

# Recomponiendo las huellas urbanizadoras al norte de la capital

*Ferrocarriles Pobladores*

Zona Vicente López



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires

Cátedra: Dra. Arq. Maria Marta Lupano

Docentes: Arq .Virginia Baroni, Arq. María Paula  
Cheheid, DG Sergio Lobosco

**alumno Matías Clause**



# **ÍNDICE**

## **Prólogo**

### **Introducción al tema**

- Mapa general de la investigación
- Objetivos de la investigación

### **Vicente López, barrio, partido, ciudad**

#### **Ferrocarriles al norte de Buenos Aires**

- Ferrocarril Mitre (ex Ferrocarril Buenos Aires y Rosario ramal a Las Conchas)
- Estación Bartolomé Mitre Ramal Mitre-Mitre
- Estación Florida Ferrocarril Mitre
- Folletos terrenos estación Florida
- Segunda urbanización, terrenos cercanos
- Ferrocarril Belgrano Norte (ex Ferrocarril Central Norte, luego Ferrocarril Central Argentino)
- Estación Padilla
- Ferrocarril Mitre
- Estación La Lucila
- Análisis de los folletos de loteo

### **Memoria de la investigación**

### **Conclusión**

### **Fuentes bibliográficas**



## **PRÓLOGO**

### **Decreto expuesto por el Diputado del partido Nacionalista, por la provincia de San Juan Guillermo Rawson 1855**

*El decreto del 2 de abril de 1855 dice, en su parte pertinente:*

*“ Los terrenos necesarios para el camino, muelles y estaciones y desembarcaderos serán entregados libres de todo gravamen a la empresa por el gobierno y los que no se hallasen de propiedad pública serán expropiados por su cuenta y pagados por él. Además de los terrenos arriba indicados, el gobierno concede a partir de dos leguas de la ciudad de Córdoba y una de cada pueblo de tránsito, veinte cuadras de fondo a cada lado del camino. Los terrenos que no fuesen del Estado serán expropiados y pagados por él. Los terrenos concedidos serán de propiedad perpetua de la empresa o de quien ella los ceda”*

Expuesto ante la cámara de la Confederación Argentina, reunidos en Paraná, Entre Ríos, Argentina 1855



## **INTRODUCCIÓN AL TEMA DE ESTUDIO**

El tema para la investigación de este Trabajo Práctico se decanta a partir de las temáticas abordadas en el T.P. N°2, de la materia Historia Urbana de Buenos Aires - cátedra Lupano, "Antiguas trazas de la ciudad" que realicé entorno a la localidad de Vicente López. Terminado el ejercicio se nos planteó proseguir la investigación con la elección de un tema puntual que hubiera surgido previamente en el trabajo anterior.

Inicialmente abordé uno que me había interesado, a partir de leer crónicas del año 1900 donde se hablaba de la presencia de quintas productivas en la zona de Vicente López para abastecer a la ciudad capital, Buenos Aires. Comencé a indagar y encontré ciertos indicios entre estas crónicas y la presencia arbórea de cítricos, que registré en el trabajo de campo cerca de viejas casas, posibles cascos de estancias. Además, cabe recordar que Vicente López, avanzado el siglo XX, fue lugar de vacaciones para la clase más alta de Buenos Aires que pasaba, en sus residencias, largas temporadas.

Luego, esta investigación se volvió dificultosa por la simple razón de no poder encontrar registros concretos de esta situación sobre las quintas y su ubicación en lugares específicos de Vicente López, y tampoco pude comprobar que la existencia de esa capa arbórea de cítricos tuviera relación con las quintas. Fue por esta razón que decidí comenzar a re direccionar la investigación en base a que reencontré un folleto de remate de lotes pertenecientes al barrio de Florida, en cercanías al ferrocarril Mitre y que había consultado para el trabajo práctico N°2.

Anteriormente había registrado, en distintos textos sobre Florida, que las estaciones de los ferrocarriles que se establecieron en Vicente López fueron verdaderos núcleos fundacionales del partido, como Olivos, Aristóbulo del Valle, la propia Florida y la estación Vicente López. Pero con una particularidad, que no se dio demasiado en otras localidades periféricas a la Capital Federal, y es que esta porción de territorio estaba atravesada por tres líneas de ferrocarriles diferentes.

Es así que tomé la decisión de orientar el tema de investigación hacia el uso de folletería sobre los remates de tierra agregando, a la búsqueda de más folletos, información sobre los mismos con el objeto de generar un plano/mapa fundacional de una porción del partido de Vicente López influenciada por los ferrocarriles.

La hipótesis que presento intenta comprobar, por un lado, que la división de los terrenos linderos a las vías férreas fueron los primeros en venderse y esto condicionó la forma del trazado urbanístico de Vicente López. Por el otro lado, planteo que la existencia de una relación entre los dueños de los lotes, los rematadores y el Ferrocarril -tanto de capitales británicos como franceses- permite encontrar la explicación sobre el método aplicado para el desarrollo urbano de esta localidad.



### **Mapa general del área de investigación**

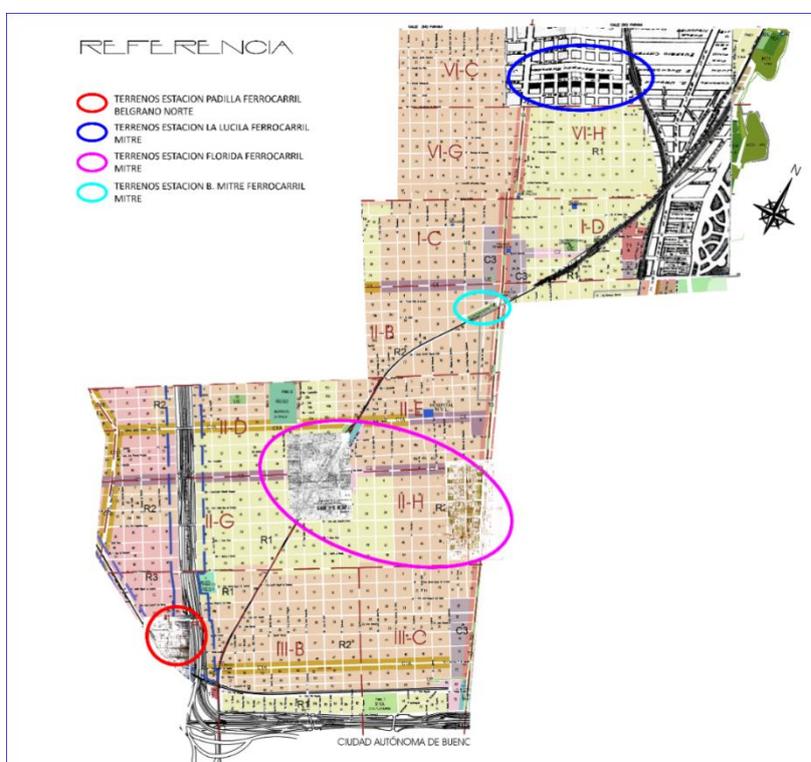
El mapa que se adjunta a este trabajo, está elaborado con la intención de poder confirmar la hipótesis que mencioné anteriormente sobre la relación entre los lotes rematados cerca de las vías del ferrocarril, la relación entre rematadores y empresas ferroviarias y la finalidad de urbanizar una localidad que presentaba la particularidad de tener varios trazados de vías férreas.

