DANIEL E. FARIÑA, GUILLERMO E. HAUT, VIRGINIA BALDO,
SANTIAGO FREDES, ARIEL BERNASCONI, MÓNICA ÁVILA

PUESTO VANGUARDIA

Testigo de la historia tigrense y guardián de nuestra soberanía



VAZQUEZ MAZZINI EDITORES

AZARA
FUNDACIÓN DE HISTORIA NATURAL

PUESTO VANGUARDIA

Este libro recibió en 2021 la Beca Creación Grupal del Fondo Nacional de las Artes.



DANIEL E. FARIÑA, GUILLERMO E. HAUT, VIRGINIA BALDO,
SANTIAGO FREDES, ARIEL BERNASCONI, MÓNICA ÁVILA

PUESTO VANGUARDIA

Testigo de la historia tigrense y guardián de nuestra soberanía

VAZQUEZ MAZZINI EDITORES

AZARA
FUNDACIÓN DE HISTORIA NATURAL

Los autores asumen la total responsabilidad por el contenido de sus respectivos textos y sus posibles errores, por las citas bibliográficas utilizadas, así como sobre los aspectos éticos relacionados con los temas de estudio.

Foto de tapa: Santiago Fredes.

Fundación de Historia Natural Félix de Azara
Centro de Ciencias Naturales, Ambientales y Antropológicas
Universidad Maimónides

Hidalgo 775 - 7° piso (1405BDB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina
Teléfonos: 011-4905-1100 (int. 1228)
E-mail: secretaria@fundacionazara.org.ar
Página web: www.fundacionazara.org.ar

Las opiniones vertidas en el presente libro son exclusiva responsabilidad de su autor y no reflejan opiniones institucionales de los editores o auspiciantes.

Reservados los derechos para todos los países. Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de la cubierta, puede ser reproducida, almacenada o transmitida de ninguna forma, ni por ningún medio, sea este electrónico, químico, mecánico, electro-óptico, grabación, fotocopia, CD Rom, Internet o cualquier otro, sin la previa autorización escrita por parte de la editorial.

Primera Edición: 2026. Se terminó de imprimir en el mes de septiembre de 2026, en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

VAZQUEZ MAZZINI EDITORES
info@vmeditores.com.ar
www.vmeditores.com.ar

Puesto Vanguardia / Daniel E. Fariña ... [et al.]. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Fundación de Historia Natural Félix de Azara, 2026.
148 p. ; 23 x 16 cm.

ISBN 978-631-6875-16-7

1. Historia de la Provincia de Buenos Aires. I. Fariña, Daniel E.
CDD 982.12

Índice

Decires 9

Palabras preliminares: este libro 11

Punta Vanguardia: cronología 15

Punta Vanguardia 17

El Puesto Vanguardia 21

Referencias históricas del Destacamento Vanguardia 25
Los puertos de Tigre 27
Los otros puertos de Tigre 30
Recuperar la soberanía 31
Los puertos privatizados de la Cuenca del Plata 34
El control de la cuenca 36

El Puesto Vanguardia, testigo de la historia de Tigre 37
El nombre 38
La historia 40
La investigación 44
Fuentes 46

El Puerto de las Conchas y la Guerra con el Brasil (1825 - 1828) 47

Transporte de mercaderías en carretas durante la época colonial 51
Los caminos terrestres y fluviales 52
Las carretas 58
Los transportes acuáticos 59
Los transportistas y los lancheros 62

Vanguardia. Narrar la confluencia 65
El pantano 66
La quinta 71
El ferrocarril, el puerto y la industria 76
La Vía muerta 102
Parque de diversiones e inversiones 108
La ciudad bajo el agua 111

Puesto Vanguardia durante la dictadura 115

De Tigre R a Delta 119
El Buenos Aires y Rosario 119
Del Central Argentino Ramal R 123
La electrificación 124
La clausura 125
La era Tren de la Costa 126

Punta Vanguardia y la literatura 131

Ley 15365. Declara Monumento Histórico Provincial al predio "Punta Vanguardia" 141

***In memoriam* Carlos Fernández** 143



El predio Punta Vanguardia se encuentra en la confluencia de los ríos Luján y Tigre, en el partido de este nombre. Allí se eleva una pintoresca construcción de madera que, con la denominación de destacamento o puesto, funcionó como control general del tráfico y seguridad de la navegación, estableciendo un estricto cuidado del comercio interior y exterior entre Paraguay, Uruguay y puertos del litoral.

