

El Bajo de San Isidro y las elites. Modernización, imaginarios geográficos e identidades de un paisaje de privilegio en tensión (1850-1940)

El Bajo de San Isidro and the elites. Modernization, geographical imaginaries and identities of a landscapes of privilege in tension (1850-1940)

Ríos, Diego Martín¹ 

RESUMEN

Las elites de Buenos Aires comenzaron a vincularse con el Bajo de San Isidro a finales del siglo XVIII, pero fue en el período que transcurre entre las décadas de 1850 y 1940 cuando estos grupos pusieron en valor de manera más significativa el paisaje de esa zona ribereña. Este trabajo tiene por objetivo describir y analizar los procesos de modernización, configuración de nuevos imaginarios geográficos y elaboración de una identidad excluyente del paisaje del Bajo durante el recorte histórico seleccionado. Para abordar el caso se ha adoptado una estrategia metodológica de tipo cualitativo sustentada en la revisión e interpretación de fuentes pictográficas, fotográficas, hemerográficas, publicaciones de historiografía local, entre otras. Los cambios materiales y simbólicos del paisaje del Bajo llevados adelante por las elites procuraron activar el pasaje entre uno predominantemente productivo, marginal, de naturaleza "amenazante" a otro preferentemente recreativo, moderno y de naturaleza embellecida. No obstante, la presencia de grupos subalternos, de actividades productivas y de la naturaleza extrema de las aguas del Plata, influyó para que ese paisaje terminara siendo muchos más heterogéneo y cambiante que el paisaje de privilegio consolidado de la zona de las barrancas conocida como el Alto. Aquellas tensiones por la apropiación y los destinos otorgados al paisaje ribereño perduran actualmente.

Palabras clave: Bajo de San Isidro, elites, paisaje, modernización, imaginarios geográficos.

ABSTRACT

The elites of Buenos Aires began to associate with Bajo de San Isidro at the end of the 18th century, but it was in the period between the 1850s and 1940s that these groups valued the landscape of that riverside area in a more significant way. The objective of this work is to describe and analyze the processes of modernization, configuration of new geographical imaginaries and elaboration of an exclusive identity of the Bajo landscape during this historical cut. To address the case, a qualitative methodological strategy has been adopted based on the review and interpretation of pictographic, photographic, hemerographic, local historiography publications, among others sources. The material

¹ CONICET/Instituto de Geografía, UBA. Correo electrónico: diegorios@conicet.gov.ar

and symbolic changes of the Bajo landscape carried out by the elites sought to activate the passage between one predominantly productive, marginal, of a "threatening" nature, to another preferably recreational, modern, and of an embellished nature. However, the presence of subaltern groups, productive activities and the extreme nature of the waters of the Plata, influenced this landscape to end up being much more heterogeneous and changing than the landscape of privilege consolidated in the area of the ravines known as the Alto. Those tensions for the appropriation and the destinations granted to the riverside landscape persist today.

Key Words: Bajo de San Isidro, elites, landscape, modernization, geographical imaginaries.

La zona de las barrancas del Partido de San Isidro forma parte de los paisajes suburbanos de privilegio más icónicos del Área Metropolitana de Buenos Aires-AMBA. La sola mención a su nombre hace que aparezcan reflejadas en la mente de los porteños imágenes correspondientes a la franja de las barrancas que miran al Río de la Plata, conocida como el Alto, en las que viviendas suntuosas, jardines extensos con abundantes plantas ornamentales y añejas arboledas, constituyen algunos de los principales rasgos de ese paisaje material y socialmente homogéneo. Entre las imágenes que remiten a los paisajes de los grupos más acomodados de la zona norte del AMBA, también se destacan los clubes náuticos, sus amarras y embarcaciones deportivas, localizadas en determinados sectores de la zona a la que se conoce como el Bajo (Figura 1).

Figura N°1

El Bajo de San Isidro en el contexto del Área Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos primarios del Instituto Geográfico Nacional-IGN; Imagen Satelital: Bing Satellite. Diseño: Prof. María Laura Contín.

No obstante, la zona del Bajo no exhibe un paisaje homogéneo en términos socioespaciales, tal como ocurre con su vecina zona del Alto². En la franja ribereña -comprendida entre las barrancas y la costa del Plata- el paisaje es mucho más heterogéneo. Allí es innegable la presencia de barrios humildes con viviendas de madera y chapa de clara fisonomía isleña, de asentamientos

² El Alto y el Bajo constituyen los rasgos geográficos más distintivos del paisaje de San Isidro, los cuales dieron origen a la denominación primigenia de la zona, Pago de la Costa o Montes Grandes, a comienzos del siglo XVIII durante el período colonial. Por otro lado, a los fines de este trabajo resulta imposible entender los procesos de producción del paisaje del Bajo de San Isidro a cargo de las elites, sin vincularlos con los procesos que esos mismos grupos llevaron adelante en la zona del Alto.

precarios y viviendas sociales o de un puerto en desuso (cerrado en 1980) cuyas infraestructuras y alrededores han sido intrusados por familias marginalizadas. Estos otros sectores del Bajo se corresponden con un paisaje configurado principalmente por actividades portuarias (y otras actividades productivas asociadas) y grupos populares, quienes alcanzaron un papel protagónico entre las décadas de 1940/1950 y finales de la década de 1980.

Debe reconocerse, también, que el paisaje del Bajo de San Isidro ha sido conformado por agentes no humanos, entre los que se destaca el accionar de las aguas del Plata. Los eventos extremos como las "Sudestadas"³ intensas, por ejemplo, pueden inundar toda la zona ribereña y moldear las formas de ese paisaje. Originalmente, esa franja estaba integrada por bañados, pequeños cursos/cuerpos de agua y albardones costeros en los que se desarrollaban tupidos bosques de sauzales. Entre los cursos de agua que atravesaban la zona sobresalía el arroyo el Sarandí. Éste descendía de las barrancas, recorría los bañados por poco más de 3000 metros para desembocar en dos brazos formando una isla (homónima) antes de llegar al Plata. Con el pasar del tiempo el Sarandí fue totalmente modificado (en partes canalizado, rectificado o entubado) y convertido parte de su tramo final en el actual puerto de San Isidro.

Estas herencias de una modernidad malograda y socialmente desigual, desentendidas de las condiciones y dinámicas naturales propias del lugar, comenzaron a ser tensionadas de manera más intensa a partir de finales de 1980/comienzos de 1990, momento en que se inicia un nuevo ciclo contemporáneo de valoración positiva del Bajo por parte de los grupos más acomodados, sustentado, por lo menos, en cuatro procesos: 1) una re-vinculación con la naturaleza ribereña que trajo consigo la propagación de la sensibilidad ambientalista, 2) la construcción en 1993 de un terraplén de defensa contra las inundaciones, tornando a la zona más "segura"; 3) la dinamización inmobiliaria motivada por las inversiones que reconvirtieron el Tren del Bajo en el Tren de la Costa (proyecto que entró en crisis rápidamente), y 4) la renovación urbana expresada en la recuperación de la arquitectura local, la reutilización de viviendas y de talleres transformados en restaurantes *gourmet*, estudios de arte o negocios de antigüedades, en tanto estrategias de revalorización de la zona en clave *hippie chic*.

¿Será entonces que la renovación urbana y la adquisición de nuevas sensibilidades respecto de la naturaleza que vienen desarrollándose en el Bajo de San Isidro durante las últimas décadas hallan sus raíces en procesos históricos anteriores protagonizados por las elites?, ¿en qué momento y a través de qué procesos las elites intentaron que el Bajo se convirtiera en un paisaje recreativo, estetizado y excluyente?, ¿desde cuándo se arrastran las tensiones por la apropiación y significación de ese paisaje de tierras de aguas?

La producción contemporánea del paisaje del Bajo descansa sobre un palimpsesto material y simbólico, en el que adquirieron vital importancia los vínculos que las elites establecieron respecto de ciertas las condiciones naturales. En este trabajo interesa abordar, en clave histórica y geográfica, la producción del paisaje del Bajo de San Isidro a cargo de las elites porteñas entre las décadas de 1850 y 1940, resaltando los procesos de modernización, configuración de nuevos imaginarios geográficos y elaboración de una identidad excluyente con los que se pusieron en

³ Mareas meteorológicas que impiden el normal escurrimiento de las aguas del Plata y de sus tributarios, ocasionando inundaciones sobre las costas bonaerenses e islas del Delta del Paraná, según la constancia y velocidad de los vientos.

valor esas tierras inundables y sus atributos naturales, así como las tensiones impulsadas por la presencia de grupos populares y actividades productivas.