El siguiente plano fue confeccionado en base a cuatro folletos de remate de lotes aledaños a las estaciones de los trenes. Asimismo, contiene información de un plano de Vicente López del Municipio. De esta manera conformo un mapa/plano general de la localidad, delimitado por las propias estaciones y su influencia en el proceso urbanizador.

Los cuatro folletos son:

- Un loteo de los terrenos próximos a la estación Padilla del Ferrocarril Belgrano Norte año 1930 aprox.
- Un loteo de los terrenos próximos a la estación Florida del Ferrocarril Mitre año 1925 aprox.
- Un loteo de los terrenos a 5 cuadras de la estación Florida del Ferrocarril Mitre año 1925
- Un loteo de los terrenos a 6 cuadras de la estación La Lucila del Ferrocarril Mitre año 1936

Los mismos conforman, mediante sus influencias urbanas en el territorio, los primeros esbozos de un partido lindero a la Capital Federal. Cabe aclarar que Vicente López logró su autonomía al separarse de San Isidro en el año 1920, oficializándose como el único partido con categoría de "ciudad".



## **Objetivos de la investigación**

Antes de exponer los objetivos de esta investigación, quisiera plasmar alguna de las preguntas que se presentaron al inicio. Cuando comencé a armar la estructura del trabajo me surgieron dudas tales como:

¿Por qué se vendieron rápidamente los terrenos cerca de las vías del ferrocarril?  
¿Existirá una relación entre esos lotes y la trama urbana de hoy en día?

Además

¿Cómo se consiguieron estos terrenos que pertenecían a las distintas líneas del ferrocarril?

¿Hubo una lógica o una intención urbanizadora? ¿Existe una conexión entre vendedores y la empresa?

Los objetivos que alcanzan a esta investigación parten del trabajo práctico N°2 “antiguas trazas de la ciudad” y esperan responder las preguntas que se generaron luego de avanzar sobre el tema y sobre la hipótesis elaborada. Los mismos son:

-Dar una respuesta sobre el papel fundacional que tuvo el ferrocarril en el Partido de Vicente López.

-Poder describir y conocer la urbanización de los terrenos linderos a las estaciones de los ferrocarriles que tienen sus vías en el territorio del Partido de Vicente López.

-Encontrar la relación entre las empresas ferroviarias y las casas de remate o inmobiliarias.

-Comprender y estudiar la trama y el tejido urbano que generaron los loteos en esta área.

Y también como objetivo último de esta investigación:

-Seguir conociendo y entendiendo las lógicas urbanas y rurales de una Megalópolis como es Buenos Aires.

## **VICENTE LÓPEZ, BARRIO, PARTIDO, CIUDAD**

El partido de Vicente López se encuentra al norte de la Capital Federal, lindando directamente con el barrio de Saavedra y Núñez al sur, con los partidos -ya en la provincia de Buenos Aires- de Martínez al norte y de San Martín al oeste. Y el río de la Plata, donde terminan los terrenos contra la costa bonaerense, al este.

Transcribo aquí una pequeña introducción a la historia del partido de Vicente López

*“...Luego de la segunda -y definitiva- fundación de Buenos Aires por Juan de Garay el 11 de junio de 1580, su territorio se fue integrando con chacras y una población marginal que con el paso del tiempo se fue abigarrando, determinando la zona llamada Pagos del Monte Grande.*

*Inicialmente, como parte integrante del Partido de San Isidro, se creó el partido de Vicente López según Ley N° 2959 promulgada el 21 de diciembre de 1905. Fueron el influyente vecino Ángel Torcuato de Alvear y su pariente (cuñado) el Dr.*





Había, también, escuelas, bibliotecas, diarios y una Universidad. Estos datos son muy relevantes al ver que se trató de incentivar el asentamiento de una rápida población en los territorios del partido.

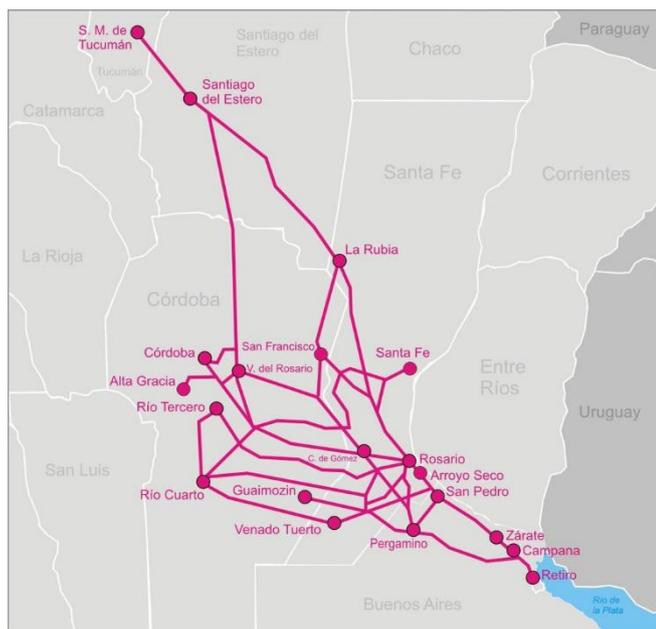
## **FERROCARRILES AL NORTE DE BUENOS AIRES**

### **Ferrocarril Mitre (ex Ferrocarril Buenos Aires y Rosario ramal a Las Conchas)**

Este ferrocarril, inicialmente de capitales argentinos, fue creado por la ley 2098 del 8 de octubre de 1887, que autorizó al empresario Emilio Nougquier a construir un ferrocarril entre el reciente barrio porteño de Belgrano y el Puerto de Las Conchas. El 31 de enero de 1888 se firmó el contrato de concesión, en el cual se establecía la utilización de trocha ancha y servicio telegráfico.