Fiel vigía de las aguas a la puerta de entrada a la ciudad de Buenos Aires, su historia está ligada a la historia de Tigre y a la de nuestro país, constituyéndose hoy en un símbolo de la recuperación de nuestra soberanía fluvial.

Decires

por Virginia Baldo

Dijo Atahualpa Yupanqui "el hombre es tierra que anda".
Qué expresión más apropiada
para nosotras y nosotros hoy aquí, en Tigre.
En este paisaje anfibio, sujeto a la voluble voluntad de las aguas que lo transforman, incesantes.
Frente a este río caudaloso "nuestras vidas son los ríos" dijo otro poeta, Manrique…
Sí, nuestras vidas son los ríos,
y como este que corre acá nomás, hermoso.
No somos un río de montaña,
no corremos con esa transparencia que deja ver el fondo,
los peces que nadan su parsimonia inmutable y colorida.
Necesitamos arrancar de sus aguas a nuestros peces, para verlos…
Somos de una complejidad difícil.
Somos el río color de león, con su coraje,
somos un río barroso, que arrastra tierra…
una tierra primigenia que viene de lejos,
desde un espacio que nos hermana
y nos confunde.

Y en un tiempo que son varios,
porque en este presente está el pasado.
Porque somos tiempo, somos también memoria.
No cualquiera, la que podemos y decidimos construir.
Porque somos tierra que se sedimenta
donde quiere y puede,
donde la dejan…
Porque somos espacio, tierra…
y agua,
tiempo.
Y de eso se trata esta jornada.
De la recuperación de un espacio, del reencuentro con un territorio
y con una historia que lo hace posible.
Porque nada valioso se construye en soledad:
la vida misma es un hecho colectivo.
Por eso la voluntad de traer al presente ese pasado
para reconstruirnos a partir de esa tierra
que rescatamos del mar más cruel
que es el olvido.

Palabras preliminares: este libro

En tiempos en que la inteligencia artificial es más ágil que el Rincón del Vago, marcando el signo de la época a través de una guerra tecnológica entre el Chat GPT y la DeepSeek, que de virtual no tiene nada, cuando escasea el papel de diario para envolver los huevos en el almacén, porque ya no se leen, sólo se repasan los titulares que aparecen en las Apps, cuando las bibliotecas ya no ocupan lugares destacados en los hogares jóvenes, a un grupo de vecinos se les ocurre hacer un libro para difundir la existencia de un lugar histórico, intentando superar esas brechas generacionales que impiden la conexión necesaria que les permita demostrar que el pasado no es sólo lo viejo y que la historia es el sustento del porvenir.

Llevamos adelante un intenso trabajo que materializamos en este texto para que circule, se difunda y perdure en el tiempo. Para nuestra generación el libro es la forma de preservar y transmitir nuestra cultura y la cultura en general.

Las nuevas generaciones quizás piensen que sobrevaloramos los libros impresos, es posible que así sea, pero para nosotros los textos fueron la base de nuestra formación, los forrábamos para no desgastar su cubierta ante tanta manipulación; también hubo tiempos en que tuvimos que esconderlos o enterrarlos; supimos de la inquisición en la Edad Media y de la cruel quema de los nazis en la primera mitad de nuestro siglo (el veinte). Fuimos bomberos voluntarios después de leer *Fahrenheit 451*, la novela distópica de Ray Bradbury, y también fuimos testigos, casi al final del mismo siglo, de la cremación de un millón y medio de ejemplares de la editorial Centro Editor de América Latina (CEAL) por la última dictadura cívico militar argentina.

