y de las Memorias de la DNV.

¹⁰⁰ Ver el proyecto en Mapas (pág. 181)

¹⁰¹ Ver Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad 1959-1962/1963/1965.

Estas versiones son difíciles de confirmar, dada la negativa de la Ford a dar información, pero otras “aventuras” internacionales de empresas norteamericanas aportan verosimilitud a estas afirmaciones.

El 18 de marzo de 1962 el Partido Justicialista ganó las elecciones a gobernador en la provincia de Buenos Aires y en otras 10 provincias. Esto produjo una fuerte reacción de las Fuerzas Armadas y llevó a Frondizi a desconocer el resultado y decidir la intervención federal en todas ellas. La medida fue considerada insuficiente por el Ejército y el 29 de marzo, Frondizi fue detenido y llevado preso a la isla Martín García. Su actitud de no renunciar generó un compás de espera entre los jefes golpistas.

El tiempo fue aprovechado para imponer al Senador José María Guido como su reemplazante en el cargo de Presidente de la Nación. La decisión fue fundamentada por la Corte Suprema de la Nación en la Ley de Sucesión 252 vigente en ese momento. El Dr. Guido¹⁰² ejercía la presidencia del Senado en virtud de la renuncia del vicepresidente Dr. Alejandro Gómez.

Guido entregaría el poder al Dr. Arturo Umberto Illia en octubre de 1963. El Dr. Illia, acompañado en la fórmula del Partido Radical del Pueblo (UCRP) por el Dr. Humberto Perette, había ganado las elecciones en julio de ese año en donde otra vez el partido Justicialista había sido proscripto.

El impulso industrializador del gobierno de Frondizi continuó más allá de su gobierno. Sus sucesores mantuvieron una actitud más conservadora pero las fuertes inversiones realizadas en esos primeros años de la década del '60 permitieron llegar a la década del '70 con una situación de bajísimo desempleo, más si se lo compara con las décadas siguientes¹⁰³. Sin embargo, los conflictos con las Fuerzas Armadas se sucedieron hasta el

¹⁰² Ver datos biográficos en Anexos. (pág. 121)

¹⁰³ Hasta el día de hoy se debate acerca del legado de la Presidencia de Frondizi. Pudiendo encontrar admiradores y detractores por igual. Pero en general existe coincidencia en el avance que significó la inversión en infraestructura. Es de destacar, en cambio la postura del Ing. Allende Posse que, en un discurso en septiembre de 1962, insta al gobierno a presentar proyectos en educación y sanidad utilizando los fondos provistos por la Alianza para el Progreso en lugar de destinarlos a “inútiles fábricas de automotores” y a repoblar el campo y mejorar la agricultura y la ganadería. El Ing Allende Posse conocía muy bien el país ya que había estado al frente, en dos oportunidades, de la Dirección Nacional de Vialidad.

CARR-Panamericana

derrocamiento del Dr. Illia por un nuevo golpe militar encabezado por el general Juan Carlos Onganía en junio de 1966.

5. LA PANAMERICANA, LA FORD Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA CULTURA URBANA.

5.1. El “Gran Buenos Aires”. Sus orígenes.

La historia de la urbanización en América Latina comienza, necesariamente, por las Leyes de Indias¹⁰⁴ que establecían con detalle el diseño de las ciudades a fundar en el Nuevo Mundo. De aquí surge la cuadrícula, el tamaño de los lotes y manzanas, la plaza principal con los edificios públicos alrededor. También la ubicación que debían tener las industrias, “aguas abajo” para evitar la posible contaminación de las aguas utilizadas por la población.

En 1580 Juan de Garay, luego de cumplir con la ceremonia de fundación de Buenos Aires, procedió a repartir los terrenos (suertes) entre sus compañeros. En el plano que se dibuja quedan consignados sus nombres.

Más allá de los límites de la ciudad¹⁰⁵ las superficies de los lotes son más extensas. Estos se dividen en suertes de chacras o estancias. Las suertes de chacras se extendieron aguas arriba del Río de la Plata en dirección al noroeste, hasta lo que hoy es el partido de Tigre en la desembocadura del río Reconquista, entonces de Las Conchas. Estas medían entre trescientas y quinientas varas¹⁰⁶ de frente al río, y una legua¹⁰⁷ de fondo.

En el caso de los partidos en estudio, una avenida es significativa: el Fondo de la Legua. El nombre refiere a la legua medida a partir de la orilla del Río de la Plata que era el límite de las suertes que Garay repartió entre los primeros pobladores de Buenos Aires. Estas suertes de chacras constituyeron lo que con el tiempo fue conocido como el pago de los Montes Grandes que se extendía desde el oeste de la ciudad de Buenos Aires y recibía

¹⁰⁴ Desde 1512, los reyes de Castilla comenzaron a dictar normas de aplicación en el Nuevo Mundo. En 1680 se sancionó una Recopilación de las mismas que rigió en todo el territorio argentino. No así la Novísima Recopilación sancionada en 1808 que no llegó a aplicarse en el territorio argentino debido a la Revolución de Mayo en 1810.

¹⁰⁵ Hardoy, Jorge y Gutman, M.; *Buenos Aires, Historia urbana del Área Metropolitana*, MAPFRE, Madrid, 1992.

¹⁰⁶ La vara era la medida española de longitud equivalente a 0,86 metros. Esta medida ha quedado plasmada en el tamaño de los lotes de la cuadrícula, 10 varas que equivalen a 8,66m.

¹⁰⁷ La legua equivale a 5,5 kilómetros.

ese nombre por ser una zona relativamente elevada cubierta por un monte o bosque de talas y ombúes.

También se repartieron chacras en las márgenes derechas de los ríos Luján y de las Conchas, hoy Reconquista, y en la izquierda del río Matanza-Riachuelo de los Navíos. De este modo, las suertes de chacras se emplazaban siempre en la margen más cercana a la ciudad, mientras que las suertes de estancias se establecían en la banda contraria. El objetivo buscado era que la hacienda criada en las estancias, eminentemente ganaderas, quedase contenida por la barrera natural que constituía el río, impidiendo así que pisotease los cultivos que se llevaban a cabo en las chacras, eminentemente agrícolas.

Estas disposiciones definieron la urbanización del Gran Buenos Aires estableciendo como zona industrial el Sur y la utilización de las aguas del Riachuelo en las mismas con las consecuencias conocidas, la contaminación de sus aguas.

A fines del siglo XVIII la ocupación del territorio había avanzado tierra adentro siguiendo el curso del río Salado. Se van diferenciando, entonces, además del Pago de los Montes Grandes, otros que darán origen al conurbano bonaerense. Se puede señalar, por ejemplo, el Pago del Luján, el del Matanzas y el de la Magdalena.

Estos pagos constituyen el germen geográfico, demográfico y jurídico, de la futura provincia de Buenos Aires y de los partidos en los que actualmente se divide jurisdiccionalmente.

Desde fines del siglo XIX y durante todo el siglo XX vemos como la población se va instalando cada vez más hacia el norte, primero dentro de la misma Capital y luego en los partidos de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre, continuando en este siglo con Escobar, Pilar, Zarate-Campana.

Se afianza la costumbre de instalarse en las quintas de veraneo ubicadas en las ciudades de Belgrano y Flores, luego incorporadas a la ciudad y más allá, en San Isidro y Tigre. Otro tanto sucede en dirección sur, por ejemplo, con Adrogué.

Al analizar los censos se puede apreciar como en poco tiempo estos partidos de la zona Norte alcanzan y superan a los otrora populosos partidos de la zona Sur, Avellaneda, Lanús, Quilmes.

Población total, de la Provincia y Ciudad de Buenos Aires, como de los Partidos del Gran Buenos Aires. 1960-1970.

Población	1960	%	1970	%
Total	20.013.793	100	23.364.431	100
Provincia de Buenos Aires	6.766.108	33.8	8.774.529	37.6
Ciudad de Buenos Aires	2.966.634	14.8	2.972.453	12.7
Partidos del Gran Buenos Aires	3.738.280	18.7	5.330.670	22.8

Fuente: Elaboración propia en base los Censos Nacionales de Población de 1960 y 1970.

Variación intercensal de la población de los Partidos del Gran Buenos Aires en porcentaje. 1960-1970.

Población	1960	1970	%
Almirante Brown	133.724	245.017	83.23
Avellaneda	326.531	337.538	3.37
Berazategui	(1)	127.740	-
Esteban Echeverría	64.730	111.150	71.71
Florencio Varela	34.645	98.446	184.16
General Sarmiento	164.278	315.457	92.03
Lanús	381.561	449.824	17.89
La Matanza	400.438	659.193	64.62
Lomas de Zamora	272.116	410.816	50.97
Merlo	93.309	188.868	102.41
Moreno	55.338	114.041	106.08

Morón	341.920	485.983	42.13
Quilmes	315.056	355.265	12.76 (1)
San Fernando	85.046	119.565	40.59
San Isidro	188.065	250.008	32.94
San Martín	278.751	360.573	29.35
Tigre	91.725	156.335	70.44
Tres de Febrero	263.391	259.673	- 1.41
Vicente López	247.656	285.178	15.15
Total	3.738.280	5.330.670	42.60

Fuente: Elaboración propia en base los Censos Nacionales de Población de 1960 y 1970.

Nota: (1) En el censo de 1960 Berazategui formaba parte del Partido de Quilmes. Si se suman en 1970 sus habitantes a Quilmes, tiene una población de 483.005 y un incremento del 53.30 %.

Incluso dentro de estos mismos partidos, localidades creadas alrededor de las estaciones del ferrocarril a partir de loteos, ganan importantes cantidades de habitantes, como es el caso de Boulogne, Pacheco, El Talar, Benavidez.

La tendencia continuó, y en el censo de 2001, Tigre ya superaba en población al partido de Avellaneda.

5.2. Los años '60

Los años '60 en la Argentina fueron agitados, tanto en Buenos Aires como en otras ciudades del interior como Córdoba o Rosario. A diario se sucedían las noticias impactantes desde lo social, lo político y lo económico (en ese orden) y también desde lo internacional: la Guerra Fría, el temor por el avance del comunismo, la conquista del espacio, el Concilio Vaticano II y la Teología de la Liberación, la revolución cubana, la descolonización de África, la guerra de Argelia, De Gaulle y la Quinta República, y muchas más; no había lugar en los diarios para tantas noticias.

La información llegaba a través de los diarios, matutinos y vespertinos. Recién comienzan a aparecer los noticiosos en televisión¹⁰⁸; la radio, a diferenciarse a partir de la información al momento. Es también la época de mayor brillo de las revistas de opinión, de actualidad y humorísticas, comenzando por Qué (sucedió en 7 días), Tía Vicenta, Primera Plana¹⁰⁹ y Confirmado, estas últimas muy activas en el derrocamiento de Illia. Es el momento de mayor auge de la publicación de revistas, muchas de ellas de la Editorial Abril¹¹⁰.

Agréguese a esto, las novedades que se producían localmente en lo cultural¹¹¹, el impacto del Di Tella; los cambios sociales, la liberación de la mujer y el abandono de algunas costumbres, el pelo largo de los varones, la pollera corta de las mujeres; los planteos militares al gobierno y la economía en dificultades.

En la UBA, el Rector Risieri Frondizi, hermano del presidente, llevó adelante un plan integral de revisión y de actualización de los programas de las diferentes carreras y creó otras nuevas, como Sociología, Psicología y Administración. Se crearon institutos de investigación en el ámbito de las diferentes facultades y a fin de acceder a los materiales de estudio indispensables se creó EUDEBA. Esta editorial se dedicó a traducir y publicar los libros de textos indispensables para poner al día los estudios universitarios.

La apertura a las nuevas corrientes de pensamiento y el fin de la censura que había impuesto el peronismo generaron una eclosión de actividades culturales. Uno de los casos más conocido fue el del Instituto Di Tella (creado en julio de 1958). Fueron tiempos de profundas transformaciones para un país que había estado relativamente aislado del mundo y que, además, aportaba como elemento autóctono profundas divisiones sociales por cuestiones generacionales y políticas. Esta situación se zanjará algunos años después de manera violenta.

¹⁰⁸ En 1960 comienzan a transmitir los canales privados 9 y 13, el 11 al año siguiente. El Reporter Esso fue uno de los primeros noticiosos con gran nivel de audiencia. Comenzó a transmitirse en 1963 y duraba 15 minutos.

¹⁰⁹ Baschetti, Roberto; *Primera Plana: El nacimiento de un nuevo periodismo*. La Plata, 2000. PDF 26-9-2016.

¹¹⁰ La Editorial Abril se vio obligada a cerrar a causa de atentados perpetrados por la AAA (Alianza Argentina Anticomunista) en 1975 y se trasladó a Brasil, las más conocidas fueron, *Claudia*, *Parabrisas*, *Corsa*, estas últimas relacionadas con la actividad automotriz y el automovilismo. La revista de mayor difusión en el ámbito deportivo era *El Gráfico* de la Editorial Atlántida que se publicaba semanalmente desde 1919.

¹¹¹ Ver www.lanacion.com/1924826, 1961: *el año que cambió la historia*.

Luego de un intenso debate, que incluso se trasladó a la calle, se autorizó la educación universitaria privada, dándole a sus títulos el mismo valor que a los provenientes de las universidades nacionales. Este debate se conoce como “laica o libre” (1959) ya que las que reclamaban la autorización eran universidades confesionales.

También se impulsó la educación inicial, es decir los jardines de infantes. Con el aumento de la cantidad de mujeres que trabajaban, la creación de jardines públicos facilitó la posibilidad de que pudieran seguir trabajando luego de la maternidad.

Hubo cambios en la dimensión territorial. La creación de nuevas provincias a partir de los territorios nacionales existentes, que había comenzado con Chaco y La Pampa, sumaría en la década de 1960 a Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Formosa y Misiones¹¹². Esto implicaba que sus autoridades ya no eran designadas por el Poder Ejecutivo Nacional desde Buenos Aires.

Se proyectó y construyó la Ciudad Universitaria pudiendo las facultades de Ciencias Exactas y Arquitectura tener, por fin, un ámbito propio. Se trajo e instaló la primera computadora al país, Clementina, que fue instalada en el nuevo edificio de la Facultad de Ciencias Exactas recién inaugurado. De 1961 es el llamado a concurso para la construcción de la Biblioteca Nacional que ganaron los arquitectos Alicia Cazzaniga y Clorindo Testa, aunque su construcción se completó recién en los años '90.

Un hecho que, si bien no tuvo el éxito esperado, mostró muy claramente la distancia entre nuestra realidad y la de los países desarrollados, fue la *Exposición del Sesquicentenario*. Organizada para celebrar los 150 años de la Revolución de Mayo permitió a los asistentes ver los adelantos en materia de tecnología de los países europeos y Estados Unidos, principalmente.

Le exposición se armó en los jardines que rodean a la Facultad de Derecho y al Museo de Bellas Artes, sobre la Avenida Figueroa Alcorta. El Museo fue ampliado sobre los terrenos que dan sobre esta última avenida.

¹¹² Tierra del Fuego se constituyó en provincia recién en 1990.

Para unir ambos espacios se construyó un puente que fue demolido en 1975 y fue posteriormente reconstruido sobre la misma Avenida Figueroa Alcorta más cerca del cruce con la Avenida Pueyrredón.

Finalizada la exposición, los galpones albergaron a la Facultad de Arquitectura primero y luego, convertidos en Salones de Exposición, fueron la sede de las primeras ediciones de la Feria del Libro.

Podríamos decir que esta década tiene dos partes, una que comienza ya en 1958 con el triunfo de Frondizi y termina con la caída de Illia en 1966, la otra comienza con el golpe del General Onganía y termina con la vuelta al país del general Perón en 1972. Una “década” de 14 años que marcó al país.

Durante estos años se construye la Panamericana, se asientan las industrias en los alrededores y también se instala allí un importante número de población.

El epicentro del poder de la provincia de Buenos Aires comienza a trasladarse lentamente de Avellaneda, Lanús y La Plata a la Zona Norte. A San Isidro, San Martín, Tigre, Campana, Zárate.

El episodio que se relata en este trabajo transcurre en un período en el que estos partidos eran comparativamente irrelevantes tanto en población como en generación de recursos, por ello no aparecen mencionados en trabajos o estudios o noticias. Es así que se ha recurrido a los relatos y recuerdos de personas que han vivido los hechos que aquí se cuentan.

5.3. La vida cotidiana.

Las ciudades de San Isidro, San Fernando y Tigre, al igual que Luján y Pilar son bastante antiguas. Fueron fundados en la época colonial y tienen, como estaba establecido, su plaza principal rodeada por la Iglesia, el Cabildo y los edificios públicos más significativos.

Por ello es conveniente hacer una breve descripción de la situación previa a la construcción de la Ruta para poder apreciar mejor la marca que dejan estos cambios.

La mayoría de las plantas de la industria automotriz se habían instalado en la Zona Sur y Oeste del Gran Buenos Aires, en lugares cercanos a la Capital Federal. Allí era donde vivía la mayoría de la población obrera y se contaba con la energía eléctrica y demás servicios necesarios para el funcionamiento de las plantas fabriles.

Por el contrario, la Zona Norte era considerada una zona de descanso, allí se habían establecido las quintas de veraneos desde la época colonial y a fines del siglo XIX también se instalaron numerosos clubes deportivos.

Como se ha señalado, la Ford tomó una opción diferente y compró un terreno de 105 hectáreas, luego ampliado a 130 ha., en este lugar descampado del Norte del Gran Buenos Aires, a 35 Km. de la Avenida General Paz para instalar su Planta.

En la zona de San Isidro/Beccar prosperaban los hornos de ladrillos, también se hacía extracción de tosca y otros minerales que utilizaba Obras Sanitarias de la Nación (OSN) para purificar las aguas. OSN tenía en la zona una muy importante fracción de tierra con frente a la Avda. Centenario. Dentro de ese terreno se venía realizando desde principios del siglo XX excavaciones que terminaron conformando lo que hoy se denomina “La cava”. Alrededor de 1920 y a solicitud de los trabajadores la empresa autorizó que se instalaran casillas para vivienda dentro de la excavación¹¹³. Les extendió un certificado que les prometía un terreno cuando la excavación concluyera. Fue el principio de esta enorme villa¹¹⁴.

Cuando comenzó la construcción de la autopista, a las personas que se habían instalado en la traza (en el catastro ya figuraba como sujeto a expropiación) las mudaron a esta incipiente villa, generando desde ese momento serios problemas para su erradicación ya que había personas que se consideraban con derecho de propiedad a partir de aquellos certificados que habían sido transmitidos de padres a hijos y estos nuevos habitantes a los que consideraban intrusos. La villa ha crecido y permanece como una enorme mancha en

¹¹³ Según la revista Panorama de San Isidro de la Federación de Entidades Vecinales de San Isidro en 1957 existían en La Cava 207 casillas. La Ord. 3865/61 ordena mudar las casillas existentes en la traza de la Ruta a los terrenos de OSN.

¹¹⁴ Ver en Notas de Interés en Anexos en detalle. (pág. 147)

medio de lujosas viviendas que se aprecia a simple vista, aunque Google Maps no la registra.

En 1940 y próxima a esta explotación OSN construyó un barrio para sus empleados, actualmente denominado Las Casitas.

En el partido de San Fernando existía una zona de barrios precarios y de obreros en los bañados del arroyo Cordero, afluente del río Reconquista. La construcción de la Panamericana, mejoró el problema de las cíclicas inundaciones y por la construcción de viviendas, como el Barrio INFICO, en los años '70.

El partido de Tigre se benefició con la construcción del acceso a esa localidad ya que el movimiento de tierras permitió el saneamiento de una zona conocida como *el baño* en Rincón de Milberg y un puente sobre el río Reconquista para reemplazar al de madera de un solo carril sobre la ruta 197 que dificultaba el acceso a varias zonas del partido.

Por la documentación que se ha podido consultar correspondiente a los Municipios de San Isidro¹¹⁵ y de Tigre, éstos han tenido poca o nula intervención en la obra que fue diseñada y solventada por el gobierno nacional a través de préstamos del Banco Mundial (en aquel entonces aun denominado (Banco Internacional de Reconstrucción y fomento, BIRF). Aun cuando el obrador estuvo ubicado en el partido de San Isidro, en la localidad de Boulogne.

Como resultado, la población de todos estos partidos creció significativamente¹¹⁶. Los nuevos vecinos provenían algunos de la Ciudad, otros de partidos aledaños, migrantes del interior del país y de los países limítrofes. Todos atraídos por la posibilidad de trabajo, la compra de terrenos en cuotas para construir la vivienda propia y en el mejor de los casos: un auto.

¹¹⁵ Revista del Instituto Histórico Municipal de San Isidro y Reseña Histórica del Partido de Tigre de Pedro O. Casas

¹¹⁶ Ver en la pág. 81 los datos censales.

Los inmigrantes de una misma nacionalidad siempre tendieron a afincarse unos cerca de otros y así se conformaban barrios de connacionales. Sucedió en la ciudad y también en los alrededores¹¹⁷.

Llegaron también otras personas. Los ejecutivos, empleados y trabajadores norteamericanos que construyeron la ruta y la planta, la pusieron en funcionamiento y adaptaron la empresa a sus nuevas dimensiones. La mayoría de ellos volvió a su país para fines de la década, pero algunos se quedaron a vivir en la zona que se había modificado para adaptarse a sus costumbres.

Los ingleses, escoceses y galeses que vinieron para la construcción de los ferrocarriles a fines del siglo XIX, se afincaron cerca de las estaciones, en especial Temperley, Ranelagh, Banfield, Adrogué del Ferrocarril Roca (del Sud); Hurlingham, del Ferrocarril San Martín (Buenos Aires al Pacífico), Olivos, del Ferrocarril Mitre (Central Argentino). En buena medida en estos mismos barrios se establecieron otros europeos: alemanes, polacos, rusos. La existencia de templos de diversas religiones, de colegios bilingües de diferentes colectividades y la tolerancia con otras costumbres facilitaron la adaptación e integración. Las ciudades de San Isidro (1706), San Fernando (1806) y Tigre (1785) fueron fundadas en la época colonial. La aparición de la estación con la llegada del ferrocarril, en 1863, 1864 y en 1865 respectivamente¹¹⁸, generó un nuevo centro urbano y, rápidamente, el espacio entre ambos se urbanizó formando un solo núcleo.

La sociedad local estaba compuesta por familias que se habían establecido allí desde hacía tiempo y ejercían el comercio, la industria, las profesiones de médico, abogado, escribano, farmacéutico, etc.

¹¹⁷ "A diferencia de Martínez, donde las quintas pertenecían a familias aristocráticas porteñas, en Villa Adelina los propietarios eran inmigrantes italianos que las explotaban como horticultores. De todos modos, pueden distinguirse dos barrios a ambos lados de la estación –unidos por el túnel inaugurado en el año 2000–, uno lindante con Villa Ballester, donde predomina la población de origen alemán, y otro lindante con Martínez donde predomina la población de origen italiano." www.sanisidro.gob.ar 28-4-2016.

¹¹⁸ El ferrocarril a Tigre fue construido por una empresa de capitales ingleses denominada Buenos Aires al Norte (BAN), con estaciones en Belgrano, Rivadavia, Olivos, San Isidro, San Fernando y Tigre con un ramal hacia el puerto fluvial. La otra terminal se encontraba sobre el Paseo de Julio, donde actualmente se encuentra la estatua de Juan de Garay. En 1889 fue adquirido por la empresa Ferrocarril Central Argentino (FCCA), también de capitales ingleses, para conectar Buenos Aires con Rosario y Córdoba. La conexión se hizo a partir de la estación Victoria, que no existía en el diseño original.

A estas localidades se llegaba o bien por el Bajo, nombre del camino desde la época colonial, actualmente Avda. del Libertador (precisamente en la década del '60 se unifica bajo este solo nombre y numeración correlativa, el camino, que hasta ese momento había tenido varios, Blandengues¹¹⁹, Aguirre, Obarrio) o por el Alto. Así llamado el camino que hoy es la avenida Cabildo y su continuación con diferentes nombres (Maipú, Santa Fe, Centenario, Cazón). Aun son visibles la traza del camino original que “subía” las Barrancas de Belgrano por la cortada Zavalía y su continuación por Avda. del Tejar, hoy Balbín y la continuación hacia la provincia por la, hoy, ruta 8.

Estas ciudades, cabeceras de los partidos del mismo nombre tenían como correspondía,¹²⁰ su parte urbana y su parte rural. Las vías del ferrocarril, en general, dividían la parte urbana en dos, de las vías para el Río de la Plata (NE) vivían las familias tradicionales y más acomodadas; de la vía para el “otro lado”¹²¹(SO), los nuevos vecinos.

La zona urbana se extendía sólo hasta 2 o 3 cuadras más allá de Santa Fe/Centenario, luego comenzaba una zona semi rural con calles de tierra donde había pequeñas quintas que proporcionaban las verduras que se consumían en la zona¹²². La fruta, el mimbre, el carbón vegetal, la madera provenían de explotaciones de las islas del Delta que llegaban al Puerto de Frutos y desde ahí se distribuían.

Esa zona había sido loteada a partir de las quintas existentes en las décadas del '40, del 50¹²³ e incluso de los 60, allí las casas fueron construidas, en la mayoría de los casos, por sus propios dueños.

¹¹⁹ En Fotos se puede apreciar la fuente que existía al comienzo de la avenida General Paz en su cruce con la Avenida del Libertador. La fuente desapareció cuando la avenida General Paz se transformó en autopista.

¹²⁰ Así lo establece la normativa de partidos de la Provincia de Buenos Aires. Las excepciones aparecen en los años '90 con la creación del Partido Urbano de la Costa. Deja de ser requisito la existencia de un área rural para la formalización de un partido.

¹²¹ El término “del otro lado de la vía” tenía ya una connotación despectiva.

¹²² En lo que es hoy el centro de la ciudad de Martínez, sobre la calle Edison, a 7 cuadras de la avenida Santa Fe, funcionaba el Establecimiento Hortícola Perrolet que abarcaba 22 ha. Este establecimiento había ganado importantes premios por su excelente producción. Fue rematado en 1921, muchas de las calles de la zona conservan en sus veredas los arboles de naranja y mandarina que formaron parte de esa quinta.

¹²³ Ver imágenes en Fotos. (pág. 166 y ss.)

Por las pocas calles pavimentadas circulaban ómnibus/colectivos que llevaban a las estaciones del ferrocarril Mitre y del Belgrano (Villa Adelina, Boulogne, Munro). El tren era el transporte público por excelencia, de Tigre a Retiro demoraba 45'.

El partido de Vicente López fue creado a principios del siglo XX como una escisión del partido de San Isidro. Hasta ese momento la localidad más importante de la zona era Olivos. El cementerio, creado en los años '30 y ubicado a 10 cuadras de la avenida Maipú, en ese momento una zona baldía, ha quedado rodeado de casas como consecuencia de la urbanización de la zona entre la Av. Maipú y la Panamericana.

En las décadas de 1940 y 1950 existían muy pocas industrias, la mayoría ubicada en San Fernando (náutica, maderera) o Tigre (formio para la fabricación de escobas y muebles de mimbre), sobre la línea del ferrocarril a San Martín/Villa Martelli se agrupaban algunas industrias metalúrgicas.

La industria más importante de San Isidro era la fabricación de ladrillos; por la contaminación que generaban los hornos, se decidió su clausura a mediados de los '50 pero el último cerró recién en 1968.

La mayoría de las personas residentes en la zona trabajaban lejos de su domicilio. Eran pocos los que tenían la posibilidad de trabajar cerca de su domicilio.

Más allá de algunos comercios, las compras importantes o los servicios médicos u otros servicios profesionales exigían trasladarse al Centro, es decir a Buenos Aires¹²⁴ o al menos a Belgrano donde, como consecuencia de los trasbordos de transporte necesarios, se había generado un centro de servicios alternativo. Había muy pocas sucursales bancarias. Estaba presente el Banco de la Provincia de Buenos Aires en todas las localidades, el Banco de la Nación Argentina sólo en algunas, como ser Olivos o Tigre y muy escasos bancos privados. Uno de los primeros bancos privados que se instaló sobre la Avenida del Libertador en 1962, fue el Banco Tornquist, frente a la Iglesia de Fátima, seguido poco tiempo después por el Banco de Galicia, en La Lucila en las cercanías de la calle Paraná.

¹²⁴ Ir al Centro significaba ir a las cercanías de Plaza de Mayo, donde estaban las oficinas públicas, el Correo Central o los bancos. La alternativa era la calle Florida para ir a Harrods o Gath y Chaves para hacer compras.

En 1957 el Papa Pío XII creó el Obispado de San Isidro que abarcaba y abarca, precisamente, los partidos de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre que estamos describiendo.

También en estos años '60 se crea el Departamento Judicial de San Isidro, que comprende los partidos de Vicente López, San Isidro, San Fernando, Tigre y Pilar, descentralizando así la prestación del Servicio de Justicia del Departamento Judicial de La Plata al que correspondía jurisdiccionalmente.

Estas modificaciones institucionales son las que posibilitaron una mayor participación política de la zona en el gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Desde fines del siglo XIX, los deportes atraían a la clase alta; el golf, la hípica, el remo, todos requieren de espacio e instalaciones especiales. Agotados los grandes terrenos dentro de la Ciudad, los clubes se van instalando en las localidades del Gran Buenos Aires, comenzando por los que están próximos a una estación de ferrocarril y luego a partir de los años '30 se busca la proximidad de las rutas.