Para encarar la obra, Nougquier creó la “Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores” siendo aprobados sus estatutos mediante un decreto del 31 de octubre, firmado por el presidente Miguel Juárez Celman.

*“...El trazado propuesto partía desde las vías a Rosario, al norte de Belgrano, para avanzar hacia Olivos, donde cruzaría la vía del Ferrocarril del Norte y tras bajar a la orilla del río, continuaría por la falda de la barranca hasta cruzar el Canal San Fernando, el río Tigre y llegar a la desembocadura del río Las Conchas.*”



*Lo paralelo y cercano a la vía del Ferrocarril del Norte a Tigre, nos da la idea que Nougquier y sus Ferrocarriles Pobladores, solo buscaban la especulación económica pidiendo esta concesión. Sin duda el negocio era revalorizar las tierras que la empresa había adquirido sobre el trazado y obligar al Norte a comprar la concesión para anularla, a fin de sacarse de encima a un peligroso competidor. Si esto no se concretaba, Nougquier podía buscar a otra compañía que quisiera competir con el Norte.*

*Justo en ese momento la situación se modificó, al hacerse cargo del Ferrocarril del Norte el Ferrocarril Central Argentino. Este cambio en la vía a Tigre, posibilitó a Nougquier ofrecer en venta su concesión al archirival del Central Argentino en el interior, el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Si bien el ramal a construirse no tenía posibilidades de ser productivo, las autoridades del Rosario se entusiasmaron, a fin de poder competir con el Central Argentino en la zona de quintas de veraneo, huertas y productos del Delta. Una manera de vengarse de la intromisión de su rival en la Capital.*

*El 9 de agosto de 1890, mediante un decreto del presidente Carlos Pellegrini, se aceptó la transferencia del trazado al Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Nougquier hizo un gran negocio y si bien la crisis económica de ese año le trajo serios problemas, sus ganancias y las de sus socios, se concentraron en la venta de las tierras que realizaron a la vera del ferrocarril, que ahora sí se construiría. Los Ferrocarriles Pobladores solo serían una gran empresa rematadora de tierras y del ferrocarril se encargó alguien que sabía...”*

(Extracto del libro “Historia del Ferrocarril al norte del Gran Buenos Aires: Ferrocarriles Mitre y Belgrano” por Ariel Bernasconi)

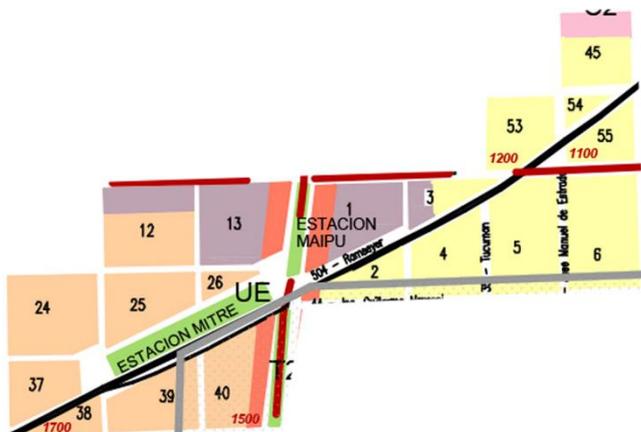
Luego con la presidencia de Perón en 1948 el Ferrocarril y sus líneas pasaron de la empresa “ferrocarril Buenos Aires y Rosario” a la empresa “Ferrocarriles del Estado” abandonando sus capitales ingleses. Más tarde la misma sería renombrada Ferrocarril General Bartolomé Mitre. Después pasó por varias concesiones privadas, TBA, Ferrovías, hasta que en el año 2012 se volvió a estatizarse bajo el nombre “Ferrocarriles Argentinos”

### **Estación Bartolomé Mitre Ramal Mitre-Mitre**

Empezamos aquí con un apartado que no tiene folleto, ni grandes loteos alrededor pero que por su historia merece un lugar en esta investigación. Me refiero a la estación Bartolomé Mitre del Ferrocarril Mitre-Mitre.

La estación Terminal del recorrido Retiro – Mitre fue construida, como ya comentamos anteriormente, en el año 1891 y fue estación intermedia hasta el año 1961 donde, por orden del presidente Frondizi, se dio de baja a los servicios públicos y de cargas de la línea Bartolomé Mitre, conocido en ese momento como “tren del Bajo” por tener un recorrido similar al de su ex competidor el Ramal Mitre-Tigre, por su ínfima rentabilidad.

*“No pudiendo revertir el déficit del ramal entre Borges y Delta, el gobierno de Arturo Frondizi decidió suspender los servicios de pasajeros al norte de Bartolomé Mitre, a partir del 8 de noviembre de 1961, en plena huelga ferroviaria, por lo que los usuarios notaron la clausura cuando se levantó la medida de fuerza y el ramal del bajo no volvió a funcionar.*



*Esta medida fue lamentada por los pocos pobladores y visitantes de la ribera, entre ellos la escritora Victoria Ocampo, quien en su obra Adiós al Tren del Bajo, le dedico muy bellas palabras de despedida.*

*La clausura del ramal del bajo fue poco común ya que se suprimieron los servicios públicos de pasajeros y cargas, pero se mantuvo la vía descendente para trenes internos de la empresa.*

*En el bajo el pasto invadió el trazado, las barreras y señales fueron retiradas, las cabinas vandalizadas y las estaciones utilizadas como viviendas de empleados o usurpadas. En algunos lugares del recorrido como Olivos o San Fernando, los propietarios de las casas vecinas a la vía levantada, extendieron sus jardines sobre la vieja traza, quedando solo la vía descendente.”*

(Extracto del libro “Historia del Ferrocarril al norte del Gran Buenos Aires: Ferrocarriles Mitre y Belgrano” por Ariel Bernasconi)

Se empieza a comprender una lógica de urbanización. El tren que ya no cumple su destino y los dueños de los terrenos lindantes que toman posesión de sus terrenos. Como podemos ver en el plano de la estación actualmente, luego de lotearse completamente los terrenos, se vislumbra como el tren pasa de manera no ortogonal en



los terrenos que están hoy en día al borde del terraplén.