Para dar cuenta de los procesos históricos de producción del paisaje del Bajo de San Isidro a cargo de las elites, en el que se articulan las dimensiones antes indicadas, se ha adoptado una estrategia metodológica de tipo cualitativo, sustentada en la revisión e interpretación de fuentes pictográficas, fotográficas, cartográficas, hemerográficas, publicaciones de historiografía local y de los clubes náuticos, entre otras, pertenecientes a diversos centros documentales y páginas webs⁴.

En el primer apartado se presentan algunos conceptos y discusiones en torno a las ideas sobre paisaje, modernización, identidades en tensión e imaginarios geográficos. Luego, en un segundo apartado, se esbozan algunos basamentos de la relación entre las elites y el paisaje del Bajo de San Isidro. Seguidamente se describe y analizan los procesos de producción de ese paisaje para dos recortes históricos consecutivos: entre las décadas de 1850 y 1890, correspondiente a los cimientos de un perfil recreativo, desarrollado en el cuarto apartado; y entre 1891 y 1940, lapso en el que el paisaje recreativo del Bajo alcanza su auge, para luego declinar a partir de la presencia estable de grupos populares y de actividades productivas vinculadas con su puerto, en el quinto apartado. Hacia el final del trabajo se ponen en relación las tensiones pasadas con las actuales.

De paisajes de privilegio, modernizaciones, identidades en tensión e imaginarios geográficos

Los paisajes articulan caracteres geográficos y sus representaciones simbólicas; constituyen un híbrido entre las condiciones físicas del espacio junto a las formas percibidas y sentidos que se les otorgan desde la mirada paisajística (Silvestri y Aliata, 2001). Los paisajes no sólo nos muestran la faz de cómo es el mundo, sino que también, como afirmara Cosgrove (2002), son la expresión de una construcción histórica de miradas, una composición del mundo, una manera de verlo. Esas miradas o maneras de interpretar los paisajes son construidas y responden a una ideología (esto es, ideas convencionalizadas y cimentadas por parte de los grupos dominantes) que busca comunicar una determina forma de apropiación, valoración y producción del espacio.

El paisaje tiene una dimensión política que se nos presenta velada a simple vista pero que es posible reconocer al poner en evidencia las relaciones de poder presentes en los procesos que lo conforman. En efecto, son los grupos dominantes o elites, tal como señalan Castro y Zusman (2009), los que tienen mayor gravitación en las formas de representar el paisaje como en las decisiones acerca de su producción material. A través de esas formas, muchas veces, se invisibilizan y desplazan a aquellos cuyas perspectivas, miradas, valoraciones, prácticas se expresan en disidencia, generándose tensiones y conflictos en torno a la producción de esos paisajes. En esta misma línea, Nogué (2007) advierte que el paisaje puede analizarse como un reflejo del poder y, al mismo tiempo, como una herramienta para establecer y legitimar las relaciones sociales desiguales e injustas. El paisaje contribuye a naturalizar el orden territorial establecido, haciendo que

⁴ Las fuentes recabadas provienen de los siguientes acervos: Archivo General de la Nación; Museo, Biblioteca y Archivo Histórico Municipal Dr. Horacio Béccar Varela; Biblioteca del Congreso de la Nación; Biblioteca Tornquist; Colección digital del Museo Nacional de Bellas Artes; Colección digital de la Fundación Histamar; entre otros.

las personas asuman esos paisajes “manufacturados” de manera natural, pasando a defenderlos, a legitimarlos y, con ello, a naturalizar las diferencias.

A lo largo de la historia, más específicamente durante la modernidad⁵, las elites han desarrollado un acercamiento principalmente estético respecto de la naturaleza, considerando a los paisajes y a sus condiciones naturales como bellos, sublimes o pintorescos, a partir de los cuales han construido un sentido de pertenencia e identidad que los alejaba de los grupos a los que calificaban de subalternos. Precisamente, siguiendo a Duncan y Duncan (2004), es en los “paisaje de privilegio” donde la estetización de sus elementos opera como un sutil mecanismo de exclusión, y es en y a través de ellos que se configuran las identidades de las elites y el capital cultural con el que se diferencian; paisajes e identidades que se ven usualmente amenazadas, por lo que requieren de distintas estrategias para defenderlas, tales como zonificaciones del suelo restrictivas o conservación de amplias áreas naturales protegidas.

En América Latina, a diferencia de Europa, la modernidad (entendida como *ethos* cultural más general) se impuso como el camino para llegar a la modernización (la materialización de ese imaginario), colocando a la ciudad como su objeto privilegiado. Las elites nacionales decimonónicas propusieron alcanzar el progreso y la civilización de sus territorios y habitantes a imagen y semejanza de las ciudades y sus ciudadanías imaginadas (Gorelik, 2003). En esos procesos de modernización de las ciudades, las grandes obras públicas se posicionaron entre las principales estrategias de valorización. Este ha sido el caso, por ejemplo, de la puesta en valor de determinadas áreas a través de obras de embellecimiento urbano –término utilizado entre finales del siglo XIX y comienzos del XX–, en las que el verde y el agua alcanzaron gran protagonismo, según los parámetros estéticos de belleza de los paisajes de las ciudades europeas que se tenían de referencia. Así, parques, plazas, paseos, bulevares, belvederes, etc. se hallaban entre los principales artefactos urbanos (Gorelik, 2016).

Algunas de las zonas inundables o ribereñas próximas a las ciudades fueron consideradas de gran potencial para su transformación en parques públicos urbanos, hallándose entre las propuestas más comunes la creación de parques costeros, ramblas o balnearios. A través de esos artefactos urbanos, se procuró poner un “orden” a la naturaleza informe de esas zonas ribereñas, de límites difusos, donde aguas y tierras se encuentran entremezcladas, otorgarles formas modernas, de límites “precisos”. A menudo, esos proyectos y obras han desconsiderado ciertas condiciones y dinámicas naturales de esos paisajes (como la agencia que tiene la propia dinámica hídrica en la formación de esas zonas ribereñas y en su respuesta ante los cambios que las sociedades les imponen), así como también a los grupos juzgados de subalternos, cuyo sustento se hallaba en los recursos que ofrecían esos territorios fluviales, propiciándose el surgimiento de tensiones (Rausch y Ríos, 2020).

Como es posible advertir, los paisajes y sus procesos de modernización no descansan solamente en la materialidad de las obras, sino que esta última se halla entrelazada con la producción de imaginarios geográficos; esto es, elaboraciones mentales sobre determinados accidentes topográficos, lugares, áreas o espacios (tales como montañas, selvas, desiertos, suburbios exclu-

⁵ Con la modernidad y el renacimiento de la vida urbana surge una sensibilidad ante la naturaleza distinta pasando a ser fuente de consuelo y armonía, en especial para las burguesías urbanas cuya vida se alejaba de la idea de la naturaleza como fuente de esclavitud (Silvestri y Aliata, 2001).

sivos, etc.) en las que se articulan imágenes y palabras, figuraciones y discursos que otorgan sentidos a las acciones que participan de la construcción y necesidades (o no) de transformación de sus caracteres tangibles. Así, los imaginarios geográficos, gestados mayormente por los grupos dominantes, sirven para legitimar/justificar determinados mecanismos de apropiación o de cambios espaciales en beneficio de sus intereses (Hiernaux y Lindón, 2007).