Amamos los libros porque estamos convencidos de que la biblioteca de Babel existe desde la eternidad y estamos seguros de que a esos libros nadie los podrá quemar.

Recuperar parte de la historia de un pueblo a través del reconocimiento de sitios y monumentos y poder contarla a través de un libro es una contribución identitaria a ese mismo pueblo.

El valor histórico de un monumento reside en que representa una etapa determinada en la evolución de algunos de los campos creativos de la humanidad. La *Carta de Venecia* afirma en su artículo 3, que la restauración y la conservación de los monumentos tiene como fin salvaguardar tanto la obra de arte como el testimonio histórico.

Estos extractos de artículos de la *Carta de Venecia*[1] son parte de la fundamentación del informe técnico valorativo sobre el ex Destacamento Vanguardia que lleva la firma de la arquitecta Marta María Rae y el ingeniero civil Jorge José Díaz, pertenecientes a la Dirección Provincial de Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires. El documento presentado por los profesionales, luego del relevamiento *in situ*, concluye que:

> *"Conservar, mantener y transmitir el soporte material del objeto es la tarea primordial de una disciplina científica como es la conservación de los objetos culturales pues la transmisión del objeto en su consistencia física supone garantizar la perduración de los valores culturales, históricos o artísticos de los que el bien cultural es portador. El edificio en el cual se pueden apreciar los rasgos generales originales en cuanto presenta valores histórico-testimonial-arquitectónico-urbanístico y paisajístico ambiental que ameritan el reconocimiento Provincial del ex Destacamento Vanguardia del Partido de Tigre."*

Con este soporte profesional de respaldo nos lanzamos a concluir la tarea pendiente que dividimos en varias etapas. En principio nos propusimos continuar con la investigación iniciada por el Prefecto Mayor Curone. Finalizada esta etapa, elaboramos un proyecto de ley que presentamos a la Diputada Provincial Lic. Luciana Padulo. Así se promulgó la Ley 15.365 que declara "Monumento Histórico Provincial" al predio Punta Vanguardia, definitivamente incorporado al Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires.[2]

---

1 La *Carta de Venecia* o *Carta Internacional para la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios*, firmada en la ciudad de Venecia (1964) con motivo del II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, establece los principios comunes que deben presidir la conservación y la restauración.

2 Ver pág. 141

Cumplido el principal objetivo, iniciamos la campaña de difusión mediante la publicación de este libro.

Ahora nos resta profundizar las gestiones para dar cumplimiento al art. 2 de la ley antes mencionada que dice textualmente: "El Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires arbitrará las medidas tendientes a la señalización, preservación y conservación del sitio". A futuro, finalmente, gestionar la creación de un Museo de los Puertos en el edificio histórico que ocupa el predio de Punta Vanguardia.

Con esta publicación alcanzamos un poco más de la mitad de nuestros objetivos, gracias al apoyo material del Fondo Nacional de las Artes y la Fundación de Historia Natural Félix de Azara.

La creación del Museo de los Puertos será el nuevo desafío que prolonga el compromiso de nuestro grupo en la tarea.

Como en el transcurso de toda investigación, hemos encontrado nuevas líneas vinculadas al objeto primario que abren otros caminos tanto o más interesantes. Tal es el caso del profundo debate que tomó estado público sobre la llamada "Hidrovía"[3] luego del anuncio de la quiebra, en 2019, de la empresa agroalimentaria Vicentín y el fallido anuncio de intervención de la misma por parte del gobierno nacional. Este suceso nos permitió asociar la actual red de puertos privatizados de la cuenca del Plata con la función originaria de Punta Vanguardia: contralor del tráfico fluvial de la misma.

Otra arista derivada del tema fue la utilización de Punta Vanguardia como Centro Clandestino de Detención durante la última dictadura militar, según consta en la Megacausa Campo de Mayo XI. Testimonios al respecto aparecen también en el libro de Marisa González de Oleaga[4] sobre la quinta El Silencio que aporta valiosas precisiones sobre el destino de Punta Vanguardia en su devenir histórico.

