

estacion flores: EL PROGRESO OCULTO



**HISBA | Lupano | 2013
Federico Fiorini | Grupo 2**



INDICE

MEMORIA DE INVESTIGACION

INTRODUCCION

SITUACION ACTUAL

HISTORIA/INVESTIGACION

ALTERNATIVA 1

ALTERNATIVA 2

CONCLUSIONES FINALES

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

AGRADECIMIENTOS

MEMORIA DE INVESTIGACION

El siguiente trabajo es el resultado de una investigación pasada sobre una parcela cercana a la estación la cual devino en curiosidades sobre esta última.

En una visita a la Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires se encontraron datos sobre los movimientos y cambios de la estación ferroviaria.

Muchos de estos fueron afirmados tras una visita a la biblioteca del Museo Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz donde se conservan los expedientes municipales históricos de cada estación.

Fue necesario a continuación dirigirse al Archivo General de Ferrocarriles en el cual se encuentran muchos planos y catastros antiguos mediante los cuales se pudo obtener documentación gráfica.

Ya con estos datos recolectados se regresó a la Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires en la cual se obtuvieron datos gracias a variados ejemplares facilitados que permitieron un orden cronológico de la información recolectada.

Por último se visitó la Dirección General de Fiscalización de Obras y Catastro (DGFOC) de la Ciudad de Buenos Aires donde me facilitaron los datos oficiales de pertenencia y traspasos de las parcelas investigadas.

INTRODUCCIÓN

El antiguo pueblo, actual barrio, de Flores presentó un gran y continuo crecimiento hace 150 años debido a la llegada del ferrocarril. Esta línea ferroviaria que desde su etapa de proyección incluyó una estación ubicada en las cercanías del centro de Flores, significó un prestigio para el antiguo pueblo que le otorgó otro status. Con el pasar de los años y desde mediados del s. XX, el ferrocarril pasó a mirarse con otros ojos en el barrio y, en consecuencia, se lo fue ocultando y desprestigiando paulatinamente. Actualmente la estación de Flores, motivo de orgullo para sus antiguos residentes, aparece totalmente escondida, ignorada por ajenos al barrio, con falta de mantenimiento edilicio y futura víctima de proyectos que pretenden soterrarla con las vías y hacerla desaparecer por completo.

Este trabajo pretende encontrar aquellos momentos bisagra que son causantes de lo mencionado y, a forma de ucronía, imaginar cuál sería la situación actual si se hubieran tomado diferentes decisiones conociendo las consecuencias de las mismas así como el rol actual de la zona.

SITUACIÓN ACTUAL

Como vecino de Flores y residente ubicado a menos de 100m de la estación, puedo identificar en mi vida cotidiana dos grandes conflictos relacionados con la misma.

Por un lado, la salida sur de la estación se produce a través de un pasaje denominado “Hugo del Carril” en forma oficial desde el año 2007.¹ Urbanamente este pasaje carece de la escala necesaria para servir de fuelle entre la estación ferroviaria, ubicada a un lado del mismo, y una serie de edificios particulares de cinco pisos promedio en el lado opuesto. A la vez, los edificios particulares dan la “espalda” al pasaje y la estación, generando en él un paredón que no tiene ninguna relación

con la edificación ferroviaria. Esta falta de escala y conflictos urbanos producen que el edificio de la estación se encuentre totalmente escondido, difícil de observar en su totalidad y, como consecuencia de esto último, no se le realice un mantenimiento correspondiente.

A nivel uso, la mala iluminación, el aislamiento de los ritmos de las calles cercanas y la plaza, la falta de tránsito peatonal, su angostura y una estadística de hechos delictivos que en él se produjeron, hacen que dicho pasaje genere una sensación de inseguridad en aquellas personas que lo deben transitar durante la noche.



Pasaje Hugo del Carril

Los edificios que forman este corredor dan la espalda a la estación, ocultándola y dejándola fuera de escala.

¹ Según Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires N°2748, con fecha 6/8/2007.

Además, en un trabajo práctico realizado anteriormente para esta asignatura se descubrió que frente a la estación (donde actualmente se ubican los mencionados edificios particulares que forman el pasaje) existía una plaza de media manzana de superficie que servía de acceso a la misma. Esta plaza desaparece en algún momento entre los relevamientos topográficos de 1940 y 1965 y hubiera servido en la época actual para mitigar los problemas detallados en los párrafos anteriores.

Por otro lado, y como segundo y gran conflicto, podemos resaltar la ubicación de la estación con respecto a la Plaza Pueyrredón (denominada popularmente como "Plaza Flores"). Históricamente considerada como el centro de Flores, por décadas sirvió como punto de reunión de numerosas celebraciones y, junto con la Basílica San José ubicada frente a la misma, es referencia de ubicación a propios y ajenos de la zona.