Las elites y el paisaje del Bajo de San Isidro

La vinculación de las elites con la zona del Bajo encuentra sus raíces hacia finales del siglo XVIII cuando algunas de las familias porteñas más prominentes comenzaron a comprar propiedades (pertenecientes a los herederos de los primeros colonos) sobre las barrancas con vista al Plata de los alrededores del poblado de San Isidro⁶. Allí esas familias construyeron las primeras quintas/chacras suburbanas (“primera ola de suburbanización”) formadas por edificaciones de importancia pertenecientes en su mayoría al estilo arquitectónico colonial rioplatense, circundadas por jardines parquizados con plantas ornamentales aclimatadas que comenzaban a introducirse en la región (Bayá Casal, 2012). Una de las quintas más emblemáticas de este período fue la llamada “Bosque Alegre”, construida por la familia Tellechea en 1790, cuya hija se casó con el prócer de la Independencia, Juan Martín de Pueyrredón, luego heredada en 1851 por su hijo Prilidiano Pueyrredón, y más tarde por el primo de éste: Manuel Aguirre (actual Museo Municipal J. M de Pueyrredón).

Debe recordarse que entre la segunda mitad del siglo XVIII y el fin del período colonial, la riqueza de varias de las familias de las elites porteñas provenía de las actividades mercantiles (comercio de importación-exportación), muchas de las cuales tenían origen ilícito (contrabando de mercancías y de esclavos africanos) (Hora, 2014; Losada, 2016). Ese origen de la riqueza benefició a muchas de las familias más acomodadas con presencia en el Alto de San Isidro, por lo que la elección de las barrancas próximas a las costas del Plata debe entenderse dentro de una serie de valoraciones positivas, tanto de índole estratégicas (vistas abiertas y control sobre los territorios ribereños) como de diferenciación social a través de la apropiación de un rasgo natural distintivo (el plano inclinado de las barrancas que se destacaba dentro del marco de un paisaje dominado por la horizontalidad y las líneas rectas propias del relieve pampeano).

Para las elites la importancia de la zona del Bajo se reducía principalmente al uso portuario (fondeadero precario) de la boca del Sarandí frente al Plata en tanto “entrada alternativa” al puerto de Buenos Aires (Riachuelo) para el ingreso de mercancías contrabandeadas (Olivero, 2006). Además de ese uso, para finales del siglo XVIII, las tierras del Bajo fueron utilizadas para el desarrollo de una agricultura de subsistencia por parte de grupos más marginales, quienes también se valían de otros recursos disponibles en la zona ribereña. Los bosques de sauzales costeros eran lugar de abastecimiento de maderas y leñas. Las orillas de toscas en las que se formaban piletones eran utilizadas por lavanderas afrodescendientes cuando las mareas estaban en bajante. Las aguas someras también eran aprovechadas por pescadores de subsistencia para cometer sus capturas

⁶ Hacia comienzos del siglo XVIII (alrededor del año 1706) la historiografía local identifica la formación de un paraje en torno a una capilla en adoración a San Isidro Labrador construida por Domingo de Acassuso, en el sitio donde la barranca se aproxima al arroyo Sarandí y a la costa del Plata. Poco tiempo después, el paraje se transformó en el poblado de San Isidro, cabecera del Pago de la Costa o Montes Grandes (Kröpfl, 2005; Salas, 2005).

a través de redes costeras (“pesca de arrastre”). Esas actividades llevaron a la formación –en algún momento entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX– de un pequeño conjunto de ranchos de adobe y paja que se ubicaban alineados sobre el camino que unía las barrancas con el “rudimentario puerto” en la boca del Sarandí más próxima al poblado de San Isidro. A ese conjunto de viviendas –mayormente habitado por pescadores– se lo conoció como “el rancharío de las 14 provincias”, debido al origen de sus habitantes (Kröpfl, 2005).

Si bien puede pensarse que entre finales del siglo XVIII y la primera mitad del siguiente, las elites ubicadas sobre las barrancas concibieron al vecino Bajo como un espacio “inhóspito” y “salvaje” a causa de la naturaleza “amenazante” de sus aguas y de la presencia de grupos subalternos (“orilleros”, gente de “color” pertenecientes a los “barrios bajos”), existen documentos⁷ que demuestran la rápida anexión de esas tierras inundables a las grandes propiedades que los grupos más poderosos mantenían en el Alto.

La vinculación de las elites respecto de la zona del Bajo sanisidrense tomó un giro a partir de la década 1850, generándose nuevas formas de valoración sobre la naturaleza ribereña, así como de modernización de las condiciones materiales de esos paisajes, formas que perduran hasta la década 1940, momento en el que las elites ceden el protagonismo a los grupos populares. El perfil recreativo y excluyente que adoptó el paisaje del Bajo de San Isidro entre esas décadas ha sido prácticamente coincidente con la consolidación/apogeo/declinación de las elites porteñas/nacionales⁸, procesos en el que los ámbitos de sociabilidad restringida tuvieron un papel destacado. Así, las elites porteñas, orgullosa de su posición, su abultado pasado de “raíces patricias”, sus prácticas y ámbitos de sociabilidad exclusivos, fueron cerrando filas y definiendo fronteras e identidades de pertenencia mucho más nítidas que en momentos históricos anteriores (Troncoso, 2000; Losada, 2016).

En esos procesos de definición de fronteras e identidades tuvieron un papel preponderante –por lo menos a partir de la década de 1850– las ideas y prácticas de las que venían siendo protagonistas representantes de la colectividad británica en la ciudad de Buenos Aires y su área de campaña. En la región del Plata fueron los “ingleses” quienes introdujeron una sensibilidad estética por los jardines, los parques y el “verde” en general, con la que se gestó un nuevo hedonismo corporal asociado con la idea de un “mayor contacto con la naturaleza”, una “vida saludable”, y que se expresaba a través de formas típicas de disfrute del ocio y el tiempo libre: los paseos y picnics, los baños y el nado, los deportes náuticos como la vela (*yachting*) y el remo (*rowing*). Esas nuevas formas de recreación, de pasar el tiempo libre, los veranos y los fines de semanas, así como también las valoraciones en torno al gusto paisajista⁹ y al “verde” en el habitar fueron emuladas gradualmente por parte de las elites porteñas para convertirse en la década de 1880 en prácticas y valoraciones propias (Silvestri, 2002, 2008).

⁷ En la publicación de la Provincia de Buenos Aires del año 1935, “Compilación de referencias documentales...” se resalta que la apropiación ilegal de tierras de ribera por parte de las elites adquiere un importante dinamismo ya hacia las últimas décadas del siglo XVIII, práctica que prosiguió por un largo período de tiempo.

⁸ Las elites porteñas/nacionales lograron un mayor grado de consolidación, integración, notoriedad y convivencia social con la llegada de la “Generación del 80” al poder, alcanzando su apogeo en torno a 1910. Desde ese entonces, se fue produciendo un descenso relativo de los lugares de decisión y poder de las elites, especialmente entre las décadas de 1930 y 1950 (Hora, 2014; Losada, 2016).

⁹ Tal como señalaran hace tiempo Lowenthal y Prince (1965), fueron las elites inglesas quienes definieron el “gusto” y la “esencia” del paisaje típicamente inglés.

El paisaje del Bajo de San Isidro (1850-1890): los cimientos de un perfil recreativo para las elites

A partir de mediados del siglo XIX, las elites porteñas fueron construyendo las bases de un paisaje de privilegio en la zona ribereña de San Isidro. Si bien éstas no estuvieron sustentadas en grandes transformaciones materiales (para las cuales habrá que esperar el período siguiente), sí consiguieron mayor importancia las valoraciones estéticas expresadas en el plano de lo simbólico (tal ha sido el caso de ciertas figuraciones de trascendencia histórica), como también los primeros cambios en el uso de las tierras ribereñas, comenzando a llevarse adelante prácticas recreativas, turísticas y de ocio en torno al agua.

Entre las primeras figuraciones que marcaron un giro en la construcción de imaginarios geográficos por parte de las elites sobre los paisajes ribereños se hallan las representaciones pictóricas cometidas por uno de los artistas argentinos de mayor influencia en la cultura visual de la época: el pintor, paisajista, arquitecto e ingeniero Prilidiano Pueyrredón, hijo de Juan Martín de Pueyrredón, uno de los principales próceres de la Independencia. Durante las décadas de 1850 y 1860, los alrededores de Buenos Aires se ubicaban entre los mayores motivos de representación pictórica, posicionándose el tríptico cielo-agua-tierra entre los paisajes más retratados debido a su belleza entre sublime y pintoresca (Malosetti Costa, 2007). Las producciones pictóricas de Prilidiano retrataban, a través de las técnicas de la acuarela, el óleo, el grafito y el daguerrotipo, las zonas ribereñas de San Isidro, San Fernando, Tigre y Palermo, así como a los integrantes de las familias más encumbradas en sus residencias suburbanas.