En función de ello, invitamos a los lectores a recorrer esos caminos, profundizarlos, aportar otros y también a animarse a registrarlos, con la misma ingenuidad que sentimos cuando pensamos y creemos que estamos realizando un aporte a nuestra comunidad.

---

3 *Hidrovía*, eufemismo utilizado por los privatizadores del Río Paraná, nombre que, para el pueblo guaraní, significa "Padre de todos los ríos". Para el escritor Mempo Giardinelli en el Paraná se está librando la gran batalla de la soberanía argentina que se inicia con el implante de vocablos ajenos (hidrovía) que representan sólo intereses comerciales que "colonizan el habla y la conciencia del pueblo argentino".

4 González de Oleaga, Marisa. (2024). *El Silencio, la dictadura en el Delta*. Buenos Aires: Tren en Movimiento.

Nosotros también creemos que la historia del universo, que Borges llama biblioteca, está en los anaqueles de la Biblioteca de Babel. En un piso inferior, después de uno de los pozos de ventilación, del lado izquierdo, pasando la escalera espiral, justo al ras de la baranda de un remoto hexágono, se encuentra este texto. Seguro alguien lo leerá sin problemas, porque los libros que allí perduran son ignífugos.

Tigre, verano del 2025

Daniel E. Fariña

Punta Vanguardia: cronología

Esta línea de tiempo con su cronología de la historia del Partido de Tigre nos permite comprender los procesos históricos y los cambios sociales que conllevan. Se pueden establecer innumerables periodizaciones de acuerdo con el enfoque utilizado; en este caso, pusimos el acento en la centralidad del Puerto, o mejor dicho en los puertos que por un largo período funcionaron como alternativos al de Buenos Aires, lo que determinaría la consolidación de un pueblo en su entorno y la necesidad de establecer medidas de control de su tráfico fluvial.

1580 – Desde el reparto de tierras por Juan de Garay, Bs. As. tuvo que designar una guarnición militar de resguardo en el Pago de Las Conchas, debido al intenso tráfico.

1611 – Se registran 15 agricultores en el Pago (Informe al Cabildo de Bartolomé López).

1649 – Ya funciona el PUERTO DE LAS CONCHAS.

1680 – Los portugueses fundan COLONIA en la Banda Oriental y se incrementa el contrabando.

1706 – Domingo de Acassuso captura un contrabando en el "Puerto de Las Conchas" y construye un templo en advocación a San Isidro Labrador. (En 1790 se funda el pueblo San Isidro).

1743 – Se clausura el Puerto de Las Conchas.

1760 – Los franciscanos crean la Capilla Sta. María de Las Conchas.

1770 – Se crea la Vice Parroquia INMACULADA CONCEPCIÓN del Puerto de Sta. María de Las Conchas.

1776 – Creación del Virreinato del Río de la Plata.

1774 – Se crea el antecedente de la Prefectura Tigre a cargo de José Mexía Carreto.

1778 – El Virrey Vértiz designa comandante del Puerto de Las Conchas a Pedro Villarino.

1785 – Se crea el Partido de Las Conchas (Udaondo)[1].

1806 – Santiago de Liniers desembarca en el río Las Conchas y emprende la Reconquista de Buenos Aires.

1812 – Expulsión de los portugueses de la Banda Oriental.

1820 – Gran inundación que cambia el caudal de los ríos Las Conchas y Tigre.

1821 – Se establece el nuevo puerto sobre río Tigre en la intersección con el río Luján.

1824/1828 – Guerra con el Brasil.

1865 – Se inaugura la Estación Tigre del Ferrocarril del Norte.

1870 – Se instala una casilla para la autoridad marítima, Subdelegación dependiente de la Capitanía de Puerto de Buenos Aires (15 efectivos y 1 jefe).

1880/82 – Se instala el Estacionario Vanguardia (Buque General Brown) fondeado en río Luján y río Tigre.