La estación no está alineada con la plaza sino corrida una cuadra de la misma. Esto produce que el flujo de personas que realizan transbordos entre colectivos y tren invadan un determinado sector, lo que genera en ella dos lecturas opuestas y muchas veces en conflicto. Tenemos por un lado un sector estanco, ajeno a este ir y venir constante de peatones, que presenta un mejor mantenimiento de la vegetación y equipamiento y es utilizado por aquellos que desean un momento de relajación. En contraposición, el otro sector de la plaza sucumbe a este constante flujo peatonal, con una mayor degradación expulsa a aquellos que lo quieren utilizar como zona de esparcimiento y es simplemente un comunicador entre la estación y las numerosas paradas de colectivos.

Esta doble lectura de la plaza imposibilita otorgarle una identidad de uso a la misma y la transforma en un espacio sumamente difícil para operar y diseñar a nivel urbano. Dependiendo de la hora y el día los flujos peatonales invaden a diferente escala la plaza, transformándola en un híbrido sin una identidad definida. Flujos y sectores que podrían replantearse y ordenarse de mejor manera si la estación Flores se encontrara alineada con la Plaza Pueyrredón.



Plaza Pueyrredón

En las horas pico el flujo de peatones entre la estación (rojo) y las paradas de colectivos (amarilla) invaden de forma irregular la plaza. Esto produce que la identidad barrial de la plaza (primera fotografía) se pierda durante estos momentos del día y su infraestructura se degrade rápidamente (segunda fotografía).

HISTORIA / INVESTIGACION



Acta Oficial

En 1857 se inaugura el Ferrocarril del Oeste.

Antes de enfocarnos en la estación y el barrio/pueblo de Flores, es importante que tengamos en cuenta ciertas características propias del Ferrocarril del Oeste que nos servirán más adelante en la investigación para comprender diferentes situaciones producidas en la zona.

El Ferrocarril del Oeste nace en 1854 en forma de un acuerdo entre la Provincia de Buenos Aires y los ciudadanos porteños para la construcción de una línea ferroviaria desde la Ciudad de Buenos Aires hacia el Oeste, indefinidamente.

Este ferrocarril tiene una gran particularidad, no solo es el primer riel que se enclava en tierra argentina sino que además su construcción y financiamiento corre por cuenta de una empresa de capitales nacionales.

Es importante destacar que, a diferencia de lo que se hizo años mas adelante con otros ferrocarriles financiados y construidos por los ingleses, las lonjas de terreno colindantes con la vía no fueron expropiadas a sus propietarios originales. En contraposición a esto último se invitó a los mismos a ceder un pequeño tramo de terreno para poder instalar las vías (algo que en la gran mayoría de los casos se realizó sin inconvenientes ya que era considerado una ventaja tener en la puerta de casa un fácil medio de transporte). Tengamos en mente este dato para ver lo sucedido en los años venideros en el, en ese momento, Pueblo de Flores.²

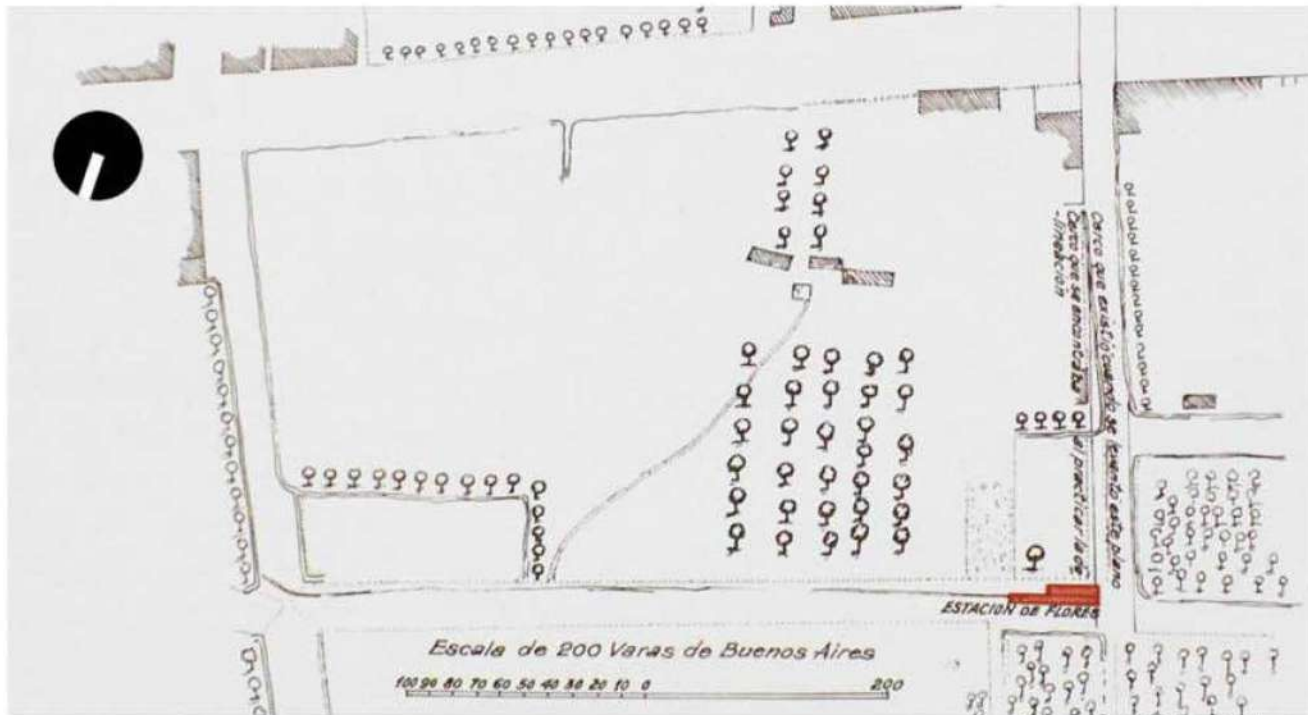
Para el año de la firma del acuerdo del Ferrocarril del Oeste los terrenos de Flores por los cuales estaba proyectado el mismo ya se encontraban divididos y con propietarios particulares. Es así que en una primera instancia la estación se ubicaba sobre la actual calle Caracas (ex La Paz), en los dominios de Inés Indarte de Dorrego que cede un sector determinado para la su construcción.