Entre las obras más importantes del “pintor de San Isidro” referidas a la zona del Bajo se destacan algunos óleos y acuarelas que de acuerdo con especialistas (Luna, Amigo y Giunta, 1999) corresponden a las décadas de 1850/60. En esas producciones cobran protagonismo las condiciones naturales tales como líneas de costa, la vegetación ribereña (bosques de ceibos y de sauces, algún ombú solitario), el agua del río, el cielo con presencia de nubes, etc. Su conocimiento detallado de las condiciones naturales del paisaje demuestra el extenso arraigo que Prilidiano tenía respecto de ese lugar (su familia poseía la chacra del “Bosque Alegre”, por lo que conocía desde niño la zona de los bañados), sumada a la adquisición de una notable sensibilidad por la naturaleza, según los parámetros del romanticismo y el naturalismo europeo en los que éste se había formado.

En la obra “Tormenta en la ribera de San Isidro” (Figura N°2), el cielo con atemorizantes nubarrones, los efectos y matices de la luz sobre las aguas son algunas de las expresiones de la naturaleza que adquieren un rol protagónico en el plano superior de la imagen. Acompañando esos atributos naturales, ya en un plano inferior del cuadro, el autor se detiene en algunos detalles costumbristas: ombú y rancho con paisanos charlando, caballos pastando y lavanderas recogiendo ropas previas a la tormenta. Podría decirse que, bajo una mirada romántica, costumbrista y elitista, el autor buscaba comunicar la trinidad entre Dios, el Hombre y la Naturaleza, sin que ello impidiese deslumbrar la cara amenazante que las tormentas solían depararles, en especial, a los habitantes de las tierras del Bajo. Por su parte, en la obra “Paisaje de la costa, San Isidro” (Figura N°3), se destacan –junto a los detalles de los bosques de sauzales y algunos álamos– los únicos artefactos humanos en la parte inferior izquierda de la imagen: embarcaciones deportivas con sus velas blancas extendidas, testimoniando las prácticas náuticas que llevaban adelante representantes de la colectividad británica en Buenos Aires.

Figura N°2

Tormenta en la ribera de San Isidro. Prilidiano Pueyrredón



Fuente: Acervo digital del Museo Nacional de Bellas Artes en Buenos Aires (<https://www.bellasartes.gob.ar>)

Figura N°3

Paisaje de la costa, San Isidro. Prilidiano Pueyrredón



Fuente: Acervo digital del Museo Nacional de Bellas Artes en Buenos Aires (<https://www.bellasartes.gob.ar>)

Las obras de Prilidiano ocuparon un papel notorio en la construcción del paisaje rural del Bajo de San Isidro, en el que los sentidos de lo sublime y lo pintoresco otorgados a las condiciones naturales allí presentes le dieron un impulso simbólico a la valorización de las tierras ribereñas que venían siendo apropiadas por familias de las elites. Podría decirse que las producciones pictóricas de Pueyrredón marcaron un antes y un después porque instruyeron a los grupos más acomodados en materia de cultura visual, educación estética y sensibilidad acerca de la naturaleza, más allá de la existencia de una valoración implícita que los solicitantes de esas obras tenían sobre los atributos ribereños.

El arribo del primer ferrocarril a San Isidro, por su parte, trajo consigo nuevos impulsos a un poblado de aspecto colonial sobre cuyas barrancas venían residiendo las familias patricias desde hace más de un siglo. El poblado –ubicado casi en su totalidad en la zona del Alto– fue alcanzado por las vías del *Ferrocarril del Norte de Buenos Aires* en 1863 (actual Ferrocarril B. Mitre ramal a Tigre), tornándose más accesibles la zona y sus paisajes a las elites porteñas. Entre las décadas de 1860¹⁰ y 1920 se produjo una “segunda ola de suburbanización de las elites” en San Isidro. Según Hora (2014) y Losada (2016), en ese período las elites habían diversificado sus fuentes de las riquezas. Si las actividades ganaderas ya eran fundamentales desde comienzos del siglo XIX, en ese lapso se agregan otras fuentes: las inversiones en inmuebles urbanos, suburbanos y rurales (así como mobiliario suntuario importado), con las que se buscaba aminorar los riesgos que implicaban los vaivenes de la economía y la política.

Las mejoras en la accesibilidad brindada por la nueva línea férrea, junto a las descripciones pictóricas que realzaban los aspectos estéticos de ciertos atributos naturales presentes en esos paisajes (además de otros tipos de representaciones y discursos), influyeron para que San Isidro se convirtiera en uno de los destinos turísticos más elegidos durante los veranos¹¹ por parte de las familias porteñas mejor posicionadas, quienes buscaban apartarse física y socialmente de las intensas y veloces transformaciones materiales, demográficas y sociales que acontecían en la Buenos Aires de la década de 1880.

El paisaje del Bajo de San Isidro (1891-1940): entre el ascenso de un perfil recreativo y excluyente y el regreso del perfil productivo y popular

La llegada del “Tren del Bajo”¹² en 1891 desencadenó la activación de procesos de valorización y de modernización más intensos en la zona ribereña. Con esta nueva línea férrea, construida por la empresa de capitales británicos *Ferrocarril Buenos Aires y Rosario*, se edificaron en el Bajo sanisidrense tres estaciones en ladrillo, madera y chapa al estilo inglés: San Isidro C, Barrancas y Juan

¹⁰ Otro de los procesos que contribuyeron a la radicación de las elites en San Isidro fue la tragedia causada por la epidemia de fiebre amarilla en Buenos Aires de 1871, en la que algunos pueblos de campaña, como fue este caso, oficiaron de lugar de escape.

¹¹ Como muestra de la dinámica turística que adquiría la zona de San Isidro se construyó en 1868 el primer hotel: el Hotel Vignolles (luego, Hotel San Isidro), el cual funcionó hasta finales de la década de 1930.

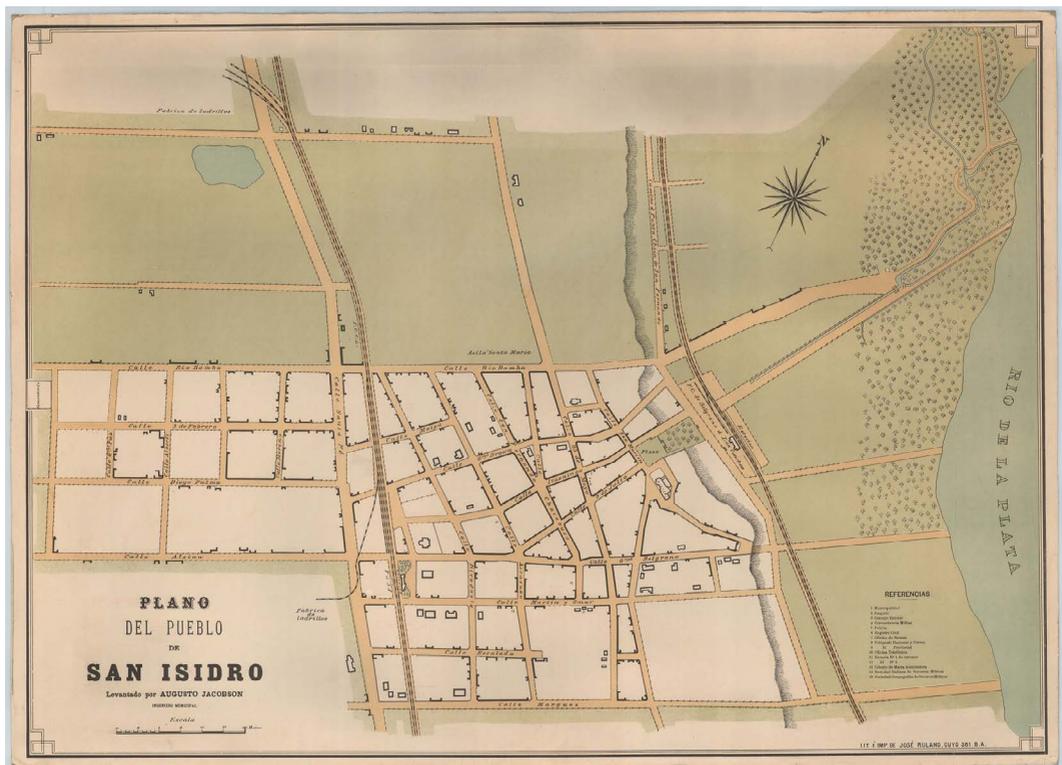
¹² Luego de la estación Borges sobre las barrancas, las vías de este tren continuaban su trayecto junto a la costa del Río de la Plata hasta alcanzar el puerto de Tigre (Estación Delta), de allí su denominación topográfica.