1897 – Se inaugura la Estación Delta del Ferrocarril Buenos Aires-Rosario. Nuevo puerto y embarcadero. Se construye el edificio actual de chapa y madera de Punta Vanguardia.

1961 – Clausura del Tren del Bajo.

1995 – Se entrega el predio a la empresa Soc. Comercial del Plata.

2001 – Ordenanza 2321/01 Declara de Interés Municipal la preservación de Punta Vanguardia.

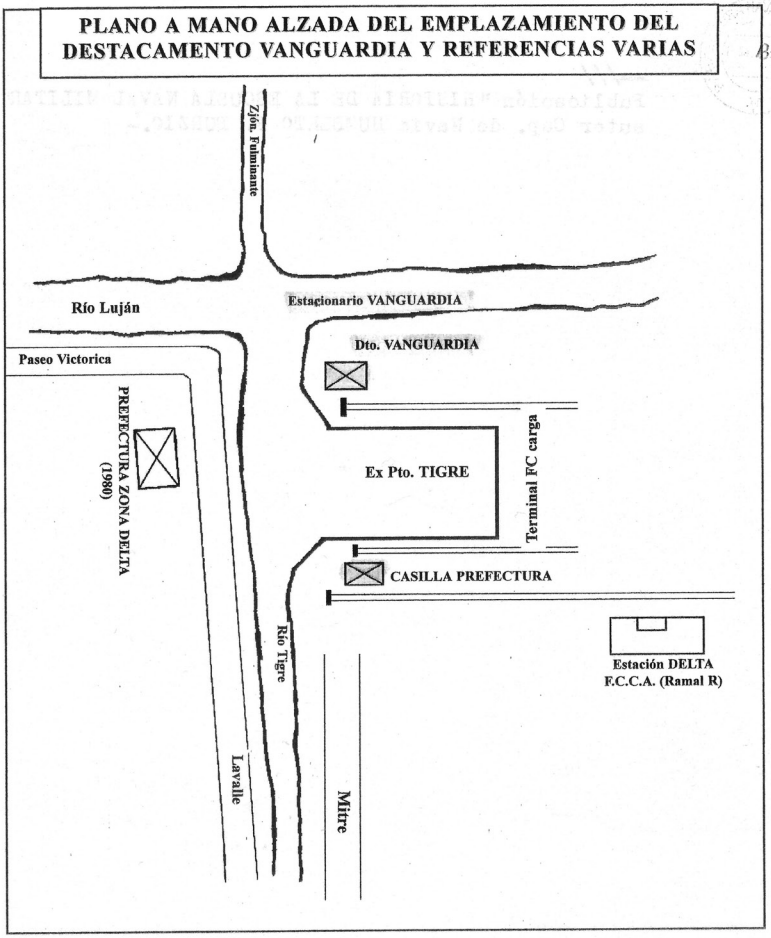
2022 – Ley 15.365 Declara monumento histórico incorporado al patrimonio provincial al predio Punta Vanguardia.

1 Udaondo, E. (2001). *Reseña Histórica del Partido de Las Conchas*. Tigre: Municipalidad de Tigre, pág.23.

Punta Vanguardia

Cuando los tigrenses escuchan nombrar este sitio, les resulta familiar, pero al instante reclaman más detalles para poder identificar su exacta ubicación. Según la ley provincial 15.365/22, se denomina Punta Vanguardia al predio ubicado en la confluencia de los ríos Tigre y Luján. Para poder identificarlo claramente debemos decir que está dentro del Parque de la Costa, justo en la esquina de los ríos antes mencionados, donde se destaca un edificio de madera rodeado por una montaña de utilería que contiene un juego que casualmente la empresa denominó "El Vigía". Si vamos por la calle Lavalle hasta la esquina del Paseo Victorica, situados en el Monumento al Remero, se puede ver perfectamente el Puesto Vanguardia. La inexistencia de un puente que cruce el río Tigre hacia su otra margen, o una calle abierta que nos permita acceder al camino de sirga nos impiden llegar al viejo edificio que, durante parte de los siglos XIX y XX, albergó a la Prefectura Naval Argentina[1]. Un pedazo importante de la historia argentina, no sólo de Tigre, pasó literalmente por allí, controlando el tráfico del litoral fluvial que conectaba los puertos de islas, Entre Ríos, Corrientes, Misiones y los países limítrofes de Paraguay y Uruguay, garantizando la seguridad en la navegación y ejerciendo la soberanía nacional en la puerta de entrada a la ciudad de Buenos Aires.