Treinta años más tarde, en 1993, el presidente Menem otorgará la concesión al Nuevo Tren De la Costa S.A

En cuanto al trazado urbano, tema que concentra este trabajo, dada esta nueva subdivisión de empresas sobre una misma vía férrea, se tomó la decisión de realizar una estación Terminal para cada empresa, de modo que la antigua traza del ferrocarril Mitre que cruzaba las avenidas Maipú en su intersección con la calle Félix Amador dejó de hacerlo. A modo de transición entre las dos terminales se proyectó un puente por arriba de la Av. Maipú que unía a las dos estaciones. Se puede ver aquí como los terrenos que había a los costados de las vías de ambas empresas, fueron divididos en forma irregular siguiendo las trazas de los dos ferrocarriles. Además, en la foto se puede ver como la estación Bartolomé Mitre nunca fue pensada como una terminal, no posee ni el tamaño ni la infraestructura ni la conexión para serlo. Tiene las características de sus estaciones hermanas –en el medio de su recorrido- de ladrillo y chapa reflejando, en su escala, la poca importancia que tenía a la hora de ser erguida.



Urbanamente yo, como vecino, reconozco que hoy es un problema más que una solución. Es muy difícil transitar hacia la salida, en dirección a la Av. Maipú, y debieron instalarse otras salidas adyacentes para poder realizarse de manera ordenada hacia la avenida. Puede verse también en el plano de loteo actual como hay terrenos pegados a la estación que tienen sus frentes y fondo linderos a ésta, cosa que en una estación terminal no tiene ningún sentido. Agregado a esto, no existe una playa de maniobras vecina, lo cual dificulta y exige al tren retrasarse hasta la estación Florida. Cabe mencionar aquí que los trenes desde su inicio, momento de auge del Tren de la Costa, hasta hoy poseen horarios diferentes, lo cual dificultan muchísimo el trasbordo, aumentando así el bajo uso del Tren de la Costa.



## **Estación Florida Ferrocarril Mitre**

Si la estación Florida fue creada antes que la Estación Bartolomé Mitre, su importancia, en la lógica urbanizadora de Vicente López, es mayor dada su antigüedad. Para la investigación, saber cómo fueron los loteos, la ubicación de la estación y su influencia en la trama urbana son importantes. Por lo tanto es necesario continuar un poco más con la historia de esta Cia. Nacional de Ferrocarriles Pobladores:

Según cita el libro *“Historia del Ferrocarril al norte del Gran Buenos Aires: Ferrocarriles Mitre y Belgrano”* por Ariel Bernasconi

*“...Ya después de cruzar el arroyo Medrano y la cañada de Ibáñez, estación del entonces Partido de San Isidro, se habilitó una cercana que quisieron llamar Rivadavia, pero al advertirse que la parada del Ferrocarril del Norte llevaba ese nombre, se optó por denominarla Florida, en recuerdo de la batalla de La Florida, librada en el alto Perú ...En alrededores de esta estación la Compañía de Ferrocarriles Pobladores realizó un importante loteo que dio origen al pueblo de Florida...”*

En abril de 1889 se inician las obras que, hacia fines de ese año, quedan paralizadas por cuanto el directorio de la Compañía aduce dificultades para obtener créditos. Como consecuencia de estos inconvenientes se decide vender la concesión. En referencia a ello cito la situación económica de la empresa que se expone en el libro *“Anuario Pillado de la deuda pública y sociedades anónimas establecidas en las repúblicas Argentina y del Uruguay” año 1890* donde se muestra a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Pobladores con el estado *“en liquidación de acreedores”*. Dando a entender que la empresa no pudo sostener su economía. Luego de concretada la venta de la empresa, como aclaramos antes, al Ferrocarril Buenos Aires Rosario, para 1890, la misma transfiere las tierras por donde pasaría el ramal, aunque conserva los predios linderos a las estaciones a construirse. Así es que la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Pobladores, más que una empresa de transporte, se había convertido en una excelente empresa inmobiliaria. Se puede empezar a ver el por qué las estaciones de tren de Vicente López y Florida adhieren a una lógica urbana parecida, heredada de esta empresa.

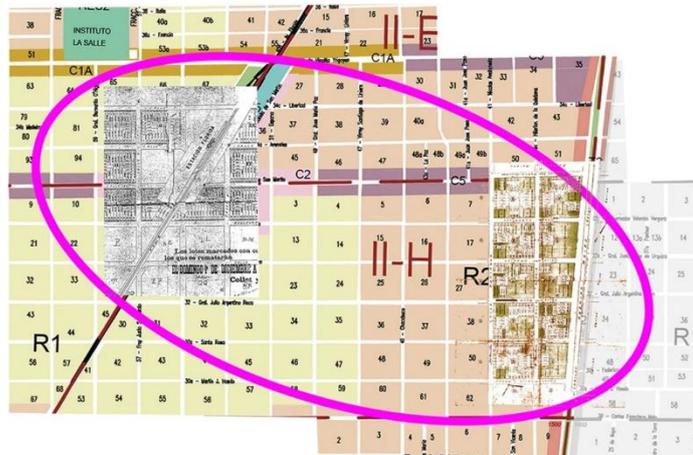
Para poder comprobar cómo los ferrocarriles influyeron ampliamente en el trazado urbano y en el método utilizado para lograrlo, comencé a relacionar la necesidad de urbanizar este nuevo partido de la Provincia, lindero a la Capital Federal, con la capacidad de albergar un pequeño puerto en sus costas y con las vías férreas hacia el norte, ya realizadas, y con las posibilidades económicas redituables que daba colocar estaciones y lotear terrenos linderos a ellas. Para ello, como siempre, se recurre al gobierno para que habilite las tierras y como es común se busca conocer gente, dentro del Estado, que agilice la operatoria. Esto no era diferente para la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores.