Como se ha señalado, previo a la construcción de la Panamericana, la población estaba compuesta mayoritariamente por descendientes de las familias tradicionales del lugar y por miembros de familias patricias de Buenos Aires que, acostumbrados a veranear en la zona o siendo socios de los muchos clubes deportivos existentes, habían optado por instalarse allí definitivamente.

Esto estaba facilitado por la existencia de numerosos colegios privados de primer nivel como ser el Mallinkrodt¹²⁵ para niñas en Martínez, sucursal del colegio del mismo nombre ubicado en Recoleta o el Santa Isabel para varones en San Isidro, ambos dirigidos por religiosos católicos.

¹²⁵ Las Hermanas de la Caridad habían comprado el terreno ubicado en las calles Edison e Italia en 1923. En 1934 comenzó a funcionar el Colegio.

El Northlands (1920), para niñas y el San Andrés¹²⁶ o el St. John (1950) para varones, apuntaban a la colectividad de habla inglesa. Como consecuencia de la construcción de los ferrocarriles se habían instalado en la zona, al igual que a lo largo del Ferrocarril Sur (actualmente Ferrocarril Roca), muchos integrantes de esa colectividad y también alemanes. Como era frecuente que las familias que vivían en el campo enviaran a sus hijos pupilos, para atender esta necesidad existían colegios con internado como el Michael Ham (1926) o el Marín (1912).

En la Zona Sur podemos citar el Saint George¹²⁷ (Quilmes) fundado en 1898 y el Euskal Echea en Llavallol en 1905.

En 1936 la Asociación Escuelas Lincoln abrió en La Lucila una escuela con los programas de estudio norteamericanos, a los que luego agregó los argentinos¹²⁸.

Existían, por supuesto, colegios públicos primarios dependientes de la provincia y colegios secundarios nacionales (bachillerato), de comercio, normales (para maestros) y técnicos.

Luego de la finalización de la II Guerra Mundial llegó al país una nueva ola de inmigrantes. Se instalaron en la zona (del “otro lado” de la vía), convocados por sus connacionales, la mayoría españoles e italianos, y en menor medida de otras nacionalidades, aprovechando la práctica de “la llamada”¹²⁹, muchos atraídos por un ambiente de tolerancia hacia las distintas costumbres.

Se fueron acomodando del otro lado (SO) de las avenidas Centenario/ Cazón, (barrios como “La Calabria”) Garín y Zelaya, en los terrenos que hoy ocupa la propia autopista. En sus terrenos cultivaban frutas y verduras que eran comercializados en la zona. También se

¹²⁶ La comunidad presbiteriana escocesa fundó la escuela en 1838 en la ciudad de Buenos Aires. Luego de sucesivas mudanzas... *“En 1947, siguiendo la continua migración de la comunidad angloparlante hacia los suburbios del norte de la ciudad, la escuela se mudó a Olivos.”* (de la página web de la Escuela Escocesa San Andrés).

¹²⁷ En 1990 abrió una filial en Los Polvorines.

¹²⁸ Actualmente, entrega certificados acreditados por los Estados Unidos y al que asisten, en general, los hijos del personal diplomático y de extranjeros de todas las nacionalidades residentes en nuestro país, que generalmente se instalan en las cercanías.

¹²⁹ Política inmigratoria que facilitaba los trámites migratorios a las personas que ya tenían parientes al país. Ver Novick, Susana; *La política migratoria en la Argentina*, CONICET-Instituto Gino Germani, PDF 12-12-2016.

instalaron bolivianos dedicados en especial al cultivo de verduras y los japoneses que harán de Escobar¹³⁰ la Capital Nacional de la Flor.

Un caso distinto fue Pacheco. El Talar, la gran estancia que perteneció al general Ángel Pacheco abarcaba no sólo lo que es actualmente Pacheco. En 1920, cuando se realizó la donación de los terrenos para la creación del pueblo, tenía una superficie de 5.800 ha. Incluía lo que es hoy Campo de Mayo y Benavidez. Se ignora cuál fue, en su época, la dimensión total, ya que el general Pacheco adicionó, a las tierras que le donó Juan M. de Rosas en reconocimiento por los servicios prestados, muchas tierras de los alrededores. Era un establecimiento agropecuario y cuando se loteó y se instalaron los primeros pobladores, éstos continuaron con la actividad, en especial la lechería.

En 1930 se construyó la ruta 197¹³¹ para unir Pacheco con San Fernando. En el cruce de esta ruta con la vía del ferrocarril Mitre, ramal a Tigre, se instaló una usina láctea con la marca ULYT (Unión de Lecheros y Tamberos) y, como consecuencia del crecimiento de la población, se decidió la creación de una nueva estación del tren en esa misma intersección: se le dio el nombre de Carupá.

Unos años antes, también a pedido de los vecinos, se había agregado, la estación Virreyes a continuación de la de San Fernando.

En los años '40, otra vez a solicitud de la comunidad, se construyó la parada El Talar en la línea del ferrocarril Mitre a Capilla del Señor. En ese entonces el tren era prácticamente la única vía de acceso y por tren salía la principal producción de la zona: la leche. Hasta mediados de los '60, los lecheros, con sus carros de caballo, esperaban diariamente la llegada del tren, con locomotora a vapor, en la estación de Olivos. Existía un desvío de las vías y allí cargaban su mercadería que luego repartían. A este andén paralelo se accedía por la Avenida del Libertador¹³².

¹³⁰ La 1° Fiesta Nacional de la Flor se celebró en 1964.

¹³¹ Hoy ruta Provincial 24.

¹³² En ese predio en la actualidad existe una subestación eléctrica.

En 1928 el presidente Marcelo Torcuato de Alvear donó al partido de Tigre, en ese entonces de las Conchas, una fracción de terreno de 40 ha. de las tierras que pertenecieron a don Torcuato de Alvear, su padre, para la creación de un barrio.

Don Torcuato fue tomando forma cuando se realizó un gran remate de tierras con la venta de 1144 lotes y 118 quintas, que se destinaron a vivienda familiar. Anteriormente se habían cedido a los ferrocarriles ingleses 100 ha. para la construcción de la estación Don Torcuato del ferrocarril General Belgrano (1910) y un campo de golf.

En 1937 se inauguró el camino que lo une a General Pacheco, hoy Avenida Boulogne Sur Mer.

En 1938, los integrantes de la comisión fundadora del Hindú Club, compraron las tierras del Campo de Golf a los ferrocarriles y establecieron allí la sede de la institución. Esto significó un impulso notable para el pueblo, ya que se convirtió en una de las principales fuentes de trabajo para los habitantes del lugar, al tiempo que sus alrededores crecieron en su carácter residencial de regias características. En 1946, se inauguró Aircom, Aeródromo Don Torcuato, terminal que en la década del sesenta se convirtió en el primer aeropuerto internacional privado que tuvo el país. Este aeropuerto dejó de operar en enero de 2006.

En esta localidad están también los estudios cinematográficos "Baires" (en el barrio que lleva su nombre) desde 1940, fundados por Eduardo Bedoya, uno de los más importantes de la época.

La mayoría de las familias establecidas en la zona eran, en general, muy numerosas. Los hijos, al casarse, buscaban mudarse cerca. Comenzó así a poblarse la zona a ambos lados del Hipódromo¹³³; primero el barrio de las Carreras¹³⁴ sobre la Avenida Márquez, a un

¹³³ En los años '40 OSN construyó un barrio para sus empleados próximo a su establecimiento sobre la Avda. Tomkinson a 8 cuadras de la Avda. Centenario, conocido como Las Casitas.

¹³⁴ Se denomina Barrio Parque de las Carreras en honor al que fuera intendente de San Isidro, Ernesto de las Carreras, su ubicación al lado del hipódromo de San Isidro puede dar lugar a confusión.

costado del Hipódromo de San Isidro¹³⁵. El otro lado, sobre la calle, Dardo Rocha¹³⁶, demorará un tiempo más ya que en esa zona estaban ubicados los studs donde se cuidaban y entrenaban los caballos de carrera.

Sucesivos loteos fueron dando forma a las Lomas de San Isidro, al barrio Santa Rita¹³⁷; de a poco se fueron poblando las proximidades a las calles pavimentadas. La bifurcación del ramal a Tigre de la Panamericana, da origen al barrio La Horqueta.

Estas zonas carecían de los servicios básicos y son los mismos propietarios los que, de común acuerdo, fueron instalando el agua corriente, el pavimento y el gas. Se formalizaban convenios con la Municipalidad respectiva que cobraba un plus a los beneficiarios y con esos recursos se financiaban las obras. Hasta los años '60 había muy pocos teléfonos en el lugar y las centrales eran manuales. Las cloacas demoraron muchos años en construirse.

Es una característica del lugar la existencia de numerosos clubes deportivos. Esto se debe a un microclima especial que hace más escasas las lluvias en verano lo que los hace excelentes para las actividades al aire libre, además, durante un tiempo (décadas del '30, '40 y '50) la tierra era relativamente barata, precisamente porque no era tan propicia para la agricultura. Por idéntica razón se ubicaron aquí los estudios de cine.

Así pues, los terrenos se fueron loteando para quintas de fin de semana o para instalar canchas de fútbol, rugby e incluso de golf. También fue un lugar elegido por los que se dedicaban a la hípica y al polo. Todas actividades que necesitan grandes extensiones de terreno.

Uno de los primeros en instalarse¹³⁸ fue el Tortugas Country Club en 1930, en los alrededores del club se conformó la localidad de Tortuguitas; el Hindú Club en la misma fecha se situó en Don Torcuato.

¹³⁵ El Jockey Club de Buenos Aires, adquirió en 1925 una fracción de 320 ha. en esa localidad.

¹³⁶ La Avenida Unidad Nacional es posterior y se construyó sobre terrenos del Hipódromo.

¹³⁷ La iglesia de Santa Rita es anterior. Capilla a principios del siglo XX en terrenos de Don Avelino Rolón, atendía las necesidades espirituales de los inmigrantes, principalmente italianos, instalados en la zona. El actual edificio data de 1940.

Distinta es la historia del Olivos Golf. Dice en su página web: *“En 1926 un grupo de treinta golfistas, animados por una inmensa fe y confianza en el futuro del golf en nuestro país, decidieron escribir la página inicial de esta historia, fundando el Olivos Golf Club. Sabían que todo, o casi todo, estaba por hacerse, pero su espíritu no conocía de flaquezas y supieron salir adelante.*

*Años más tarde, hacia 1950, aquel club ubicado en las calles Marcelino Ugarte y España de la localidad de Olivos, con una de las mejores canchas del país -de 18 hoyos, de estilo británico, de par 75- y un bien ganado prestigio, debió enfrentar los efectos del crecimiento urbano acelerado, debiendo trasladar su sede a su ubicación actual (Ing. Pablo Nogués, Ruta Panamericana, ramal Pilar, Km 32). ... Unos y otros asumieron aquel momento como una “Segunda Fundación”, con un espíritu de cuerpo acorde a la tradición de un Club que, lejos de desvanecerse, se fortalecía y daba sentido a sus acciones. En aquel descampado, donde hoy se encuentran nuestras instalaciones, **no había absolutamente nada**, tan solo unos alambrados, cardos y un pequeño monte de eucaliptos.”¹³⁹*

Se describe aquí con sencillez como fue el avance de la urbanización en esta zona rural.

Otro caso es el del SIC (San Isidro Club). Nacido en 1935 como una escisión del CASI (Club Atlético San Isidro) tuvo su primera sede en el hoy Museo Pueyrredón hasta que sus socios lograron adquirir un predio en Boulogne. Hoy sus canchas se encuentran a un costado de la Panamericana¹⁴⁰. Existen en la zona muchas canchas de rugby, pero solo una de fútbol: la del Club Atlético Tigre¹⁴¹. Este club fundado en 1902 tiene su cancha desde 1936 en Victoria, partido de San Fernando. Es uno de los 18 clubes que en 1931 fundaron la Asociación del Fútbol Argentino, abandonando el deporte amateur.

Como consecuencia de la contaminación del Riachuelo, los clubes de remo, que allí había, se mudaron a Tigre. Estos reunían a diversas colectividades, el Rowing y el Tigre Boat Club

¹³⁸ Algo similar ocurrió con la línea del ferrocarril San Martín (antes Buenos Aires al Pacífico) En 1890 se instaló el Club Hurlingham en un descampado, 10 años después y a pedido de los socios se creó la estación que dio origen a la localidad del mismo nombre.

¹³⁹ www.olivosgolf.com.ar 26-9-2016

¹⁴⁰ Ver en el Anexo, en Notas de Interés, El camión de Pipo, anécdotas sobre las dificultades para llegar a la sede del Club.

¹⁴¹ Con los años se han creado otros, por ejemplo, Acassuso, pero no tiene el arraigo de Tigre. Su estadio es de 1982.

(TBC) a los ingleses, el Teutonia, a los alemanes, el Canottieri Italiani, obviamente a los italianos. El Hispano Argentino, La Marina, reunía a los argentinos. Tiempo después, en 1936, se unió también el HACOAJ, de la comunidad judía.¹⁴²

A su vez, sobre la costa del Río de la Plata se crearon varios clubes náuticos, el más antiguo es el Náutico de San Isidro en 1910, le siguió el de San Fernando en 1923 y años después, en 1927 el Yacht Club Olivos. En todos los casos fue por iniciativa de los vecinos de sus respectivas localidades que estaban, y están, muy integrados a la actividad social y cultural de su comunidad. Existe un muy marcado localismo en cada uno de estos pueblos. Se suele hacer la distinción entre los NYC (nacido y criado) y los que no lo son, que se mantiene aún hoy y que distingue a las familias de largo arraigo en la zona de los que se mudaron en busca del verde y la tranquilidad prometidas por los desarrolladores de los barrios cerrados en décadas posteriores.

En los años 1958 y 1959 se produjeron inundaciones catastróficas en toda la costa del Río de la Plata. A causa de sendas sudestadas de extraordinaria duración, el agua llegó a subir hasta la mitad de la barranca, cubriendo totalmente el ramal Delta del Ferrocarril Mitre. Causó 6 muertos y un total de 100.000 evacuados en la zona comprendida entre Berisso y Tigre. En las zonas más bajas de San Fernando y Tigre y en las islas del Delta, la destrucción fue enorme; esos años marcaron el comienzo de la despoblación de las islas¹⁴³.

A causa de las inundaciones, se prohibió la construcción en zonas ribereñas inundables hasta una distancia de 50 metros a partir de la línea de crecidas extraordinarias. Esto agregó complejidad a la difícil situación por la que atravesaba el sistema ferroviario y facilitó el crecimiento del transporte colectivo, al mismo tiempo que animó a futuros vecinos a instalarse en los nuevos loteos cercanos a la futura Ruta Panamericana.

¹⁴² Cabe mencionar aquí al Club de Regatas Bella Vista instalado sobre la ribera del Río Reconquista en 1895 como uno de los clubes más antiguos, ubicado en otra zona diferente de la que se estudia aquí.

¹⁴³ *Vulnerabilidad de la Zona Costera*, de Roberto Kokot y Juan Guerrieri en Notas de Interés del Anexo.

Los proyectos de polderización¹⁴⁴ en la parte continental de Tigre dejaron de ser fantasías, pero su costo y las sucesivas dificultades políticas y económicas que atravesó el país, hicieron que su concreción se difiriera hasta los años '80/'90¹⁴⁵.

Como ilustra Ana Gómez Pintus¹⁴⁶, en su tesis de Maestría, en los alrededores de la estación Acassuso del Ferrocarril Mitre se había construido el Barrio Parque Aguirre, los lotes eran amplios y las casas de estilo pintoresquista.

El límite de este barrio era la avenida Aguirre, hoy del Libertador, y las vías del ferrocarril, la expansión era posible solamente hacia el río¹⁴⁷, ya que del otro lado de las vías se extendía la quinta de la familia Martin y Omar, que luego se transformaría en el Instituto Neuropsiquiátrico Charcot. Éste fue loteado y abiertas las calles interiores a fines de la década del '60.

En Beccar y San Fernando, más allá de las vías del ferrocarril las calles eran de tierra con escasos servicios.

Al principio, vivir sobre o cerca de la Panamericana parecía descabellado, llegar era difícil a menos que se dispusiera de un auto. Pronto las líneas de colectivos locales que unían los diferentes ramales del ferrocarril extendieron sus recorridos para llegar hasta allí por las contadas calles pavimentadas.

¹⁴⁴ Un pólder es un término holandés que describe las superficies terrestres ganadas al mar. Esta técnica se utilizó por primera vez en el siglo XIII, en la región de Flandes. Por extensión, el término «pólder» se aplica a todos los terrenos húmedos (como marismas, lagos y llanuras aluviales) que han sido desecados con fines agrícolas, industriales o portuarios. En el partido de Escobar se puede apreciar un proyecto de 1962 sobre un terreno de 32 ha. www.pequenaholandia.com.ar.

¹⁴⁵ Ver Pugliese, Luciano. *La política urbana frente a las inundaciones. Una historia de buenas intenciones*. En el Anexo.

¹⁴⁶ Gómez Pintus, Ana. *Las dimensiones del pintoresquismo. Suburbios residenciales, arquitectura y prácticas profesionales. Buenos Aires, 1910-1940*, Tesis UTDT, 2009.

¹⁴⁷ Había pocas calles abiertas de Libertador hacia el río, las quintas allí existentes recién comenzaban a lotearse.

Poco a poco se fueron generando cruces significativos, Paraná, Avda. Márquez, la 197, la 202¹⁴⁸, y en breve tiempo, se abrieron los primeros negocios y la gente se fue instalando alrededor.

Sobre la Ruta Panamericana se habilitaron varios establecimientos fabriles, Paty, Fargo, Fanacoa, algún laboratorio medicinal como Sidney Ross (Mejoral) depósitos, hoteles alojamiento (el más conocido, Ruta Hotel, aún existe).

El primer emprendimiento habitacional se llamó Parque Norte¹⁴⁹ ubicado en Paraná (la calle Paraná es el límite entre el partido de Vicente López y San Isidro) y la mano a Capital de la Panamericana. La entrada se encuentra sobre la Avenida Fondo de la Legua.

Durante un tiempo prolongado el límite de lo posible estaba dado, precisamente, por la Panamericana. Esto generó diferentes emprendimientos a un lado y al otro de la misma. Si se presta atención aún pueden verse las marcas de este crecimiento urbano. Hasta los años '60 pocas calles perpendiculares a la avenida Maipú y su continuación, estaban pavimentadas más allá de tres o cuatro cuadras. Puede apreciarse entonces el cambio en la pavimentación o de las veredas. En otros casos, las calles están empedradas al comienzo y luego continúan pavimentadas.

Desde los años '30 eran frecuentes los loteos¹⁵⁰. Se vendían terrenos en cuotas muy accesibles. Los fines de semana salían ómnibus y "bañaderas"¹⁵¹ desde Plaza Italia, Plaza Once o Puente Saavedra que transportaban gratis a los futuros compradores.

¹⁴⁸ Actualmente Ruta Provincial 23.

¹⁴⁹ El proyecto fue ambicioso, al punto que unos de los candidatos a realizar la parquización fue Burle Marx, que lamentablemente no fue contratado.

¹⁵⁰ Ver Gómez Pintus, Ana; *Barrios-Parque y loteos de fin de semana en el gran Buenos Aires, 1910-1950*. www.iaa.fadu.uba.ar; Anales 41 (2) 30-10-2014

¹⁵¹ Eran ómnibus descapotables que se usaban para paseos y excursiones, pintados de blanco recibieron ese nombre.

Las famosas bañaderas. Centro de Información Histórica de Vicente Lopez (26 de septiembre de 2016)



El remate se realizaba sobre los propios terrenos. Los compradores firmaban un boleto de compraventa y pagaban en efectivo 5 o 10 cuotas, de generalmente 120. Con ello podían tomar posesión del lote adquirido y comenzar a construir su casa, lo que generalmente hacían ellos mismos durante los fines de semana. Esto posibilitó a muchos tener su casa propia e impulsó una importante migración interna.

Era un extraordinario negocio para los martilleros, ya que en verdad con el pago en efectivo cubrían el verdadero valor del lote y los 10 o 20 años de cuotas era ganancia pura. Cuando se cumplían los plazos y el comprador quería escriturar frecuentemente se encontraba con serias dificultades ya que a veces el antiguo propietario había muerto o no reconocía los pagos y en otros casos no estaba hecha la subdivisión. Con el tiempo se agregó otro problema, la inflación, de modo que se exigía un plus para la escrituración.

Muchos años después (1974), el gobierno provincial debió intervenir para regularizar la titularidad de las tierras para posibilitar la realización de tareas de infraestructura y el cobro de impuestos.

La subdivisión de los terrenos a lotear consistía únicamente en la demarcación de las calles, manzanas y terrenos dentro de cada manzana, el único servicio que se ofrecía, aunque no siempre, era la luz. En aquellos barrios en donde se reservaban espacios para una plaza o edificio público, los terrenos respectivos quedaban baldíos y en general los propios vecinos se ocupaban de su cuidado y limpieza ya que no existía compromiso alguno ni del vendedor ni de las autoridades municipales al respecto.

Hay que señalar que el partido de San Fernando está cruzado por la Panamericana solo en un extremo de territorio. La mayor superficie de este partido se desarrolla sobre la 2° y 3° Sección de Islas del Delta, la 1° Sección corresponde al partido de Tigre.

“El valle del Reconquista”¹⁵²

En 1964 la empresa Geofinca (con domicilio en Capital Federal) efectúa un remate de terrenos dentro de los loteos del Barrio Santa Catalina, que ya se había extendido desde la avenida Panamericana hasta la 202, adicionando a la franja que iba desde Miguel Cané a Pasteur, un triángulo que culminaba en la actual Malvinas Argentinas (por entonces Avenida Piaggio) a la vera del ferrocarril.

El sector de seis manzanas, que vendía Geofinca entre las calles Plumerillo, Juncal, Quintana y Pasteur, iba completando el proceso de poblamiento en la zona más baja del actual Virreyes, por entonces conocida como Bañados del Reconquista; poblamiento que se efectuó contrariando -con excepciones- lo dispuesto por la ordenanza del Plan Regulador de 1961, que incluso preveía una reubicación del incipiente asentamiento poblacional del área.

¹⁵² Ver Segura Sales, Héctor Mario, *Historia de San Fernando Oeste, Virreyes a San Fernando y De Punta Chica a Victoria*, MSF, 2001; *Breve Historia de San Fernando de la Buena Vista*, 2005.

Para los interesados en los terrenos (baratos, pagaderos a plazos, pero sin servicios), “la cuestión era conseguir uno sobre Avellaneda, o en las cercanías”. Sin luz ni veredas, con el pasto cortado a machete, como recuerda una antigua vecina, “a la noche, bajando del (colectivo) 1, caminar una cuadra podía ser un infierno”.

Este texto refleja con precisión las características de los loteos. Es interesante leer en el Anexo un reportaje a vecinas de General Pacheco que relatan los primeros tiempos de la zona y como los vecinos construyeron con sus propios recursos la plaza de la localidad.

El agua provenía de pozos que perforaba cada uno y los desagües iban a un pozo ciego igualmente a cargo del propietario. Cuando la población aumentaba y crecía la densidad de la edificación, por gestión de los propios vecinos se concretaba la red de agua corriente y de gas. Las cloacas tardarían muchos años en llegar.

El tema de la estafa con los loteos de tierras, era frecuente y aparece en muchas películas de los años '40 y '50 en donde esforzados obreros y trabajadores domésticos son víctimas de su ignorancia e ingenuidad. Los estudios de cine, instalados en la zona, conocían de primera mano el tema¹⁵³ ya que a su alrededor se fueron conformando barrios de personas que habían levantado sus casas de esta manera.

La proximidad a los estudios de cine (Argentina Sono Film¹⁵⁴, Lumiton y Pampa Films) llevó a que muchos actores y actrices vivieran en la zona¹⁵⁵.

Las películas argentinas de la época muchas veces transcurren en ámbitos camperos, pueblos del interior del país. En realidad, se filmaban algunas escenas en los alrededores y lo demás siempre en estudios con escenografías de muy prestigiosos pintores como, por ejemplo, Raúl Soldi.

¹⁵³Para mencionar algunas de las películas que mencionan el tema: de Paulina Singerman: Caprichosa y Millonaria (1940), Elvira Fernández, vendedora de tiendas (1942) Isabelita (1940); de Nini Marshall: Hay que educar a Nini (1940), Orquesta de señoritas (1941), Santa Cándida (1945); de Ángel Magaña: La calle grita (1948), Esposa último modelo (1950); de Lolita Torres: Más pobre que una laucha (1955).

¹⁵⁴ Ver en Fotos una vista aérea de los estudios de Argentina Sono Film en Martínez, rodeado por quintas de frutales.

¹⁵⁵ Por ejemplo: Luis Sandrini, Ángel Magaña, Zully Moreno, Esther Williams.

En películas como *Mi primera novia* o *La novia* se puede apreciar el Martínez y San Isidro de ese entonces. A diferencia de las filmadas en décadas anteriores donde la filmación era mayormente en estudios, contienen muchas escenas filmadas en exteriores.¹⁵⁶

Por las pocas calles pavimentadas que existían, circulaban los colectivos que unían las estaciones del ferrocarril, pasando por el hospital y el cementerio. Permitían llegar al trabajo y a la escuela; los colectiveros, en general dueños de sus vehículos, eran todos de la zona.

En las estaciones del tren había siempre una parada de taxis con teléfono a donde se podía llamar para que lo fueran a buscar a su casa. El servicio también lo prestaba gente de la zona y recién en los '60 se empezaron a colocar relojes. Los remises eran prácticamente inexistentes. Recién en esta época comienzan a regularse estos servicios.

De modo que en la zona convivían con naturalidad, gente de todos los orígenes y niveles sociales, económicos y religiosos. Existían, además de iglesias católicas, templos de diversos cultos protestantes. Aunque no se frecuentaran socialmente, se conocían y se reconocían como vecinos. Esta situación cambió cuando en la zona se instalaron grandes establecimientos industriales y comerciales que atrajeron a trabajadores de otras zonas del Gran Buenos Aires, Capital y del interior del país.

En el Anexo se agrega un artículo sobre “La noche de los sesenta” que relata cuáles eran las maneras en las que la sociedad se divertía. Allí no se hace diferencia entre la ciudad y el Gran Buenos Aires.

Desde los años '40 sobre la Avenida del Libertador a la altura de la estación de Olivos se habían instalado locales bailables denominados “night clubs” o “boîtes” por su pequeño

¹⁵⁶https://www.youtube.com/watch?v=F_zHX-TMTUA Mi primera novia. (1965) Dirección: Enrique Carreras, con Palito Ortega, Evangelina Salazar y Dean Reed.
<https://www.youtube.com/watch?v=x9PC65Y3GME> La novia. (1962) Dirección: Ernesto Arancibia con Elsa Daniel, Antonio Prieto y Juan Carlos Altavista.

tamaño, generalmente en estos locales había “alternadoras”, coperas en el lenguaje popular, que incitaban a los clientes a beber, entre otras cosas. De estos locales, en los años '60 aún sobrevivían Atelier, Bucking's, L'Hirondelle, y Sunset. Atelier era también un salón de té y era aceptable que las mujeres concurrieran en ese horario, no así a las boîtes.

A Sunset, ubicada sobre la costa del río se iba a festejar el Año Nuevo¹⁵⁷ luego de cumplir con la familia.

En Vicente López, existían muchos clubes que aprovechaban la costa del Río de la Plata para emplazar balnearios durante el verano, por ejemplo, el Centro Lucense, el Club de Almaceneros, el Circulo Trovador. Estos eran muy concurridos en el verano y en especial para las fiestas de Carnaval.

Entre todos los clubes bailables, uno merece ser recordado, la Confitería Nino. Allí fue donde se reunieron Perón y Balbín cuando aquel volvió de España en 1972.

También existían playas artificiales de arena de acceso público, la más conocida era El Ancla. La contaminación de las aguas y la prohibición de bañarse acabó con estos espacios de esparcimiento que eran utilizados mayormente por gente que no era de la zona a tal punto que muchas líneas de colectivos establecían recorridos especiales durante el verano para facilitar el acceso a la costa.

Resumiendo, desde años atrás, la Avda. del Libertador desde la General Paz hasta el puente del ferrocarril que cruza la Avenida a la altura de La Lucila, se consideraba una zona de esparcimiento, luego del puente comenzaba una zona netamente residencial que se extendía hasta San Fernando. Aquí, los establecimientos comerciales se contaban con los dedos de una mano.

En el Anexo se puede leer una nota publicada en la revista Parabrisas en febrero de 1963. *El balcón del Paraná, una excursión en auto a San Nicolás de los Arroyos*. Partiendo desde

¹⁵⁷ También era tradición zanjar las disputas de todo el año con una pelea generalizada al amanecer del Año Nuevo en algún lugar predeterminado.

el Congreso Nacional, Kilómetro 0 de todas las rutas nacionales, se señalan los hitos que se van encontrando a lo largo del camino como monumentos, puentes, estaciones de servicio, etc. Aparecen allí mencionados, lugares, comercios significativos de la época, entre otros el lavadero de autos *Jetwash*, frente a la cancha de River Plate o *The Embers*, en Acassuso. El recorrido propuesto toma la Avenida del Libertador hasta Tigre y luego la ruta 197 para llegar a la Ruta 9.