1 La Prefectura Naval Argentina es la autoridad marítima; fuerza que cumple funciones de policía de seguridad de la navegación, prevención del orden público, protección ambiental, policía judicial, auxiliar pesquera, aduanera, migratoria y sanitaria.



REFERENCIAS: Entre los años 1880 a 1883 el buque de la Armada Nacional GENERAL BROWN (ex-AMAZONAS y posteriormente Corbeta CHACABUCO),/ entre otros (asiento de la Escuela Naval, lazareto flotante,etc.), / cumple servicios de pontón y estacionario con la denominación "Estacionario de Vanguardia", fondeado o amarrado sobre la costa del Río Luján y confluencia del Río Tigre.
Se interpreta que por extensión, el terreno de la costa fué titulado de la misma manera - Estacionario Vanguardia - reducido en el tiempo a "VANGUARDIA".
Al retirarse esa embarcación, el lugar mantiene el nombre y al construirse una edificación esta, adquiere dicha denominación.
FUENTES: Publicación "APUNTES SOBRE LOS BUQUES DE LA ARMADA ARGENTINA"-tomo III - Estudio Nº 12.02. Autor Cap. de Navio PABLO E. ARGUINDEGUY.-

///--

--///

Publicación "HISTORIA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR"- tomo I - cap.XI autor Cap. de Navio HUMBERTO F. BURZIO.-

Para llegar hoy al edificio histórico se debe pagar la entrada al Parque de la Costa y el abono a los juegos correspondientes le permitirá al visitante recorrer el perímetro del Puesto Vanguardia a toda velocidad, en un carro impulsado sobre rieles o colgado de un puente aéreo que lo atraviesa. En su interior, actualmente, se encuentran las oficinas administrativas de la empresa denominada originalmente Sociedad Comercial del Plata.

Abrir el acceso público al predio "Punta Vanguardia" permitirá preservar y difundir el acervo cultural y educativo de ese sitio que resguarda la historia de Tigre y la identidad bonaerense, declarado "Monumento Histórico Provincial" definitivamente incorporado al patrimonio cultural de la provincia de Buenos Aires por la ley antes mencionada.

El Puesto Vanguardia[1]

por Daniel E. Fariña

En diciembre de 2019[2], la empresa Vicentín SAIC, conglomerado industrial de productos primarios de exportación argentino, primera empresa exportadora de granos de nuestro país, anunció que no podía cumplir con el pago de sus deudas de 1350 millones de dólares, siendo el Estado Nacional el principal acreedor. Esta noticia desató un profundo debate sobre los puertos privatizados del río Paraná que despachan los granos al exterior y se encuentran a cargo de empresas cerealeras multinacionales. Al mismo tiempo, se produce el vencimiento del contrato de concesión de la vía navegable del Paraná deno-

1 Al inicio de la investigación denominamos Puesto Vanguardia al edificio en cuestión, luego encontramos otros nombres: Estacionario Vanguardia, Destacamento Vanguardia, Punta Vanguardia, que le fueron asignados a lo largo del tiempo.