*“...Emilio Noguier, casado con Josefa Martínez de Hoz, y sus padres eran dueños de tierras en la barranca de Olivos; Eduardo Casey que ocupaba los cargos de presidente del Banco Provincia y del Comité de Inmigración (con) banqueros londinenses amigos suyos ya habían negociado tierras en 1880; Melitón Panelo, importante comerciante, actualmente presidente de la Dirección de F.C. Nacionales y del Banco Hipotecario de la Provincia; Tomás Dugan, estanciero, pariente de Casey con quien compartió algunos proyectos y Emilio Chayla, dedicado a los negocios, presidente del Banco Nación y dirigente de la Bolsa de Comercio...”*



(Extracto de la nota publicada en la revista *110 años de Florida por*. Ada Lavorato Centro de Guías de Turismo de Vicente López. Trabajo basado en las investigaciones de Hugo Veá Murguía, historiador de Florida)

Cito este texto por su claridad en explicar y casi justificar mi hipótesis de vincular las conexiones entre miembros del ferrocarril, del gobierno y los dueños de los terrenos aledaños al trazado del tren. Se demuestra así que, en esta ansia de urbanizar una periferia, los negocios y la política van siempre de la mano. Entiendo entonces la lógica de las urbanizaciones de todos estos



nodos (Estación Mitre, Florida del Ferrocarril Mitre-Mitre, la estación Padilla del Ferrocarril Belgrano Norte y la estación la Lucila del Ferrocarril Mitre-Tigre) y de sus loteos que pudieron estar influenciados por los intereses de las empresas ferroviarias. Hablaremos de manera puntual de estos actores sociales con mayor profundidad más adelante.

A continuación, trataré específicamente de los Folletos de loteo de los terrenos aledaños a la estación Florida y su relación con todo esto.

### **Folleto terrenos estación Florida**

La folletería de remate y loteo es un tipo de fuente primaria muy interesante para analizar. Tiene fecha, locación, precio y algo muy enriquecedor para mi investigación que es una pequeña reseña, a modo de “novela”, donde se anuncia lo excelente y grandioso que sería comprar uno de los terrenos ofertados. En base a estos comencé mi análisis. Noté inmediatamente una interesante aclaración:

“127 lotes” “FC Buenos Aires y Rosario”

Me llamó la atención la ausencia de dos ítems que figuran siempre y no se ven directamente, ni precio, ni cuotas, solo la abrumadora cantidad de lotes y su proximidad con los ferrocarriles. De nuevo lo referenciamos con lo que hablé antes de la “Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores”. Noto una clara intención de direccionar los lotes a lugares donde la gente quiera comprar y generar un antecedente inmobiliario (especulación financiera) alrededor de esta gesta urbanizadora general de Florida. También vale notar que ya se le asignaba el nombre de FC Buenos Aires y Rosario, queda terminado, por lo tanto, el nombre de Compañía de Ferrocarriles Urbanizadores.



Ahora hablemos de los dueños de esta urbanización y loteo. Como se sabe los terrenos fueron dados al ferrocarril que luego fueron comprados por una compañía que posteriormente los vendió a privados alegando falta de crédito. Aquí observamos los



nombres que aparecen en el folleto de loteo: Collet y Llambi. Ahora es importante referirse un poco a esta empresa. Cito un párrafo de la investigación de la UNICEN de Tandil sobre grandes industriales:

*“...Todos ellos sirvieron de plataforma para la edificación de importantes fortunas que, sin embargo, rara vez superaron a las de los grandes industriales que estamos considerando. Veamos algunos ejemplos referidos a figuras líderes en estos terrenos de actividad. Comencemos por los grandes agentes inmobiliarios...” “...Román Bravo, socio principal de la firma “Bravo, Barros y Cía.”, legó a sus herederos unos \$340.000 m/n [\$134.000 oro] en 1925, y Rodolfo Collet, socio de Collet y Llambi, acumuló una cifra aún más reducida...”*

Ambos, Collet y Llambi, según el libro “Sáenz Peña la campaña política de 1910 vol. 1”: fueron Vocales de la Comisión de Comercio del presidente Sáenz Peña. Esto refuerza la idea de las conexiones con el poder político y los terrenos a la venta en Florida.

En la segunda parte del folleto el loteo aparece graficado, en este caso no hay registro de su valor, la cantidad de los 127 lotes demuestra que los terrenos al costado de la estación eran muchos. Para “suerte” de los habitantes la estación de Florida tiene su entrada por la Av. San Martín la cual está adoquinada desde el año 1910, según indica



la Municipalidad de Vicente López. La idea de urbanizar terrenos, que en su mayoría no tenían un alto valor previo y que algunos hasta fueron expropiados por el Estado con el fin de otorgárselos a las líneas de ferrocarril, fue un éxito económico. Los dueños vendían sus terrenos los cuales habían sido loteados a las medidas mínimas, maximizando su valor ayudados por los lugares estratégicos donde anteriormente los empresarios habían situado las estaciones. Se vendían los lotes mediante inmobiliarias amigas o casas de remates. Algunos hasta viraron sus negocios de remates de ganado u obras de arte para poder vender terrenos.

La segunda parte de esta urbanización toma partido por una porción de lotes a 500 metros de los anteriores. Los mismos se encuentran entre la Av. Maipú y las Av. San Martín y Roca.

La trama urbana ortogonal pareciera salir desde la misma génesis de las parcelas del folleto anterior. Creo que la localización de los terrenos es parte de un correlato con la situación compleja política y social de involucramiento del gobierno y los ferrocarriles.



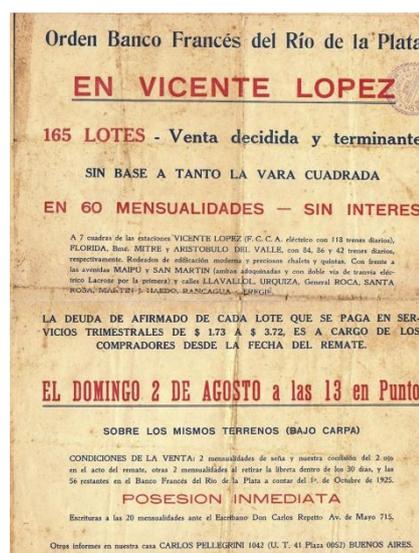
Terrenos loteados en la actualidad

### **Segunda urbanización, terrenos cercanos a la estación Florida y Av. Maipú**

Esta extensión de la urbanización de los terrenos cercanos a la estación Florida, como yo lo entiendo, trae aparejado unos conceptos más para agregar al proceso urbano del loteo y parcelamiento en la fundación y densificación de Vicente. López. Entra aquí un actor más a nuestra gran lista de personajes, como se puede leer a simple vista en el folleto de loteo; *Banco Frances del Río de la Plata*.