A partir de su inauguración en 1857, el trayecto del Ferrocarril del Oeste se comienza a poner de moda y a la vera del mismo surgen numerosas casaquintas y residencias de particulares (recordemos que los terrenos lindantes no fueron expropiados a sus propietarios originales, los cuales se beneficiaron con el gran y constante aumento de su valor).

En 1853 un informe del ingeniero ferroviario de la empresa destaca que la estación se encuentra mal situada al hallarse en un fuerte declive y necesita una ampliación en los andenes por no tener espacio suficiente para las necesidades del servicio de carga y pasajeros. A la vez, Mariano Miró (yerno y heredero de Inés Indarte de Dorrego) no acepta ceder más de sus terrenos para realizar las modificaciones necesarias.³

² Datos obtenidos del libro "Historia de los Ferrocarriles Argentinos" (autor: Raúl Scalabrini Ortiz).

³ Información obtenida de los libros: "Historia de los Barrios de Buenos Aires" (autor: Vicente Osvaldo Cutolo) y "San José de Flores" (autores: Cunietti / Ferrando).



Primera Estación de Flores

En este plano con fecha 22 de Noviembre de 1858, se observa el emplazamiento de la primera estación (en rojo) en las tierras de Ines Indarte de Dorrego. Las calles circundantes son las actuales Boyacá (izquierda), Yermal (arriba) y Caracas (derecha).

A causa de estos inconvenientes la municipalidad local (recordemos que Flores se anexa a la Ciudad de Buenos Aires en 1888) busca comprar un nuevo terreno para la estación. El único propietario con un terreno lo suficientemente grande para colocarla y dispuesto a venderlo (el consistente aumento de precio en los terrenos y su proyección hace que numerosos propietarios se rehúsen a la venta) es el Sr. Ramón Romero que acuerda el traspaso de parte de su solar a la Municipalidad de Flores por 150 onzas de oro.

La municipalidad ofrece este terreno al gobierno provincial el cual decreta el 5 de Septiembre de 1863 su aceptación y traslado de la estación de Flores; finalizando así la serie de desintelencias entre la municipalidad local y la familia de Dorrego. En enero de 1864 se concreta este traslado con la conclusión de la nueva estación y la devolución de los terrenos ocupados por la antigua a sus anteriores propietarios.⁴

Encontramos aquí la causa principal de uno de los problemas identificados.

Y es así que con las urgencias provocadas por las necesidades de ampliación de la estación y las trabas puestas por Mariano Miró, la municipalidad encontró inminente el traslado de la misma.

La antigua estación se hallaba en una ubicación céntrica para la época. Es así que, con suma urgencia, la municipalidad debía encontrar un solar lo suficientemente grande para instalar la nueva estación, con una localización cercana al centro del pueblo y, por sobre todas las cosas, con un propietario dispuesto a venderlo. Vemos entonces como el estar exactamente frente a la plaza no era una necesidad primordial en el momento.

Ramón Romero era el propietario de un solar comprendido entre las actuales calles Artigas, Yermal, Condarco y Bacacay y atravesado por las vías del Ferrocarril del Oeste. En 1860 vende a la familia

⁴ Datos extraídos del libro "San José de Flores" (autores: Cunietti / Ferrando) y de los expedientes municipales con referencia a la Estación Flores facilitados por la Biblioteca del Museo Ferroviario Scalabrini Ortiz.

Antiguos loteos

En este plano de Flores de 1970 encontramos el primer registro cartográfico desde el traslado de la estación. Observese su ubicación inicial (sobre los terrenos de Ines Indarte de Dorrego) así como su nuevo emplazamiento sobre el antiguo solar de Ramon Romero. Notese, además, la media manzana frentista a la plaza subdividida entre tres propietarios diferentes. Es importante resaltar la gran cantidad de manzanas subdivididas en las cercanías de la Plaza Pueyrredón y las vías del ferrocarril, un claro indicio del incremento en el valor de los terrenos en esta zona.