2 Cabe aclarar que el tiempo que nos demandó la investigación, la sanción de la ley, la redacción del trabajo y la obtención de recursos para poder efectivizarlo, generó un nuevo contexto político mucho más preocupante que el de 2019. El acta de acuerdo firmada el 05/01/24 entre la Administración General de Puertos (AGP) y el Cuerpo de Ingenieros del ejército de EE.UU. clausura definitivamente nuestra salida comercial al mar de la riqueza proteica que Argentina brinda al mundo desde la cuenca del Plata. Esto determina y consolida el modelo de país extractivista y la primarización de nuestra economía, retrotrayéndonos a fines del s. XIX, volviendo a ocupar el lugar de productor de materia prima como único destino asignado. Este acuerdo secreto (entre la AGP y el ejército de EEUU) que fue firmado a espaldas de las provincias afectadas y del Congreso Nacional entrega el control de las vías navegables de la cuenca del río Paraná a empresas transnacionales que afectan la soberanía de siete provincias argentinas. Además de la pérdida de control del tránsito, las obras de dragado proyectadas amenazan provocar un impacto letal al medio ambiente.

minada "Hidrovía", que también se encuentra en manos de empresas privadas extranjeras con socios locales desde hace más de dos décadas.

La controversia alcanzó la primera plana de los diarios nacionales y ese contexto nos permitió vincular a nuestro objeto de estudio, Puesto Vanguardia, por su función de control del tráfico de mercaderías del río Paraná, desde los inicios del Pago de las Conchas, con la situación actual de disputa por el control de la principal vía navegable argentina. Esa analogía entre el presente y el pasado funcionó como disparador de nuestra investigación.

A partir de esa idea, conformamos el grupo de investigación inicial que se denominó "Puesto Vanguardia", integrado por Guillermo Haut, Virginia Baldo, Carlos Fernández, Ariel Bernasconi, y Daniel Fariña, en su mayoría docentes, algunos exfuncionarios del área de cultura del Municipio de Tigre, que sabían de la existencia del lugar y el valor histórico del edificio. Iniciamos entonces una campaña de adhesión de la comunidad denominada "Recuperemos Puesto Vanguardia".

Siempre nos llamó la atención la permanencia de la estoica figura del edificio inmerso en un emprendimiento comercial de gran magnitud con un entorno poco propicio. Tal es así que, si el observador advertido agudiza su vista, podrá notar entre la maraña de cuerdas que lo rodea, que no se entiende por qué los empresarios del "entertainment" lo mantienen intacto.

Nos reunimos en la Biblioteca Popular Sarmiento de Tigre, porque consideramos que era el lugar apropiado para sumarnos al debate público y encontrar una relación con la historia de Tigre, como un nuevo aporte a la construcción de nuestra propia identidad. Desde un principio, el grupo se manifestó preocupado por la recuperación del edificio histórico para preservarlo, pero también por su significado, que relaciona la función cumplida con temas de preocupante actualidad como la soberanía del río Paraná y, dada la ubicación del sitio, la posibilidad de habilitar el acceso público a las costas del Río Luján, al sur del río Tigre, reinstalando un debate permanente de los vecinos.

Definido el objetivo, decidimos visitar el Museo Histórico de la Prefectura Naval, que tiene su sede en la ciudad de Tigre, para poder encontrar material.

Se desató la pandemia de coronavirus. Al comienzo sin tantas restricciones, nos comunicamos con la directora del museo quien se puso a disposición inmediatamente. Acordamos una visita para revisar el material existente tomando los recaudos sanitarios correspondientes. Dos cajas azules del archivo del museo nos pusieron en contacto con el trabajo iniciado en el año 2000 por el Prefecto Curone. Entre la valiosa documentación encontramos la Ordenanza 2321/2001 que declara de Interés Municipal la preservación del predio y comenzamos a cumplimentar la tarea iniciada por el Prefecto, director del

Museo de la Prefectura en ese entonces, avalada por el Intendente Ubieto e interrumpida por su muerte en forma prematura. A partir de allí, decidimos constituirnos como **Comisión de Historia de Tigre**, a los efectos de iniciar las tramitaciones necesarias para lograr una normativa que preserve el predio y el edificio histórico que aún perdura.

Comenzamos a difundir el tema en las redes sociales, lo que provocó la adhesión de muchos vecinos y la incorporación al grupo de Mónica Ávila y Santiago Fredes; también la desafectación de Juan Bautista Duizeide por motivos personales y la del entrañable Carlos Fernández, debido a su inesperada muerte.