Anchorena, ubicadas cerca de la línea de quiebre entre las barrancas y los bañados, haciéndose notar la impronta de las ideas de la modernidad en un paisaje rural escasamente transformado y de perfil más bien bucólico.

Con motivo del arribo de esa segunda línea férrea, se le encargó al ingeniero municipal Augusto Jacobson la confección del "Plano del Pueblo de San Isidro" (1889) (Figura N°4), en el que se pueden distinguir las zonas del Alto y del Bajo divididas/unidas por las barrancas, las cuales pueden identificarse casi paralelas a la traza del Tren del Bajo. En la primera de esas zonas aparece representado el amanzanado del área urbanizada (polígonos blanquecinos divididos por calles) y los frentes de las viviendas (corchetes negros). Ya en la zona del Bajo, además de la futura estación y la traza de la línea férrea, se puede visualizar los únicos frentes de viviendas/lotes (corchetes negros) correspondientes al "rancherío de las 14 provincias", ubicados en el camino que enlazaba el pueblo con la boca del Sarandí usada como puerto precario. Más allá de esta excepción, la estrategia de invisibilización respecto de la presencia de los grupos subalternos primó en las representaciones sobre el Bajo elaboradas por las elites durante este periodo.

Figura N°4

Plano del Pueblo de San Isidro. Augusto Jacobson (1889)



Fuente: Museo, Biblioteca y Archivo Histórico Municipal Dr. Horacio Béccar Varela.

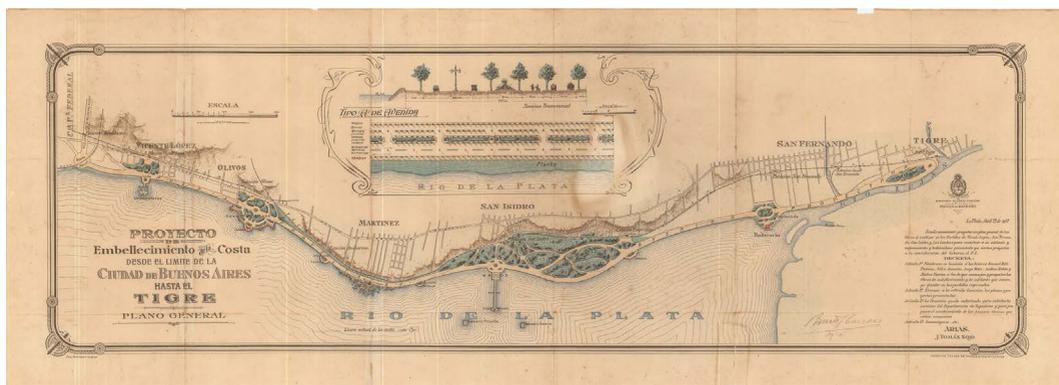
Al Tren del Bajo se sumaron una serie de obras de embellecimiento urbano de importancia de corte turístico-recreativo encaradas por el Municipio de San Isidro para la zona de las barrancas con vista al Plata que, a pesar de su localización, terminaron apalancando la imaginación de gran-

des proyectos para las extensas tierras “vacantes” de la zona ribereña contigua¹³. Debe recordarse que entre fines de la década de 1880 y mediados de la década de 1940, el cargo de intendente municipal estuvo bajo potestad de representantes de familias tradicionales de San Isidro (Tomkinson, Rolón, Nazar Anchorena, Montes de Oca, Béccar Varela, Pirán, entre otras), por lo que las políticas públicas del gobierno local en materia de obras tendieron a favorecer a los intereses inmobiliarios de esas familias, quienes eran propietarias de viviendas suntuosas en las barrancas y de grandes fracciones de tierras “legales” en el Bajo.

El más ambicioso de los proyectos que incluía la zona del Bajo de San Isidro fue presentado en 1912 ante el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires bajo el nombre “Plano y memoria descriptiva de las obras de embellecimiento de la costa desde el límite de la Ciudad de Buenos Aires hasta Tigre” (Figura N°5), a cargo de los ingenieros Benito Carrasco y Jorge Duclout, bajo promoción de Samuel Hale Pearson, Jorge Mitre, Félix Armesto, Avelino Rolón y Matías Sturiza (integrantes de la comisión ad hoc., con claros intereses en esas tierras, como era el caso de la familia Rolón para la zona de San Isidro). Dicho proyecto consistía en una extensa avenida costanera o rambla que hilvanaba una serie de nodos (explanadas con parques y recreos públicos) para toda la franja ribereña del Plata entre la Capital Federal (articulándose con la avenida General Paz) y la localidad de Tigre. El “Parque de San Isidro” (ubicado en el centro de la imagen) era el nodo más importante en la zona del Bajo, para lo que se proponía transformar 200 hectáreas del bañado, en base a un diseño paisajístico considerado como “romántico” que conservaba e integraba algunos de sus aspectos agrestes: el arroyo Sarandí, remanentes de bosques de sauzales y juncuales ubicados frente a la costa. Sobre el río se proyectaba un extenso muelle y dos balnearios flotantes, siguiendo las modas de los balearios europeos. Este proyecto, a pesar de ser presentado nuevamente una década después, no logró concretarse (Tella, 1996).

Figura N°5

Plano y memoria descriptiva de las obras de embellecimiento de la costa desde el límite de la Ciudad de Buenos Aires hasta Tigre (1912)



Fuente: Museo, Biblioteca y Archivo Histórico Municipal Dr. Horacio Béccar Varela.

¹³ Entre las obras de embellecimiento urbano que sobresalieron durante ese momento se destacan: A) la renovación (de colonial a neogótica) de la Catedral de San Isidro (1895); B) la Plaza Mitre, frente a la Catedral, cuyo diseño paisajístico ponía en valor el desnivel de las barrancas (1905), y C) los paseos públicos –también ubicados en el plano inclinado de las barrancas– formados por miradores y escalinatas con arquitecturas de grutescos y rocallas (imitación de troncos y rocas en cemento), tales como “Las terrazas de Martínez” (1907), el “Paseo de los Paraísos” (1910) o el “Paseo de los Tres Ombúes” (1911) (Kröpfl, 2005; Salas, 2005).

El conjunto de obras y proyectos hasta aquí mencionados para la zona de la barranca y el Bajo de San Isidro buscaban que el paisaje del llamado “Balcón al Plata” –del que sobresalía el poblado de San Isidro, entre otras localidades que compartían el perfil de barrancas próximas a la costa– se referenciara en las modas del urbanismo/paisajismo europeo, tomando como paradigma a los paseos costeros o ramblas decimonónicas de ciudades balnearias tales como Biarritz y Niza en Francia, Brighton en Inglaterra o San Sebastián en España.

Las obras como los proyectos inconclusos señalados terminaron dándole un impulso notable a la “segunda ola de suburbanización” de las elites en la zona del Alto iniciada en la década de 1860, con la que se multiplicaron los fraccionamientos de tierras en el sector de las barrancas. En esta oportunidad, las familias más encumbradas construyeron quintas con edificaciones más imponentes pertenecientes a estilos arquitectónicos eclécticos (neoclásicos, normando, pintoresquistas, italianizantes, etc.), y jardines que –diseñados mayormente por profesionales europeos de renombre– procuraron poner en valor el desnivel de las barrancas en tanto rasgo topográfico distintivo y de diferenciación social. De ese momento puede destacarse la quinta conocida como “Villa Ocampo”, perteneciente a la familia homónima –cuyas hijas fueron las afamadas escritoras Victoria y Silvina Ocampo– integrada por un palacete de estilo italianizante construido en 1891 y por amplios jardines diseñados por el paisajista francés Charles Thays¹⁴.