Referencias

-  Trazado del Ferrocarril del Oeste
-  Superficie del solar de Ramon Romero hasta 1960
-  Solar vendido a Marco del Pont en 1860 por Ramon Romero
-  Ubicación original de la estación
-  Plaza Pueyrredón
-  Solar vendido a la municipalidad en 1863 por Ramon Romero para relocalizar la estación.

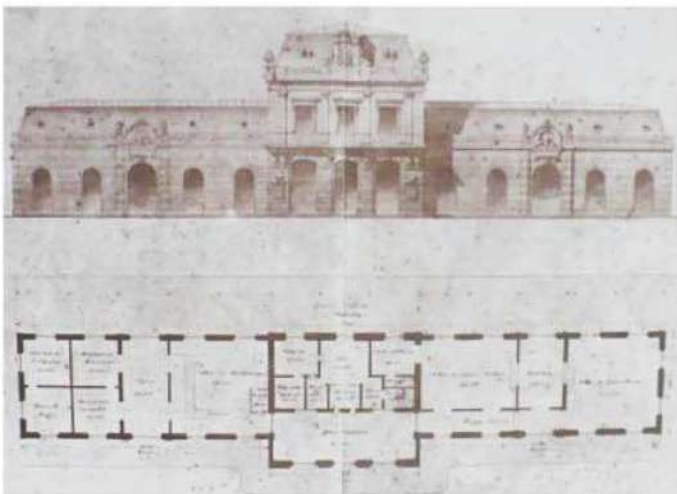


Marco del Pont el sector ubicado al norte de la vía por lo cual, para 1863, el solar ofrecido a la municipalidad para emplazar la estación es un cuarto de su terreno original, superficie y localización que cumplen con creces las urgentes necesidades de búsqueda.

Tengamos en cuenta que Romero es el único que presenta un solar para la venta, el mismo tiene aun mejores características que el emplazamiento original de la estación (se encuentra más cerca del centro de Flores y es más amplio) y esto hace que no sea necesario para la municipalidad negociar para ubicarla frente a la plaza. Negociación que se hubiera tornado complicada debido a que el terreno de similar tamaño frente a la plaza poseía tres propietarios diferentes como se aprecia en el plano del pueblo de finales de 1860.

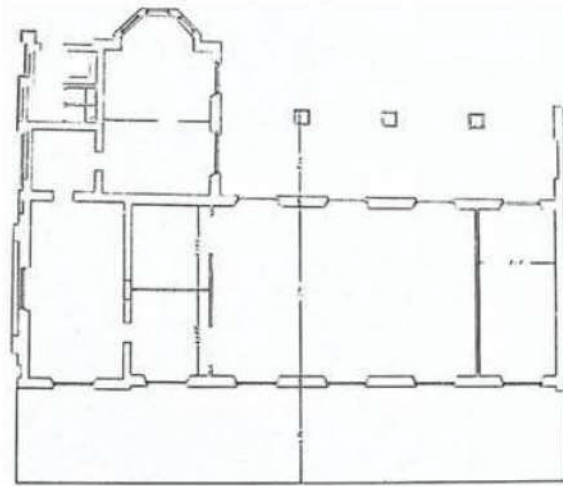
Sin embargo la nueva estación de Flores no es la actual. La misma fue edificada sobre la calle Artigas y se mantuvo así por casi dos décadas. Existió un proyecto para su duplicación en "U" hacia el oeste y parquización del terreno que no llegó a concretarse debido a las modificaciones en la línea ferroviaria.

Hacia 1882 se construyó una doble vía en el trayecto de Once a Floresta la que obligó a rehacer la estación en su totalidad y dejó sin efecto a las modificaciones anteriormente mencionadas.⁵



Tercera y última

En este plano de 1883 podemos ver el proyecto definitivo de la Estación Flores, el mismo que se encuentra en la actualidad.