5.4. La absorción de la cultura norteamericana.

La apertura de la economía alentada por el gobierno de Frondizi atrajo las inversiones norteamericanas esperadas, con ellas vinieron una importante cantidad de ejecutivos de las empresas a supervisar esas inversiones, también técnicos capacitados para operar las maquinarias.

Como el obrador de la Panamericana estaba en la localidad de Boulogne, partido de San Isidro, los norteamericanos optaron por instalarse en Martínez y Acassuso. Como ya señalara, el tipo de vivienda y la proximidad de la escuela americana favoreció la operación.

Los propietarios de esas casas accedieron a alquilarlas por valores interesantes en dólares. Contratos que estaban garantizados por la empresa contratista. Ellos, los propietarios locales, a su vez se mudaron a casas nuevas en Las Lomas de San Isidro, Beccar o directamente a Capital.

Como consecuencia de la ley de prórroga de los alquileres y las dificultades para acceder a un crédito hipotecario, la construcción de inmuebles se había estancado. Estos contratos temporarios, infrecuentes, fueron aprovechados por aquellos propietarios de casas que reunían comodidades similares a las habituales en Estados Unidos, varios dormitorios, cocinas amplias y jardín. Algunas incluso tenían pileta de natación.

En general la idea era volver a ocupar la casa cuando finalizara el contrato. Esto no siempre se concretó.

Como bien señala David Sheinin¹⁵⁸, la influencia norteamericana en la cultura comenzó a notarse en los años 50, en especial a través de la televisión. Una de las series más vistas entonces eran el *Cisco Kid* y la *Patrulla de Caminos*, dobladas al castellano en México, además de *Yo quiero a Lucy*.

Se producían shows auspiciados por las grandes empresas, por ejemplo, *La familia GESA* de General Electric o el *Show de Andy Russell* patrocinado por IKA imitando los shows de la televisión norteamericana.

Las principales cadenas norteamericanas, ABC, CBS y NBC, tuvieron una importante participación accionaria en los canales privados de televisión inaugurados en 1960. Por esa razón se podían ver, dobladas, las series más exitosas de la TV norteamericana. Esa participación fue luego la justificación enunciada para su expropiación en 1974.

De modo que no debe llamar la atención la conmoción que causó la inauguración de *The Embers* en 1962. Era una pequeña casa de comidas estilo norteamericano (snack bar) sobre la Avenida del Libertador casi esquina Urquiza, en Acassuso. Fue la primera de una serie de locales de comida que se instaló en la zona.

La aparición de locales comerciales sobre la Avda. del Libertador generó un intenso movimiento de público y autos estacionados en una zona habituada a la tranquilidad. Por ello muchos de los antiguos vecinos optaron por quedarse en los nuevos barrios adonde se habían mudado, que mantenían la tranquilidad en las calles y el poco movimiento al que estaban acostumbrados.

Por el contrario, en la zona *ocupada* por los norteamericanos, el movimiento permanente de autos y de gente, en especial los fines de semana, llevó a que los jardines delanteros perdieran intimidad y se levantaran cercos y rejas.

¹⁵⁸ Sheinin, David; *Argentina and the United States: an alliance contained*, Athens, University of Georgia Press, 2006.

Los comercios que llamaban la atención eran, entre otros, la confitería *Kew Gardens* en el “Shopping Center” ubicado en la esquina de Avda. del Libertador y Vicente López, enfrente de la *Iglesia Nuestra Señora de Fátima*¹⁵⁹. Shopping que era una simple galería a cielo abierto. La misma Iglesia era motivo de atracción por su arquitectura y se convirtió en el lugar obligado para los casamientos, pero no de la gente de la parroquia misma que continuó casándose en la Catedral de San Isidro o en el Santísimo Sacramento, el Socorro o San Martín de Tours, estas últimas ubicadas en la ciudad de Buenos Aires.

La Iglesia se construyó en un terreno baldío existente en la esquina de Vicente Fidel López y Libertador con los aportes de la comunidad que recolectó el párroco Horacio Moreno que logró convencerlos para que aceptaran los diseños presentados por los arquitectos Caveri y Ellis. Pero como la expectativa era tener de una mini catedral de San Isidro de estilo neogótico, nunca fue acogida con el entusiasmo esperado¹⁶⁰. Además de ser fría en invierno y calurosa en verano, debió ampliarse para agregar una entrada a nivel, para lo que hubo que adquirir el terreno vecino sobre la calle Vicente López. Por el contrario, tuvo muy buena aceptación el Teatro de la Cova, construido bajo el atrio con ingreso por la Avda. del Libertador, ya que no existía ninguno en la zona.

La inauguración de la Iglesia coincidió con la creación del Obispado de San Isidro.

Y *The Embers*, el primer local de comida rápida. Si bien las hamburguesas eran conocidas en el país, nunca se las habían elaborado de esta manera, con aros de cebolla; los panchos (hot dogs) con salchichas más grandes, los waffles y, además, la posibilidad de sentarse en la barra como en las películas, costumbre muy norteamericana que aquí no ha prosperado demasiado.

¹⁵⁹ La iglesia de Fátima ubicada en Avda. del Libertador 13.900, Martínez es un ejemplo de la arquitectura de los años '50 obra de los Arq. Eduardo Ellis y Claudio Caveri. Inició un movimiento llamado “casas blancas” muy popular hasta los años '70. Fue inaugurada en octubre de 1959.

¹⁶⁰ Estos comentarios escuchados en su momento por la autora, fueron confirmados por el Arq. Ellis durante una entrevista.

Para poder ofrecer estas comidas fue necesario fabricar el pan de hamburguesas, formato inexistente, e incluso mostaza y ketchup al estilo norteamericano (Supra), cultivar tomates y lechugas de atractiva apariencia. En poco tiempo aparecieron en el mercado las hamburguesas y las salchichas Paty y los panes envasados Fargo.

El pan se vendía casi en exclusividad en las panaderías. La excepción era la empresa Panificación Argentina que vendía el pan de molde o Lactal con repartidores que recorrían no solo la Capital, sino también el Gran Buenos Aires en carros tirados por caballos. La figura del carro con caballos era el logo de la empresa.

El pan francés era el de mayor consumo, pero endurece rápidamente. El lactal, como se lo conoce genéricamente, permanece fresco más tiempo.

Estos productos se podían adquirir en el nuevo *Supermercado Minimax*¹⁶¹. La primera sucursal abrió en la esquina de Edison y Avda. Santa Fe, en Martínez, en 1962. Allí, al igual que en las películas, se podía recorrer los pasillos con un carrito y servirse uno mismo los productos que quisiera, al final una cajera le cobraría entregándole un ticket.

El autoservicio implica que los productos estén envasados. Hasta ese momento en los almacenes la harina, el azúcar, los fideos, las galletitas, por nombrar solo algunos productos, se vendían sueltos al peso, de igual manera los quesos y fiambres.

La industria del envase se benefició en todas sus formas, en particular por la utilización del plástico producido por la nueva planta petroquímica instalada en Bahía Blanca.

Los Supermercados Minimax pertenecían a la familia Rockefeller y fueron considerados el símbolo de las empresas norteamericanas y como tal se transformaron en blanco de la lucha contra el “imperialismo yanqui”. En 1969, en un atentado, se incendiaron 13

¹⁶¹ Ablin, Amelie; *El supermercadismo en la Argentina* www.alimentosargentinos.gob.ar 26-9-2016

sucursales en una noche y por lo tanto las empresas pertenecientes al grupo decidieron terminar inmediatamente sus negocios en la Argentina¹⁶².

Otra atracción fue la aparición de la heladería *Via Flaminia* en la vereda opuesta a The Embers. Con nuevos sabores fue una gran competencia para la tradicional heladería *Paco*, uno de los pocos locales comerciales que existían sobre la Avenida Libertador, hasta ese momento.

Al poco tiempo en otro sector de la misma Avenida del Libertador se abrió el *Bowling*¹⁶³. En el típico estilo norteamericano tenía, y tiene, doce canchas, sistema automático para reemplazo de los pinos, alquiler de zapatos especiales, etc. Enfrente se instaló una cancha de mini-golf, el *Golfito* en un terreno que formaba parte de los jardines de la quinta Anchorena¹⁶⁴ que se extendía hasta las vías del ferrocarril Mitre, ramal Delta.

Estos pocos negocios atraían a un público incesante, que a su vez llevaron a la aparición de otros¹⁶⁵ y entonces la Avenida del Libertador dejó de ser ese camino arbolado con importantes residencias que mostraban hermosos jardines abiertos. Sobre esos jardines se construyeron locales y de a poco las casas se vendieron para construir edificios de departamentos. Los antiguos vecinos buscaron la tranquilidad perdida en Las Lomas, en Beccar y en los loteos de los terrenos cercanos a la Panamericana.

Otra novedad que trajeron los norteamericanos fue la *Feria Americana*. Nombre que se le dio a la venta de garaje típica de los barrios suburbanos norteamericanos. Estas empezaron cuando los empleados y trabajadores temporarios, que volvían a su país,

¹⁶² Ver en Notas de Interés en el Anexo *Tres socios que se atrevieron y ganaron*.

¹⁶³ En Avda. Libertador 13.054 casi esq. Pacheco

¹⁶⁴ Esta quinta es una de las dos que existieron en la zona, una al lado de la otra. Llegaban hasta la estación Anchorena del ferrocarril, una que dio nombre a la estación La Lucila del ferrocarril Mitre, ramal Tigre demolida en los años '40, la otra sobrevivió hasta 2003.

¹⁶⁵ Ver en el Anexo, en Notas de Interés *La noche de los sesenta*. Allí se mencionan algunos locales bailables que se fueron sumando. Se hace referencia, también, a algunas "boites" de Olivos que había tenido su momento de gloria en las décadas anteriores.

CARR-Panamericana

vendían todos sus enseres domésticos con gran éxito ya que la mayoría eran inexistentes aquí.

6. APORTES.

Este trabajo pretende aportar una pieza más al rompecabezas que describe esta zona del área Metropolitana en los años '60. Proponiendo una visión más detallada y precisa de la época y del territorio.

La tarea consistió básicamente en reunir y poner de relieve fuentes dispersas relacionadas con la historia vial, de la industria automotriz y la vida cotidiana. Poniendo el foco en el lugar y el tiempo en que se entrecruzan. Teniendo como marco un momento particularmente complejo de la historia nacional e internacional.

En ese momento, desde el punto de vista político y económico el lugar era irrelevante en comparación con la zona sur del Gran Buenos Aires.

La empresa Ford no es dada a dar información y la biblioteca de Vialidad está diezmada luego de sucesivos traslados. Debido a ello encontrar imágenes o textos relacionados es difícil o son muy generales. Entonces se recurrió a libros de memorias de los vecinos, a páginas web de clubes deportivos, de escuelas de la zona que al contar su propia historia reflejan el entorno. De igual manera las páginas web de los municipios involucrados o los diarios locales.

Se puede apreciar en el plano de 1961, que documenta el Plan Vial 1959-69, cuáles fueron los accesos proyectados y cuáles los construidos hasta ese momento. De hecho, del Acceso Sudeste sólo se construyeron los puentes y terraplenes, luego la obra quedó abandonada hasta 1978, cuando fue reformulada y finalmente concretada.

El Acceso Oeste se comenzó a construir recién en la década del '80.

En cambio, el Acceso Norte se construyó sin pausa hasta 1969. El trabajo de planificación del Acceso a Tigre dio comienzo en 1968, posiblemente por el escaso desarrollo del área¹⁶⁶.

Por otro lado, en 1960 se inauguró el gasoducto Campo Durán (Salta) - Buenos Aires, cuya terminal se encuentra en General Pacheco, Provincia de Buenos Aires. Era el segundo

¹⁶⁶ Esta información surge de la información brindada por la Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control – División Relevamiento de la DNV.

gasoducto construido; el primero unía Llavallol (Buenos Aires) con Comodoro Rivadavia (Chubut) y en julio de 1960 se puso en funcionamiento la planta de SOMISA (Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina) en San Nicolás, Provincia de Buenos Aires, para la producción de acero.

Dado estos hechos es posible suponer, la influencia de la Ford para la materialización definitiva de estos proyectos necesarios para su propio funcionamiento, con la aprobación del gobierno norteamericano.

También muestra como el poder en la provincia de Buenos Aires se muda al norte. La creación del Obispado y del Departamento Judicial son prueba de ello.

La década del '60 es un tiempo de grandes cambios, de avances y retrocesos, de aperturas y cierres. Es un tiempo donde se habla mucho de proyectos, de planificación¹⁶⁷, pero la urbanización en estudio se dio de manera aluvional, a la "argentina" gracias a los vecinos y a la inversión privada, en gran medida sin control alguno.

En apariencia ni el proyecto de la Ruta Panamericana ni la Planta de la Ford tuvieron en cuenta el entorno o a las personas que se verían involucradas o afectadas. En este caso la necesidad de caminos y las intenciones de la Ford coincidieron favorablemente en un proyecto.

La planificación en los años '60 estaba muy influida por los años de la guerra y la reconstrucción posterior, es lo que se denomina *planificación normativa*¹⁶⁸. Desde una oficina se define como deben ser las cosas y en general los proyectos quedan solo en prolijas publicaciones que no se concretan.

Una alternativa a esta manera de planificar puede ser la metodología de escenarios.¹⁶⁹ En los proyectos de urbanización mejoraría las posibilidades de éxito al incluir a todos los interesados en las obras.

¹⁶⁷ Menéndez, Eleonora; *La puerta de acceso americana*, tesis UTDT, 2015

¹⁶⁸ Matus, Carlos; *Adiós, señor Presidente*, Editorial Pomare, Caracas, 1987. En este texto, Matus presenta la Planificación Estratégica Situacional (PES).

¹⁶⁹ Kees van der Heijden, "*Scenarios, the Art of Strategic Conversation*", John Willey and Sons, New York, 1999. Arie de Geus, "*La Empresa Viviente*", Ediciones Granica, Buenos Aires, 1998. Peter Schwartz, "*The Art of the Long View*",

El título de este trabajo, *La Panamericana y la Ford, “aliados para el progreso”*, un tanto irónico, busca llamar la atención sobre la existencia de serias dificultades para planificar y para aprovechar los recursos existentes, comenzando por la enorme creatividad de la población. Y sobre la distancia existente entre el Estado y la actividad privada que termina encontrando canales de colaboración alternativos para así poder concretar los proyectos.

Buenos Aires, 6 de febrero de 2017.

7. BIBLIOGRAFÍA.

- Adamovsky, Ezequiel; *Historia de la clase media argentina. Apogeo y decadencia de una ilusión. 1919-2003*, 5ª edición, Planeta, Buenos Aires, 2012.
- Altamirano, Carlos; *Bajo el signo de las masas (1943-1973)*, Grupo Editorial Planeta/ Ariel, Buenos Aires, 2001.
- American Association of State Highway Officials; *A policy on arterial highways in urban areas*, Washington DC, 1957.
- Ander-Egg, Ezequiel; *Técnicas de investigación social*, 24ª edición, Editorial Lumen, Buenos Aires, 1995.
- Anesi, Carlos P.; *La carretera Panamericana*, Edición del autor, Buenos Aires, 1938.
- Anesi, José; *Nuevo Atlas Geográfico Metódico Universal*, Ediciones Geográficas Peuser, Buenos Aires, 1960.
- Archetti, Eduardo; *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*, Fondo de Cultura Económico, Buenos Aires, 2001.
- Babini, Nicolás; *Fron diza. De la oposición al gobierno*, Editorial Celtia, Buenos Aires, 1984.
- Ballent, Anahi y Gorelik, Adrián; "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en *Nueva Historia Argentina, Tomo VII*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2001.
- Ballent, Anahi; *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, Anahi; *Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, 2005.
- Balmaceda, Daniel; *Buenos Aires en la mira*, Sudamericana, Buenos Aires, 2014.
- Barbero, María I. y Ragolsky, Andrés, editores; *Americanización. Estados Unidos y América Latina en el siglo XX. Transferencias económicas, tecnológicas y culturales*. EDUNTREF, 2003.
- Barre, Raymond; *El desarrollo económico*, Fondo de Cultura Económico, México, 1962.
- Barreneche, Osvaldo; (Director del tomo) *Historia de la Provincia de Buenos Aires, Tomo 5, Del primer peronismo a la crisis de 2001*, Edhasa, Gonnet, UNIPE, Editorial Universitaria, 2014.
- Bayle, Paola y Diez, Agustina; *La Revista de Desarrollo Económico en la coyuntura de 1958-1960*, en: Hugo Biagini y Arturo Roig (directores), *El pensamiento alternativo en la Argentina del Siglo XX*, Tomo II, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2006.
- Becker, Howard; *Manual de escritura para científicos sociales. Cómo empezar y terminar una tesis, un libro o un artículo*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2011.

- Belini, Claudio; *La industria peronista, 1946-1955: políticas públicas y cambio estructural*, Edhasa, Buenos Aires, 2009 (pág. 17-86).
- Bil, Damián Andrés; *Aproximación al desarrollo del sector automotriz y autopartista a escala internacional (1950-1989)* IV Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, septiembre de 2013.
- Blanco, Jorge O.; *La red de autopistas de Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de caso: el Acceso Norte ramal Pilar*. Tesis UBA, 2002.
- Boletín del Instituto de Estudios Históricos de San Fernando de Buena Vista N° 3, 1992.
- Borello, José Antonio; *Aproximaciones al mundo productivo de la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines, 2007.
- Cattaruzza, Alejandro, Coordinador; "1930-1960 Mirando hacia adentro" Tomo 4 de *Argentina*, dirigido por Jorge Gelman; Fundación MAPFRE y Santillana Ediciones Generales, Madrid, 2012.
- Ciurleo, Diego y Rizzuto, Luciano; *Tres socios que se atrevieron y ganaron*. www.revistafacultades.com.ar/notas/89-2-5-2016.
- Collins, George R. y Crasemann Collins, Christiane; *Camilo Sitte*, Dover Publications, New York, 1986.
- CONADE; *Informe sobre el Plan de Caminos*, PEN/CONADE; Buenos Aires, 1965.
- Daus, Federico; *El "subdesarrollo latinoamericano"*, Editorial El Ateneo, Buenos Aires, 1976.
- Deambrosis, Federico; *Nuevas Visiones. Revistas, editoriales, arquitectura y arte en la Argentina de los años cincuenta*, Ediciones Infinito, Buenos Aires, 2011.
- Dellepiane Cálcena, Carlos; *Bibliografía comentada del Partido de San Isidro*, 2 Tomos, Revista del Instituto Histórico Municipal de San Isidro. XVI, San Isidro, 2000.
- Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires; *Publicación por la Semana Nacional de Cartografía*, La Plata, 1964.
- Dirección Nacional de Vialidad, *Memoria año 1957; 1959-63; 1965*.
- Dirección Nacional de Vialidad, *Informe de la Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control. División Relevamiento*, Buenos Aires, 1982.
- Di Tella, Guido y Rodríguez Braun, Carlos; *Argentina, 1946-83: The Economic Ministers Speak*, The Macmillan Press LTD., London, 1990.
- Domínguez Roca, Luis J.; *Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires*. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 194 (112) 1° de agosto de 2005.
- Frigerio, Rogelio; *Desarrollo y Bienestar o Contracción, Miseria y Dictadura*. Recopilación de ensayos y conferencias sobre Política Económica. Ediciones Concordia, Buenos Aires, 1962.

- Gambini, Hugo; *Fronzizi. El estadista acorralado*, Ediciones B Argentina S. A., Buenos Aires, 2012.
- García Bossio, Horacio; *Desarrollismo cepalino vs desarrollismo frigerista: la Junta de Planificación Económica de la Provincia de Buenos Aires en la experiencia argentina (1958-1962)*, UCA.
- García Heras, Raúl; *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires, 1985.
- Gilardoni, Alberto I.; *San Fernando de Buena Vista, su fundación*, Chivilcoy, 1975.
- Giucci, Guillermo; *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo Libros, 2007.
- Gómez Pintus, Ana; *Barrios-Parque y loteos de fin de semana en el gran Buenos Aires, 1910-1950*. www.iaa.fadu.uba.ar; Anales 41 (2) 30-10-2014.
- Gómez Pintus, Ana; *Las dimensiones del pintoresquismo. Suburbios residenciales, arquitectura y prácticas profesionales. Buenos Aires, 1910-1940*, Tesis, UDTT 2009.
- Gorelik, Adrian; *Miradas cruzadas. El viaje latinoamericano del planning norteamericano*. Trabajo presentado en la 15th International Planning History Society, São Paulo, julio de 2012. www.bifurcaciones.cl
- Gorelik, Adrian; *Nostalgia y Plan. El Estado como vanguardia*, Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas (CIHE) N° 28, julio de 1994.
- Grasso, Francisco R.; *Historia del Buenos Aires colonial y de la Ciudad de Vicente López*, Edición del autor, Boulogne 1980.
- Gruschetsky, Valeria; *Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940 (PDF)* (ANPCyT- IDES/UTDT).
- Hall, Peter; *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996.
- Halperin Donghi, Tulio; *Argentina, la democracia de masas*, Historia Argentina Vol. 7, Paidós, Buenos Aires, 1983.
- Hardoy, Jorge y Gutman, M.; *Buenos Aires, Historia urbana del Área Metropolitana*, MAPFRE, Madrid, 1992.
- Heymann, Daniel; *Las fluctuaciones de la industria manufacturera argentina, 1950-1978*, Cuadernos de la CEPAL, Santiago de Chile, 1980.
- Johnson, Paul; *Estados Unidos. La historia*, Javier Vergara Editor, Buenos Aires, 2001.
- Kejsefman, Igal; *Prebisch y la problemática del desarrollo de América Latina (1914-1949): de la inserción internacional agroexportadora a la política industrialista*; **e-I@tina**, Vol. 12, N° 47, Buenos Aires, abril-junio 2014. <http://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/elatina>
- Kessler, Gabriel (Director del tomo); *Historia de la Provincia de Buenos Aires, Tomo 6, El Gran Buenos Aires*, Edhasa, Gonnet, UNIPE, Editorial Universitaria, 2015.

- Kosacoff, B. Todesca, J. y Vispo, A.; *La transformación de la industria automotriz argentina. Su integración con Brasil*, CEPAL, Buenos Aires, 1991.
- La Scaleia, Luis; *Electricidad, militares y desarrollistas: El Estado empresario a través de DEBA en la provincia de Buenos Aires, 1955 – 1962*. IV Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, septiembre de 2013.
- Lanús, Juan A.; *La Argentina inconclusa*, El Ateneo, Buenos Aires, 2012.
- Laura, Lauro O.; *Elementos básicos del Plan Regulador de Buenos Aires*, Centro Argentino de Ingenieros, Buenos Aires, agosto de 1954.
- Lewis, Colin; “El intercambio comercial angloargentino 1945-1965”; en *Argentina en el Siglo Veinte. Economía y Desarrollo Político de la elite conservadora a Perón-Perón*. David Rock, compilador Lenguajeclaro Editora, Buenos Aires, 2009.
- Liernur, Jorge Francisco y Aliata, Fernando; *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*, AGEA, Buenos Aires, 2004.
- Liernur, Jorge Francisco; *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La Construcción de la Modernidad*, Ed. Fondo Nacional de las Artes. Buenos Aires, 2008.
- Lizarraga, Antonino N. J.; *Memorias de Boulogne 1806-1992*. Obra Fundación Natalio Salvatori, San Isidro, 1994.
- Lombardo, Juan D.; *La construcción del espacio urbano. Sus características en el Área Metropolitana de Buenos Aires*, Ediciones Ciccus, Buenos Aires, 2012.
- Lozier Almazán, Bernardo; *El arcón de los recuerdos. Crónicas sanisidrenses I y II*. Editorial Abierta, San Isidro, 1996.
- Luqui-Lagleyze, Julio A.; *Historia del Municipio Urbano de Vicente López*, Editorial Carta Abierta, Vicente López, 1998.
- Luxardo, José D.; *Los caminos en la República Argentina/ Tema de divulgación interna N° 74*, PEN/CONADE, Buenos Aires, 1966.
- Luxardo, José D.; *Participación de los vehículos automotores en la financiación de caminos/Tema de divulgación interna N° 73*, PEN/CONADE, Buenos Aires, 1967.
- Manfredi, Alberto N. (h); *Familias tradicionales de San Fernando*, Editorial Dunken, Buenos Aires, 2008.
- Maroni, José Juan; *Breve historia física de Buenos Aires*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1969.
- Matus, Carlos; *Adiós, señor Presidente*, Editorial Pomaire, Caracas 1987.
- Menéndez, Eleonora; *La puerta de acceso americana. Tres representaciones de Catalinas Norte, Buenos Aires 1872/1961/1975*. Tesis. UTDT, 2015.
- Menotti, Emilia; *Arturo Frondizi. Biografía*. Editorial Planeta, Buenos Aires, 1998.
- Miri, Hector F; *Yrigoyen, Perón, Frondizi y el cuarto poder*, Editorial Corto y Claro, Buenos Aires, 1959.

- Neiburg, Federico y Plotkin, Mariano (comp.); *Intelectuales y expertos. La constitución del conocimiento social en la Argentina*, Paidós, Buenos Aires, 2004.
- Novick, Alicia; *Historias del Urbanismo / Historias de la Ciudad. Una revisión de la bibliografía*. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas N°137, Buenos Aires, mayo de 2004.
- PEN - Secretaria de Prensa; *La República Argentina, aspectos de su realidad económica*, Buenos Aires, 1960.
- Piglia, Melina; *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*, Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires, 2014.
- Piglia, Melina; *Automóviles, nafta y caminos: los vínculos entre el ACA y el Estado en los años treinta*, Entrepasados, Año XVIII, N° 36/37, pág. 155-174.
- Potash, Robert A.; *El ejército y la política en Argentina. 1945-1962. De Perón a Frondizi*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1981.
- Rae, John B.; *Henry Ford*, Prentice Hall, New Jersey, 1969.
- Randle, Patricio H.; *Atlas del Desarrollo Territorial de la Argentina*, OIKOS Asociación para la Promoción de los Estudios Territoriales y Ambientales, Madrid, 1981.
- Randle, Patricio, Director; *Ciudades intermedias. Su reactivación en la región pampeana. Bases para una política de reordenamiento de su red urbana para un más orgánico desarrollo nacional y regional*, Fundación Banco de Boston, Buenos Aires, 1992.
- Reboratti, Carlos, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Tercera serie, núm. 44, primer semestre 2016, pp. 250-253.
- Ribadero, Martín; *El malestar de una cultura política. La "izquierda nacional" de Jorge Abelardo Ramos ante el frondicismo*. Revista del Área Historia del Centro de Investigaciones María Saleme de Burnichón, Facultad de Filosofía y Humanidades. Universidad Nacional de Córdoba. <http://revistas.unc.edu.ar/index.php/cuadernosdehistoriaeys>, 23-8-2016
- Robert, Karen "Automobility, Technocracy, and Progress in 1960s Argentina: The Ford Falcon as High Modernist Artefact", Department of History, St. Thomas University, June 2015.
- Rocchi, Fernando; *Consumir es un placer. La industria y la expansión de la demanda en Buenos Aires a la vuelta del siglo pasado*. Revista de Desarrollo Económico. Buenos Aires, Enero-Marzo de 1998, Vol. 37 N° 148.
- Rock, David; *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Raúl Alfonsín*, Alianza Editorial, Buenos Aires, 1991.
- Romero, José Luis; *Breve historia de la Argentina*, Fondo de Cultura Económica, 6° edición, Buenos Aires, 2013.
- Romero, Luis A.; *Breve historia contemporánea de la Argentina 1916-2010*, Fondo de Cultura Económica, 3° edición, Buenos Aires, 2012.

- Rougier, Marcelo (comp.); *Estudios sobre la industria argentina 3*, Lenguajeclaro Editora, Carapachay, 2013.
- Scarzanella, Eugenia; *El ocio peronista: vacaciones y turismo popular en Argentina (1943-1955)* Entrepasados, N° 14, Buenos Aires, 1998.
- Scialpini, Nazareno A. *Crónicas canaleras. Recorrido histórico por los tiempos de Canal San Fernando*, Editorial Dunken, Buenos Aires, 2007.
- Segura Sales, Héctor Mario; *Historia de San Fernando Oeste, Virreyes a San Fernando y De Punta Chica a Victoria*, 2001; *Breve Historia de San Fernando de la Buena Vista*, 2005. Publicación de la Municipalidad de San Fernando.
- Segura, Mario; *Te cuento San Fernando*, Edición del autor, San Fernando, 2010.
- Sennet, Richard; *La conciencia del ojo*, Ediciones Versal S. A., Barcelona, 1991.
- Sheinin, David, comp.; *Beyond the ideal. Pan Americanism in the Inter-American Affairs*, Praeger Publishers, Wesport, 2000.
- Sheinin, David; *Argentina and the United States: an alliance contained*, Athens, University of Georgia Press, 2006.
- Sikkink, Kathryn; *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2009.
- Sourrouille, Juan V.; *El complejo automotor en Argentina (Transnacionales en América Latina)*, México, 1980.
- Suarez, Odilia; *Planes y códigos para Buenos Aires*, Secretaría de Extensión Universitaria y Bienestar Estudiantil FADU-UBA, Buenos Aires, 1986.
- Tcach, César; *De la Revolución Libertadora al Cordobazo. Córdoba, el rostro anticipado del país*, Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires, 2012.
- Terán, Oscar; *Nuestros años sesenta. La formación de la nueva izquierda intelectual argentina* (Edición definitiva), Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires, 2013.
- Thays, Carlos J.; *Al margen del camino. Memoria de los árboles y el paisaje de la Av. General Paz y el Acceso Norte*, Autopistas del Sol, Boulogne, Provincia de Buenos Aires, 2009.
- Tirigall, Jorge; *San Isidro. Algo de nuestro ayer*, Publicación de la Municipalidad de San Isidro, 2011.
- Torre, Juan Carlos; (Dirección del tomo) *Nueva Historia Argentina. T VIII. Los años peronistas (1943-1955)*, Cap. III y V, Editorial Sudamericana; Buenos Aires, 2002.
- Torres, Horacio A.; *El Mapa Social de Buenos Aires en 1940-1990, 1947 y 1960*. Ediciones FADU, Buenos Aires, 2006.
- UNLa, *Forjando una Nación. Scalabrini Ortiz y Jauretche* en la revista *Qué sucedió en siete días*. Nos. 156/158 nov-1957; 159/162 dic-1957; 173 mar-1958; 177 abr-1958; 180 may-1959. Págs. 346 y sigs. Ediciones de la UNLa, Lanús 2006.