Este banco de capitales franceses es uno de los principales acreedores de las líneas Ferrovias del Ferrocarril "Nuevo Central Argentino" el cual operaba en las, ahora, vías del tren Mitre. Según comprendo yo, mediante la lectura de pasajes del libro de Raúl Scalabrini Ortiz "*Historia de los Ferrocarriles Argentinos*" y del libro "*Las inversiones francesas en la Argentina, 1880-1920*" de María Inés Fernández, el banco tenía posesión sobre alguno de los terrenos que había vendido Emilio Nouguier en las proximidades de las vías férreas.

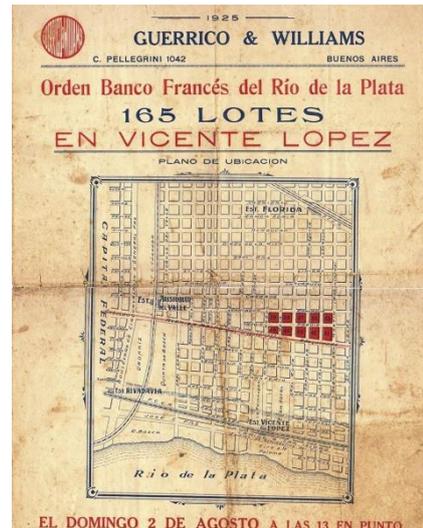
Así también encontré que la banca francesa estaba en asociación con *Bunge & Born y Cía*. Una de las empresas exportadoras de granos más grandes del mundo en el momento. Así es que estos terrenos en venta llegan a presentarse con el aval del Banco Francés en un precio accesible de \$1.73 a \$3.32 trimestrales, que haciendo la conversión a hoy en día es igual a de \$0,0000173 a \$0,0000332 por trimestre, con esto asumo que era un precio más que



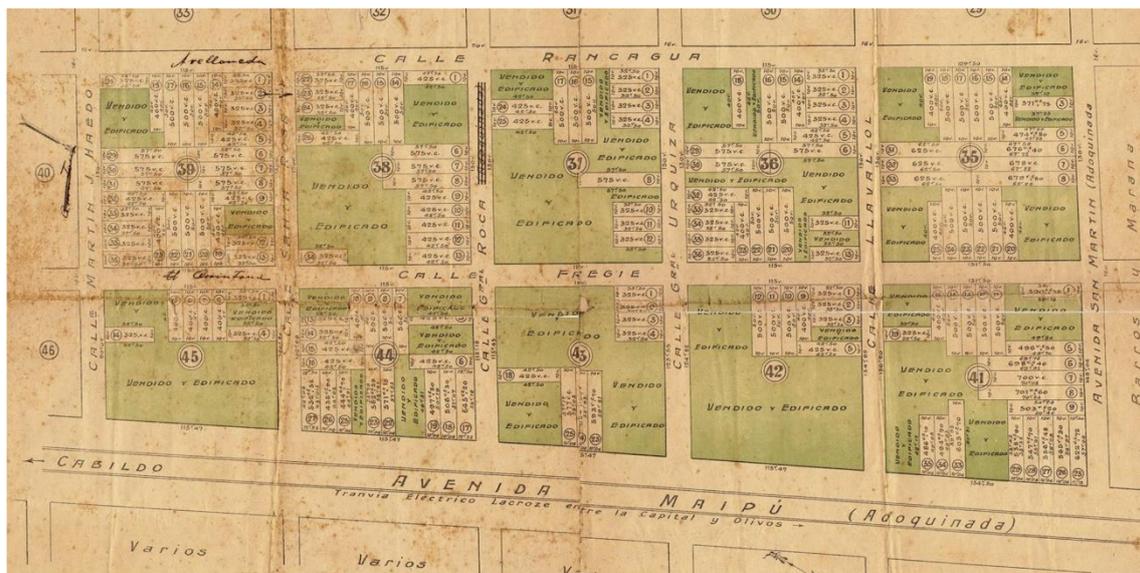
accesible al público general. Extraído de “Las inversiones francesas en la Argentina, 1880-1920” de María Inés Fernández

Otro dato muy relevante del loteo es su fecha: 1925 exactamente el mismo año que el partido de Vicente López se reconoce como una ciudad. Con lo cual la oportunidad para patrocinar un barrio nuevo con múltiples conexiones de tren y terrenos disponibles con precios bajos gracias a la influencia de los Bancos de los cuales sus directores son inversionistas en los terrenos a la venta en el negocio de urbanizar. Los dueños de la casa de remate esta vez son Guerrico & Williams

Volvemos aquí algo que encuentro ya repetitivo sobre las conexiones sociales entre partes. José Guerrico fue el primer comerciante y coleccionista de Arte en Argentina y según el *Anuario Pillado* su casa de subastas “Guerrico” era de las más importantes entre las sociedades anónimas. Participó como vocal en la Junta de Gobierno de Sáenz Peña. Mientras que Williams formaba parte del comité del comercio como vocal. Con estos datos seguimos comprendiendo quiénes son y por qué les fue otorgada la posibilidad de rematar estos terrenos. Básicamente por sus conexiones. Guerrico y Williams luego llegarían a ser una de las casas más importantes de subastas de arte de la Argentina para el año 1930. Pero es ente caso, supongo que por el prestigio y poder adquisitivo que se les encargó la venta de estos terrenos.



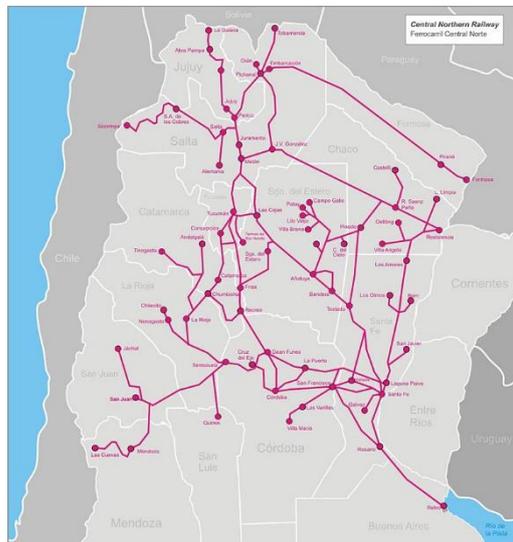
Igualmente, la influencia del ferrocarril había logrado trascender sus fronteras y había llegado a tener terrenos a casi 800 metros de donde se localizaba su estación. Esto refleja que ya la influencia del tren y de sus empresarios estaba asentada totalmente en el corazón del partido de Vicente López. La cuadrícula que partía desde la estación se encontraba ya con la retícula ejercida por la Av. Maipú que agilizó la colocación de empedrado en avenidas importantes.