Segunda estación

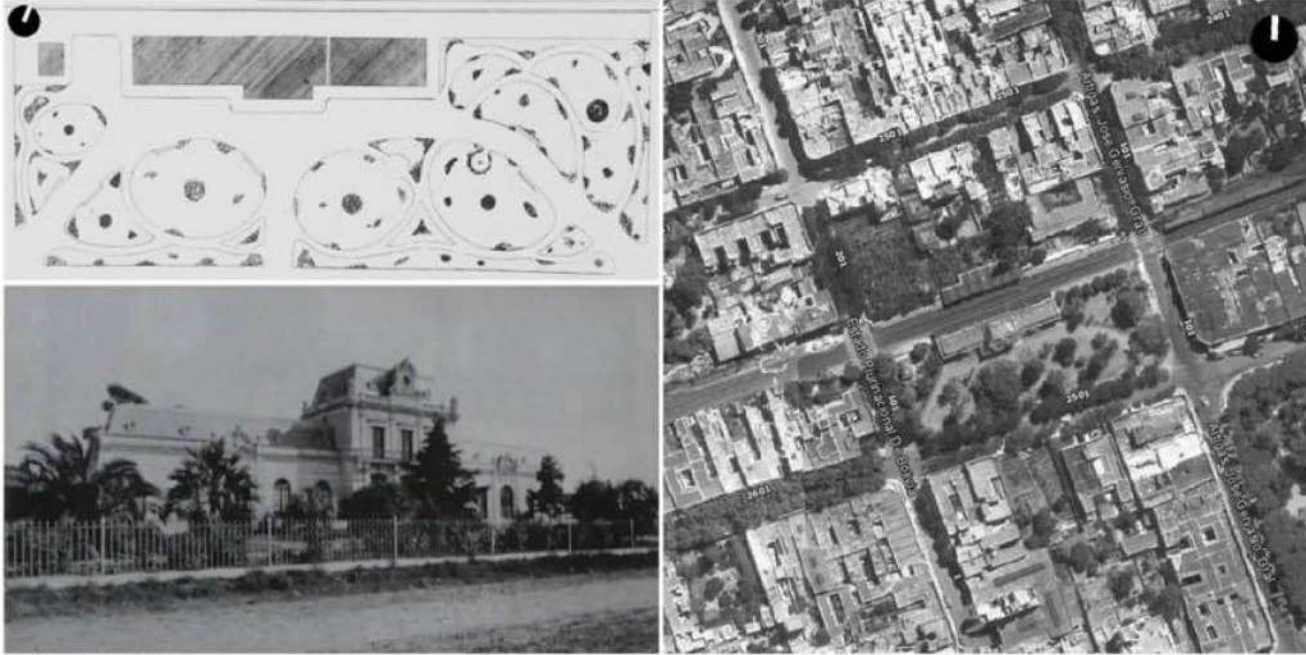
La primera ubicada en el terreno actual. Pese a un proyecto para duplicarla simétricamente se demolió hacia 1880.

En 1885 se finaliza e inaugura lo que es la estación actual, en conjunto con los jardines frente a ella que daban, reja mediante, a la calle Yermal. Con una parquización enrejada de tres accesos, camino para carruajes y mayores andenes, Flores tiene desde este momento su estación definitiva.

En 1890 el Ferrocarril del Oeste pasa a ser manejado por el consorcio británico Buenos Aires Western Railway, a partir de este momento solo encontramos en la estación pequeñas modificaciones principalmente solicitadas por los vecinos.⁶

⁵ Datos extraídos de los expedientes municipales de la Estación Flores facilitados por la biblioteca del Museo Ferroviario.

⁶ Información obtenida de los libros: "Historia de los Ferrocarriles Argentinos" (autor: Raúl Scalabrini Ortiz), "San José de Flores" (autores: Cunietti / Ferrando) y los expedientes municipales de la Estación Flores facilitados por la biblioteca del Museo Ferroviario.



Antiguos jardines

Tanto en el plano de proyecto de 1883, como en la fotografía del año 1885 y el relevamiento aéreo de 1940, aparecen los hermosos y ahora extintos jardines de la estación Flores. Obsérvese la perspectiva del edificio, punto de vista imposible de apreciar actualmente.

Recién en 1923 y debido a electrificación del servicio, los andenes tuvieron que ser elevados. Aun en la actualidad se puede apreciar esta modificación al tener que subir una serie de escalones que salvan la diferencia entre el nivel original de la estación y el andén.

Desde este punto los cambios han sido de tipo jurisdiccional. A mediados de la década de 1940 y con la nacionalización consorcios ferroviarios, el Ferrocarril del Oeste pasó a ser denominado “Domingo Faustino Sarmiento” y, poco después, el gobierno nacional lotea y vende el terreno de la estación Flores ocupado por jardines.⁷

Encontramos aquí el otro punto bisagra de nuestro trabajo de investigación.

No son claros los motivos que llevaron al gobierno a tomar esta patética decisión. Lo cierto es que una vez loteados y vendidos a particulares, la zona perdió toda su antigua fisonomía y el hermoso edificio de la estación quedó así oculto y arrinconado como se encuentra actualmente.

Profundizando en la investigación podemos ver el loteo del terreno original así como las fechas exactas de venta por parte de (en todos los casos) el Ferrocarril del Oeste a propietarios particulares entre los años 1945 y 1949. Prestemos especial atención a la parcela “Frac A” cuya venta es al Estado Nacional Argentino y representa el mencionado y criticado pasaje “Hugo del Carril”.⁸

Lamentablemente no ha sido posible identificar los motivos y responsables de esta aberración urbana, lo cierto es que los edificios actuales ocultaron toda la grandeza que, aun hoy y si logramos ver entre líneas, el ferrocarril y su estación representaron durante décadas para Flores.

⁷ Información obtenida de los libros: “San José de Flores” (autores: Cunietti / Ferrando) y “Flores 1808 – 1960” (autores: Asian, Novoa y otros).

⁸ Datos obtenidos en la Dirección de Registro de Obras y Catastro (DGROC) de la Ciudad de Buenos Aires.

A continuación tenemos el fraccionamiento oficial de manzana y los recortes de la pertenencia de cada fracción.