Vila, Antonio J.; *La industria automotriz argentina*. Publicación del autor, Buenos Aires, julio de 1962.

Villegas, Osiris; *Políticas y Estrategias para el Desarrollo y la Seguridad Nacional. Enfoques y temas*. Círculo Militar, Buenos Aires, 1969.

Winch, David M.; *The economics of highway planning*, University of Toronto Press, Toronto, 1963.

Wolfe, Roy I.; *Transportation and Politics*, D. Van Nostrand Company, Inc., Toronto, 1963.

7.1. Páginas Web.

www.autohistoria.com.ar

www.aacarreteras.org.ar

www.cocheargentino.com.ar/coche_argentino2010/cronologia.htm

www.ford.com.ar

www.metropolitana.org.ar

www.sanisidro.gov.ar

www.sanfernando.gov.ar

www.tigre.gov.ar

La historia de FARGO. www.youtube.com/watch?v=m3HV2aF1NTg 16-5-2016

El presidente Kennedy presenta la Alianza para el Progreso.

<https://www.youtube.com/watch?v=TnYTLqhrZEs>

Filmways, "A Wonderful New World of Fords," (1960), Prelinger Archives.

<https://archive.org/details/Wonderfu1960>.

http://www.autohistoria.com.ar/Historias/Fiat_Argentina.htm 23/4/2016.

El parque automotor. La visión de un turista norteamericano.

<https://www.youtube.com/watch?v=e8XnailkU5E>.

Una promoción de Braniff Airways de 1950.

<https://www.youtube.com/watch?v=SnOvB9ucgNM>.

"La Caracas", documental dirigido por Andrés Cedrón (2012) www.lacaracas.com

Publicidad Pick Up Ford F100 Hercules.

<https://www.youtube.com/watch?v=3toZuKXWvyg>

7.2. Revistas.

Caminos, Revista Técnica de la Dirección Nacional de Vialidad, Año XXXIII, N° 281 y 282 julio y agosto de 1966.

Carreteras, de la Asociación Argentina de Carreteras, N° 17, Ene-Abr de 1959 y sig.

Desarrollo Económico, Vol., N° I, octubre-diciembre de 1958. Dirección de Rentas de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1959.

Parabrisas, Revista mensual de automovilismo, Nos. febrero y marzo de 1963, Editorial Abril, Buenos Aires.

Parabrisas Corsa, A partir de 1966 la revista comienza a salir semanalmente bajo esta denominación.

Noticias Camineras, de la Asociación Argentina de Carreteras, N° 65, mayo de 1960 y sig.

Revista Iberoamericana de Urbanismo, www.riurb.com

7.3. Películas.

https://www.youtube.com/watch?v=F_zHX-TMTUA Mi primera novia. (1965) Dirección: Enrique Carreras, con Palito Ortega, Evangelina Salazar y Dean Reed.

<https://www.youtube.com/watch?v=x9PC65Y3GME> La novia. (1962) Dirección: Ernesto Arancibia con Elsa Daniel, Antonio Prieto y Juan Carlos Altavista.

<https://www.youtube.com/watch?v=ZU2BIhO2zkE&t=20s> Un novio para Laura. (1955) Dirección: Julio Saraceni, con Lolita Torres y Alberto Berco.

8. ANEXOS.

8.1. Biografías.

ARTURO FRONDIZI nació el 28 de octubre de 1908 en Paso de los Libres, Provincia de Corrientes. Fue el decimotercer hijo de Julio Frondizi, un constructor de caminos y puentes, e Isabel Ercoli. Ambos llegaron al país en de 1890 provenientes de Umbria, Italia. El matrimonio tuvo en total catorce hijos, ocho varones y seis mujeres: entre ellos Silvio, asesinado en 1974 y Risieri, rector de la Universidad de Buenos Aires.

Se graduó de abogado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires en 1930 con Diploma de Honor.

Frondizi integró una generación de jóvenes radicales que cuestionaron la conducción conservadora de Marcelo T. de Alvear y la corriente unionista, reivindicando el nacionalismo económico de Hipólito Irigoyen y proponiendo que la UCR adoptara una posición, que hoy llamaríamos de centro izquierda. En 1945 formó parte del grupo de dirigentes radicales opositores al *unionismo*, que buscaban dar respuesta a las nuevas realidades sociales, económicas y políticas que el acentuado proceso de industrialización estaba produciendo en la Argentina. El resultado fue la Declaración de Avellaneda que constituyó una de las bases ideológicas de la Unión Cívica Radical. Poco después, estos dirigentes radicales se reunieron para constituir el Movimiento de Intransigencia y Renovación (MIR).

Frondizi, coincidiendo con la postura del MIR, se opuso a la Unión Democrática, un frente electoral liderado por la UCR para oponerse al peronismo, que agrupaba tanto a partidos de izquierda como de derecha. La derrota electoral de la Unión Democrática frente al peronismo, en 1946, produjo un profundo debate en el radicalismo y la renuncia de la conducción unionista. Por su parte, Frondizi resultó elegido en esa ocasión diputado nacional por la provincia de Buenos Aires. La corriente intransigente asumió entonces el liderazgo del partido, siendo elegidos dos de sus miembros, Ricardo Balbín y Arturo Frondizi, presidente y vicepresidente del bloque radical de diputados nacionales, en el llamado Bloque de los 44.

Luego del golpe de estado de 1955, adoptó una posición crítica, que llevó a la fractura de la UCR, acontecida en 1956, dando origen a la Unión Cívica Radical Intransigente y la Unión Cívica Radical del Pueblo.



Frondizi dando un discurso, *circa* de 1957.

A fines de 1954 publicó *Petróleo y política*, libro-denuncia sobre la actividad de las empresas petroleras en Argentina, y habló del monopolio de YPF sobre el sector petrolero. El libro se transformaría en un gran éxito al año siguiente, durante los acalorados debates sobre los contratos petroleros firmados por Perón y la Standard Oil de California; gracias a esto, Frondizi se posicionaría en un primer plano de la escena política nacional, dándole más refuerzo a su fama de intelectual y a su perfil izquierdista.

En abril de 1953 estalló una bomba en medio de una concentración obrera en la Plaza de Mayo, causando siete muertos y centenares de heridos. En represalia, al finalizar la marcha, un grupo de manifestantes prendió fuego a la Casa Radical, y también a Jockey Club. Pocos días más tarde fueron detenidos los principales líderes radicales, entre ellos Frondizi. Los hechos de violencia se fueron sucediendo e incrementando en magnitud hasta que, luego del atentado del 16 de junio de 1955 que causó más de 300 muertos, en un intento de pacificar el país, el gobierno del Gral. Perón autoriza a la oposición a utilizar la radio para expresar su opinión, circunstancia prohibida hasta ese momento.

En ese discurso, Frondizi exigió condiciones para la pacificación, cuestionó muchos aspectos de la política del gobierno, en especial los contratos con las empresas petrolíferas californianas, a las que definió como una *ancha franja colonial cuya sola presencia sería como la marca física del vasallaje*, y sentó las bases de su propia propuesta de gobierno.

En 1955 el recién instalado el gobierno militar de la Revolución Libertadora, se plantea dos grandes tendencias: existía un sector que buscaba restablecer de alguna forma el acercamiento y la conciliación con el peronismo y otro sector que buscaba *desperonizar* el país, mediante una estricta política represiva del peronismo y los sindicatos.

En 1956, en la Convención Nacional de la UCR la postura del partido liderado por Frondizi, era de repudio al gobierno militar; propuso tomar la iniciativa y presionarlo mediante la designación de una fórmula presidencial. Los balbinistas, unionistas y sabattinistas, más cercanos a la Revolución Libertadora, rechazaron la propuesta, ya que estaban a favor del gobierno militar. La Convención Nacional votó a favor de la propuesta intransigente y eligió a Arturo Frondizi como candidato a presidente de la Nación. Los unionistas, balbinistas y sabattinistas, abandonaron entonces la Convención y el 10 de febrero de 1957 formaron un nuevo partido, la Unión Cívica Radical del Pueblo,



Arturo Frondizi recibe el bastón presidencial de parte de Pedro Eugenio Aramburu el 1° de mayo de 1958.

En su discurso presidencial del 1 de mayo de 1958 resaltó:

... “La Nación Argentina inicia hoy un nuevo período constitucional que las circunstancias han convertido en comienzo de una nueva era. En lo profundo, este acto inicial está presidido por un ideal moral: la clara e inequívoca voluntad del reencuentro argentino y de reanudar el desarrollo nacional...

... A partir de hoy gobernaré para todos los argentinos y reclamaré el concurso de cuantos comparten los anhelos del pueblo, cualquiera que sea su militancia política y sin otra condición que su honestidad y su capacidad. Abandono toda tarea partidista y declaro solemnemente que desde la Casa de Gobierno no se hará política de partido. Debemos terminar con el sectarismo y la intolerancia”.

La política de radicación de capitales extranjeros (cuyas medidas principales fueron las leyes de inversiones extranjeras directas, promoción industrial y los contratos petroleros) tuvo éxito al coincidir con la etapa de gran expansión transnacional que tuvieron las empresas estadounidenses en aquella época.

Entre 1958 y 1963 se llegó a alcanzar el máximo histórico de las inversiones extranjeras en Argentina. Las ramas industriales privilegiadas en esta segunda etapa del proceso de sustitución de importaciones fueron la automotriz, la petrolera y petroquímica, la química, la metalúrgica y la de maquinarias eléctricas y no eléctricas. Las inversiones se orientaron hacia el aprovechamiento de las posibilidades que ofrecía un mercado interno protegido.

Con las inversiones realizadas se logró un equilibrio y generar la energía necesaria para el crecimiento industrial y abastecer también el consumo domiciliario. A esto también ayudó la construcción del gasoducto desde Campo Durán.

En 1961 se incorporaron nuevos trenes diesel al servicio suburbano, con lo cual muchos maquinistas y foguistas de locomotoras perdieron sus empleos, lo que provocó paros de protesta. Se clausuraron varios ramales, lo que provocó que se iniciasen varios paros, oponiéndose tanto a los despidos como al desguace de material rodante. Sin embargo, al término de la huelga, ningún ramal de los cerrados fue rehabilitado.

Se sancionó la ley 14.499 donde se estableció que la jubilación debía ser equivalente al 82 % del sueldo en actividad. En 1961 se devolvió la CGT a los gremios, que permanecía

intervenida desde 1955; se sancionó la nueva ley sindical 14.455, estableciendo un modelo sindical de libertad absoluta de creación de sindicatos por simple inscripción y atribución de la personería gremial, al más representativo de todos, con el fin de unificar la representación obrera ante los empleadores, el gobierno y las organizaciones internacionales. La ley estableció también el reconocimiento de la figura del *delegado*, como representante sindical en el lugar del trabajo elegido por todos los trabajadores, disponiendo la prohibición de su despido sin autorización judicial.

Se multiplicaron las escuelas de educación técnica. Durante su gestión se fortalecieron el INTI, el INTA y el CONICET, creados poco tiempo antes de su gestión. La política educativa de Frondizi se caracterizó por la sanción de dos grandes leyes: la que aprobó el Estatuto del Docente y la que habilitó a las universidades privadas a emitir títulos profesionales.

En el ámbito internacional, Frondizi mantuvo una política de buenas relaciones con todos los países. Esta amplitud de miras fue muy cuestionada por las Fuerzas Armadas.

Frondizi derogó varios instrumentos de represión contra el peronismo y el movimiento obrero. En esa línea, el Congreso Nacional derogó el Decreto Ley 4161/56 que proscribía al peronismo, y sancionó una ley de amnistía para los peronistas y sindicalistas encarcelados. También derogó la Ley de Residencia de 1902 que el sindicalismo argentino venía denunciando desde su misma sanción, que permitía la expulsión de los inmigrantes que cometieran delitos.

A poco de asumir dictó un decreto por el cual podía declarar la situación de conmoción interna del Estado (CONINTES) habilitando la militarización de determinadas zonas y la aplicación de la ley marcial. Esto ocurrió en dos oportunidades durante su gobierno en 1960 y en 1962.

El gobierno de Frondizi estuvo sumamente restringido por el poder militar, sufriendo veintiséis asonadas militares y seis intentos de golpe de estado.

En las elecciones de 1962 el peronismo, levantada la proscripción, ganó en diez de las veintidós provincias que existían en ese momento, incluida Buenos Aires donde resultó electo gobernador el dirigente textil Andrés Framini. Los militares querían que el

Presidente anulara las elecciones; Frondizi intentó realizar una maniobra e intervino ocho provincias. Esta medida no fue considerada suficiente y no pudo evitar el golpe militar que lo derrocó pocos días después. El 29 de marzo de 1962 fue detenido y recluido en la isla Martín García.

Frondizi, sin embargo, se negó a renunciar diciendo una frase que se ha vuelto célebre en la historia argentina: *No renunciaré, no me suicidaré, no me iré del país.*

La negativa de Frondizi a renunciar ante los militares golpistas, extendió el golpe en tratativas y conciliábulos entre los conspiradores. Ello agotó a los golpistas y permitió una especie de golpe civil dentro del golpe militar, por el cual algunos miembros de la Corte Suprema urdieron una ingeniosa maniobra, tomándole juramento como *presidente provisional* al senador radical intransigente José María Guido, quien era presidente provisional del Senado y siguiente en el orden establecido por la ley de sucesión presidencial.

Al día siguiente, se produjo una situación con ribetes tragicómicos, cuando los militares golpistas, concurrieron a la Casa Rosada para asumir el mando y fueron informados que el país ya tenía otro presidente que había jurado esa mañana. Finalmente, los conspiradores decidieron reconocer al nuevo presidente, quien se comprometió a obedecer a los militares. Esta entrevista entre los militares golpistas y el presidente Guido, fue registrada en un acta.

Frondizi continuó detenido más de un año; en 1963 fue trasladado a Bariloche y recuperó su libertad en julio de ese año.

Después de su derrocamiento, Frondizi criticó duramente la asunción y gobierno de Arturo Illia, quien de hecho aceptó como legal el derrocamiento de Frondizi y anuló los contratos petroleros que éste había firmado.

Frondizi falleció en Buenos Aires el 18 de abril de 1995.

JOSÉ MARÍA GUIDO

Era senador en representación de la provincia de Río Negro, recientemente creada, y presidente provisional del Senado. A raíz de la renuncia del vicepresidente Alejandro Gómez, fue nombrado presidente provisional de la Nación, en virtud de la Ley 252 sobre acefalía del Poder Ejecutivo; de ese modo una decisión de la Corte Suprema de Justicia, liderada por Horacio Oyhanarte, impidió que un militar asumiera como presidente.



Había nacido en Buenos Aires y se recibió de abogado en la Universidad de La Plata. Se trasladó luego a Viedma donde ejerció su profesión hasta que en 1958 fue elegido senador.

Fronzizi soportó durante su gobierno reiterados planteos e insurrecciones militares que terminaron en el golpe del 29 de marzo de 1962, liderado por el Teniente General Raúl Poggi, el Almirante Agustín Penas y el Brigadier General Cayo Alsina.

El hecho que precipitó el golpe fue la amplia victoria del peronismo en las elecciones realizadas en la provincia de Buenos Aires, entre otras provincias. Fronzizi inmediatamente intervino las provincias en las que había ganado el peronismo, pero el golpe era indetenible.

Producido el levantamiento militar el 29 de marzo de 1962, el Presidente Frondizi, detenido en Martín García se negó a renunciar. Eso llevó a interminables movimientos, amenazas y gestiones, agotados, los líderes golpistas decidieron volver a reunirse a la mañana siguiente para asumir formalmente el poder. En la mañana del 30 de marzo, el General Poggi, líder de la insurrección victoriosa, se dirigió a la Casa Rosada para hacerse cargo del gobierno, y se encontró con que José María Guido había jurado como Presidente ante la Corte Suprema de Justicia por encontrarse en el primer lugar de la línea sucesoria según la Ley 252.

Los militares terminaron aceptando la situación y convocaron a Guido para comunicarle que sería reconocido como presidente, en tanto y en cuanto se comprometiera por escrito a ejecutar las medidas políticas indicadas por las Fuerzas Armadas, siendo la primera de ellas anular las elecciones en las que había ganado el peronismo. Guido aceptó e hizo cumplir las imposiciones militares, anuló las elecciones, clausuró el Congreso e intervino todas las provincias.

De este modo Guido asumió los poderes ejecutivo y legislativo del país, bajo control y supervisión de las Fuerzas Armadas, que se reservaron el derecho de removerlo.

Su breve mandato estuvo marcado por los enfrentamientos armados entre facciones militares opuestas. Su gobierno sobrevivió a varias sublevaciones de las tres Fuerzas Armadas. En estas se enfrentaban distintas facciones de las mismas. Finalmente se impuso la facción *Azul* bajo la dirección del general Juan Carlos Onganía.

En 1963 se volvió a convocar a elecciones limitadas, con proscripción del peronismo, en las que resultó elegido presidente Arturo Umberto Illia de la Unión Cívica Radical del Pueblo (UCRP), saliendo segundo el voto en blanco que muchos peronistas utilizaron como forma de protesta.

En 1966, otro golpe de estado encabezado por el teniente general Pascual Pistarini, el brigadier general Adolfo Álvarez y el almirante Benigno Varela se sublevó contra el presidente Illia, lo depuso y nombró como presidente al general Onganía durante la autodenominada *Revolución Argentina*.

El Dr. Guido falleció en Buenos Aires en 1975.

ARTURO UMBERTO ILLIA

Había nacido en Pergamino, provincia de Buenos Aires en 1900. Sus padres eran italianos y provenían de la Lombardía. Se graduó de médico en la Universidad de La Plata y luego instaló su consultorio en la localidad de Cruz del Eje, Provincia de Córdoba.

Illia había resultado electo gobernador de Córdoba en las elecciones anuladas por Guido en 1962, pero no llegó a asumir debido al golpe que derrocó a Frondizi.

Con el peronismo proscripto y el expresidente Frondizi detenido ilegalmente, se realizaron las elecciones del 7 de julio de 1963 en las que resultó electo con muy bajo respaldo electoral. El voto en blanco resultó en segundo lugar.

El gobierno del Presidente Arturo Illia debió convivir con su propia debilidad derivada del hecho de haber sido elegido en elecciones no libres, a causa de la proscripción del peronismo. La falta de reconocimiento de legitimidad al gobierno de Illia por parte de los ciudadanos peronistas, se vio agravada por un plan de lucha del movimiento obrero, afectado por la decisión del gobierno de sancionar una legislación sindical sin consultar a los sindicatos.

En 1965 el gobierno convocó a elecciones legislativas eliminando todas las restricciones que pesaban sobre el peronismo, que presentó sus propias listas de candidatos y triunfó ampliamente, esto agitó nuevamente a las Fuerzas Armadas.

Una oposición amplia compuesta por empresas nacionales, la prensa y la CGT llevó adelante una campaña de desprestigio, al mismo tiempo que resaltaba la personalidad del general Onganía e invitaba a las Fuerzas Armadas a tomar el poder en defensa de la patria, cosa que finalmente ocurrió en junio de 1966.

En el ámbito internacional, la Guerra Fría había llevado a los Estados Unidos a promover la instalación de gobiernos militares en América Latina impulsada por la Doctrina de Seguridad Nacional impartida desde la Escuela de las Américas que funcionaba en la Zona

del Canal de Panamá, en ese momento bajo jurisdicción de los Estados Unidos. En 1964 las Fuerzas Armadas brasileñas, siguiendo esta doctrina, habían derrocado a Joao Goulart.



Arturo Umberto Illia asume la presidencia de Argentina el 12 de octubre de 1963. En la foto lo acompañan los titulares de la Armada, Eladio Vázquez y del Ejército, Juan Carlos Onganía. Una imagen simbólica de la vigilancia que ejercieron las Fuerzas Armadas sobre su gobierno.

Su primer acto de gobierno consistió en eliminar parte de las restricciones que pesaban sobre el peronismo desde 1956. Se habilitó la participación en elecciones, aunque continuó la prohibición sobre el general Perón. En 1964 Perón intentó retornar al país, pero fue detenido en Brasil a pedido del gobierno argentino.

A fines de 1963 fueron anulados por decreto los contratos petroleros que había firmado Frondizi, por considerarlos dañinos para los intereses nacionales. Este acto generó una mala imagen internacional que se sumó a las diversas fuerzas que se fueron sumando para derrocarlo.

Otras medidas económicas significativas de su gobierno fueron la ley del salario mínimo, vital y móvil, la de abastecimiento para controlar los precios de la canasta familiar y la de medicamentos.

Establecía una política de precios y de control de medicamentos, congelando los precios a los vigentes a fines de 1963, fijando límites para los gastos de publicidad, imponiendo límites a la posibilidad de realizar pagos al exterior en concepto de regalías y de compra de insumos. La reglamentación de la Ley mediante el Decreto 3042/65 fijaba además la

obligación para las empresas de presentar mediante declaración jurada un análisis de costos y a formalizar todos los contratos de regalías existentes.

Partidarios, opositores y observadores imparciales coincidieron en que esta política tuvo un peso decisivo en el proceso político que culminara con el derrocamiento del presidente a manos de un golpe militar.

En materia económica, el gobierno de Arturo Illia tuvo una política de ordenamiento del sector público, de disminución de la deuda pública y de impulso a la industrialización. Se creó la Sindicatura de Empresas del Estado, para un control más eficaz de las empresas públicas.

Durante su presidencia, el 16 de diciembre de 1965 en las Naciones Unidas se aprobó la Resolución 2065 de la Asamblea General que reconoció la existencia de una disputa de soberanía entre el Reino Unido de Gran Bretaña y nuestro país en torno a las Islas Malvinas. La resolución fue un triunfo diplomático del gobierno de Illia.

En 1964 el gobierno de Illia había propuesto conseguir a través del proceso de descolonización iniciado en los años 1950 que la presión de las Naciones Unidas obligara al Reino Unido a sentarse a la mesa de negociaciones, anulando las pretensiones británicas de convalidar el statu quo mediante una interpretación parcial del derecho de autodeterminación para aplicar a los kelpers. La resolución fue aceptada expresamente por ambos países y en enero de 1966, los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino Unido y de la Argentina se reunieron en Buenos Aires donde manifestaron su intención de mantener las negociaciones recomendadas por la Resolución 2065.

La Sociedad Rural y la Unión Industrial atacaron persistentemente el déficit del Estado, la inclinación del gobierno por los controles de precios y de cambio, su proteccionismo a las empresas públicas y la decisión de mantener congelados los arrendamientos agrícolas impuestos bajo el gobierno de Ramírez en 1943.

La prensa nacional y extranjera colaboró en una campaña de desprestigio. Para ello se recurrió a la imagen de *la tortuga*, para caracterizar la gestión del Presidente como timorata y falta de energía. Simultáneamente se resaltaba la personalidad de los militares,

especialmente del General Juan Carlos Onganía, contraponiéndolo con la imagen de los políticos, alentándolos a intervenir como *salvaguarda de la Patria*. Todo ello a pesar de que la economía había mejorado sensiblemente, aumentado los salarios y disminuido la deuda externa.

La idea del golpe no solo era reclamada por sectores de la prensa conservadora y del poder económico, sino que también era apoyado por algunos partidos políticos como la Unión Cívica Radical Intransigente y el Movimiento de Integración y Desarrollo, lideradas por Oscar Alende y Arturo Frondizi, y por algunos sectores sindicales.

Los rumores de posibles golpes de estado acosaron al gobierno radical durante toda su gestión. El descontento militar se combinó con una fuerte campaña de desprestigio, impulsada por sectores económicos conservadores que criticaban duramente ciertas políticas del gobierno radical, como la Ley de Medicamentos, la política petrolera y cierta autonomía de los Estados Unidos en la política internacional.

El 28 de junio de 1966, se produjo el golpe militar en medio de la indiferencia de la ciudadanía. El General Julio Alsogaray y un grupo de oficiales se presentaron en la Casa Rosada y le solicitaron a Illia que se retirara, este se negó, pero al no poder asegurar la integridad de las personas que lo rodeaban aceptó.

Rodeado por sus colaboradores bajó por la escalera hasta la planta baja, cruzó por la entrada y se dirigió a la calle, y como no disponía de vehículo alguno, abandonó el lugar en un taxi que lo llevó a la casa de su hermano en la localidad de Martínez, provincia de Buenos Aires.

El Dr. Illia falleció en Córdoba el 18 de enero de 1983.

PASCUAL SANTIAGO PALAZZO.

Nació en la provincia de Córdoba en 1890, hijo de inmigrantes italianos, estudió en la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires donde se recibió de ingeniero civil en 1915 con diploma de honor.

Tras trabajar algunos años en empresas ferroviarias, en 1923 ingresó en la Dirección de Puentes y Caminos de la provincia de Buenos Aires. Desde ese lugar proyectó el puente colgante sobre el río Quequén, en la ciudad de Necochea, que fue construido en Europa bajo su supervisión. En la misma repartición fue jefe de estudios y proyectos, asesor técnico y reorganizador de la misma entre 1934 y 1935, poniendo esta repartición en consonancia con el empuje que, a nivel nacional, llevaba a cabo la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), recientemente creada.

A pesar de las ideas del entonces Director de Vialidad, Justiniano Allende Posse, diseñó el tramo de la Ruta Nacional 5 entre Luján y Mercedes evitando pasar por el centro de las ciudades y pueblos intermedios, ya que preveía que en el futuro el tránsito sería excesivo para las calles urbanas y la circulación de los automotores se vería retrasada.

Como jefe de la División de Accesos a Grandes Ciudades de Vialidad Nacional proyectó y supervisó la construcción de la Avenida General Paz, la primera autopista de calzadas separadas del país, y que tenía importancia estratégica como límite entre la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires. Además del estudio del flujo de vehículos y el uso del concepto de "velocidad directriz", Palazzo se preocupó también por el aspecto paisajístico del proyecto, planteando una "avenida-parque", modelo que después sería imitado por varios proyectos en la ciudad de Buenos Aires y el interior del país.

Fue profesor titular de Vías de Comunicación en la Facultad de Ingeniería entre 1940 y 1952. Formó parte del directorio de YPF entre 1943 y 1946. Posteriormente fue director de la Sociedad Mixta Siderurgia Argentina (SOMISA). Fue el autor de los primeros proyectos del Acceso Norte y Sudeste de la ciudad de Buenos Aires; el segundo fue llevado a cabo parcialmente ya que se lo incluyó en el trazado de la Autopista Buenos Aires- La Plata (RN 1) la traza fue modificada en el Plan de 1958 En 1952 se alejó de todos sus cargos, incluidos los docentes, por desavenencias con el gobierno del general Perón.

Entre diciembre de 1955 y mediados de 1956 fue Director Nacional de Vialidad, período durante el cual se terminó el primer tramo del Acceso Norte y se llevaron adelante varias obras en las provincias del interior del país. Durante la presidencia de Frondizi fue

Profesor titular de la Cátedra de Planeamiento y Urbanismo de la Facultad de Ingeniería, cargo que ocupó hasta el año 1965, y en 1959 fue nombrado Secretario de Obras Públicas de la Nación. Desde ese puesto creó el Plan de Viviendas Económicas Mediante Mutuo Esfuerzo, un esfuerzo cooperativo que permitió construir casi un millar de viviendas, especialmente en provincias del interior.

Falleció en Buenos Aires en el año 1980.



Es autor del Puente colgante rígido sobre el Río Quequén, que en sus tres tramos cubre 260 metros y que reemplazó el sistema de balsas.

Fue construido por la Compañía Francesa Chantiers et Atelier de la Gironde de Cherburgo en base a un proyecto del Ing. Palazzo, quien tuvo en cuenta la crecida del Río Quequén de 1914. El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires lo comisionó entre 1926/7 a viajar a Francia y Alemania para vigilar los trabajos. En su momento había tan sólo 5 en el mundo.

Fue inaugurado como *Puente Hipólito Irigoyen* el 21 de julio de 1929.

Decía el Ingeniero: *“El problema de poder aprovechar al máximo la potencia de los automotores, dentro de las condiciones mínimas de seguridad, lo resuelve la técnica del trazado y diseño de carreteras”*.

A sus inquietudes de diseño y seguridad vial, Palazzo sumó las cuestiones estéticas, para él las vías para automotores además de funcionales debían ser “hermosas”.