Las imágenes paisajísticas que incluían las zonas del Alto y del Bajo tuvieron una participación destacada en la construcción del imaginario geográfico de San Isidro como uno de los suburbios y destinos turísticos más exclusivos de la Argentina. En las primeras décadas del siglo XX, esos paisajes eran retratados (por ende, construidos y ratificados) por un conjunto de fotografías y postales referidas a lo que se conocía como “vistas tradicionales de San Isidro”. En ellas las barrancas operaban a modo de “bisagra” en la composición paisajística diferencial entre las zonas indicadas. Esas imágenes fotográficas eran obtenidas en tierra desde algún punto de la zona del Bajo, en agua desde embarcaciones cercanas a la costa o en el aire desde algún aeroplano. En efecto, en una fotografía aérea tomada en plano oblicuo -sin fecha, aunque presumiblemente entre 1919 y 1926-¹⁵ pueden distinguirse los perfiles de las indicadas zonas y sus elementos característicos (Figura N°6): arriba de las barrancas, con un perfil más urbano y de suburbio acomodado, sobresalen la esbelta Catedral de estilo neogótico, la plaza Mitre y su cuidado diseño paisajístico, las grandes mansiones de las familias patricias con sus pintorescos jardines en desnivel. Abajo de las barrancas, con un perfil más bien rural, se destacan algunos lotes con viviendas y cultivos, caminos de tierra, alambrados, árboles alineados y la estación del Tren del Bajo a modo de símbolo tecnológico de una modernidad en movimiento.

¹⁴ El conjunto que conforma Villa Ocampo fue donado a la UNESCO en 1973 y funciona como museo y centro de actividades culturales.

¹⁵ Entre esos años existió en San Isidro un aeródromo en el que operaban cuatro compañías que desarrollaban vuelos comerciales, recreativos y formación de pilotos. La pista de vuelo y los hangares estaban localizados en lo que terminó siendo, a partir de 1926, el sector del Hipódromo de San Isidro más próximo a la Avenida Santa Fe.

Figura N°6

Fotografía aérea de las zonas del Alto y el Bajo de San Isidro (1919-1926)



Fuente: Museo, Biblioteca y Archivo Histórico Municipal Dr. Horacio Béccar Varela.

En comparación con las obras de Prilidiano Pueyrredón, en la fotografía aérea correspondiente a la Figura N°6, la naturaleza se mostraba menos amenazante y más domesticada (ordenada a través de cultivos, alambrados, caminos, etc.); no obstante, las viviendas precarias conocidas como “el rancherío de las 14 provincias” quedaban casi totalmente “fuera de cuadro”; las mismas apenas aparecen recortadas en la parte inferior derecha de la imagen. Desde el punto de vista del autor de esa fotografía, esas viviendas no “merecían ser retratadas”, según los patrones instituidos de valoración estética propios de esa clase. Con ese recorte se buscaba construir una identidad paisajística socialmente homogénea (ficticia), en la que no tenían cabida los grupos subalternos cuya participación en la producción de ese paisaje ya llevaba, paradójicamente, más de un siglo de historia.

El arroyo Sarandí y su isla homónima fueron los principales rasgos naturales del paisaje ribereño que sobrellevaron mayores metamorfosis ante las ansias del impulso modernizador y la activa imaginación de las elites en este período de grandes cambios. Esas transformaciones estuvieron en función de los requerimientos de embarcaciones a vela con las que representantes de esos grupos incursionaban en la navegación de las aguas del Plata. Mientras las costas de San Isidro ofrecían acceso directo a las aguas abiertas haciendo propicio el uso de embarcaciones a vela (*yachting*), los arroyos serenos del intrincado sistema de cursos de agua del Delta del Paraná próximo a Tigre fue lugar elegido para aquellos que preferían el remo (*rowing*) (Vilar Castex, 2002).

En los albores del siglo XX, un grupo de vecinos aficionados a las embarcaciones a vela –referentes de las familias de renombre de San Isidro: Nazar Anchorena, Obarrio y Pirán– pensaron que la zona cercana a la desembocadura que tenía el arroyo Sarandí sobre el Plata más próxima al poblado era óptima para fundar un club náutico. Rectificar la traza zigzagueante del Sarandí y

profundizar su calado constituían tareas imprescindibles para convertir a ese pequeño curso de agua en uno navegable en todo momento. Con ese objetivo en mente, esos referentes locales procuraron, en 1910, el apoyo del intendente municipal (Andrés Rolón, padre de Avelino) para obtener la concesión de la isla Sarandí, sitio donde se terminó emplazando el Club Náutico San Isidro-CNSI. En uno de los bordes de la isla próximo al continente, se construyó al estilo isleño –en madera y sobre palafitos– la sede social del Club, la cual fue reemplazada en 1924 por un imponente edificio de estilo moderno vanguardista de pulcro color blanco construido sobre pilotes de cemento (Figura N°7), que los rellenos posteriores fueron escondiendo (Verstraeten, 2013). Según descripciones apegadas a una “historia oficial” del CNSI realizadas por Yañiz (1969), la isla Sarandí estaba poblada por algunas construcciones rústicas del tipo isleño, pertenecientes a pescadores y junqueros, a los que se consideraban “intrusos” al no contar con ningún tipo de título; población que fue desplazada una vez lograda la concesión “legal” de la isla¹⁶.

Figura N°7

Construcción de sede del CNSI en terrenos rellenos por draga (1924)



Fuente: Archivo digital Fundación Histamar (<http://www.histarmar.com.ar/Puertos/SanIsidro-BsAs.htm>)

El arroyo Sarandí había sido zanjado previamente en la sección de su desembocadura, pero sólo era utilizable en pequeñas secciones con las mareas altas por su exiguo calado, con tramos que se embancaban de manera frecuente, de modo que la Comisión del CNSI procuró avanzar con las obras de dragado, canalizado y rectificado de ese curso de agua como prioridad máxima. En un comienzo no se logró el apoyo del Estado Provincial, por lo que el Sarandí fue dragado “a

¹⁶ La isla fue concesionada de manera precaria entre 1910 y 1951. Luego de varias gestiones, en tiempos del segundo gobierno de J. D. Perón, la Provincia terminó otorgándole al CNSI la propiedad privada (Yañiz, op. cit), incumpléndose con ello con el Código Civil que prohíbe ese tipo de situaciones sobre costas ribereñas.

pala” con el auxilio de dos cuadrillas de obreros contratados por el CNSI. Ya durante los años veinte y, en especial, en los treinta las obras hidráulicas y portuarias sobre ese curso estuvieron a cargo del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia. El refulado obtenido del dragado de esas últimas obras sirvió para que el CNSI avanzara sobre tierras del lecho de Río de la Plata¹⁷ donde existían extensos juncuales –escasamente valorados para época– acrecentándose así la superficie de la isla Sarandí destinada, principalmente, a otra de las actividades deportivas de moda entre las elites: el golf (Figura N°8). Con las “tierras ganadas al río”, la cancha de golf del CNSI pasó a tener de 9 a 18 hoyos entre finales de la década de 1920 y 1950, conjugando paisajes cuidadosamente diseñados junto a la enormidad de las aguas abiertas del Plata (Verstraeten, 2013). De acuerdo a Vilar Castex (2002), al CNSI le siguieron las instalaciones de otros clubes a lo largo de los años treinta, todos ellos ubicados en las cercanías de quien había primeriado en esa ubicación estratégica: Club Náutico Azopardo (1933), Yacht Club San Isidro (1933), Club de Veleros de San Isidro (1935) y Club Náutico Sudeste (1935).

Figura N°8

Vista aérea del CNSI, inicios del campo de golf y alrededores (1938)



Fuente: Archivo General de la Nación.

Las costas del Bajo eran frecuentadas por bañistas ya hacia finales del siglo XIX, momento en que la Municipalidad construyó algunas casillas de madera para ser usadas como vestuarios. Pero fue realmente en las primeras décadas del siglo XX cuando los baños en el río lograron

¹⁷ Las “tierras ganadas al río” entorpecieron el flujo de aguas del canal Costanero que, desde la desembocadura del río Luján, bordean la costa del Plata hasta alcanzar el puerto de Buenos Aires.