Parcela: FRAC AParcela: 15Parcela: 18Parcela: 19

Parcela: 20

CIRCUNS. 5	SECCION 85	MANZANA 623	PARCELA 50	CALLE		
PERTENENCIA DEL INMUEBLE						
Registro Propietario	PROPIETARIO	ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO VENTA	Origen	DOMICILIO
	Gerardo Este		2-10-1897			
	Belia Parodi		20-9-1945			
	Conson. de Prop. Intre. Por-Ver-18-9-30	Libre	1-11-1948			
	Eugenio Rosa MAPLAN- Esc-Can					

Parcela: 21

CIRCUNS. 5	SECCION 63	MANZANA 324	PARCELA 41	CALLE		
PERTENENCIA DEL INMUEBLE						
Registro Propietario	PROPIETARIO	ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO VENTA	Origen	DOMICILIO
1	Gobierno de la Provincia		9.10.1897			
2	F.C. Oeste.		20-9-45			
3	Gerardo Este		1-11-48			
4	Belia Parodi		20-9-45			

Parcela: 22a

CIRCUNS.	5	SECCION 65	MANZANA 62A	PARCELA 333	CALLE		
PERTENENCIA DEL INMUEBLE							
Registro Propietario	PROPIETARIO		ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO V. NTA	Origen	DOMICILIO
	Emp. del T.C. 6 de 13 An. (el) María F. Fernandez de Monte Causa de Prop. Int. por			20-9-45			
			UF 25	3P	Saul Leon	Adela Rosa	MIZRAHI de

Parcela: 24

CIRCUNS.	SECCION	MANZANA	PARCELA	CALLE		
PERTENENCIA DEL INMUEBLE						
Registro Propietario	PROPIETARIO	ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO VENTA	Origen	DOMICILIO
	Gobierno de la Prov. de Salto. Gerardo Este Glenn R. de Hessler Alfredo Galli Orsico	C. Fornell Vulle	10 Nov 87 20-9-45 17/4/45	855.90 139.300	RT.	Francisco 3821

Parcela: 25

CIRCUNS.	SECCION	MANZANA	PARCELA	CALLE		
PERTENENCIA DEL INMUEBLE						
Registro Propietario	PROPIETARIO	ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO VENTA	Origen	DOMICILIO
1	Gobierno de la Provincia		9 Oct 89			
2	Juan Canal Norte					
3	Juan Canal y José Leticia	Farrell	28/10/95			
4	Francisco Lezama Esquivel		30/10/97			

Parcela: 26

CIRCUNS.	SECCION	MANZANA	PARCELA	CALLE		
PERTENENCIA DEL INMUEBLE						
Registro Propietario	PROPIETARIO	ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO VENTA	Origen	DOMICILIO
1	Gobierno de la Provincia		1/1/89			
2	Francisco Lezama					
3	Carlos J. Baidoy	Farrell	28/10/95	52198		
4	Isabel Larrea y Baidoy	Farrell	7-4-97	31940		

Parcela: 27

CIRCUNS.	SECCION	MANZANA	PARCELA	CALLE		
PERTENENCIA DEL INMUEBLE						
Registro Propietario	PROPIETARIO	ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO VENTA	Origen	DOMICILIO
1	Gobierno de la Pcia		11-1897			
2	Juan C. Costa					
3	Isabel Larrea					
4	Comunidad de Propietarios Integrados por:		11-1897	52198		

Parcela: 28

CIRCUNS.	SECCION	MANZANA	PARCELA	CALLE		
PERTENENCIA DEL INMUEBLE						
Registro Propietario	PROPIETARIO	ESCRIBANO	FECHA VENTA	PRECIO VENTA	Origen	DOMICILIO
1	Francisco Lezama		11-1897			
2	Isabel Larrea					
3	Comunidad de Propietarios Integrados por:		11-1897	52198		

ALTERNATIVA 1

En esta suerte de “efecto mariposa” intentaremos imaginar cómo sería Flores si su estación hubiera mantenido los jardines frontales.

**Comparativa**

Podemos ver en las imágenes cómo sería la situación actual de la estación de haber conservado la plaza frente a ella. Se comparan puntos de vista similares entre las fotografías y el modelado.



Como podemos ver en las imágenes, la estación ferroviaria no se encontraría tan oculta y su jardín serviría de continuación al pulmón que es hoy la Plaza Pueyrredón.

Si lo analizamos a nivel simbólico, de tener sus jardines, seguiría siendo un ícono barrial para todas las generaciones. Actualmente en el inconsciente colectivo de los residentes se valoran símbolos como carteles y murales de la estación pero, irónicamente, no así su edificio. Al contrario, la gran mayoría del barrio prefiere el soterramiento y desaparición de la estación en conjunto con la llegada de la Línea A de subterráneos. Es así como, con el paso del tiempo, va quedando en el olvido aquel edificio de una pasada imponencia que puso a Flores como uno de los sectores más codiciados durante décadas. Pocos somos los que aun hoy le encontramos su belleza y defendemos al hermoso e histórico edificio ferroviario.