Por una cuestión de semejanzas urbanas y similar temporalidad de aparición se exponen la estación La Lucila y estación Padilla dentro de los mismos parámetros

### ***Ferrocarril Belgrano Norte (ex Ferrocarril Central Norte, luego Ferrocarril Central Argentino)***

El Ferrocarril Central Norte es creado en 1870 por el Estado Nacional Argentino luego de investigar las posibilidades de extender la red ferroviaria. El mismo circula en su mayoría por el norte argentino uniendo las grandes ciudades del NOA como Jujuy, Salta, Tucumán, La Rioja, luego Rosario, etc. Después de la Segunda Guerra Mundial, los inversores franceses e ingleses buscaron terminar sus relaciones ferroviarias con Argentina. Por eso es que en 1948, cuando el gobierno de Perón estatiza los ferrocarriles como Ferrocarriles del Estado, el ferrocarril Central Norte logra llegar a Buenos Aires con la ayuda de las vías del Ex Ferrocarril Central Argentino. Luego el mismo paso a manos privadas, MIDLAND, GCBA hasta el año 2012 cuando se volvió a estatizar como Ferrocarriles Argentinos. Si bien esta línea fue importante para el norte del país, recién cuando se unifica con el Ferrocarril Central Argentino llega a Vicente López y a Buenos Aires logrando colocar estaciones en la zona norte de la provincia. Esta línea férrea naturalmente es parte de una oleada más reciente de urbanización en Florida.



### ***Estación Padilla***

El 31 de marzo de 1933, entre Aristóbulo del Valle y Florida se habilitó oficialmente la parada Miguel Manuel Padilla, cuyo nombre recuerda al abogado de la empresa ferroviaria que había sido diputado nacional. El lugar era una zona en pleno crecimiento demográfico, estando cerca de los loteos de Villa Martelli, populoso barrio del Partido de Vicente López. Entre la estación y el puente, sobre la calle Laprida, estaba la fábrica de aceite Ybarra.

### ***Ferrocarril Mitre (ex Ferrocarril Central Argentino)***

El ferrocarril Central Argentino fue la empresa con más metros de vías férreas construidas en la Argentina por parte de una empresa inglesa. Comenzó a extender su trazado para unir las ciudades de Rosario y Córdoba hacia el año 1860. El mismo fue realizando compras y obras de otras líneas férreas con el afán de llegar a Buenos Aires para exportar los productos ganaderos y agrícolas de las regiones que atravesaba. Este ferrocarril es parte, como vimos, de otras líneas férreas de la Argentina.

### ***Estación La Lucila***

Ya desde comienzos del siglo se hablaba de fusión entre el Ferrocarril Central Argentino y el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, pero recién la ley nacional 6062 del 19 de octubre de 1908 la confirmó y la escritura se realizó el 9 de enero de 1909. La red quedó unificada el 9 de marzo de ese año como Ferrocarril Central Argentino. El ramal que pasó a ser identificado con la letra C, por haber pertenecido desde antes al



Central Argentino. En Olivos, donde se cruzaban los dos ramales del Central Argentino, se encontraba el Colegio Internacional, prestigiosa institución educativa

### Análisis de los folletos de loteo

Los loteos de los terrenos de las estaciones La Lucila, del Ferrocarril Mitre, y de la estación Padilla, del tren Belgrano Norte, tienen mucho en común. Ambos están alejados de las avenidas. Los dos remates son más tardíos entre 1940 y 1950. Esto ya pertenece a la época pos crisis de Estados Unidos y la salida de capitales franceses e ingleses de los ferrocarriles argentinos. Con esto infiero que los terrenos aledaños fueron vendidos y comprados por entidades privadas tales como la casa de remates G.G. Grosso.

**UN NUEVO BARRIO SURGE**

## EN VICENTE LOPEZ.

A LAS PUERTAS DE LA CAPITAL.

Pasando Saavedra, a solo cinco cuadras del deslinde de la Capital, antes de llegar a Florida, sobre la línea del F. C. C. C., existe la estación Kl. 14. Al costado de dicha estación diseminados entre edificios, se hallan los 60 lotes en medidas ideales, que ofrezco en venta en condiciones tan ventajosas de pago, que los coloca al alcance del bolsillo más modesto. Estos terrenos, están lindando con población compacta; la que llega de Aristóbulo del Valle (Saavedra) y la que está antes de Florida. Hasta los mismos, llega el afirmado de la calle Estanislao del Campo y distan, tan solo dos cuadras de Ibañez, (adoquinada) por donde circulan los ómnibus de Saavedra a Florida.

Disponen de luz eléctrica, ya instalada sobre los mismos terrenos, y en breve, de aguas corrientes y cloacas. El F.C.C.C. tiene establecido un servicio urbano de 66 trenes diarios, servicio que va mejorando día a día.

Los empleados y comerciantes tienen en ésta una verdadera oportunidad de establecerse y de edificar en lugar cómodo y de seguro e inmediato porvenir.

de Estados Unidos y la salida de capitales franceses e ingleses de los ferrocarriles argentinos. Con esto infiero que los terrenos aledaños fueron vendidos y comprados por entidades privadas tales como la casa de remates G.G. Grosso.

Los terrenos de la estación de La Lucila correspondían a tierras de la Familia Urquiza, lo cual vuelve, un poco, a la hipótesis inicial mía que sostenía que se loteaban terrenos de ex quintas que eran las últimas zonas vacías a subdividir en Vicente López.

Los terrenos de la estación Padilla eran numerosos pero, sobre éstos, no estaba aclarado -en los folletos- su valor, ni tampoco se mencionaban los nombres de sus dueños o inversores. Solo figura GG. Grosso. Entiendo, por ser vecino, que la estación Padilla al estar tan lejos de las avenidas y cerca de la Av. General Paz eran terrenos menos interesantes para la gente y asumo que su precio debería ser inferior. Así también se ve la enorme disponibilidad de terrenos contra los pocos que había entorno a la estación La Lucila donde eran más atractivos por su cercanía a las avenidas.

GG. Grosso era una casa inmobiliaria creada en el 1906 la cual se hizo fuerte en los terrenos de Parque Chas y Ramos Mejía. No pude encontrar una relación comprobado con todos los actores anteriores. Creo que esto tiene que ver con que estos terrenos ya no los remataba el mismo dueño si no que había un sistema, mediante inmobiliarias, de remate de tierras.