Figura N°9
Balneario próximo a Estación Juan Anchorena. Diario La Prensa (17/01/1929)



mayor difusión entre las prácticas saludables adoptadas por las elites, consolidándose la edificación de balnearios a cargo de empresarios privados mediante concesiones municipales. El incremento de bañistas y veraneantes que frecuentaban las costas sanisidrenses, apuntalaba a la zona como un moderno destino turístico para las elites porteñas; prácticas de distinción que, a partir de las décadas de 1920/30, comenzaban a ser emuladas por representantes de grupos medios que buscaban ascender socialmente. No obstante, la profusa cantidad de fotografías, postales e imágenes periodísticas de esos balnearios (muchas de las cuales circulaban a través de los diarios conservadores *La Prensa* o *La Nación*) (Figura N°9) reafirmaba quiénes debían ser los protagonistas de la apropiación de las costas del Bajo, y cuáles eran las costumbres y modas que tenían que cumplirse –como el cuidado del debido decoro– para el disfrute de las aguas. Entre los balnearios más famosos situados en las costas del Bajo de San Isidro se hallaban: “El mar dulce”, “El Tropezón”, “El Águila” fundados entre las décadas de 1910 y 1920. Más tardíamente, en 1935, se inauguró el balneario “Las Toscas” próximo a la estación Juan Anchorena, considerado el más lujoso de su tipo (Kröpfl, 2005).

La presencia de advenedizos en el Bajo sanisidrense estuvo acompañada de la instalación de casillas precarias de madera, llegándose a contabilizarse más de 600 para finales de la década 1930, las que a pesar de sufrir los embates de las inundaciones ribereñas volvían a reconstruirse una y otra vez. La mayor Sudestada ocurrida en el Plata (la de 15 abril de 1940)¹⁸, seguida de una *razzia* a fines de 1943 y la demolición de las casillas a cargo del Municipio en 1944, limitaron parcialmente la ocupación protagonizada por esos grupos. Situados entre la costa y una zona de bosques de sauzales, cerca de las vías del Tren del Bajo y a poca distancia de la estación Barrancas, un grupo de “intrusos capitalinos” lograron resistir a la violencia de los desalojos y de las inclemencias de las aguas, conformando el barrio Las Barrancas, cuyas construcciones precarias con acceso directo a la costa aún siguen presentes (Kröpfl, 2005).

La fuerza de las aguas de la gran Sudestada de abril de 1940, con capacidad para retorcer las vías y destruir parcialmente las estaciones del Tren del Bajo (Figura N°10), develó la fragilidad de las propuestas de modernización para ese paisaje ribereño, remarcando el declive de esa fase. Para ese entonces, la ribera sanisidrense había perdido gran parte de su atractivo como lugar turístico y de ocio para los grupos más acomodados de la sociedad, más allá de su retracción y permanencia en los clubes náuticos más exclusivos y tradicionales de la zona. En los años cuarenta, las costas marítimas bonaerenses y uruguayas (con recursos paisajísticos diferentes como los pinares implantados) eran apreciadas como destinos más convocantes y saludables por parte de esos grupos (tal es el caso de Pinamar y de Punta del Este), mientras que la llegada más masiva de turistas asociada con un ocio moderno menos elitista y la presencia estable de “un otro no deseado” confrontaban con el sentido de identidad que los grupos más distinguidos le habían otorgado a ese paisaje considerado como “propio”.

¹⁸ Con ese evento sin igual las aguas alcanzaron los 4,40 m sobre el 0 del semáforo del Riachuelo, reconociéndose como la cota máxima de mareas meteorológicas registrada por el Servicio de Hidrografía Naval desde el comienzo de sus mediciones en 1905. En esa ocasión las aguas inundaron la zona ribereña por completo, llegando hasta el borde inferior de las barrancas y afectando el tendido de las vías y las estaciones del Tren del Bajo.

Figura N°10

Destrucciones causadas por Sudestada del 15 de abril 1940



Fuente: Museo, Biblioteca y Archivo Histórico Municipal Dr. Horacio Béccar Varela.

Luego de las obras portuarias llevadas adelante por el Gobierno Provincial a comienzos de la década de 1930, el puerto de San Isidro fue hormigonado en su sector de muelles (más de 400 m lineales) y tablestacados (más de 1000 m lineales) entre finales de la década de los cuarenta y el año 1950, convirtiéndose en un importante embarcadero arenoso (y de pedregullo) para abastecer al creciente mercado de la construcción de viviendas de la Zona Norte (Kröpfl, 2005). Esas obras en la zona del Bajo significaron una estocada final para los intereses y valoraciones estéticas de las elites: no sólo aparecían en el paisaje tolvas, guinches, grúas, empresas areneras, talleres, etc. sino que la zona se convertía en un foco de generación de trabajo, atrayendo a grupos populares que terminaron comprando lotes a empresas que fraccionaron grandes propiedades pertenecientes a los herederos de muchas de las familias tradicionales sanisidrenses y construyendo barrios precarios en sectores cercanos al puerto.

Consideraciones finales: el paisaje del Bajo sanisidrense, tensiones de ayer y hoy

Las descripciones, análisis e interpretaciones realizadas acerca de la producción del paisaje del Bajo sanisidrense tanto en sus comienzos como especialmente entre las décadas de 1890 y

1940, permitieron poner de relieve las complejas articulaciones entre los imaginarios geográficos (expresados en múltiples figuraciones y discursos) y las intervenciones materiales asociadas con la modernización del área, llevadas adelante por las elites. Esas articulaciones que activaron procesos de valorización de las tierras ribereñas fueron capitalizadas por muchas de las familias patricias –en su “descenso de las barrancas en dirección a las costas” – adicionando grandes fracciones territoriales del Bajo a sus propiedades. Simultáneamente, ese ensamblaje material/simbólico limitó, por lo menos por un tiempo, el crecimiento/radicación de “intrusos” y la proliferación de asentamientos precarios en las tierras vacantes de la zona del Bajo, asegurándose que sus propiedades, en especial las viviendas suntuosas ubicadas sobre las barrancas, no se vieran desvalorizadas y no tuvieran que convivir con las “muchedumbres”.

La adquisición de una sensibilidad estética ha sido clave para las elites en su proyecto de construcción de un paisaje de privilegio para la zona del Bajo. Por ejemplo, las obras pictóricas de Prilidiano Pueyrredón no sólo tuvieron un papel formativo para las elites en esa materia, sino que, junto a otras figuraciones que se fueron sucedieron con el tiempo, sirvieron de basamento en la construcción de una identidad de clase (y paisajística). Las imágenes del “pintor de San Isidro”¹⁹ fueron las primeras en el Plata que amalgamaron a los representantes de las elites con paisajes ribereños pintorescos, viviendas suntuosas y prácticas deportivas de corte náutico; matriz que si bien ha cambiado con el tiempo aún perdura hasta nuestros días bajo nuevas formas, pero con contenidos no tan diferentes.

Esas imágenes, asimismo, mostraban formas de aprovechamiento y uso de la naturaleza de carácter no productivo. Las necesidades apremiantes quedaban relegadas para los grupos menos favorecidos; para las elites porteñas de perfil urbano, las aguas del Plata, sus costas y bosquesillos de sauzales debían ser apropiadas a través del disfrute estético, en el que se incluían todos los sentidos. La adopción de prácticas exclusivas vinculadas con “lo náutico” y “lo recreativo” por parte de las elites, permitió fundar símbolos de distinción/estatus en tanto estrategia de reconocimiento entre pares, diferenciación y distanciamiento respecto de las clases sociales consideradas subalternas, generándose una elitización de las condiciones físicas de ese paisaje ribereño. Desde ese entonces, estos grupos han logrado mantener esas estrategias, permitiéndoles, no sólo la apropiación privada de grandes franjas de la costa (restringiendo con ello su acceso público), sino también la apropiación –a través del uso– de esos rasgos naturales presentes en la zona del Bajo, como ocurre con las aguas del Plata. Mayormente, las prácticas náuticas recreativas y deportivas han quedado reservadas a un selecto grupo de la sociedad, tanto en términos de quienes tienen la capacidad económica para acceder a las embarcaciones (y los costos de manutención), como en términos de filiación restringida que se resguarda celosamente, en especial, en los clubes náuticos más tradicionales.