Si lo vemos desde la frialdad del mercado inmobiliario, esta plaza también nos resultaría beneficiosa. Y es que toda una cuadra de la calle Yermal (entre Artigas y Bolivia) tendría un gran jardín con un

edificio histórico en él, lo cual incrementaría el valor del m² tanto de los terrenos frentistas como de los cercanos. De esta forma se extendería así el valor de la zona céntrica de Flores y no tendríamos la ridícula situación de edificios dándole la espalda a un sector histórico sino la correcta y contraria: valiosas propiedades que miran a él y realzan su significado.

A nivel funcional, el tener este verde en relación con la estación solucionaría los grandes problemas de escala y uso provocados por el pasaje. Existiría así un gran espacio fuelle que amortigüe la salida de pasajeros en conjunción con un verde que, bien iluminado, mitigaría la sensación de inseguridad que se genera actualmente.

En síntesis y como podemos apreciar, de no haberse llevado adelante el patético loteo y venta de estos jardines, no solo se solucionarían ciertos problemas circundantes a la estación, sino que además se hubiera preservado el patrimonio edilicio y cultural de la zona.

Personalmente me gustaría que en algún momento se expropiaran y demolieran estos edificios particulares y se le devuelva a Flores una de sus joyas, oculta muy probablemente por personas que pusieron su beneficio económico personal por delante de toda la historia de un barrio.



ALTERNATIVA 2

Imaginemos ahora qué sucedería si allá por 1863 la municipalidad hubiera conseguido el terreno frente a la Plaza Pueyrredón y la estación estuviera instalada definitivamente en dicho lugar. A continuación tendremos algunas imágenes que nos ayudan a ver qué sería de Flores con este segundo “efecto mariposa” propuesto.

Pienso que de haberse localizado la estación frente a la plaza existiría un diálogo entre la misma y la Basílica San José, formando así una serie de tres manzanas de carácter histórico que incrementarían el patrimonio barrial.

Considerando además la pronta llegada de la Línea A de subterráneos, todo este bloque sería un centro de transbordo donde podrían ser proyectados y ordenados flujos peatonales tanto a nivel como bajo tierra.

El centro de Flores se reduciría a este sector y el valor histórico de las propiedades sería concéntrico y descendiente desde la plaza debido a su accesibilidad incrementada. La zona sería entonces un gran punto de referencia y acceso para Capital Federal y toda la Av. Rivadavia.

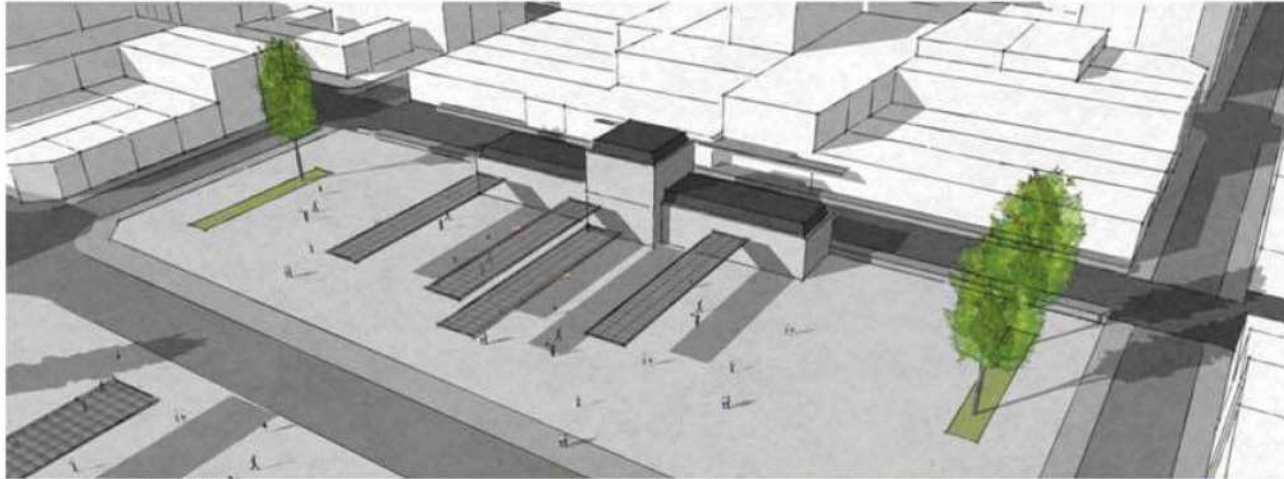


Una plaza diferente

Con la estación alineada y las paradas de colectivo sobre Av. Rivadavia, la Plaza Pueyrredón tendría el rol de un centro de transbordo, perdiendo por completo su identidad barrial.

Sin embargo y tomando como ejemplo otras grandes terminales y centros de transbordo existe otra conclusión hipotética. Y es que si bien durante finales del s. XIX y la primera mitad del s. XX este sector hubiera gozado de un buen mantenimiento; las constantes desinversiones en transporte público, el incremento de población y la falta de actualización en las últimas décadas podrían significar una zona degradada.