Palazzo alternó la función pública con la docencia. Dejó formadas varias generaciones de ingenieros. Fue asesor del decanato y participó en el ordenamiento de los planes de estudios. En 1941 organizó la Cátedra Vías de Comunicación. Hacia 1958, el Ing. Palazzo logró incorporar la Cátedra Planeamiento y Urbanismo, síntesis de su vasta experiencia profesional.

Cargos desempeñados.

Jefe de estudios y proyectos de puentes y caminos de la provincia de Buenos Aires (1924-1932); Conductor de la Dirección de Vialidad Nacional; Director y Vicepresidente de YPF; Director de Sociedad Mixta Siderurgia Argentina (SOMISA); Secretario de Estado de Obras Públicas de la Nación; Vocal de la Comisión Autopista Buenos Aires- La Plata.

Fundó la *Revista Caminos* con otros colegas, primera de la especialidad en nuestro país. Entre los títulos de sus trabajos se encuentran: *Criterio económico en el trazado de los caminos a pavimentar; Cruce de grandes rutas por centros poblados; El tráfico en Bs. As.*

Fue autor de los proyectos de los Accesos Norte y Sudeste a la Capital Federal; de la Circunvalación a la Ciudad de Rosario y del Anteproyecto de la Autovía Buenos Aires- La Plata.

Diseñó caminos de vinculación vial y ferroviaria entre el Norte y el Sur de la Capital Federal mediante la utilización de los diques de Puerto Madero. Proyectó la Remodelación y ampliación del Puerto de Buenos Aires y el Canal Mitre, un canal costero.

El Poder Ejecutivo Nacional en 1981, designó con el nombre de *Ingeniero Pascual Palazzo* al tramo del Acceso Norte a la Capital Federal, comprendido entre la Avenida General Paz y la bifurcación con el ramal a Garín en la Provincia de Buenos Aires, como justo homenaje de la vialidad argentina.

8.2. Notas de Interés.

Vulnerabilidad de la Zona Costera. Modificaciones producidas en la costa del Río de la Plata hasta el año 1950.

Las principales modificaciones previas al año 1950 introducidas en la línea de costa del Río de la Plata, descriptas desde el noroeste hacia el sudeste, fueron las siguientes:

- El puerto de San Isidro Labrador, donde en 1886 se establecieron las instalaciones para el funcionamiento de la Ayudantía del Puerto de San Isidro.
- En 1950 ya existían instalaciones, defensas portuarias e incluso clubes náuticos como el Club Náutico San Isidro, cuya infraestructura data de 1924.
- A principios del siglo pasado, Olivos poseía un puerto con un solo espigón, el sur, ubicado en la prolongación de la calle Corrientes. El puerto fue edificado para concentrar el movimiento de explosivos y en 1928 ya existía la sede náutica del Yacht Club Olivos.
- A mediados del siglo pasado se efectuaron modificaciones en la costa del Partido de Vicente López, mediante la ejecución de rellenos litorales, tendientes a construir una isla. La obra no concluyó, pero quedó un bajo fondo conocido como Banco Bikini, el cual modifica la hidrodinámica costera.

La zona de Costanera Norte, previo a las modificaciones realizadas sobre la costa, consistía en una ribera de bañados y pantanos. Las principales modificaciones en la costa del Río de la Plata fueron ejecutadas en la ciudad de Buenos Aires y están descriptas cronológicamente por Holocwan (1995, 1996).

- La zona costera correspondiente al Bajo Belgrano fue modificada por Rosas en 1836 y, debido a los rellenos practicados durante el siglo XX, está desplazada hacia el río en una distancia aproximada de 1100 m, respecto de la antigua.
- Otra de las modificaciones realizadas por Rosas fue la construcción con paredes de ladrillos de un canal de 7 m de ancho y 1600 m de longitud, cuyo recorrido coincide con la

actual Av. el Libertador entre Austria y Av. Sarmiento. El canal terminaba en un estanque rectangular (ubicado en el cruce de las avenidas Sarmiento y del Libertador) que estaba conectado con el Río de la Plata por un sistema de compuertas, a la altura de la actual Av. Casares. Era conocido como Zanjón de Rosas o Canal de Manuelita y sufrió modificaciones hasta ser enterrado durante la construcción de Av. del Libertador.

- La referencia para ubicar la línea de costa del siglo pasado es el recorrido de las vías del Ferrocarril del Norte, que se encontraba entre 240 m y 2080 m de la actual.

Posteriormente, desde las vías y hacia el Río de la Plata, se procedió al relleno de la costa baja por un sistema de polders.

- Otra modificación importante fue la construcción de malecones del viaducto del Ferrocarril Buenos Aires -Rosario en 1897. El viaducto bordeaba la costa, partía de la zona de Retiro y su recorrido era paralelo en un tramo al del Ferrocarril Norte. Entre 1910 y 1911 la costa es rectificada por la construcción de un murallón de mampostería, por la empresa ferroviaria Central Córdoba, que efectuó un relleno hacia el río de unos 400 m.

- Entre 1911 y 1926 se construyó Puerto Nuevo o puerto Ingeniero Huergo y el relleno produjo un desplazamiento hacia el río de 1560 m de la línea de costa.

- Entre 1927 y 1937 se construyó la Av. Costanera Norte Rafael Obligado, la que produjo un desplazamiento de la línea de costa de unos 720 m.

- El sector ubicado entre puerto Nuevo y la actual Dársena Este comenzó a ser modificado con la fundación de la ciudad y del puerto de Buenos Aires en 1536. Según Nágera (1947), el sitio de la primera fundación de la ciudad de Buenos Aires estaría delimitado por las avenidas Paseo Colón y Martín García, la calle Piedras y la Av. Independencia.

- En 1594 se construyó el Fuerte de Buenos Aires (en la actual localización de la Casa

Rosada).

- Entre 1855 y 1858 se construyó la Aduana de Taylor, se hallaba emplazada en la actual plaza Colón y a sus paredes llegaban las aguas del Río.
- En 1887comenzaron los trabajos de construcción de Puerto Madero en la parte más alta de la Isla Demarchi. La obra consistió en excavaciones y grandes movimientos de tierra.
- En 1918 se inauguró la Av. Costanera Sur, Tristán Achával Rodríguez, con un recorrido de 2 km. paralelo al Río de la Plata, ganándose al río 150 m. por rellenos.
- La desembocadura del Riachuelo se desvió naturalmente en diversas oportunidades, existiendo registros de mapas desde el siglo XVII que muestran la formación de bancos y canales de distinta orientación.
- Entre 1876 y 1893 se dragó la boca del Riachuelo y se lo desvió artificialmente y a mediados del siglo pasado fueron efectuadas grandes modificaciones durante la construcción de defensas y espigones en relación con la dársena inflamables.

Roberto Kokot y Juan Guerrieri *Evolución de la línea de costa. Argentina: 2ª Comunicación de Cambio Climático* - diciembre 2005- Fundación Torcuato Di Tella.

Tres socios que se atrevieron y ganaron. La historia de Fargo es un ejemplo de cómo podemos comenzar un negocio aún en situaciones adversas, y tomando decisiones contra reloj.

En 1962, Carlos Preiti fue convocado por supermercados Minimax para ofrecerle hacerse cargo de un sector de la cadena, debido a que la misma tenía muchas dificultades. Era estudiante de Sociología en la Facultad de Filosofía y Letras y había presentado un trabajo sobre distribución de frutas y hortalizas, resultado de trabajar en mercados nocturnos como el Abasto y el Spinetto.

Minimax era una empresa del Grupo IBBC, International Basic Economy Corporation, de la familia Rockefeller. En la Argentina el grupo tenía Crecinco, Pollos Arbor Acres y la cadena de Supermercados Minimax. Allí, Carlos conoció a Sergio Fernández, con quien trabajó en el área de compras.

Dentro de la compañía había una panadería industrial que trabajaba sólo al 8% de su capacidad, porque lo hacía únicamente para los supermercados propios. Carlos presentó el proyecto de fabricar pan para otros supermercados que lo solicitaran, porque el producto era de muy buena calidad y muy apreciado por la gente. Pero el tema se dejó archivada.

En 1969 fueron quemados 12 supermercados en una noche por un ataque guerrillero. Esta pérdida generó la necesidad de contar con fondos adicionales, y entonces Carlos y Sergio Fernández presentaron nuevamente a la alta gerencia de Minimax la posibilidad de implementar el proyecto, e invitaron a Jacques Gouguenheim, quien inmediatamente se interesó. Comenzaron a producir pan dentro de Minimax y con la marca Fargo.

En abril de 1970 sacaron los primeros panes y sin llegar a hacer un estudio muy pormenorizado del mercado, se comenzó a verificar que se podía combatir contra la posición de liderazgo de Panificación Argentina, una panadería de capitales belgas realmente antigua en la Argentina, instalada desde 1913.

Era muy difícil trabajar en supermercadismo, porque los proveedores entregaban productos muy mal presentados, sin concepto de marketing. Las compañías adelantadas en ese tiempo, como Nestlé, Lever y Refinerías de Maíz, fabricaban productos con muy buen packaging, compraban los check-outs, hacían puntas de góndola, compraban lugares dentro de los negocios para poner afiches y todo lo demás.

El pan se lanzó con una presentación que tenía que ver con los años 60, bien moderna y remitiendo a los hippies con flores de colores. Era obvio que no tenía la sobriedad de Panificación Argentina. Este impacto de presentación, sumado a la tecnología más moderna en su formulación y a la innovación en la forma de distribuir, le fue abriendo lugar en el mercado.

Pero pasó algo inesperado. Como consecuencia del recrudecimiento de las dificultades que había en el país, la gente de Minimax decidió no seguir invirtiendo en la Argentina. Ni siquiera querían volver a Buenos Aires para vender, sino que hubo que viajar a Caracas para hablar con los directores. Ofrecieron vender la panadería, pero con los supermercados incluidos en el paquete.

Había que comprar 18 supermercados y tenían sólo 4 horas para decidirlo.

El grupo Rockefeller prefirió vender, pensando que, si raptaban a un funcionario de Minimax, les iba a costar un valor mayor que el de la misma compañía.

En agosto de 1974 Carlos, Jacques y Sergio se hicieron cargo de los supermercados Minimax. Creían que la gran mayoría de las compañías proveedoras de productos masivos deberían estar previendo que los supermercados un día iban a funcionar y que, por lo tanto, iban a apoyar al sistema.

Salvo contadas excepciones como Refinerías de Maíz, Kellogg's o Coca-Cola que los apoyaron, el crédito era mínimo y esto representaba la imposibilidad de operar. Se realizó una convención con todos los proveedores, en la que se les mostró que, si ellos ayudaban, se podía llevar el negocio adelante porque la situación patrimonial era absolutamente sana y la eficiencia económica y la capacitación técnica eran las más adecuadas.

Pero el apoyo no llegó. Rápidamente se ofrecieron los supermercados en venta y El Hogar Obrero, que en ese momento tenía muy pocas bocas, pensó que era una buena oportunidad para hacer una expansión. Le vendieron cinco supermercados y un depósito central, con lo que pagaron todo el pasivo. Nadie quedó en la calle. Todo el personal fue transferido con su antigüedad.

En 1974, se compró una planta de fabricación de pan a Mayco, pasando a ser titulares de la marca Mayco. Con esta nueva adquisición ya se contaba con dos plantas, ésta y la de Munro, que era la que les había vendido Minimax.

Allí comenzó la expansión. Se ganaban mercados mes a mes porque el éxito de los productos era muy importante. En 1978 se compró un predio en un remate judicial para

hacer una planta más moderna, trayendo importantes y avanzadas maquinarias de Estados Unidos.

En 1979 se quebró el liderazgo de Panificación Argentina (Pan Lactal).

La diferenciación estaba basada en ofrecer productos con mayor tecnología industrial que asegurara una calidad notoriamente superior, envases mucho más modernos, un trabajo muy intenso dentro del negocio del cliente minorista y una distribución mucho más dinámica y eficiente. La competencia trabajaba con camiones propios, que creaban un gran peso burocrático.

Se pretendía llegar al consumidor con un pan mucho más blando y mucho más blanco, porque era el momento del inicio de toda la corriente de dieta blanda-blanca que ahora se siente con mucha más fuerza.

En la década del 80 no se pudo incorporar tecnología nueva. La inflación destruía cualquier posibilidad de adquisición de equipo. Para colmo, los precios internos en relación con el dólar no eran compensatorios.

Así pasó toda la década del 80, en que las cosas se tuvieron que posponer. Pero en 1990 se comenzó de nuevo. Se renovaron muchos de los equipos, hubo un incremento de los recursos humanos alcanzando a tener 1.800 personas trabajando. Se compraron hornos nuevos y embolsa-doras de alta velocidad.

Con la aparición de McDonald's en el mercado local, se produce una gran demanda de pan para hamburguesas al igual que de pan de pancho.

Entonces se adquirió una fábrica entera, que se instaló en Villa Tesei. Es una planta super automatizada, de las que hay ocho o nueve en el mundo, y que debe ser la más importante de este tipo en el hemisferio sur.

Esa planta hace 45.000 panes por hora, panes de fast-food y bollería.

En 1992 se abrió una fábrica en Córdoba y se inauguraron sucursales para abastecer a todo el país.

Al mismo tiempo se implementaron nuevos sistemas de retiro del producto mucho antes de su vencimiento, gracias a un importante incremento de la frecuencia de visitas a los minoristas. Al retirar el producto cinco días antes de su vencimiento se aseguró una frescura mucho mayor.

En 1994 se incorporaron 100 vehículos para distribución y en 1995 otros tantos. Estas incorporaciones son sistemas de ayuda a sus repartidores. Con la flota propia se atienden los supermercados y 800 camiones de los repartidores atienden a los minoristas chicos.

Durante 1995, año enrarecido por el efecto tequila, Fargo aumentó en volumen un 17% respecto del año anterior.

Un equipo de muchachos formado en la época de Los Beatles decidió dedicar su vida a un pan marcado con una flor, con el eslogan "Fargo es nuestro pan".

Por Diego Ciurleo y Luciano Rizzuto.

(26 de septiembre de 2016)

Reportaje a vecinos de Pacheco

Elena y María Isabel Hernández Gómez son dos hermanas que viven en General Pacheco desde niñas. Sus padres se instalaron frente a la plaza (cuando era un pastizal) y se unieron con los demás vecinos para formar la comisión pro-plaza. Aquí sus recuerdos de aquella iniciativa.

¿En qué año llegaron a General Pacheco?

María Isabel: En el año 1954, nosotros vinimos de España cuando yo era muy chica. Mis padres alquilaban un terreno en El Talar, que ocupaba como una manzana, eso era todo campo. Después de tres años pudieron comprar el lote frente a la plaza y ahí fue cuando nos mudamos y se empezó a organizar la comisión para arreglar la plaza.

¿Cuándo ustedes llegaron la zona ya estaba loteada?

Elena: Si, si, cuando mis padres compraron el terreno ya estaba todo loteado y después se empezaron a organizar con los vecinos para limpiar la plaza. Pero si, ya lo habían loteado tiempo atrás y habían dejado los lugares para la comisaría, cosa que no hicieron, la iglesia, que tampoco hicieron y demás cosas que finalmente se hicieron en la ruta, que era donde había más civilización.

¿Cómo se fue construyendo la plaza?

María Isabel: La plaza era un pastizal tremendo, entonces todos los frentistas (los pocos que había) se empezaron a organizar como para poder limpiarla y hacer una plaza para los chicos. La gente se unió, se hicieron kermeses y otras cosas más, hasta que se consiguió alambrar la plaza para que no entraran los caballos, porque para ese momento todavía existían caballos sueltos. Por eso, en la esquina se pusieron unas maderas, que era como un laberinto que tenía que pasar la gente para entrar a la plaza, para que no entren los caballos. Lo demás estaba alambrado con un alambre sin púas, y ahí aprendí a andar en bicicleta, sosteniéndome del alambrado.

Como dije, la primera plaza la hicieron los vecinos con el dinero recolectado en kermeses. Mi padre tenía una panadería y donaba el pan para los choripanes, otro que tenía una carnicería donaba los chorizos y demás, y así se juntaba dinero para ir poniéndole árboles a la plaza, juegos, el mástil. Más adelante existió el apoyo de la intendencia.

Elena: Se habían conseguido unas columnas de hierro para el alumbrado muy trabajadas, que después desaparecieron, las tendrían que haber dejado porque fueron las primeras lámparas...

María Isabel: Eran las que estaban alumbrando la pileta de natación de la estancia de los Pacheco. La pileta era muy grande y las lámparas estaban alrededor. Cuando sacaron la pileta las mandaron para la plaza. ¡Ah! y después en una de las presidencias de Perón, él donó los juegos: un tobogán, un juego de seis hamacas más o menos, otro con una soga con nudos para ir trepando y algunos más.

¿Dónde se organizaban las kermeses?

María Isabel: Las kermeses se organizaban en un terreno sobre 197

Elena: Claro, donde estaba la ferretería industrial, que ahora la cerraron, sobre 197 (frente a la calle Santiago del Estero) un señor, de apellido Llorente, tenía un predio muy grande ahí y en ese lugar se hacían las kermeses.

María Isabel: Todos los que eran de la comisión colaboraban, llevaban tortas, donaban cosas...

¿Y qué juegos había?

María Isabel: Estaban las tómbolas, la ruleta esa con el clavito que las paraba y según donde quedaba te ganabas algo, los dardos para pinchar los globos... esas cosas que se usaban antes. También hacían rifas, se vendían cosas para comer, se hacían bailes (al aire libre y sobre la tierra) con la música de ese momento... Además, se hacían remates, se remataban las cosas que la gente donaba. Me acuerdo de uno que había ganado una gallina, entonces la había atado y la llevaba paseando por la kermese y le sacaron una foto. Después de muchos años, el hijo, mirando fotos, le dice "¿Tan viejo sos, papá, que no había perros?" (risas) Y era así, muy de campo.

¿Cuánto duró la Comisión Vecinal?

María Isabel: Aproximadamente 5 años. Se terminó disolviendo por cuestiones de deshonestidad de algunos vecinos, debido a que se incluyeron en el presupuesto gastos que no eran justificados y fue así como ya algunos de los integrantes quisieron desistir de la idea. Pero lo importante es que fue una iniciativa que logró llevar adelante el proyecto de la plaza y consiguió el apoyo de la intendencia. El presidente de la comisión era un señor de apellido Práceres, que también estuvo en la comisión pro-escuela 20. Él tenía todas esas iniciativas y luchó mucho.

¿Se hacía con intervención de alguien de la familia Pacheco?

María Isabel y Elena: No, eso lo organizaban solamente los frentistas de la plaza.

María Isabel: Las reuniones se hacían en la casa de una señora de apellido Aranda, que todavía vive frente a la plaza.

¿Y en la municipalidad no había que pedir algún permiso?

María Isabel y Elena: No, no...

María Isabel: En ese momento no se pedía autorización, era todo mucho más sano... En ese entonces todavía en los carnavales se usaba disfrazarse, algunos con el disfraz se tapaban la cara y no era daño para nadie, después empezaron a prohibir y prohibir...

Acá traje unas fotos, estas son de cuando los vecinos empezaron a poner las primeras plantas, después de haber limpiado todo. Se ve al intendente, el Dr. Alegre, y en una está mi hermano teniéndole el poncho, que se lo sacó para plantar el árbol.

En estas otras dos fotos se ve lo que era la plaza de Pacheco, los arbolitos que fueron plantando los vecinos. En la segunda foto se ven dos pinos muy débiles que hacían un arco.



Estos árboles eran como un logro vecinal, porque nadie nos dio una mano hasta que se hizo la plaza nueva con Ubieta.



Pero eso fue muchos años después.

María Isabel: Si, si. Después que se asfaltó y todo eso, quedaba una plaza muy precaria. Lo primero que sacaron fueron los alambres, porque quedaba muy mal una plaza con

alambrado y ya no había caballos sueltos. Luego cuando Tigre empezó a mirar con más cariño a Pacheco, fue cuando se decidió arreglar la plaza.

Elena: Pero la cuestión es que esa plaza fue iniciativa de los vecinos.

María Isabel: Si, totalmente.

Elena: Ahora la gente no le da importancia porque ve la plaza como está, pero en aquellos años sin ningún tipo de ayuda, ni cosas modernas (porque vos hoy vas a un Easy y te traes armada cualquier cosa), se hizo una plaza, todo a pulmón.

A continuación, un recorte que nos entregaron Elena y María Isabel del Diario Clarín del día 14 de mayo de 1971 con respecto a nuestra plaza.

GENERAL PACHECO

Historia de una Plaza: Falta de Todo, Hasta Flores

Esta es la historia de una plaza, la de General Pacheco, contada por los vecinos que sienten tristeza y descontento por lo ocurrido. Esos sentimientos son de toda la población, a juzgar por lo que oímos en distintos lugares de la localidad. El relato comenzó así:

—Esto tuvo sus orígenes en la iniciativa de varios vecinos que integraron la Comisión Pro Plaza, para la construcción de la misma. Erán hombres animados por el amor a General Pacheco y una verdadera pasión por el progreso. Con ese espíritu efectuaron reuniones, reclutaron las bases de la tierra por visitar y quisieron mano a la obra. No ha sido fácil, por cierto, pero el empeño fue venciendo obstáculos y la plaza comenzó a tomar forma, a ver lo que aquellos buenos pobladores habían imaginado y soñado.

◆ **Comienzo**

—Era ya mucho lo realizado cuando la Municipalidad de Tigre, de pronto, revocó que General Pacheco estaba en su jurisdicción para algo más que las impuestas. Y exigió la entrega de la plaza al gobierno comunal.

—¿Cuándo ha sido eso?

—Ya les vamos a decir: fue en 1961.

—¿Qué hizo, ante esa exigencia, la comisión vecinal?

—Solicitó que por lo menos se les permitiera terminar de realizar la plaza. Las gestiones, reiteradas, en ese sentido, no fueron atendidas y el 25 de mayo del año mencionado las autoridades municipales se hicieron cargo de la plaza y declararon disuelta a la comisión de vecinos.

—Tenemos presente que la posesión comunal ocurrió hace diez años.

—Sí, hay que tenerlo en cuenta en relación con los aportes de las autoridades a la plaza, pero antes vayamos viendo cómo están las cosas. Comencemos por los bancos, en su mayoría destruidos, que ían comprobando a medida que caminamos. Luego, los juegos infantiles, totalmente inutilizados, o para decirlo de otro modo, prácticamente desaparecidos.

Y ya advertirán ustedes que, como los setenta balcones de Fernández Moreno, esta plaza no tiene ninguna flor.

◆ **La Exigencia**

—Desde que la plaza es atendida... esta palabra habría que ponerla entre comillas, atendida por la Municipalidad, jamás ha sido reparado un banco, ni ninguno de los juegos para los niños, ni muchos bancos han sido reemplazados. Tampoco fueron reponidos los árboles y arbustos de adorno que se han secado. Lo único que se hace de cuando en cuando es cortar el pasto; no se ha hecho ni se hace otra cosa, digamos, ni se han embaldosado los caminos, ni se han construido nuevos senderos ni se repararon las lamparas quemadas o rotas. Sin ninguna exageración se puede calificar de inexistente la acción municipal.

◆ **Conclusión**

—¿Han a decimos ustedes sobre los aportes comunitarios a la plaza.

—Sí señores, cómo no. En los diez años transcurridos según los libros existiendo ya, la Municipalidad instaló dos faroles y una casilla. No se sabe qué día, algunos de esos sujetos que nunca faltan y que son delincuentes ocasionales, con alma miserable, ha robado la casilla.

—¿Cuál es, para usted, la conclusión de esta historia?

—La que ha dicho "Fernando", que la Municipalidad, Bua y Baranente, ha privado a General Pacheco de una plaza que serviría de solaz a sus habitantes y sería orgullo de la zona.



LA MUNICIPALIDAD de Tigre, de General Pacheco, terminará de construir su propia plaza, hace diez años. Desde entonces, según decieren los vecinos, las autoridades no apartaron más que dos faroles y una casilla, que alguien se la llevó.

Para finalizar, una imagen de la plaza en la actualidad



generalpachecoweb.com.ar/ 22 de abril 2016

El caso de la villa La Cava¹⁷⁰

Muchos de sus habitantes fueron obreros en esas fábricas y poco a poco se fueron transformando en desempleados o en cuentapropistas marginales.

No se han registrado conflictos con relación a la preservación ambiental, pero no se han realizado estudios sobre la contaminación de las tierras. El territorio que ocupa la Villa ha sido desde siempre negado, ni siquiera aparece en los mapas de la zona, pese a que sus habitantes figuren habitualmente en los titulares de los diarios de mayor circulación del país como responsables de todos los delitos que se producen en el conurbano norte de Buenos Aires.

En 1887, en el área central que hoy ocupa el barrio (sector de La Cava Grande), se instaló la Fábrica de Ladrillos San Isidro. De allí proviene la gran excavación de tierra que hoy se observa con un desnivel de hasta cinco metros bajo el nivel de la calle.

¹⁷⁰ Zapiola, Ezequiel, Arquitecto (UBA) *Proyecto; La Cava, de Villa a Barrio (2002-2004)*.

También se la conoce como “el Pozo” y cubre algo menos de un tercio de la superficie de la Villa. Se accede al pozo desde distintos puntos por escaleras precarias de cemento y baldosa y se transita por estrechos pasillos.

En 1922, la Empresa Estatal de Agua y Saneamiento Obras Sanitarias de la Nación (OSN) comenzó sus actividades en la zona. Recién en 1940 se produjo la primera instalación poblacional de obreros perforadores que la empresa traía del interior del país y asentaba en el predio de su propiedad en el sector Este –que hoy se conoce como Quinta del Niño (limitada por las avenidas Rolón y Neyer) –. Estos obreros se desplazaban con sus familias y pertenencias, en principio como una población itinerante, según las necesidades de la Empresa, para luego asentarse definitivamente en el predio mencionado (Zapiola, s.f.).

Los lotes para cada familia medían 20 metros de largo por 8 de ancho, con una casilla de madera. Había piletas comunes para el lavado de ropa y un lugar para esparcimiento y baile. La asignación del lote fue verbal, razón por la cual los pobladores jamás accedieron a escrituras regulares de propiedad. Aún hoy, los hijos de estos obreros manifiestan tener derechos de propiedad sobre estas tierras (Zapiola, s.f.).

En 1957, según registros de la época, en el barrio había 206 casillas, todas numeradas y registradas en un libro. Este fue el comienzo de lo que hoy es la villa de emergencia de mayor extensión del Municipio de San Isidro. En los siguientes años, y como consecuencia del desarrollo de la construcción de la autopista Panamericana, los sucesivos gobiernos autorizaron el alojamiento de los operarios en los mencionados terrenos.

Si nos remontamos cronológicamente a los años que estamos mencionando, la descripción geográfica de la zona es identificada por los vecinos como de grandes lagunas con juncos y cañas donde los niños se bañaban en aguas transparentes y cazaban ranas como parte de sus entretenimientos. Fueron grandes humedales, donde descargaban naturalmente las aguas de lluvia de las lomas de San Isidro a través de algunos zanjones, como Alto Perú (tramo inferior), y los arroyos Pavón y Gauto. Al ser tierras bajas que se anegaban con las grandes lluvias fueron desechadas por los sectores de mayor poder

adquisitivo y aprovechadas por familias humildes que migraron desde el interior en busca de trabajo y mayor bienestar (Zapiola, s.f.).

Posteriormente se fueron incorporando nuevos habitantes de forma tal que, a comienzos de la década de los ochenta, aproximadamente 1.500 familias habitaban el predio. En la actualidad se calcula que viven alrededor de dos mil familias (una población que ronda las 8.500 personas). La mayoría de sus habitantes procede de las provincias del Noreste del país y una importante colonia de familias proviene de Paraguay, Bolivia, Chile y menor número de peruanos. Estos inmigrantes pertenecen en su mayoría a las familias más antiguas del barrio y muchos de ellos ya están por la segunda y tercera generación de descendientes nacidos en Argentina, precisamente en el barrio.

En un principio, la ocupación fue bastante ordenada, en la época en que OSN distribuía las precarias casillas entre sus empleados temporarios. Luego, esas familias se fueron asentando y, en la medida en que sus parientes y amigos del interior del país fueron siendo desplazados del área rural de las provincias del interior, fruto de la industrialización y el acelerado proceso de urbanización argentino, fueron llegando a Buenos Aires y asentándose en el fondo de los lotes de los primeros ocupantes y en las áreas inundables.

Con el tiempo, el proceso de densificación poblacional fue acelerándose por las generaciones posteriores. En cada lote, los hijos formaban nuevas familias y, frente a la ausencia de políticas habitacionales, tenían que hacerse un lugar dentro del barrio. Así, poco a poco, el barrio fue hacinándose.

En medio de este proceso que en forma continua se desarrolló durante casi seis décadas de existencia del barrio, hubo desde un comienzo un mercado informal de compra y venta de lotes y casas tanto entre vecinos del barrio, como con vecinos de otros barrios populares y villas. Al barrio también vinieron a adquirir casas sectores de clase media en proceso de empobrecimiento, que compraron una casa a un bajo precio como estrategia de supervivencia económica hasta que superasen la crisis económica.

La estrategia inicialmente pensada como de transición, se transformó en definitiva ante el empeoramiento de las condiciones económicas del país y la falta de oferta de viviendas a precio accesible.