Como se ha podido destacar a lo largo de este trabajo, las valoraciones estéticas y las obras de embellecimiento urbano llevadas adelante por las elites confrontaron con los grupos considerados subalternos (de “naturaleza inferior”, tanto en referencia a sus dimensiones humanas como a las condiciones de sitio), quienes proponían otras finalidades, tipos de uso, sentidos y relaciones de propiedad en las tierras del Bajo. La existencia de “un otro” en la zona ribereña expresó las tensiones inherentes a los procesos de modernización de ese paisaje, en los que los grupos

¹⁹ “Prilidiano Pueyrredón: pintor de San Isidro” fue el nombre de la muestra de sus obras realizada en Villa Ocampo-UNESCO en 2007.

subalternos no estuvieron incluidos, sino más bien invisibilizados o, directamente, desplazados; además puso en evidencia una modernidad desacoplada, malograda, injusta y desigual.

Parecería que las transformaciones materiales y resignificaciones simbólicas a cargo de las elites que procuraron convertir la zona del Bajo en un paisaje de privilegio no han podido deshacerse totalmente de una identidad cambiante y “barrosa”, propia de los sitios urbanos en los que se entremezclan las tierras con las aguas. Esa identidad en tensión estuvo (y sigue estando) sujeta a distintos agentes “amenazantes”: por un lado, las resistencias y prácticas de los grupos populares/marginalizados y la presencia de actividades productivas “no deseadas” y, por otro, la agencia de las aguas “indómitas” del Plata, que con sus enérgicas Sudestadas “invaden” la “tierra firme”, erosionando las formas que la Arquitectura y las ingenierías consideraban como “estables o perdurables”.

Los resultados alcanzados por este trabajo proponen diálogos y aportes en dos frentes. Por un lado, respecto del campo de los estudios histórico-culturales del paisaje inmerso en la geografía social, para los cuales los imaginarios geográficos no se reducen a la mera producción de elaboraciones mentales sobre determinados espacios. Referentes en el tema -tales los casos de Daniel Hiernaux y Alicia Lindón (2012)- vienen sosteniendo que el plano simbólico de los imaginarios geográficos tiene profundas implicancias en el plano de las intervenciones materiales, al tiempo que estas últimas repercuten en la gestación y readaptación de los imaginarios geográficos. Este trabajo ha develado parte de las imbricaciones entre los procesos de modernización material del paisaje del Bajo y de construcción simbólica de sentidos vinculados con los imaginarios geográficos ribereños a cargo de las elites en el recorte temporal señalado. Por otro lado, la presente investigación interpela el campo de la historiografía local que, por su carácter predominantemente clasista, ha invisibilizado y soslayado la participación de los grupos populares en la conformación de la zona del Bajo en particular, y de San Isidro en general, naturalizando con ello la idea de un paisaje ribereño para las elites. Además de poner de relieve los intentos de configuración de un paisaje de privilegio en el Bajo, este trabajo también se propuso reconocer y valorar (aunque sea de manera preliminar) la producción histórica del paisaje a cargo de los grupos marginalizados, cuya presencia en la zona terminó tensionando las intenciones excluyentes de las clases dominantes. En futuras investigaciones se seguirá profundizando acerca de las múltiples interrelaciones entre los procesos de modernización, imaginarios geográficos, producción del paisaje e identidades en disputa del Bajo sanisidrense.

Referencias bibliográficas

BAYÁ CASAL, J. Buenos Aires, del patio al jardín. El paisaje doméstico de los porteños desde el siglo XVI a fines del siglo XIX. En: ATHOR, J. (Editor), *Buenos Aires, la historia de su paisaje natural*. Buenos Aires: Fundación de Historia Natural Félix de Azara, 2012, p. 331-354.

CASTRO, H. & ZUSMAN, P. Naturaleza y cultura: ¿dualismo o hibridación? Una exploración por los estudios sobre riesgo y paisaje desde la geografía. *Investigaciones Geográficas*, 2009, N° 70; p. 135-153.

COSGROVE, D. Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2002, 34; p. 63-89.

DUNCAN J. & DUNCAN, N. *Lanscapes of Privilege: The Politics of the aesthetic in de American suburb*. New York: Routledge, 2004.

GORELIK, A. Ciudad, modernidad, modernización. *Universitas Humanística*, 2003, 56, junio; p. 11-27.

GORELIK, A. *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2016.

HIERNAUX, D. & LINDÓN, A. Imaginarios urbanos desde América Latina: tradiciones y nuevas perspectivas. En: SILVA, A. (eds.). *Imaginarios urbanos en América Latina: Archivos*. Barcelona: Fundación Antoni Tapies, 2007, p. 157-167.

HIERNAUX, D. & LINDÓN, A. Renovadas intersecciones: la espacialidad y los imaginarios. En: HIERNAUX, D. & LINDÓN, A. *Geografías de lo imaginario*. Barcelona y México: Anthropos/UAM, 2012, p. 9-28.

HORA, R. La elite económica Argentina, 1810-1914. *Revista de Sociología e Política*, 2014, Vol. 22, N° 52; p. 27-46.

KRÖPFL, P. *La metamorfosis de San Isidro II, 1580-2004*. Buenos Aires: Municipalidad de San Isidro, 2005.

LOSADA, L. La elite social argentina: visión en perspectiva sobre sus orígenes y formación, 1770-1910. En: *Actas de la 2ª Reunión internacional sobre formación de las elites. Familia, sociabilidad y procesos de distinción en el acceso a posiciones de elite*, 2016, p.184-204.

LOWENTHAL, D. & PRINCE, H. English Landscapes tastes. *Geographical Review*, 1965, Vol. 55, N° 2; p. 186-222.

LUNA, F. AMIGO, R. & GIUNTA, P. *Prilidiano Pueyrredón*. Buenos Aires: Banco Velox, 1999.

MALOSETTI COSTA, L. *Pampa, ciudad y suburbio*. Buenos Aires: Fundación OSDE, 2007.

NOGUÉ, J. *La construcción social del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2007.

OLIVERO, S. *Sociedad y economía en la San Isidro colonial. Buenos Aires, siglo XVIII*. Sevilla: Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2006.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES. *Compilación de referencias documentales demuestran que las reservas para ribera en la costa al noroeste de Buenos Aires son bienes públicos del estado -entre los años 1606 y 1933-*. Buenos Aires: Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa, Ministerio de Obras Públicas, Tomo II, Segunda Parte, 1935.

RAUSCH, G. & RÍOS, D. Imaginarios geográficos, grupos dominantes e ideas sobre nación. Dos propuestas de transformación territorial para ámbitos fluviales argentinos. *Revista de Geografía Norte Grande*, 2020, 75; p. 9-33.

SALAS, M. *Del Pago de la Costa al San Isidro actual: la obra de dos vascos*. Buenos Aires: Fundación Vasco Argentina Juan de Garay, 2005.

SILVESTRI, G. Las dos orillas. Obras, proyectos y representaciones en el Río de la Plata. En: J. M. BOTHAGARAY (comp.). *El Río de la Plata como territorio*. Buenos Aires: Infinito, FADU, Furban, 2002, p. 533-570.

SILVESTRI, G. La vida en clave verde: cambios en las formas de habitar urbana y rural a mediados del siglo XIX. *Registros*, 2008, 5; p. 16-29.

SILVESTRI, G. & ALIATA, F. *El paisaje como cifra de armonía. Relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística*. Buenos Aires: Nueva Visión, 2001.

TELLA, G. Benito Carrasco en el camino de la costa. *Summa +*, 1996, 20; p. 56-61.

TRONCOSO, O. Las nuevas formas del ocio. En: ROMERO, J. L. & ROMERO L. A. (eds.), *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*. Buenos Aires: Altamira, 2000, p. 285-294.

VERSTRAETEN, X. *Club Náutico San Isidro*. Buenos Aires: Ediciones Verstraeten, 2013.

VILAR CASTEX, C. Deportes náuticos. La vela. En: J. M. BOTHAGARAY (comp.). *El Río de la Plata como territorio*. Buenos Aires: Infinito, FADU, Furban, 2002, p. 291-301.

YAÑIZ, J. M. *Historia del Club Náutico San Isidro*. Buenos Aires: Club Náutico San Isidro, 1969.