A causa de la metropolización de la Ciudad de Buenos Aires, el incremento de flujos en los centros de transbordo podrían haber transformado nuestra hipotética plaza en una réplica de Plaza Miserere: degradada, sometida a una cantidad de personas diarias incapaz de soportar, con una alta tasa delictiva y una gran suciedad y polución.



Esta degradación, aun si se hubieran hecho reformas, provocaría una pérdida de identidad y sentido de pertenencia del barrio; dicho de otra forma, el trío Plaza/Basílica/Estación sería más de la ciudad que del barrio. En esta realidad el sector central de Flores se vería extirpado poco a poco del barrio debido a su rol, más en relación con la ciudad que con este último.

Vemos entonces un arma de doble filo aquí, los flujos peatonales y la eficiencia del transbordo serían mucho mejores pero a un alto precio, sacrificando su valor patrimonial, de pertenencia e identidad barrial. Claro está que en su momento era imposible predecir el devenir de la zona un siglo y medio en el futuro, pero es interesante pensar los grandes cambios de roles en la misma con solo tener su estación ferroviaria 100m corrida.



CONCLUSIONES FINALES

Luego de lo investigado podemos decir entonces que la ubicación actual de la estación se debe a una situación óptima del pasado.

Sin embargo y sin planificarse, ayuda en la actualidad a que la zona no pierda por completo su identidad barrial. Este desfasaje o “no alineamiento” con la plaza impide/impidió generar una infraestructura de transbordo masivo en la que, al menos desde mi punto de vista, hubiera perjudicado de sobremanera a gran parte de la tradición de Flores.

Por otro lado, el estado actual se debe a una de las tantas situaciones históricas del urbanismo de Buenos Aires en donde se perjudicó a mucho para beneficio de pocos.

Pienso que esto por suerte no es actualmente irreversible y, como se dijo anteriormente en este trabajo, debería iniciarse un proyecto para expropiar los terrenos y reconstruir los jardines.

Creo firmemente que no solo mitigaría muchos de los problemas actuales circundantes a la estación sino que, además, recuperaría la grandeza de un edificio de alto valor patrimonial para la zona. Zona que primero como pueblo y luego como barrio creció y progreso gracias al Ferrocarril del Oeste, ferrocarril y progreso que, actualmente, están ocultos.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Arnaldo Cunietti – Ferrando; “San José de Flores”; Imprenta del Congreso de la Nación; Buenos Aires, Argentina; 1997.

Liliana Asian, Irene Joselevich, Graciela Novoa, Daiana Saiegh, Alicia Santaló; “Flores 1808 – 1960”; Dirección Imprenta Municipal de la Municipalidad de Buenos Aires; Buenos Aires, Argentina; 1988.

Arnaldo Cunietti - Ferrando; “San José de Flores, El Pueblo y el Partido (1580 – 1880)”; Imprenta del Congreso de la Nación; Buenos Aires, Argentina; 1977.

Vicente Osvaldo Cutolo; “Historia de los Barrios de Buenos Aires (Tomo I)”; Editorial ELCHE; Buenos Aires, Argentina; 1998.

Raúl Scalabrini Ortiz; “Historia de los Ferrocarriles Argentinos”; Editorial Plus-Ultra; Buenos Aires, Argentina; 1974.

Juan Isetto, Ricardo Giancola, Florencio Reyna, Emilio Vattuone; “Un Viaje desde el Parque a la Floresta”; Impreso en el Centro de Estudios Históricos Ferroviarios; Argentina; 1974.

Se han consultado expedientes municipales de fechas comprendidas entre 1890 y 1920, producto de solicitudes entre los vecinos de la zona al Gobierno de la Ciudad. Sin embargo el degradado estado de los mismos, las decenas de personas intervinientes y la falta de fechas concretas impiden citarlos correctamente.

Los datos catastrales de parcelas incluidos en el trabajo son propiedad de la Dirección General de Fiscalización de Obras y Catastro (DGFOC) y me fueron brindados en la oportunidad.

Páginas web consultadas:

http://www.ciudadyderechos.org.ar/derechosbasicos_l.php?id=11&id2=67&id3=1896

<http://www.diariodeflores.com.ar/iniciativa-para-redisenar-la-plaza-flores/>

mapa.buenosaires.gov.ar

AGRADECIMIENTOS

Han hecho posible este trabajo:

Biblioteca del Museo Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz.

Archivo General de Ferrocarriles.

Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

Centro Cultural “Marco Del Pont”.

Dirección General de Fiscalización de Obras y Catastro (DGFOC) de la Ciudad de Buenos Aires.

Mi especial agradecimiento a:

Mis vecinos y amigos del barrio de Flores, con los cuales comparto diariamente mi vida cotidiana, cafés, anécdotas y discusiones e inconscientemente me dan ese sentido de pertenencia al barrio.

El Club Ferro Carril Oeste por el cual le tengo un especial afecto a la línea ferroviaria Sarmiento y a sus estaciones “Flores” y “Caballito”.

Los arquitectos Alberto Petrina y Rosa Aboy por haberme inculcado hace ya algunos años un gran interés por la historia de la arquitectura y urbanismo, en especial de Buenos Aires.