También debe tener que ver con la llegada del Peronismo al poder y la estatización de los ferrocarriles, como así también con la falta de banca internacional que apoyara estos proyectos. Concluyo aquí que estos terrenos influyeron en la trama urbana de Vicente López, aunque fueran entre 10, 20, 30 años después de los primeros loteos. Su influencia fue menor a éstos pero no menos intrascendente. Terminaron de forjar la segunda ola de densidad urbana y poblacional de Vicente López, más que nada la que tiene que ver con el Barrio de Villa Martelli y Olivos.

## MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación en cuanto a mi hipótesis sobre la urbanización de Vicente López y su conexión con los ferrocarriles, loteos y remates se dio paso a paso. Surgió desde una corrección ya que yo había llevado un tema diferente referido a l arbolado y las quintas productivas de Vicente López. El problema aquí fue que no había posibilidad concreta de investigar y cotejar con información fidedigna. Entonces derive el tema gracias a un folleto de loteo y remate que había utilizado para el trabajo práctico anterior donde figuraban datos sobre las parcelas. Luego de corregir con la Arq. María Marta Lupano arreglamos que estructurara el trabajo práctico, orientándolo a la influencia del ferrocarril en el trazado urbano y en el parcelamiento de Vicente López, como así también en el aumento demográfico del área.

Lo primero que hice fue ir a la torre Ader en Villa Adelina, lugar donde había encontrado el primer folleto y comenzar la búsqueda de más material sobre loteos en tierras aledañas a las vías ferroviarias que cruzan el partido y que son cuatro. Encontré una serie de folletos de venta de parcelas e intenté demostrar que estaban influenciadas por el tren. Luego de la corrección con la titular y con el Arq. Jorge Purriños, tuve que empezar la búsqueda de información que vincule todos los actores intervinientes de este proceso urbanizador. De esta manera conseguí los libros, *Quien es quien*, del año 1930, *Historia de los ferrocarriles en Argentina* de Raúl Scalabrini Ortiz, *Inversiones francesas en Argentina*, entre otros tantos. En general estos títulos se encontraron en internet y en el AGN.

Luego de encontrar información general, particularicé lo que para mi investigación me iba a ayudar. De esta manera comencé la búsqueda de apellidos, nombres y particularmente sobre la historia de los ferrocarriles. Me encontré en la biblioteca nacional con el libro *Historia del Ferrocarril al norte del Gran Buenos Aires: Ferrocarriles Mitre y Belgrano* de Ariel Bernasconi que terminó de cerrar algunos datos, como así también el Anuario Pillado de la Deuda pública en Sociedades Anónimas de la Argentina.

Una vez que pude sentarme a unificar toda la información, encontré una enorme relación entre los dueños de tierras, banqueros, presidentes de bancos públicos y privados, accionistas, inversores, políticos y empresarios. Todos ellos de tres nacionalidades: argentinos, franceses e ingleses.

El trabajo final se basó en articular la redacción y el empleo de imágenes. Los textos intentaron relacionar, según mi criterio, a los actores intervinientes. Por último, fue la creación de un plano/mapa general del Vicente López con los sectores donde la folletería marcaba los lotes a la venta con relación a las empresas ferroviarias que estaban en sus cercanías.



## **CONCLUSIÓN**

Como conclusión me parece que el trabajo práctico que elaboré estuvo acorde a las expectativas que tenía a la hora de arrancar. Me sorprendí con la información encontrada y creo pude confirmar mis supuestos sobre la traza urbana y que la influencia del Ferrocarril en ella era posible como, también, las relaciones entre los actores sociales privados y públicos que ayudaron a fijar una lógica urbana en Vicente López.

Por otro lado, estoy muy conforme con el trabajo de investigación realizado, planteando una hipótesis y tratando de comprobarla. En algunos momentos sentí que no tenía nada de razón y luego empecé a encontrar información que, por cierto y de manera obvia, no estaba de primera mano. Tenía la necesidad de relacionar datos, de entender por qué y también hacer más preguntas sobre las situaciones políticas sociales y económicas del partido y del país. Me permití en este artículo al comienzo exponer el primer documento con las peticiones británicas, expuestas por el diputado Rawson, hacia el estado argentino por el año 1868 y que por desgracia muchas de esas lógicas nos siguieron como país hasta hoy. Con ello traté de mostrar mis ambiciones a la hora de realizar mi investigación buscando mi norte.

Quería agradecer a los docentes por compartir sus experiencias a la hora de corregir y su sabiduría literaria a la hora de recomendar bibliografía. Como también a la de mis compañeros con los cuales cruzamos información que, para algunos era más relevante.

Desde mi parte, quizás esta conclusión del trabajo sea corta, pero me parece que el trabajo tiene el poder de concluir bastantes cosas, también me tomé la libertad de sacar conclusiones en el camino de la redacción.



## **FUENTES BIBLIOGRÁFICAS**

### **Libros**

Alicia Bardi de Lasalle Colección Archivo Municipal Histórico de la Fotografía

Anuarios del centenario de la República Argentina 1810-1910

Ariel Bernasconi.2012. Historia del Ferrocarril al norte del Gran Buenos Aires: Ferrocarriles Mitre y Belgrano” Ed. Dunken

María Inés Fernández: Las inversiones francesas en la Argentina, 1880-1920,

Raúl Pillado.1899. Anuario Pillado de la deuda pública y sociedades anónimas establecidas en las repúblicas Argentina y del Uruguay. Ed. Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco

Raúl Scalabrini Ortiz.1975. Historia de los Ferrocarriles en Argentina 7ma edición, Buenos Aires, Ed. Plus Ultra

Revista 110 años de Florida.2015. Ada Lavorato. Ed. Centro de Guías de Turismo de Vicente López.

Sáenz Peña: la campaña política de 1910. Volumen 1, Unión nacional. Establecimiento gráfico de G. Pesce,

### **Fotos y mapas y reservorios**

Mapoteca de la Biblioteca Nacional

Folletos de remate, obtenidos del archivo del Partido de Vicente López, Torre Ader. Villa Adelina, Vicente López

### **Archivo de Imágenes Web**

<http://www.histarmar.com.ar>

<https://www.google.com.ar/maps/>

[https://www.facebook.com/pg/CentroDeInvestigacionHistoricaVicenteLopez/photos/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/CentroDeInvestigacionHistoricaVicenteLopez/photos/?ref=page_internal)