“La política urbana frente a las inundaciones. Una historia de buenas intenciones”

Bajaban todavía las aguas de la dura inundación en La Plata, La Matanza y Buenos Aires cuando asociaciones profesionales, especialistas y representantes de organizaciones no gubernamentales copamos parte del tiempo o los centímetros de los medios de comunicación insinuando posibles explicaciones, exhibiendo antecedentes históricos, ofreciendo pistas para tratar de comprender lo ocurrido, mientras aún duraba el shock.

Todo lo dicho en esas horas por técnicos, especialistas y organizaciones es lo esperable y lo que corresponde. En su mayoría son planteos de un enorme sentido común:

- a) no apreciamos adecuadamente que el medio natural en el que se despliega la metrópolis es una llanura con mínima pendiente, atravesada por centenares de valles fluviales con cursos de agua que ignoramos, contaminamos, canalizamos, redirigimos o eliminamos;
- b) los cambios en el clima y el régimen de lluvias y vientos llegaron para quedarse o agravarse;
- c) la enorme capacidad profesional para proponer obras y otros paliativos no se traduce en concreciones por la falta de programas de largo plazo;
- d) nuestros excelentes profesionales generan proyectos que las arbitrariedades en la asignación de los recursos estatales dejan en la nada;
- e) la realización de obras imprescindibles podría haber moderado el impacto de la inundación pero que de todas maneras hay que prepararse para una gestión racional del riesgo, cuestión que no hemos encarado seriamente porque nos negamos a admitir la magnitud de las amenazas con las que convivimos;

- g) vivimos en una metrópoli que carece de un plan para la ocupación de su espacio mientras continúa creciendo y parece hacerlo más rápido todavía que hace unos años;
- h) la política no logra hacerse de una perspectiva territorial y la regla es la imprevisión;
- i) desde los saberes disciplinares “no hemos sabido incidir en las agendas públicas” (notable definición del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires);
- j) el crecimiento de la informalidad habitacional tiene como destino esos valles de inundación que hay que preservar libres si queremos amortiguar las crecidas;
- k) nadie contiene la urbanización comercial en áreas no aptas o ecológicamente estratégicas, con la consecuente ocupación, impermeabilización y alteración de la morfología en valles de inundación y humedales, por las ventajas de localización o la rentabilización de alguna riqueza paisajística.

En fin, me animaría a resumir buena parte de estas explicaciones en una sola: la dificultad de la política urbana para conducir el crecimiento de la metrópolis Buenos Aires, y las ciudades argentinas en general; dificultad que no es de ahora. Y este es el punto.

Entre 1950 y hoy hubo más de 25 eventos de inundación que superaron las marcas límite que determinan la evacuación.

En julio de 1958 una sudestada sin precedentes castigó a toda la región ribereña de la metrópolis. Desde San Isidro hasta Berisso todas las localidades fueron devastadas, dejando 100 mil evacuados y seis muertos.

En mayo de 1985 una tormenta de parecida intensidad a la sufrida en La Plata, pero extendida en todo el litoral bonaerense causó 15 muertos y 120.000 evacuados.

En julio de 1992 se produjo otro evento extraordinario, con resultados muy similares a los anteriores.

Como reflejo del evento de 1958, en la Provincia de Buenos Aires se sancionó en 1960 la autodenominada “Ley de Conservación de los Desagües Naturales” (ley 6253). Prohibió ocupar los márgenes de los ríos en una franja de un mínimo de 50 metros extensible hasta la línea de las crecidas extraordinarias.

Como consecuencia del evento de 1992 en la Provincia de Buenos Aires se sancionó en 1997 por exigencias del BID y el Eximbank que financiaban un programa de obras estructurales de defensa, la autodenominada ley sobre “Normas de Demarcación en Terreno y Preparación de Mapas de Zonas de Riesgo, Áreas Protectoras de Fauna y Flora Silvestres y Control de Inundaciones” (ley 11.964). Estableció la obligación de determinar cuatro franjas de resguardo en zonas litorales: zona prohibida, zona con restricciones severas, zona con restricciones parciales, y zona de advertencia. Determinó todos los procedimientos para establecer las restricciones al dominio de los inmuebles particulares afectados.

La aplicación concreta de estas normas, que no fueron derogadas, tendría hoy una importancia crucial para regular el uso del suelo en las cuencas medias y altas de los ríos que atraviesan la urbanización metropolitana, en los humedales del sur de la costa rioplatense o de la cuenca del Luján, y en tantas grandes fracciones vacantes insertas en zonas urbanas, entre otros sitios.

La ley de 1958 fue reglamentada un año después anulando su verdadero sentido. En vez de resolver cómo se determinaría la línea de crecidas extraordinarias o pormenorizar el tipo de restricciones, el Decreto 11368/61 directamente fijó en 100 metros reducibles en casos a 30 o incluso 15, el máximo de restricción si median “obras de relleno aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas”. Primó la perspectiva de la parcela individual y cómo lograr su máximo aprovechamiento posible.

Por su parte, la ley de 1997 nunca fue aplicada. El código de aguas de 2002 no la derogó, pero tampoco la incorporó como parte de ese cuerpo general. Una catarata de resoluciones de la Autoridad del Agua viene autorizando, siempre a título precario y salvando expresamente las responsabilidades del organismo, enormes obras de relleno, polderización, excavación de lagunas con perforación de napas subterráneas y destrucción de humedales en el borde mismo de grandes cursos de agua en emprendimientos residenciales repartidos en toda la región, aunque muy especialmente en la zona norte. Se construyó para esto hasta un modelo de manejo hidráulico para las llamadas “urbanizaciones acuáticas” (Nordelta, Eidico, etc.)

¿Qué se puede entender de estos procesos? Mi hipótesis es que el sentido común, incluso traducido en normas generales con intenciones irreprochables, encuentra un límite insuperable a la hora de traducirse en práctica concreta. Más precisamente: a la hora de limitar efectivamente el modo de apropiación, uso y valorización del suelo por parte de algunos actores privados, en especial ciertos segmentos del mercado inmobiliario.

Se ha repetido mucho la definición del sociólogo Horacio Torres cuando calificó las políticas públicas sobre uso y ocupación del suelo metropolitano de “laissez faire” (“dejar hacer, dejar pasar” la consigna suprema de las políticas de liberalización). Esto vale claramente para los grandes ciclos de la expansión de la mancha urbana metropolitana, incluido el de la “suburbanización de las elites” con las urbanizaciones cerradas y el fuerte crecimiento de las villas y asentamientos de la década del ‘90, que sigue casi igual hasta hoy. El estado, que tanto avanza en tantos terrenos, no lo hace casi en éste.

Hay un proyecto de ley nacional de uso del suelo que permitiría fundar jurídicamente otras prácticas urbanas. Fue anunciado por la Presidenta hace ya varios años, pero está a la espera de tomar estado parlamentario. El proyecto de reforma del Código Civil y Comercial establece en un artículo la necesidad de compatibilizar el derecho individual sobre bienes inmuebles con los derechos de incidencia colectiva en función de la sustentabilidad ambiental, pero lo cierto es que dedica mucho más a la implantación de un nuevo régimen jurídico para las urbanizaciones cerradas. La ley de Acceso Justo al Hábitat de la Provincia de Buenos Aires constituye un avance más directo hacia cierto control de las hiper rentas del suelo; habrá que esperar una reglamentación que no la tergiverse y construir una práctica concreta que permita sostener sus principios. Pero no tiene como objeto definir un régimen de suelo que además preserve la matriz ambiental del territorio.

Como siempre, hay que concluir que no habrá posibilidades de una ciudad más equitativa y de calidad sin un aumento de la capacidad de la sociedad para observar y controlar los procesos claves de transformación urbana.

Me gustaría terminar con una referencia que parece una cuestión de pura técnica, pero es bastante más que eso. Tiene que ver con la necesidad de dotarnos de un régimen legal de administración del suelo urbano que tenga un conjunto de instrumentos innovadores, además de establecer más o menos límites al ejercicio del derecho individual de uso. Las legislaciones sobre uso del suelo más avanzadas, como hay en muchos países, establecen herramientas operativas claras para reasignar rentas del suelo en función de un proyecto de ciudad más vivible para todos. No es una reasignación indirecta sino bien directa: por ejemplo, el que recibe el permiso de urbanizar nuevos suelos debe contribuir para que otro suelo inundable pueda ser privado de todo uso lucrativo y afectado sólo como reservorio. O quienes reciben permisos para incrementar alturas de edificios en ciertas zonas tengan un cargo que permita construir nuevos parques urbanos. En algunos casos, este sistema se llama de “distribución de cargas y beneficios” entre propietarios.

Esto, que obviamente implica una serie de procedimientos técnicos y administrativos para su aplicación general, encierra una noción de construcción colectiva de la ciudad que logra compensar la destrucción del valor de parte de sus parcelas cuando deben ser directamente retiradas del proceso de urbanización en función de una idea totalizadora, muy especialmente en las áreas de más fuerte transformación. En la Provincia de Buenos Aires este concepto puede coexistir perfectamente con la tasa sobre la valorización del suelo con destino al hábitat social que determina la Ley de Acceso Justo al Hábitat. En la Argentina una noción similar aplicada al uso del suelo rural apareció hace poco en la ley para la preservación del bosque nativo.

La ciudad y los millones de actores que la construyen se modifican recíprocamente todo el tiempo. Se necesitan por lo tanto mediaciones muy finas y eficaces entre lo individual y lo colectivo; es decir nuevos instrumentos de gestión urbanística. En parte se puede hacer innovando en las prácticas; en parte se requieren nuevas normas. Para esto, la política se debe cargar previamente de una fuerte perspectiva territorial. Si no, seguiremos dictando leyes con buenas intenciones. Pero tendremos la misma inundación.

Por Luciano Pugliese, integrante del equipo de asistencia técnica de la Fundación Metropolitana.

La noche de los sesenta.



Hoy les voy a contar algo que, si bien a primera vista no tiene nada que ver con los autos, estuvo muy ligado al automovilismo argentino de los sesenta y comienzos de los setenta.

En aquella época, los corredores del automovilismo nacional eran amateurs, solventaban con su bolsillo las carreras, sus autos de carreras y sus equipos. Los que no podían hacerlo acudían a las peñas, en que una determinada localidad apoyaba a su piloto local mediante rifas, asados pagos, colectas, etc. Ambos automovilismos, especialmente en el TC, convivían perfectamente.

Con referencia a los primeros, en su mayoría eran estancieros, gente de buena fortuna recibida de sus ancestros, y que amaban el automovilismo y, sobre todo, la buena vida. A estos afortunados, era posible verlos en la noche de Buenos Aires y, por ello, me voy a referir a la misma como un retrato de lo que fue.

Cuando tenía 16 ó 17 años, no era posible ir a las “boites” de ese momento, por la edad y por las inspecciones del comisario Margaride, pero, aunque Uds. no lo crean, existía lo que ahora se llama matinée. Eran en Acassuso, y sus dos lugares de culto eran Kocodril, al lado del actual y antiquísimo The Embers, y Zombie, que quedaba sobre un lavadero de autos también sobre Libertador. Época de minifaldas vertiginosas, se bailaban temas muy yanquis: Johnny Rivers, Trini López, era el estilo californiano, acorde con el lugar donde estaban ubicados.

En el centro, los boliches de moda eran Gong, Zum Zum (de Divito), Whisky a Go Go, al lado de la galería del Este, Keller, que era un sótano en Viamonte y Suipacha, donde se

juntaban los rugbiers y la barra de los nacionalistas (que portaban una cruz como llavero para identificarse como miembros de la Guardia Restauradora Nacionalista o de Tacuara), y donde se armaban grescas descomunales. También estaban los boliches ni tan tan, ni muy muy, como Buckings, Atelier y Reviens, en Olivos y Vicente López.

Todo eso cambió cuando llegaron los hermanos Lata Liste a poner un boliche que se llamó Costa Norte, que quedaba también en Olivos, y que tuvo un suceso instantáneo.

Cuando vieron que les iba tan bien, decidieron duplicar la apuesta y crearon Mau Mau. Su ubicación era extraña para los conceptos de aquella época: en lugar de estar en una avenida estaba en la curva de Arroyo entre Pellegrini y Suipacha. Otro éxito instantáneo, el primer Mau Mau se incendió, pero lo reconstruyeron inmediatamente mejorándolo notablemente. En ese momento llegué a mis 18 y se me abrieron todas las puertas de la noche porteña.

Mau Mau fue el representante de una época: era un gran living muy bien decorado en estilo africano, con gran espacio, pero no al estilo actual. Estaba en un primer piso, al que se accedía desde la Planta Baja, que tenía la recepción, el guardarropa, las toilettes y una gran escalera circular que llevaba al salón. Tenía pista de baile circular de unos 15 metros de radio, y las mesas se extendían desde la misma hasta el fondo del local, que tendría unos 50 ó 60 metros por 25 de ancho.

Su staff estaba compuesto por el inefable Fraga, que era el filtro a pasar: si pertenecías a la "in crowd" pasabas, sino un *polite* "no hay lugar, no tengo nada" te paraba en seco. Generalmente era infalible en la selección. Los Maîtres, Santana y Rivera, eran de un gran profesionalismo en lo que hacían y en la ubicación de la gente en las mesas: alrededor de la pista los habitués más importantes y personajes de moda, modelos como Mirta Massa, Claudia Sánchez, Chunchuna Villafañe, Agustina Elizalde, y más hacia el fondo y en el bajo nivel junto a la chimenea los grupos de amigos, los más numerosos o los que no eran tan conocidos. "Andresito" que había sido *groom* en Odol Pregunta, manejaba en la puerta a un grupo de asistentes que hacían el Valet Parking.

En esa época se tomaba whisky, y los mozos dejaban la botella en la mesa, siendo posible también comprarla y dejarla para las siguientes veces. Si te ponías demasiado cariñoso con la chica con la que estabas, el mozo te tocaba disimuladamente en el hombro y te hacía un gesto imperceptible que “acá no”, con gran cancha y sin hacer papelones.

Los miércoles eran de gala: de smoking y de largo. Los viernes eran el día preferido por los que conocían, y los sábados el día menos interesante porque se llenaba y rebalsaba de gente. También era muy concurrido los días que había eventos importantes, como un recital o a la salida del Colón.

Por Mau Mau desfilaba cada tanto algún artista internacional: Aznavour, Iva Zannicchi, Wilson Simonal, fueron algunos que pasaron por su escenario. El disc jockey era de primera, siempre con discos que no se conocían aquí y que Mau Mau impuso, con el tiempo sacaron 3 LP con temas del lugar, el primero de ellos impuso a “Fra Noi” de la Zannicchi. Había tres bongoseros que acompañaban los temas desde una pequeña tarima, acentuando el ritmo y dando un clima especial.

Era frecuente ver a Charlie Menditeguy, Maneco Bordeu, el mosca Larry, Tuqui Casá; el Gordo Sauze, Gastón Perkins, Andrea Vianini; en general todos iban a Cero Cinco en Paraná y Arenales, y caían a medianoche por Mau Mau, siempre muy bien acompañados.

Otros lugares quisieron competir con Mau Mau, y tuvieron también sus habitués: Jaque, en cinco esquinas (Libertad y Juncal); Snob en la subida de Ayacucho entre Posadas y Alvear, Bwana, abajo del hotel Alvear, en Posadas y Ayacucho, que tenía un mural de García Urriburu con vacas que miraban a los bailarines, y el que más éxito tuvo aparte de Mau Mau: Afrika, en la entrada del hotel Alvear, donde Poky Evans era dueño y señor y Oscar Bonavena entonaba su “Pío Pío Pa”.

Después de bailar (los boliches cerraban a las 4 de la mañana), se iba a comer algo al Rancho In o a Happening en la Costanera, y si la cosa daba, a desayunar a La Rambla o a Las Delicias, o a Elisette, o a La Biela. Pero te tenía que haber ido muy bien con tu acompañante para llevarla de vuelta a su casa al amanecer, so pena de que los padres te pusieran la tarjeta roja.

Fue una época fantástica, muy divertida, de grandes amistades que todavía duran, con señoritas muy monas de minifaldas, hot pants de raso, medias negras y botas, vestidos Pucci y Courreges, smokings y un siempre presente lujo.

Ricardo Gattoni RETROVISIONES - 25/04/2011 <http://www.retrovisiones.com/2011/04/la-noche-de-los-sesenta/>

(25 de septiembre de 2016)

El Plan Larkin

En 1948 el Estado argentino acordó con el gobierno inglés la compra de los ferrocarriles que pertenecían a empresas de ese origen. Para ello utilizó las acreencias acumuladas a su favor durante la guerra. Ante la incertidumbre del efectivo cobro y el interés del gobierno británico en deshacerse de esas inversiones que ya no generaban ganancias y que necesitaban de urgentes inversiones debido a su mala condición, se concretó la transferencia y se creó la Empresa Ferrocarriles Argentinos (EFEA) para administrar toda la red.

Pocos años después el déficit que generaban se demostró insostenible. Para enfrentar el problema se llamó al Dr. Alberto López Abuín, especialista en transporte y gran defensor del ferrocarril. Proponía modernizar la red lo que requería de grandes inversiones y un plazo largo para lograr la disminución del déficit. La situación política del presidente Frondizi no permitía esta salida, dado que no tenía ni tiempo ni capital.

La red ferroviaria alcanzó su máxima extensión en 1960.

A partir de 1959 se intenta disminuir el déficit aumentando las tarifas y realizando algunas inversiones¹⁷¹. En 1961 el ministro de Hacienda, Álvaro Alsogaray recurre a un experto norteamericano, el general Thomas Larkin, para que elabore un plan para modernizar el sistema ferroviario y eliminar el déficit. El plan consistía en abandonar el 32 % de las vías férreas, despedir 70.000 empleados y reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor,

¹⁷¹ De esta época son las formaciones de origen japonés que han circulado hasta hace muy poco tiempo.

70.000 vagones y 3000 coches con la idea de renovar todo el material rodante y los rieles que se encontraban en muy malas condiciones.

Como es de imaginar los obreros y empleados ferroviarios se opusieron y fueron a la huelga. Los responsables se vieron obligados a renunciar.

En una tercera etapa, encabezada por el ministro de Obras Públicas, Arturo Acevedo, se busca disminuir el déficit cerrando algunos ramales, los más deficitarios y también algunos talleres. Cierran sobre todo los talleres que reparaban las locomotoras a vapor (Seigné, Las Flores, por ejemplo) que van siendo dejadas de lado a favor de las máquinas diesel. Los grandes talleres Remedios de Escalada, Tafí del Valle continuarán funcionando algunos años más.

Todo el año 1961 fue una seguidilla de paros ferroviarios, algunos duraron más de un mes. La respuesta a los paros fueron cesantías y cierres de ramales y dependencias varias. Finalmente se decide suspender el plan, se reincorporan algunos cesanteados pero los ramales y talleres cerrados no se reabrieron.

Entre los ramales cerrados se encuentra el tramo Bartolomé Mitre- Delta del ramal Retiro-Delta que había sufrido graves daños durante las inundaciones de 1958/59 cuando las aguas habían cubierto totalmente las vías. En aquel entonces el ramal corría al borde del Río de la Plata desde el cruce de la Avda. Libertador a la altura de la localidad de Olivos, provincia de Buenos Aires, hasta el Canal San Fernando de esa misma localidad. La cercanía al río provocaba la interrupción frecuente del servicio debido a la niebla o a las sudestadas que elevan el nivel del agua en la costa argentina. Actualmente el relleno de la costa ha levantado los terrenos y llevado la ribera río adentro, por esa razón el actual Tren de la Costa, que circula en las mismas vías, no sufre este inconveniente.

El camión de Pipo

En la década del 50 no abundaban los medios de transporte y menos hacia el SIC. Si llegar no era fácil, volver luego de la 1.30 de la madrugada se tornaba algo muy complicado.

Es que a esa hora pasaban por Márquez y Blanco Encalada los últimos colectivos de las dos únicas líneas de transporte de entonces: el 230 (hoy 130) y la histórica Costera "La Plata".

Los días de entrenamiento se prolongaban en la noche en mesas de truco o en alegres charlas regadas de espirituosas bebidas. A la 1.15 de la mañana ya no había opciones para volver a San Isidro, salvo apelar al camión de Pipo, en esa época "empresario de la carne".

El transporte de Obarrio consistía en un moderno Mercedes Benz equipado con caja, donde por medio de ganchos, se colgaban las medias reses.

Los más allegados y previsores negociaban con el conductor y propietario un lugar privilegiado en la cabina; el resto viajaba en la caja, donde las medias reses siempre dejaban algún vestigio de grasa sobre las paredes.

No era época de jeans, buzos o camperas. Abundaban los trajes, las camisas y corbatas, los sobretodos, etc.

A la hora de la partida, con las precauciones del caso, los pasajeros de segunda -los de la caja-, se tomaban de los ganchos y así se iniciaba el periplo a San Isidro. Hasta la rotonda de Márquez y Rolón la marcha era normal; de allí en adelante, Pipo, alentado por los bacanes de la cabina, comenzaba a embalar, ante los insultos de los pasajeros de la caja que presagiaban el final.

Inexorablemente, Pipo frenaba el camión bruscamente y los que iban colgados de los ganchos pegaban contra las paredes impregnadas de grasa; otros, con menos suerte, caían al piso, con peor resultado.

Al bajar, mientras calculaban cuánto les saldría la tintorería, arreciaban los insultos al conductor y a sus acompañantes, que a carcajadas festejaban las consecuencias de la frenada.

Pese a los malos tratos recibidos, en el posterior entrenamiento la historia se repetía ante la alternativa de tener que dejar de lado "el bueno del truco" o una botella a medio terminar.

A esta altura de la reseña, los avisados lectores habrán ponderado el importante y, en ese

momento, impensado apoyo que el camión de Pipo prestó para la camaradería del grupo de jugadores.

Pero sería injusto cerrar estas líneas sin destacar la "función social" que también cumplió el camión de Pipo. Muchos hoy abuelos, antes padres de jugadores del Club, no perdonarían esta omisión.

El debut social del camión, no podía ser menos, se produjo en un Partido CUBA-SIC, en Villa de Mayo.

Se estaba jugando el primer tiempo de Intermedia, cuando arribó a la playa de estacionamiento Pipo con su máquina.

Algunos cubanitos, con esa tonada que según Fico Meyrelles no ha podido todavía detectar de qué provincia es, gritaron a coro: "Un camión en CUBA".

Más grande aún fue la sorpresa de los de la Villa cuando de la caja, esta vez prolijamente equipada con los bancos del vestuario del SIC, descendieron jugadores de la Primera, novias e hinchas.

Estos viajes sociales se repitieron a otras canchas. Pero también la noche de Buenos Aires -por las avenidas Quintana, Alvear, Santa Fe, Corrientes, Leandro N. Alem y otras más- vio pasar al camión de Pipo con sus amigos del Club. Queda finalmente una reflexión: Obarrio, sin imaginarlo, fuiste un precursor de las 4x4 de hoy.

Vadarkablar 26-9-2016

BALCON DEL PARANA

BUENOS AIRES - SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS

HOJA DE RUTA

Kilómetros desde Buenos Aires a Ruta 197

Kilómetros desde Buenos Aires a Ruta 197

Kilómetros desde Buenos Aires a Ruta 197

0 Desde la plaza del Congreso, en el Kilómetro 0 de la red vial, tomamos por la populosa Avda. Callao. Al 1300, izquierda, dos garajes con surtidores. Al 1674, izquierda, garaje con surtidor. Al 2000, desembocamos en la avenida Libertador General San Martín al 900. Está prohibido girar a la izquierda; cruzamos la avenida y bordeamos la planicie de enfrente que aparece como una continuación de Callao. Ya en posición de entrada a la Avda. Libertador Gral. San Martín encontramos inmediatamente a nuestra derecha, un surtidor y



P.F., con gas oil, nafta, aire y agua. Horario: 7 a 21 (excepto los domingos: 7.30 a 12.30). 400 metros más adelante empalmamos con la avenida Presidente Figueroa Alcorta.

A la izquierda: Museo Nacional de Bellas Artes. A la derecha: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

Al 3000: derecha, Shell, nafta especial, teléfono, atención durante 24 horas. Engrase de 7 a 9 menos sábados (7 a 11).

Al 3500: izquierda, Y.P.F., gas oil, aire y agua.

Al 3700: cruzamos por el Parque 3 de Febrero, bordeamos la rotonda de la avenida Sarmiento con el monumento al vencedor de Caseros.

A la izquierda, a través de la cuidada vegetación del parque se divisa el lago de El Rosedal, quizá el más antiguo y prestigioso paseo de esta ciudad. En el lago funciona desde las 8 un servicio de alquiler de bote a remo y en sus proximidades una parrillada al paso.

A la derecha: Velódromo Municipal, kárling, equitación, básquet, etc.

A la izquierda: Y.P.F., nafta especial, frente a las instalaciones de Obras Sanitarias. En esta misma zona arbolada y cubierta de césped, a mano derecha, se halla también el Hipódromo, el Campo de Golf y un lago que es frecuente escenario de concursos de molonáutica. A nuestra izquierda, más adelante, despliegan sus actividades diversos clubes deportivos.

Al 7500: izquierda, Esso, nafta especial, servicio completo frente a la tribuna Costanero de River Plate,

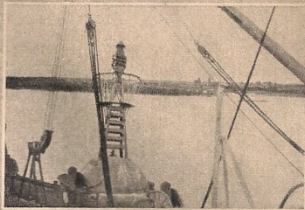
y Jetwash, que en 5 minutos completa el cepillado, lavado y secado de cada coche. Jetwash atiende en verano de 7 a 22 y en invierno de 8 a 20 horas (lunes a sábados) y de 9 a 18 (domingos). Hay bar.

Avenida F. Alcorta esq. Avda. G. Udaondo: izquierda, Shell, nafta especial, servicio completo.

Seguimos por Avda. G. Udaondo hasta Avda. Libertador Gral. San Martín (unos 500 metros) a lo largo de los muros del Tiro Federal Argentino; entramos por el 6800 de la Av. Lújar: Gral. San Martín. A la izquierda: Y.P.F., servicio autorizado completo.

A la derecha, y hasta la ribera del Río de la Plata, se extienden los campos de juegos de importantes clubes deportivos: Obras Sanitarias, Municipalidad, Policial, etc.

Al 9300: derecha, Escuela de Mecánica de la Armada. Inmediatamente: cruce de Avda. General Paz y Puesto Policial a la derecha. Es el comienzo de la Ruta 195 y comienza de 0 la numeración de la Avda. Libertador Gral. San Martín. Estamos en la provincia de Buenos Aires.



RUTA 195

Al 200: derecha, Esso, servicio completo.

Al 300: izquierda, Policía Caminera.

Al 600: izquierda, Y.P.F., nafta especial y gomería.

Al 700: derecha, Y.P.F. autorizada, nafta especial, gomería y servicio completo y permanente. Teléfono. Heladerías, parrilladas, a 19 y 0 5 night clubs.

Quinta presidencial.

Al 1400: izquierda, Y.P.F., estación 56 del A.C.A. y Esso, ambos servicios completos.

Al 2300: derecha, Shell, a 20 metros de estación ferroviaria Olivos.

Al 2700: numerosos night clubs.

Al 3400: izquierda, Y.P.F., servicio completo y permanente.

Al 3900: derecha, Esso, nafta especial.

Al 14000: Policía Caminera.

Al 14300: izquierda, Esso, servicio completo y gomería.

14400: derecha, Y.P.F., nafta especial.

Al 14600: izquierda, The Embers.

Modernísimo bar y restaurante. Brinda la oportunidad de saborear sándwiches de hamburgues con

queso, sopa de cebolla a la francesa, ensaladas sazonadas con salsa de requesón, mil islas, etc., el pollo frío a la Embers y otros manjares de excepción.



Al 14900: derecha, Esso, servicio completo.

Al 15300: derecha, Shell, nafta especial, todo menos gomería.

Al 15600: derecha, Esso, zona de San Isidro, servicio completo.

Derecha: Shell, nafta especial.

Al 16500 torcemos a la izquierda y avanzamos cien metros por la calle Primera Junta. Un cartel advierte que los sábados, domingos y feriados, de 18 a 22, el tránsito por ruta 195 va en dirección a la Capital Federal. Retomamos a la derecha por Avda. Libertador San Martín.

Al 16700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 16800: derecha Y.P.F., nafta especial.

Partido de San Fernando.

Al 18200 (San Martín esquina Uruguay); cambia nuevamente la numeración de esta ciudad. Toma el número 3600 y prosigue el rumbo en escala descendente. La velocidad mínima es de 40 Km.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

Al 0: Canal San Fernando. Torcemos a la izquierda por la calle Colón al 1000 hasta 1200 (canal a nuestra derecha), cruzamos unas vías férreas sin uso sobre Avda. Caxón (unos setenta metros) y torcemos a la izquierda por Avda. Brown, sin cartel indicador. Tres cuadras más adelante atravesamos un paso a nivel con barreras del ferrocarril Mitre próximo a la estación Carrupá y entramos por la Avda. Juan B. Justo a la ruta 197. Hemos recorrido unos 35 Km. desde la plaza del Congreso.

Al 18700: derecha, Esso, servicio completo.

Al 18800: izquierda, Y.P.F., servicio completo.

Comienza mano única.

Al 300: derecha Shell, servicio completo.

BALCON DEL PARANA

Kilómetros de Ruta 187 a Ruta 9

4.800 Izquierda: Esso, en construcción. Gomería y servicio completo.



5.900 Paso a nivel (dobles vías) con barreras del ferrocarril Mitre. A la izquierda estación radioeléctrica de General Pacheco.
6.800 Izquierda: Y.P.F., servicio completo. Derecha: Esso, servicio completo. Un kilómetro después, a la derecha, estamos en la ruta 9.

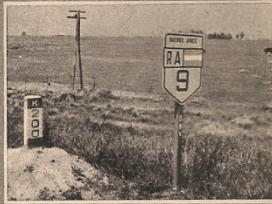
Kilómetros de Ruta 9 a San Nicolás

RUTA 9:

33 Puente angosto. Arroyo Las Tunas.
33.800 Bifurcación: seguimos por la derecha.
37 Puente angosto. Arroyo Claro.
41 Derecha: Y.P.F.
Izquierda: Restaurante Patos Vicos de Ingeniero Maschwitz.
44 Derecha: Y.P.F., estación 31 del A.C.A. Situada a 30 metros del empalme a ruta a Del Viso y ruta 9 (a la izquierda). Estamos a 6 kms. de Escobar.
45 Curva hacia izquierda.
46 Puente angosto. Arroyo Escobar.
48.500 Escobar y curva hacia la izquierda. Izquierda: Esso, servicentro y curva hacia derecha.
50 Derecha: Y.P.F. con restaurante, lavado y engrase noche y día, frente a empalme a Ruta 8 a Pilar.
Izquierda: Hostería Caballito Blanco.
Izquierda: Citex, atención permanente.
54 Derecha: Shell, nafta especial y servicio completo.
57.500 Izquierda: bosquecillo El Aguaribay para estacionar.
59 Puente angosto. Arroyo Salado.
60 Puente angosto. Río Luján. A 200 metros: nuevo puente angosto sobre brazo del río Luján.
Izquierda: empalme de tierra a Capilla del Señor. Inmediatamente: subida empinada y pronunciada pendiente de la ruta.
67 Curva hacia la izquierda.
Izquierda: Night Club Las Brujas.
71.600 **CAMPANA**, primera ciudad de nuestro itinerario.
Derecha: Esso, nafta especial. Izquierda: Y.P.F.
Al lado: Night Club el Morocco y enfrente policía caminera. (En un sitio se marca y en el otro lo despejan, como quien dice). Para entrar a Campana hay que girar a la derecha.
76 Siempre por Ruta 9, se abre a la derecha la Ruta 12 que lleva a Zárate, distante 9 kms.
ZARATE: segunda ciudad de nuestro

Kilómetros de Ruta 9 a San Nicolás

viaje sobre el Paraná de las Palmas. Aquí, en Zárate, funciona el Servicio de Balsas de la Administración General de Transporte Fluvial, que transporta automóviles, colectivos y camiones a Entre Ríos (confluencia de arroyo Braso Largo y Paraná Cuzar) donde nace el camino de empalme con la ruta 12 que lleva a Gualeguaychú). Para llegar a la Oficina de Servicio de Balsas, ubicada en el muelle de Zárate, hay que entrar por Ruta 12 desde Ruta 9, luego por calle Lavalle hasta Gral. Pintos, por Gral. Pintos hasta 25 de Mayo. Luego por M. Irigoyen (ex Mazzini) y se llega al muelle. El regreso se realiza por



M. Irigoyen hasta Lavalle y de allí a Ruta 12.
78.500 Puente y arroyo sin nombre.
79 Metros antes del mojón: Puente y arroyo de la Cruz.
80 Idem: Puente y arroyo Pasquera.
86 Aparece la Ruta 193, de tierra. A la izquierda lleva a Capilla del Señor (17 kms.); derecha a Zárate (7 kms.).
87.200 Paso a nivel sin barreras.
88.300 Derecha: Y.P.F. y Motel en construcción. A la derecha hay camino pavimentado a Zárate y enfrente camino de tierra a San Antonio de Áreco.
100.300 Derecha: Shell e Y.P.F., nafta especial, servicio completo. Confeitería.
Izquierda: Shell.
103 Puente sobre el río Areco.
110 Derecha: Atucha, a 7 kms. por tierra.
118 Puente y arroyo Cañada Honda.
126 Derecha: Alsina, a 4 kms. por pavimento.
Izquierda: a San Antonio de Áreco, 48 kms. por tierra.
132.100 Izquierda: Y.P.F., nafta especial, servicio completo, abierto toda la noche. Arriba: Hotel Achalay. Bar y restaurante.
142 **BARADERO**: Un bloque de piedra señala que esta ciudad, la tercera de nuestro itinerario sobre el Paraná de las Palmas, se encuentra a 7 kms. a la derecha.
Izquierda: Shell, nafta especial.
147 Derecha: Esso, restaurante y Motel.
148.100 Puente angosto.
148.500 Puente angosto.
154.100 Derecha: Estación 85 del A.C.A.
161.100 Derecha: Esso, restaurante y Motel.
162 **SAN PEDRO**: la cuarta ciudad ribereña de nuestro itinerario. Después de la Policía Caminera surge el puente sobre la Ruta 191, doblamos hacia la derecha y entramos rumbo

Kilómetros de Ruta 9 a San Nicolás

HOJA DE RUTA

a San Pedro. Es común atravesar la ciudad y tomar el camino costero de tierra hasta 1 kilómetro más allá del muelle. En dicho punto funciona una balsa del Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Viabilidad, de la Pcia. de Buenos Aires, que cruza los 50 metros de aguas tranquilas del riachuelo que separa a la isla Baradero. Esta balsa funciona habitualmente de 7 a 13. Se regresa de San Pedro a Ruta 9 por el mismo camino por donde se ingresó al pueblo.
168.500 Resucitamos la marcha por Ruta 9. A la izquierda: Y.P.F., nafta especial, bar y comedor.
175.400 Puente Espinillo.
178.700 Izquierda: Servicio mecánico, reparación de motores, nafta y diesel; auxilios.
184 Derecha: asfaldador en forma de flecha apunta hacia el río, distante 15 kms., en cuyas aguas libróse el combate denominado Vuelta de Obligado.
191.600 Izquierda: Shell, servicio completo. Aquí se levanta el Motel Las Bahamas con lujoso restaurante. Inmediatamente: Parrilla El Tropero. Puente y arroyo.
200 Puente Las Hermanas.
205 **RAMALLO**: Distá 11 kms. a la derecha desde la rotonda. Del lado opuesto se va a Arrechtes.
208 Izquierda: Esso, servicentro, Restaurante y bar.

221 Izquierda: Shell, nafta especial y gomería.
223.600 Puente y arroyo Ramallo.
227 **SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS**: la última de las ciudades que forman nuestro viaje a lo largo del Paraná de las Palmas. Hemos cubierto 245 kms. desde la Capital Federal. Cruzamos el puente, descendemos por la derecha (izquierda es contramano) y entramos a la izquierda por el camino que conduce a San Nicolás (9 kms. de marcha). Este camino es la Ruta 9 y (también) la Ruta 198 que lleva a Pergamino (distante 63 kms.) por el Oeste. Un mínimo de atención y resulta imposible confundirse. Puente sobre ramal ferroviario. Bifurcación: la Ruta 9 sigue a la izquierda; la Ruta 198 sigue rumbo al puerto local que se encuentra a 1 km. (y a 27 kms. de Ramallo). Por la Ruta 198, a dos minutos, desde el punto de bifurcación se llega al Hotel Colonial, que merece crítica aparte. Por la Ruta 9, que toma el nombre





A lo largo de las playas y barrancos, el solitario pescador aguarda el instante del pique. Puede ser dorado, surubí, patí o pejerrey el que brote de pronto del pardo fluir del río.

Kilómetros de Ruta a San Nicolás

del Gral. Savio, se avanza hasta la calle Pellegrini y por ésta al centro de la ciudad.

En la calle Nación 143 funciona el Museo y Biblioteca de la Casa del Acuerdo de San Nicolás de los Arroyos, bajo la dirección del señor Walter Sigfrido Carrey.

Cerrado todo el mes de enero y semana santa, y también los días lunes, el Museo de San Nicolás abre sus puertas de 9 a 12 (martes a sábados) y de 10 a 12 y de 15 a 18 (los domingos) durante el verano. Y en invierno brinda atención al público de 14 a 17 (martes a sábados) y de 10 a 12 y de 14 a 17 (los domingos).

Se pueden solicitar visitas especiales por el teléfono 4710.

Fue inaugurado en 1937 como homenaje a los prohombres que en 1852 produjeron el Acuerdo Histórico que organizó a la Nación Argentina, republicana y democráticamente. Es aquí, entre las paredes de esta antigua casa solariega donde fue discutido y firmado el Pacto por los Gobernadores Provinciales que don Justo José de Urquiza convocó después de su victoria de Caseros con objeto de "acortar el día de la reunión de un Congreso General que, con arreglo a los tratados existentes y al voto unánime de todos los pueblos de la República, ha de sancionar la Constitución política."

Una 3.000 piezas históricas —muebles, libros, retratos y otros documentos— dan testimonio del período que abarca el pronunciamiento de Urquiza contra Rosas del 1 de mayo de 1851 hasta la sanción de la Constitución Nacional del 53. Hay, además, una biblioteca formada por unos 14.000 volúmenes.

El Museo está organizado en 8 salas:

"Sala Acuerdo de San Nicolás": aquí tuvo lugar el Pacto trascendental y el discurso de Urquiza que clausuró las deliberaciones. Cubren las paredes retratos al óleo de los patriotas. Se conserva el ejemplar manuscrito del Acuerdo y otros documentos autógrafos. Plazas de la vajilla de Urquiza de procedencia inglesa; una reproducción en bronce de la mascarilla del prócer que cayó asesinada en su célebre Palacio San José, de Concepción del Uruguay, y colecciones de medallas.

"Sala de la Organización Nacional": una valiosa galería de retratos de los Constituyentes de 1853; una bandera de la Confederación que flameó en Cepeda, el 23 de octubre del 59, y en Pavón, el 17 de setiembre



del 61. Lanzas de soldados entrerrianos que se batieron en Caseros.

"Sala de Caseros": consagrada a la campaña del Ejército Grande; 4 litografías del dibujante Carlos Panutti, que fue testigo del combate; una transcripción fotográfica del óleo de Emilio Caraffa que recuerda el pasaje del Paraná desde Punta Gorda, Diamante, Entre Ríos, hasta la localidad de Coronada, en Santa Fe, operación militar en

la que fueron trasladados más de 28.000 bombas y 50.000 caballos; otro cuadro rememora la entrada de Urquiza, el 20 de febrero, en la plaza de Mayo; una fotografía de un duerguero de 1852, en el que aparece el jefe victorioso con el paño blanco y el sombrero cilindro que usó durante su campaña.

"Sala Juan Bautista Alberdi": destinada a evocar la personalidad del autor de "Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina", que jugó un papel eminente entre los Constituyentes de 1853.

"Sala San Nicolás de los Arroyos": se exhiben aquí retratos y láminas alusivas al combate naval del 2 de marzo de 1811, que la primera escuadra argentina, al mando de Juan Bautista Azopardo, entabló con los españoles frente a San Nicolás; conservarse también la urna en la que descansaron las cenizas de prócer; hay reproducciones correspondientes a sangrientos episodios de nuestra formación nacional; la imagen de la Inmaculada Concepción, que fue entronizada patrona de la Casa del Acuerdo cuando ésta fue transformada en hospital de sangre por el general Mitre, que enfrentó a Urquiza en Pavón.

La última Sala está dedicada al aporte nicoleño en la Campaña del Paraguay de 1855; a los 400 hombres que rindieron sus vidas en los pantanos y esteros del norte. Ilustran esta sala algunos de los cincuenta y dos dios que se deban a Cándido López, oficial argentino que perdió el brazo derecho al ser ametrallado en Curupayti y dedicó su vida a plasmar pictóricamente la gesta del Batallón San Nicolás.

REGRESO A BUENOS AIRES

Hay que recorrer en sentido inverso el mismo camino por la Ruta 9, continuar por la Ruta 197 hasta canal San Fernando. Desde allí hay que dirigirse a la Capital Federal por la calle 11 de Setiembre, Ayacucho, Avda. Libertador General San Martín, 25 de Mayo, Roque Sáenz Peña y al doblar a la izquierda estamos nuevamente sobre la Avenida Ltdor. General San Martín.

GUIA TURISTICA DE RESTAURANTES Y CONFITERIAS

The Embers, Avda. Libertador General San Martín 14600.

Patos Vicos, de Ingeniero Maschwitz, ruta 9, Km. 41.

Restaurante Victoria, de San Pedro (Mitre esquina Obligado).

Confitería Butti, de San Pedro (Mitre esquina Obligado).

Parrilliz El Tropero, ruta 9, Km. 191.

GUIA DE MOTEL, NIGHT CLUBS, HOTELES

Hostería Caballito Blanco, ruta 9, Km. 51.

Las Brujas, night club, ruta 9, Km. 71.600.

El Morocco, night club, ruta 9, Km. 75.

Motel en construcción, ruta 9, Km. 86.

Hotel Achalay, bar y restaurante, ruta 9, Km. 132.

Motel y restaurante, ruta 9, Km. 151.

Hotel Residencial, San Pedro, calle Ruiz Moreno 174.

Motel y restaurante Las Bahamas, ruta 9, Km. 191.

Hotel Colonial, San Nicolás de los Arroyos, T. E. 2031, Casilla de Correo 74.

TRANSPORTES AL BALCON DEL PARANA

Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre.

Compañía de Omnibus Chevalier, Bme Mitre 2700.

Lineas 24 y 25 de navegación fluvial, Galofre, Gilardoni Haos, y Cia., calle Colón 314, San Fernando, T. E. 744-0571.

Delta Argentina, T. E. 748-0597.

EL BALCON DEL PARANA

Mixta Siderúrgica, que es necesario visitar porque ellas componen también caudal de conocimientos con que el eje de turismo debe enriquecernos.

Una iglesia catedral, colegio nacional, la implantación de la obra de Don Juan Manuel, en el país y los clubes de tenis, fútbol y pesca que absorben las energías miles de las nuevas generaciones, talleres, los establecimientos fabriles Emilia, Plastiversal, Alcoetil, etc., ciones de servicio automovilístico, les y confiterías configuran el perfil actual de esta grata ciudad, en el ritmo de las edificaciones modernas borrado el encanto de esas hui fachadas coloniales que perduraron de los tiempos primeros de nuestra historia nacional. Hay centros de videtur, Uno de ellos está en la calle 153. Pero los nicoleños le sugieren Villa Constitución o Rosario para divertirse.

Sobre el Museo Histórico de San Nicolás ofrecemos la información amplia hoja de ruta. Hemos dejado para el momento la crónica sobre el Hotelonial.

Con excepción del Citex, la ciudad disponía de alojamientos hoteleros baños privados. Pero la actividad turística no tardó en empujar también en este aspecto la historia nicoleña incorporación de personal técnico americano en las instalaciones de la planta decidió la construcción de un hotel que estuviera a la altura, en el grado total de hospedaje, de sus similares estadounidenses. Así nació el Colón, que, como los moteles norteamericanos tiene pileta de natación, bowling, etc. está abierto para el público en general —al principio funcionó exclusiva para el personal extranjero de Shell y es un placer vivir en él.

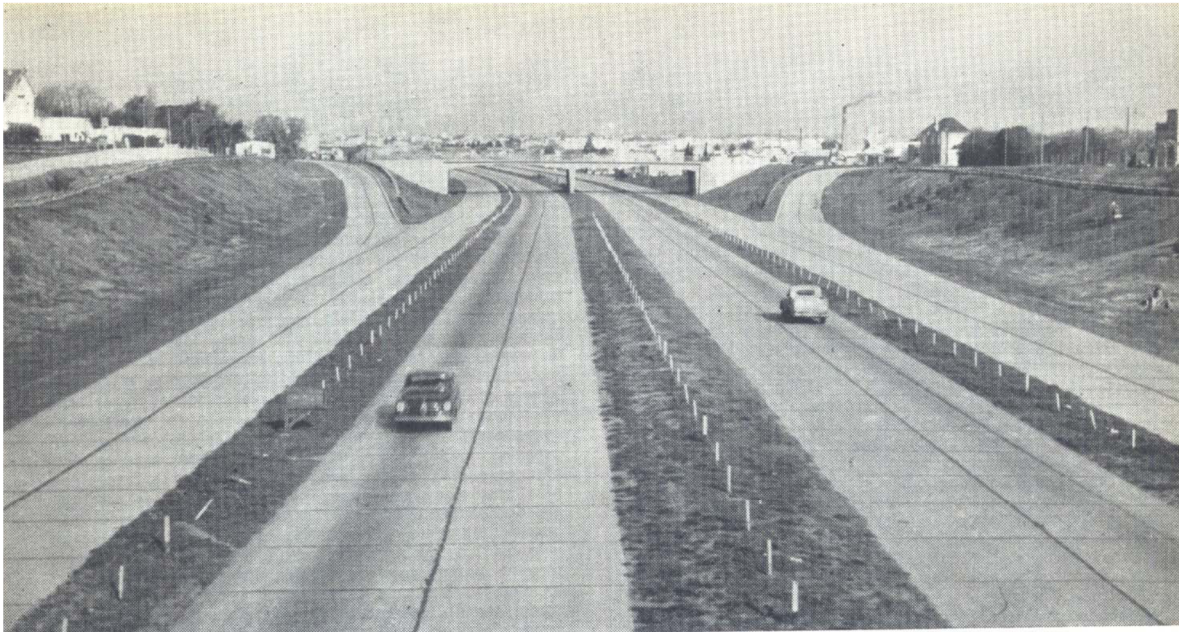
No por silenciosos menos acogidos sus pasillos alfombrados, sus céntricas espaciales habitaciones, sus verjas protegidas de los insectos con tejido alambre, su extraordinaria cocina, buen gusto de sus mobiliarios, la ne de sus baños y su playa de esparcimiento lo fijan en el recuerdo de viaje por el Balcón del Paraná como establecimiento excepcional, mientras que nos trae de regreso a Buenos Aires cargadito con un par de damajuanas de vino tinto nicoleño auténtico que compramos a la salida de la ciudad antes de llegar al puente de la Ruta 9 y que vamos a beber en honor de la costa, que se enorgullece de los hijos de su primera hora; aquellos fundaron a Ramallo en 1873 y, el año, la primera biblioteca popular recen un brindis, ¿verdad? *

8.3. Fotos.

1. Imagen aérea de la Avenida General Paz y Panamericana de 1940.
www.buenosaires.gob.ar



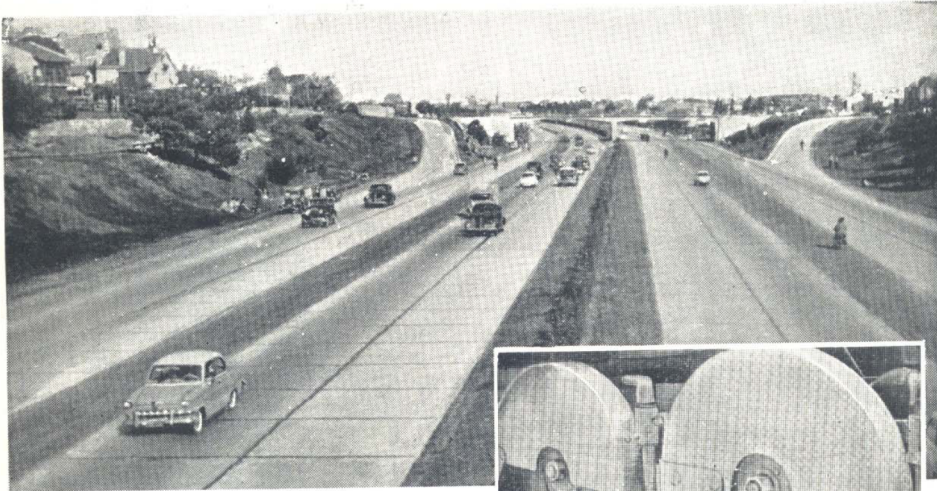
2. Imagen de la Ruta Panamericana en 1959. Desde el puente de la calle Hipolito Yrigoyen se aprecia el puente de la calle Libertador San Martín de la localidad de Florida (B.A.) a veinte cuadras de la avenida General Paz. Revista Carreteras.



PROVINCIA DE BUENOS AIRES: Acceso Norte a la Capital Federal (1ª Sección).
Vista Hacia la Capital Federal.

3. Otra imagen de la misma época. Revista Carreteras.

¡EL PROGRESO SE DESLIZA SOBRE CAMINOS MAS LISOS!



Acceso Norte a Buenos Aires - 8 manos de Tránsito.

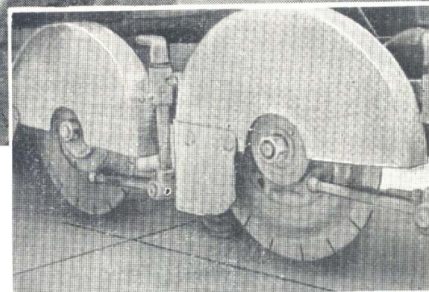
La alta calidad y el excelente comportamiento de las rutas pavimentadas con hormigón ha sido comprobado de modo fehaciente y exhaustivo, tanto por los resultados registrados en los caminos construidos en gran escala con este material, de uso universal, como por las pruebas de laboratorio y ensayos acelerados que ha cumplido siempre con todo éxito.

La bondad de este material deriva de que es un producto del ingenio humano que adquiere la solidez, la resistencia y la permanencia de la roca.

La edad, que envejece y debilita a la mayoría de los materiales, no afecta al hormigón que, por el contrario, gana en resistencia a medida que transcurre el tiempo.

Ofrece, también, la máxima seguridad al tránsito por su resistencia a las patinadas y por su color claro que provee el máximo de visibilidad nocturna.

Estas características intrínsecas y únicas, propias del hormigón, se complementan con los precisos métodos de ingeniería empleados en la ejecución del pavimento, que sólo pueden usarse con este material, y que permiten satisfacer con holgura los estrictos requisitos que exige el tránsito moderno, en materia de lisura y terminación superficial.



Detalle de Juntas Aserradas.

Las juntas aserradas cortadas sobre el hormigón endurecido, de mínimo espesor y prácticamente invisibles, constituyen el factor decisivo para asegurar carreteras perfectas, de extraordinaria lisura y uniformidad, sobre las que el tránsito se desplaza con una serenidad maravillosa, sin el más mínimo ruido ni alteraciones en la marcha.

Por su rigidez distribuye las cargas sobre una mayor superficie de la subrasante que otros tipos de pavimentos. Requiere, en consecuencia, espesores inferiores a estos últimos.

Su conservación es simple y de bajo costo.

Todos estos factores sumados a su vida útil, estimada en 50 años y más aún para los pavimentos del futuro, muy superior a la de cualquier otro pavimento, dan por resultado que sea el de más bajo costo anual, es decir, que brinda la doble ventaja de ser el pavimento de más alta calidad y, conjuntamente, el más económico.

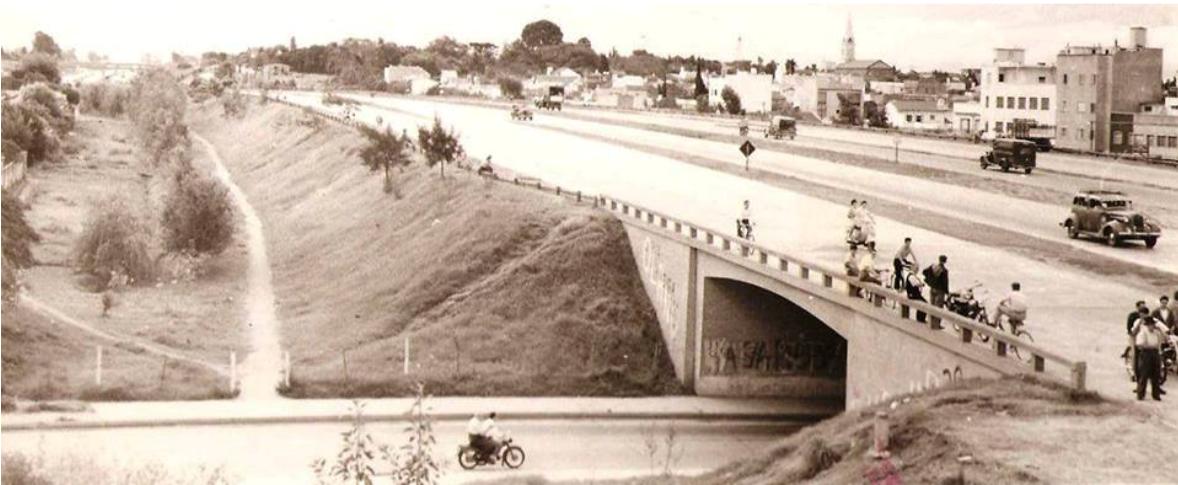
INSTITUTO DEL CEMENTO PORTLAND ARGENTINO

San Martín 1137

Buenos Aires

SECCIONALES - CENTRO: Rivera Indarte 170, Córdoba; NORTE: Muñecas 110, Tucumán; SUR: Calle 48 N° 632, La Plata; DELEGACION BARILOCHE: C. C. 57, S. C. de Bariloche; LITORAL: Sarmiento 784, Rosario; CUYO: Patricias Mendocinas 1071, Mendoza; CAMPO EXPERIMENTAL: Edison 453, Martínez, Provincia de Buenos Aires.

4. Laprida y la Panamericana a 5 cuadras de la General Paz. Centro de Investigaciones Históricas de Vicente López 1962/63

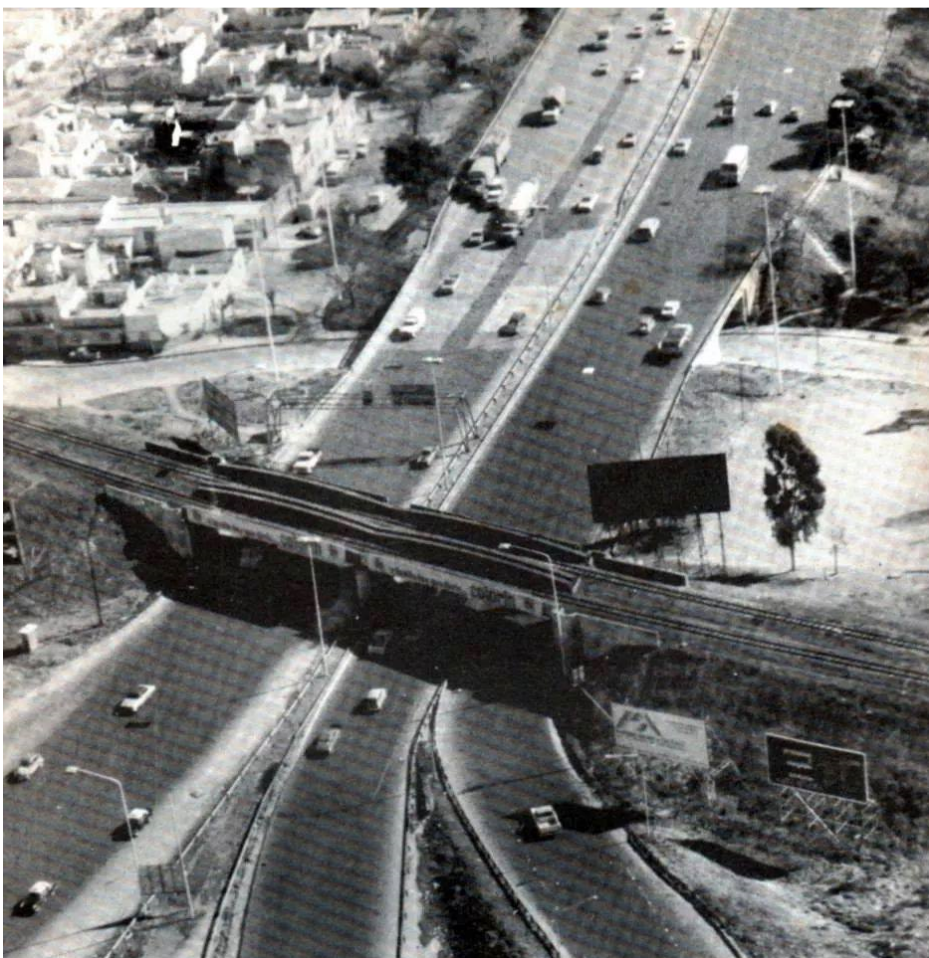


5. Imagen aérea del cruce de Avenida General Paz y Panamericana en 1965



CARR-Panamericana

6. Cruce del ferrocarril Belgrano y Panamericana años 70/80 Centro de Investigación Histórica de Vicente Lopez /photos 2-10-2016



7. Panamericana entre Malaver y Pelliza años 70 CIHVL 8-1-2017



8. La Panamericana a la altura de San Fernando en 1970. Mario Segura.



9 y 10. La Panamericana desde el puente de Hipólito Yrigoyen en 2016.



CARR-Panamericana



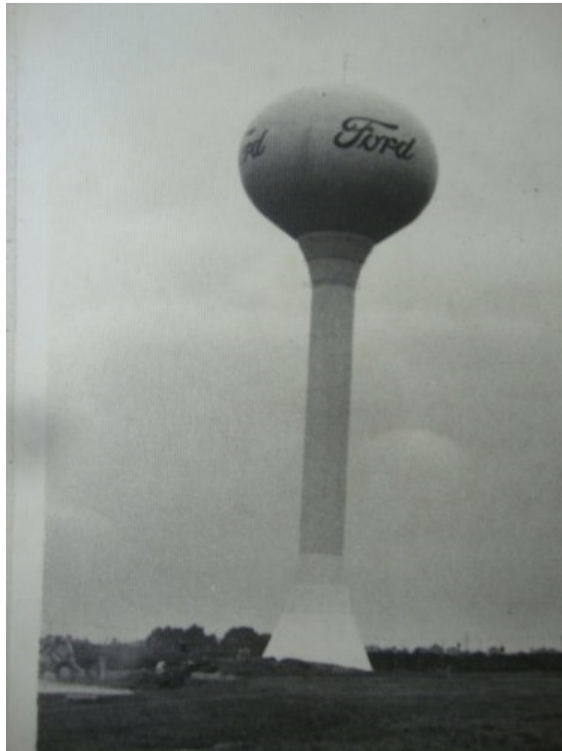
11. Planta de la Ford en la Boca en 1929.



12. Planta de Pacheco en 1964.



13. El tanque de agua, símbolo de la Ford.



14. Planta de Ford pocos años después de su inauguración. Foto de archivo www.lacapital.com.ar junio de 2012.



15 y 16. Fotos de la planta publicada por la Revista Construcciones en 1964.





17. La estación Las Barrancas en 1940, atrás el río.



18. Los estudios de Argentina Sono Film en Martínez en 1940.



19 Propaganda de loteos en 1951



20. La Avda. Las Heras y Canning (hoy Scalabrini Ortiz), Capital Federal en 1960. Al fondo la Penitenciaría Nacional.



21. La avenida principal de Pacheco en 1970. Mario Segura.



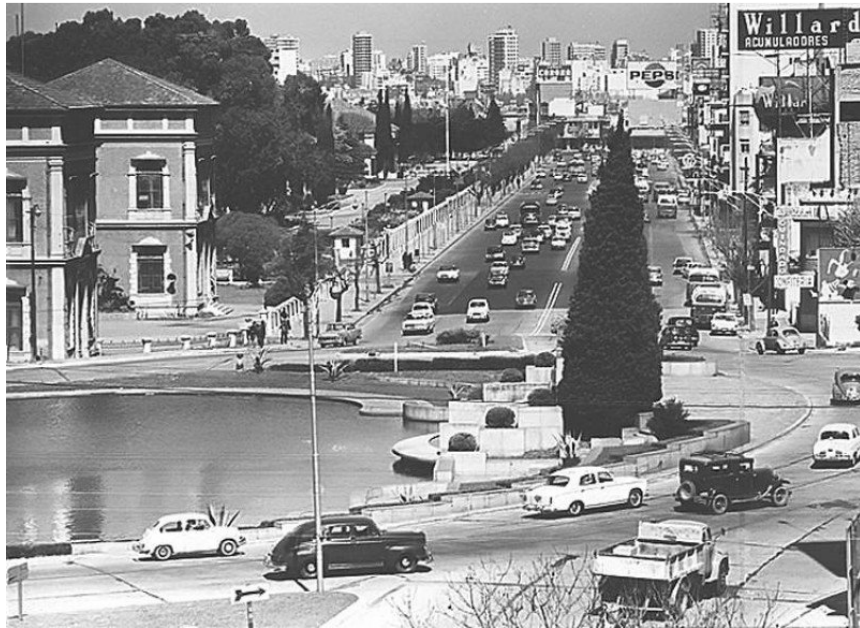
22. Las Escuelas Raggio en Blandengues (hoy Libertador) y la futura Avda. General Paz en 1936. Daniel Balmaceda.



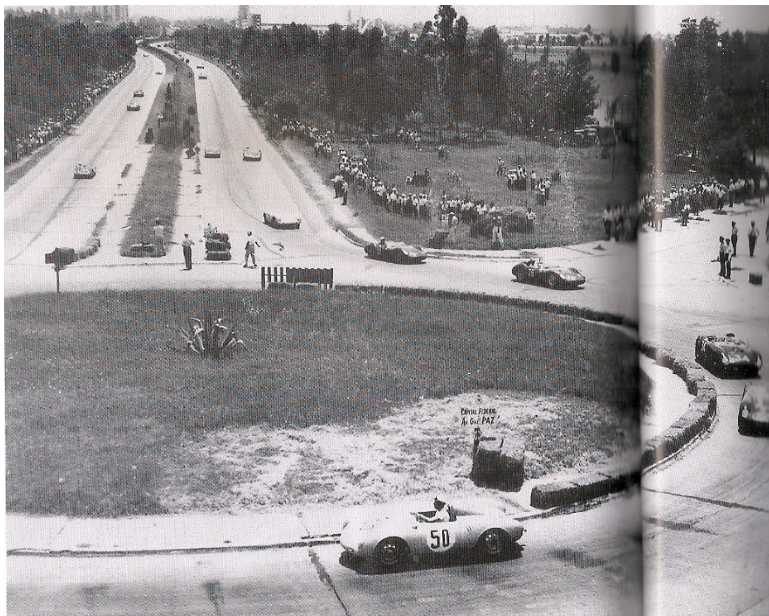
23. Un colectivo de la línea 67 en Avda. del Tejar (lado provincia) y la futura Avda. General Paz en 1938. Daniel Balmaceda.



24. La fuente del cruce de la General Paz y Libertador en 1965. Daniel Balmaceda.



25. Avenida General Paz y Puente de la Noria en 1958. Daniel Balmaceda.

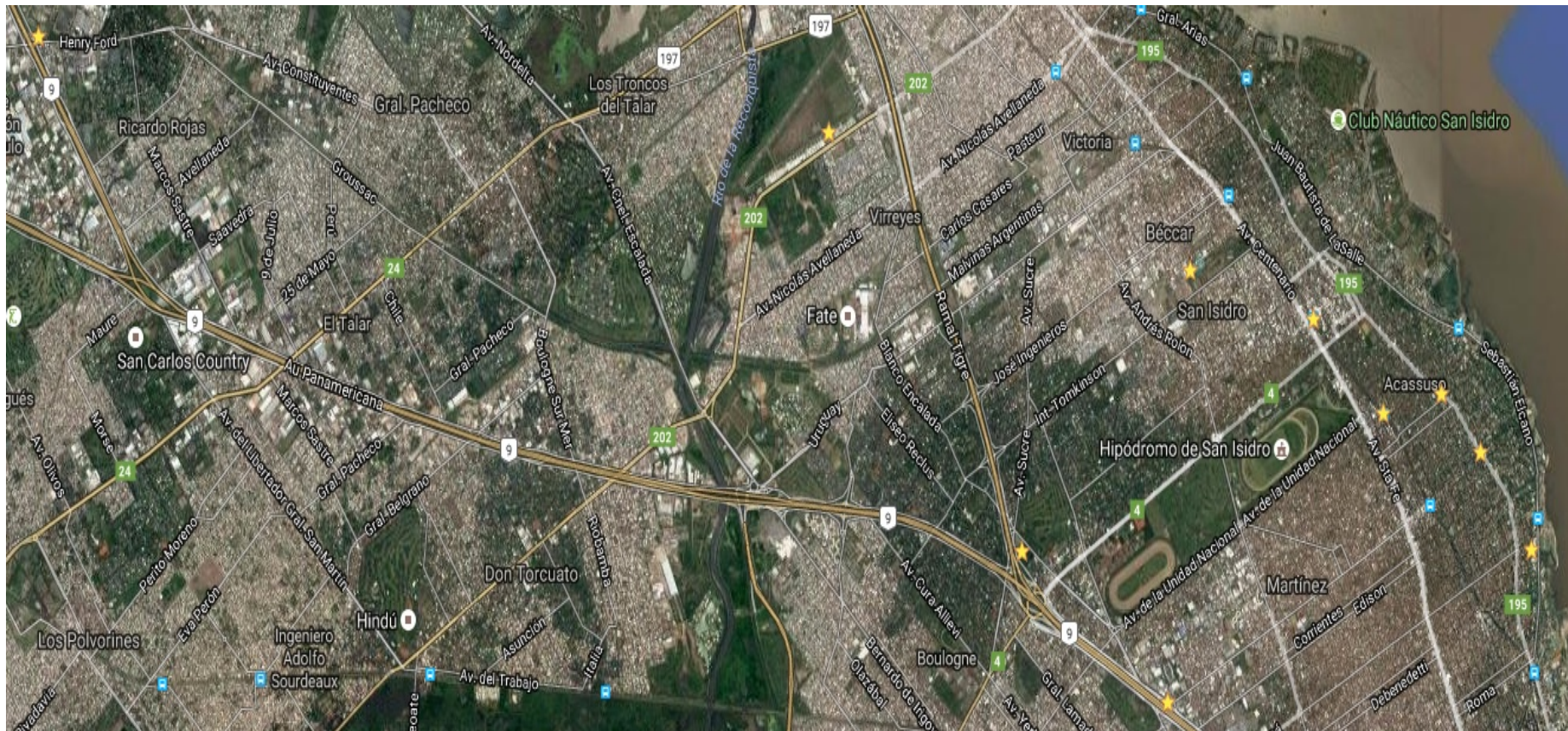


8.4. Mapas y Planos.

Mapa rutero del Gran Buenos Aires en 1960.

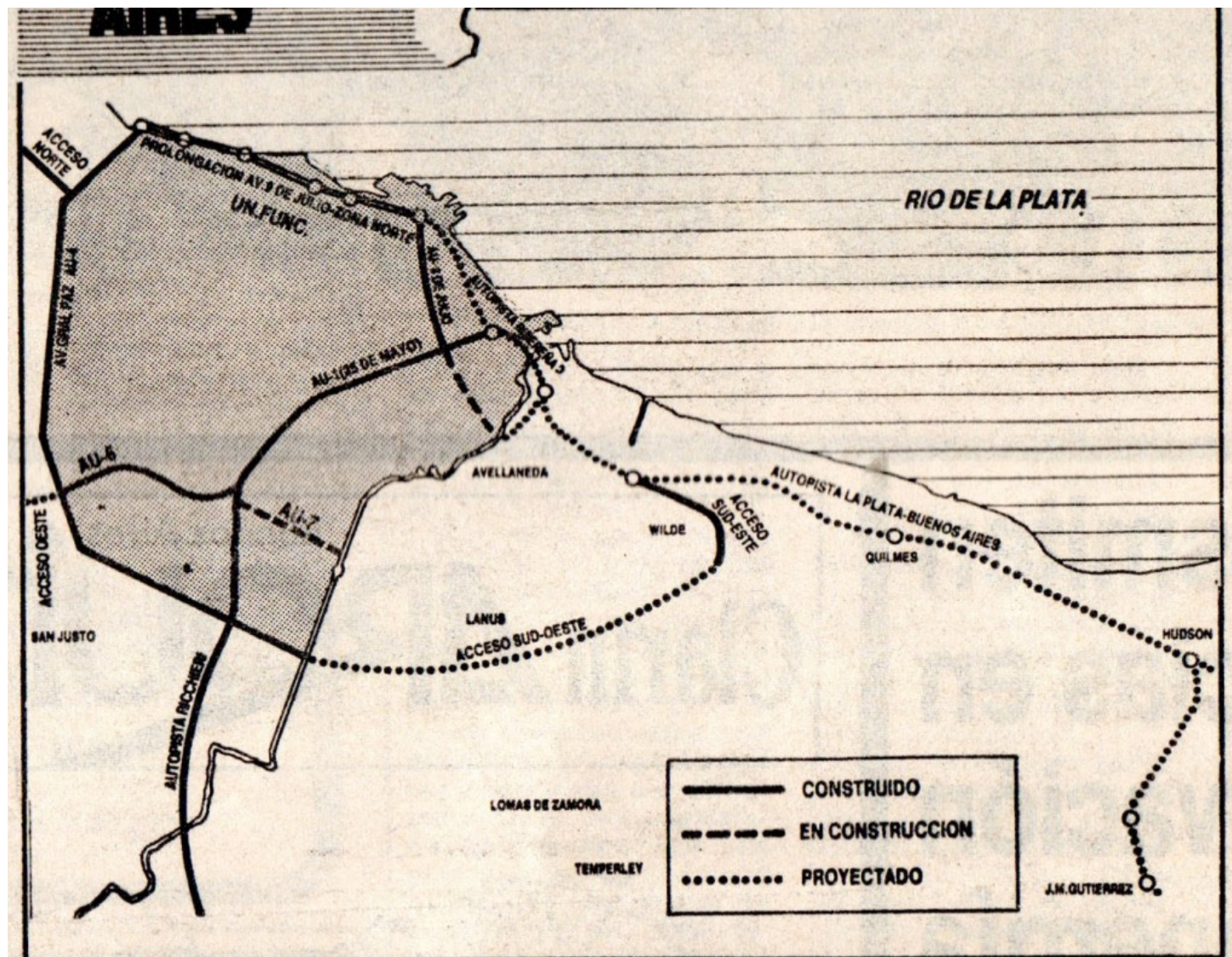


Mapa de la zona norte del Gran Buenos Aires en 2016.



En el mapa están marcados con una estrella la ubicación de los lugares mencionados en el trabajo:

Escuelas Lincoln, Andrés Ferreyra 4073, La Lucila; *Iglesia Nuestra Señora de Fátima*, Av. del Libertador 13900, Martínez; *The Embers*, Av. del Libertador 14638, Acassuso; *Estación de Acassuso*, Eduardo Costa 801, Acassuso; *Estación de San Isidro*, Juan Marín 201, San Isidro; *Villa La Cava*, Int. Tomkinson e Int. Becco, Beccar; *Obrador*, Avda Sucre y Panamericana, Boulogne; *Aeropuerto de San Fernando*, Ruta 202 y Balcarce, San Fernando; *Ford Motor Company de Argentina*, Colectora Este 34603, Avenida Henry Ford y Panamericana, Gral. Pacheco; *Puente de Presidente H. Irigoyen* sobre la Panamericana.



Esquema de las autopistas que conformarán la red de acceso a la ciudad de Buenos Aires, según el plan de obras puesto en marcha.

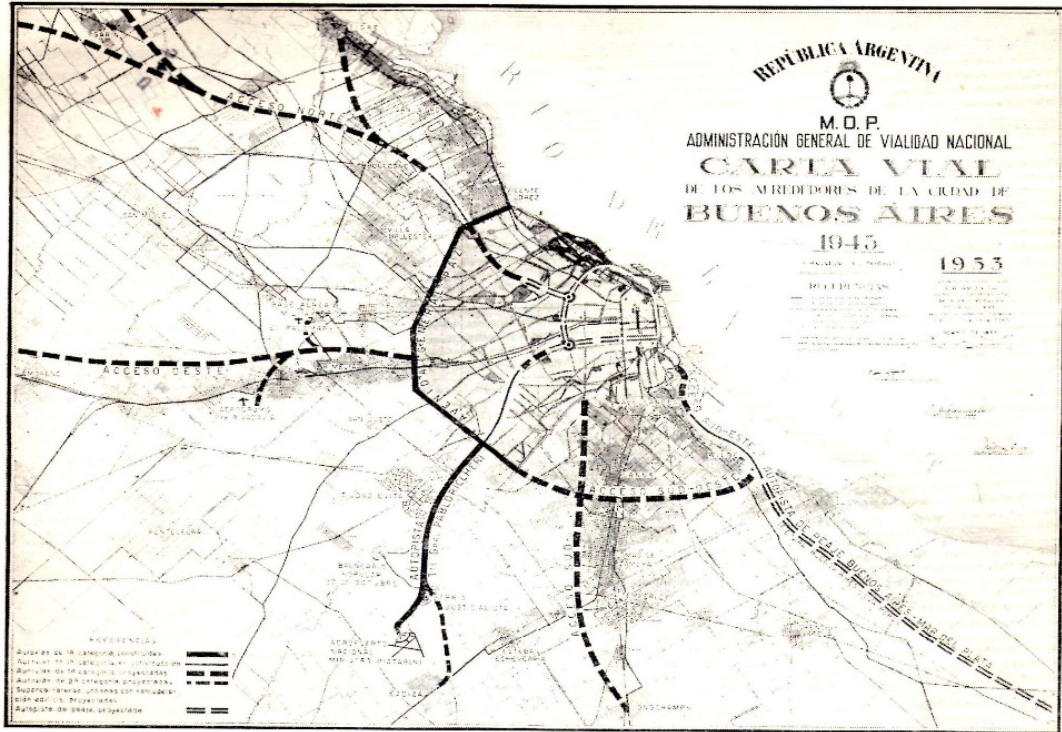


Foto-plano con el trazado esquemático de la Red de Accesos Viales del Gran Buenos Aires, sobre la Carta Vial de la ciudad y sus alrededores.

mandarán las poblaciones de las manzanas edificadas del futuro, pues fueron concebidas para tránsito lento y densidades de población aún inferiores a las de ahora.

Esas necesidades, que adquirirán con el transcurso del tiempo un carácter cruento debido al aumento de los accidentes de tránsito, pueden solamente resolverse introduciendo un elemento nuevo en el plano de la ciudad: las *Autopistas*, coordinando su acción con un *Plan de remodelamiento edilicio* a desarrollarse en forma progresiva.

En tal orden de ideas entendemos que las autopistas urbanas y suburbanas constituyen el primer elemento básico del *Plan Regulador* de la ciudad del futuro, por cuanto su realización supone:

1. Resolver la descentralización de las zonas congestionadas del centro.
2. La iniciación de la primera etapa de la remodelación de la ciudad del futuro y la base indispensable para una remodelación integral.

3. La incorporación de superficies apreciables para el estacionamiento en la zona céntrica.
4. La creación de nuevos espacios libres o forestados en la ciudad.
5. El vínculo adecuado entre la "city" y la zona rural.
6. El elemento básico de enlace para la formación de nuevos barrios satélites de la ciudad a ubicarse en el Gran Buenos Aires.

Así lo han entendido también otros países que marchan a la vanguardia de la técnica moderna, mereciendo citarse, entre otros, por sus realizaciones rurales o urbanas, anteriores o recientes: Italia, Alemania, EE. UU. de Norte América, Francia, Inglaterra, España, Suiza, Brasil, Méjico, Venezuela, Puerto Rico y otros que escapan en este momento a nuestra información. Un relato de esas realizaciones sería largo y escapa por cierto a la naturaleza de este estudio, mas de su importancia y de sus alcances con relación al progreso puede proporcionarnos una idea la nota gráfica que se agregó.

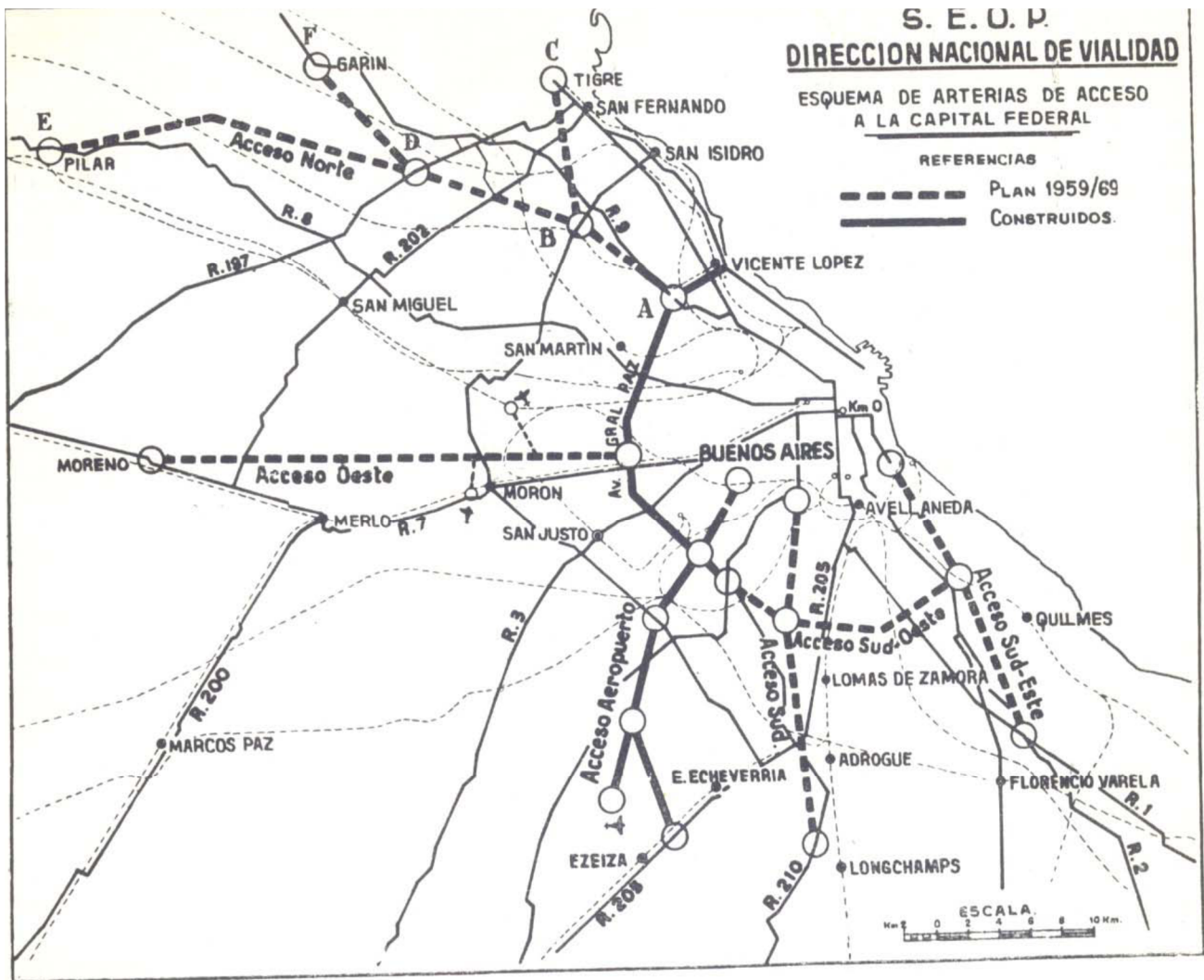
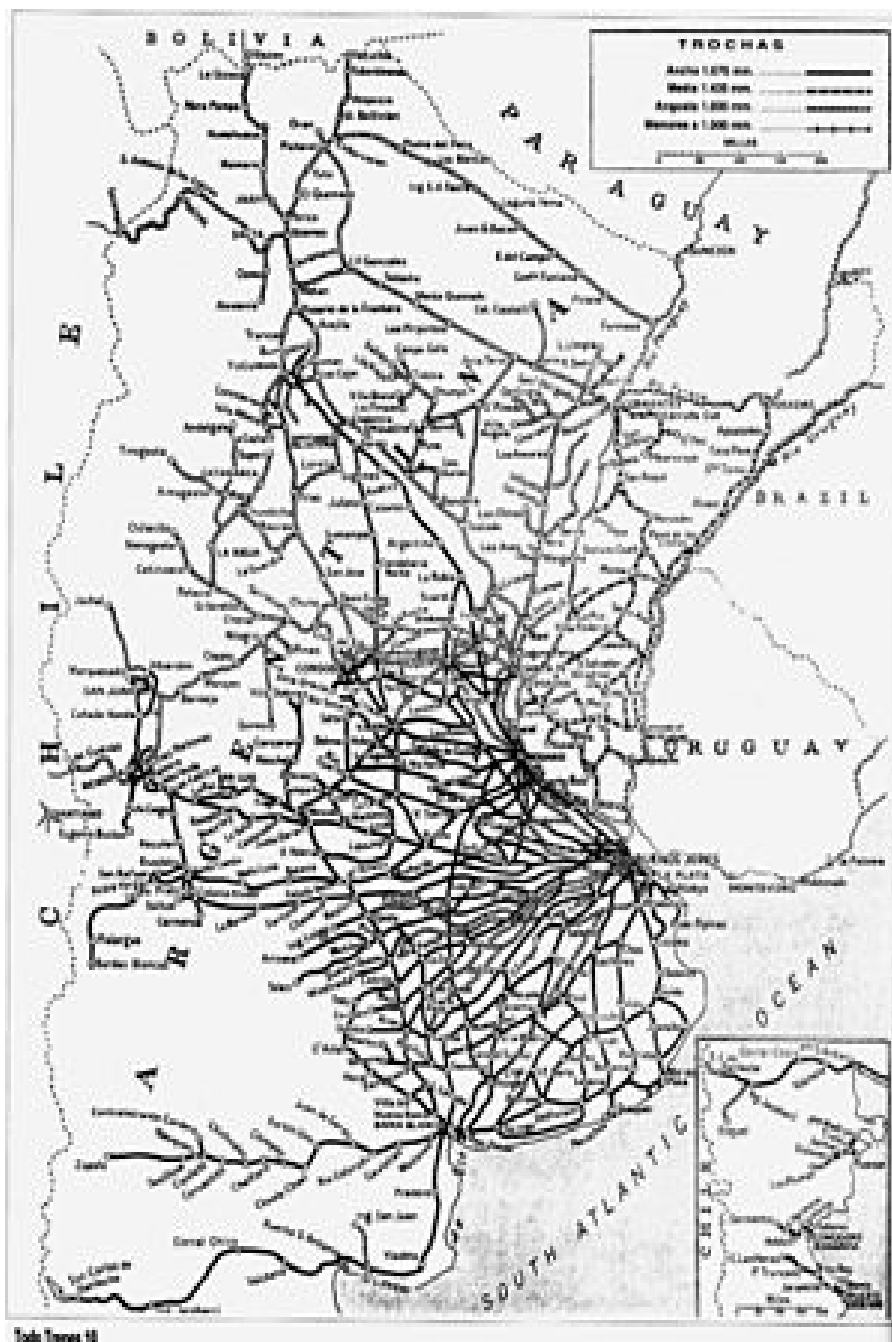
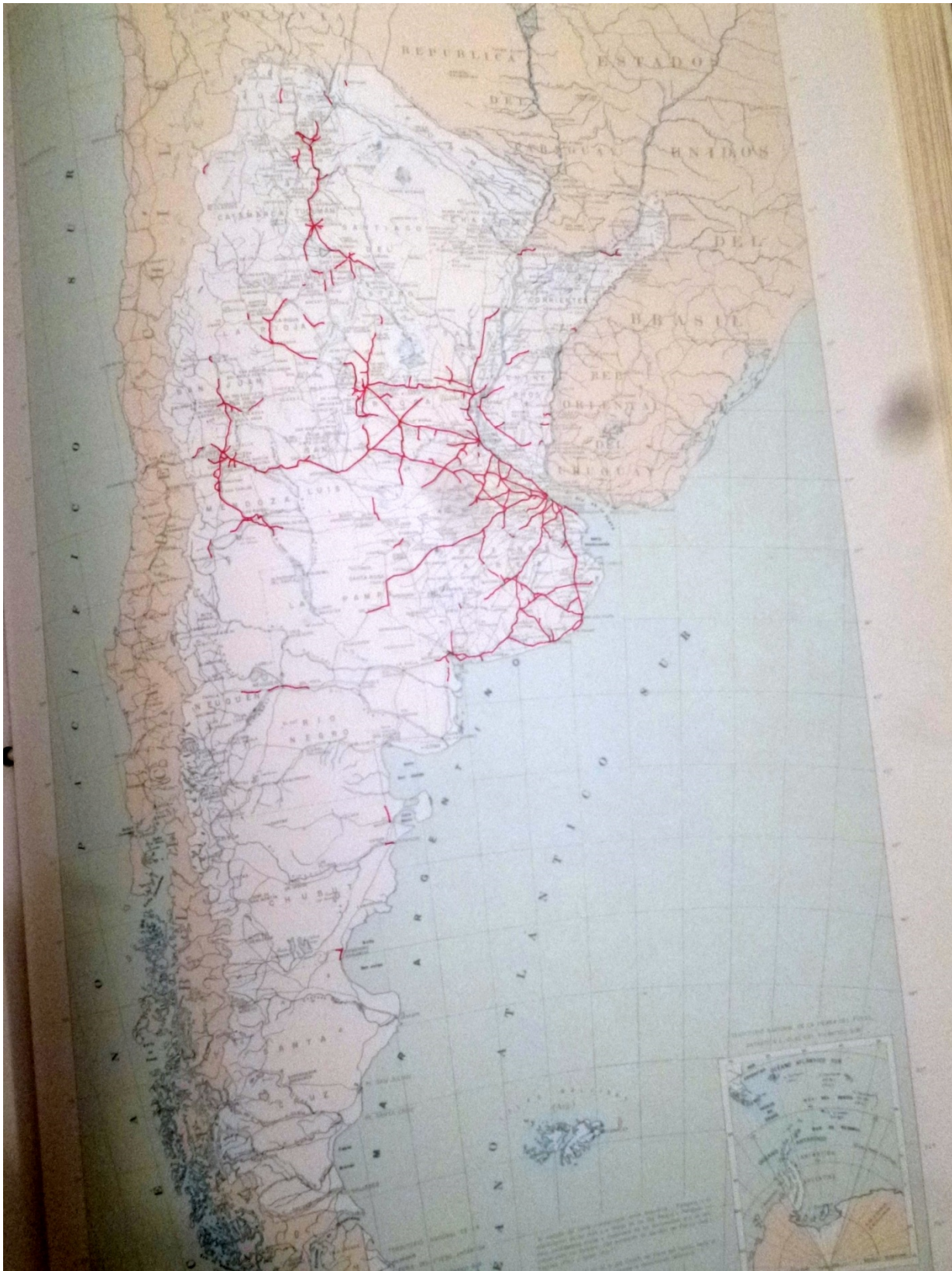


Fig. 1



Mapa Ferroviario de 1960.

CARR-Panamericana



Rutas pavimentadas en 1960.