Nos contactamos con la diputada provincial Luciana Padulo, autora de la ley 15.255/21 que rescata al Parque de la Costa de la quiebra, y le presentamos nuestro trabajo como base de un proyecto de ley que declarara monumento histórico y patrimonio cultural de la provincia al edificio de Punta Vanguardia.

Finalmente, el 28 de septiembre de 2022, el Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, por unanimidad, sancionan la ley 15.365, que en su artículo primero declara "Monumento Histórico Provincial" definitivamente incorporado al patrimonio cultural de la Provincia de Buenos Aires, en los términos de la ley 10.419 y sus modificatorias, al predio Punta Vanguardia, ubicado en la confluencia de los ríos Tigre y Luján, cuya nomenclatura catastral es Partido 57, Circunscripción I, Sección B, Fracción 3.

El artículo segundo expresa que el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires arbitrará las medidas tendientes a la señalización, preservación y conservación del sitio.

Referencias históricas del Destacamento Vanguardia

por Daniel E. Fariña

Quien comenzó la investigación histórica y la patrimonialización de Punta Vanguardia fue el Prefecto Mayor Néstor Juan Curone, director del Museo de la Prefectura Naval Argentina con sede en Tigre. Aquí un resumen de su trabajo.[1]

Con este título presenta sus conclusiones, en una nota dirigida a su superior, Prefecto Naval Nacional. Dichas conclusiones dan cuenta de que la autoridad marítima en el otrora Pago de Las Conchas se remonta a la época del Virreinato del Río de la Plata, siendo ejercida por comandantes militares y subdelegados marítimos con dependencia de la Capitanía del puerto de Buenos Aires. Afirma con mayor detalle que en 1649 Jacinto de Láriz y Villodas, conocido como "El Loco", décimo gobernador de Buenos Aires entre 1646 y 1653, libra disposiciones de funcionamiento para el Puerto de Las Conchas, existiendo en esos tiempos solo dos puertos: el de Buenos Aires y el de Las Conchas. Y aseguran que la existencia de la Prefectura Naval Argentina, con cualquiera de las denominaciones de la época (Subdelegación, Delegación,

1 Estos datos surgen del trabajo del Prefecto Curone. Aunque los descubrimos erróneos, al confundir las estaciones Tigre R con Tigre C, decidimos publicarlos textualmente por respeto a su tarea. En otros artículos de este mismo libro se encuentran rectificados.

Capitanía de puerto, etc.) se remonta al 19/12/1774, desempeñándose como primer jefe el comandante José Mexía Carreto, siendo ejercida por comandantes militares y subdelegados marítimos con dependencia de la Capitanía del puerto de Buenos Aires.

Debido a las periódicas crecientes del río, y luego de la que, en agosto de 1820, modificó el curso y caudal del río Tigre, el poblado, su puerto (que se localizaba a pocos metros de las actuales calles Liniers y Esmeralda) y sus autoridades se trasladaron a las proximidades de la confluencia del río Luján con el Tigre.

En abril de 1856 las Subdelegaciones de Prefectura de San Isidro, San Fernando y Tigre se unifican con asiento en San Fernando. En agosto de 1870 se restablece por ley la Subdelegación del Puerto de Tigre.

En 1865 se inaugura el servicio ferroviario y la estación denominada Delta o Tigre R se localiza en "el bajo", antiguo Puerto de Frutos, área geográfica conocida como Punta Vanguardia o Vanguardia, en cuyos terrenos se afincan las casillas precarias de la Subdelegación.[2]

En el año 1883 se crean los Talleres de Marina sobre la costa derecha del río Luján, y permanecen activos hasta 1898, año en que se trasladan a la ciudad de Buenos Aires.

En febrero de 1889 el gobierno nacional cede sin cargo a la empresa ferroviaria la ocupación de los terrenos de Punta Vanguardia, exigiendo la construcción de un edificio con la suficiente capacidad para albergar las oficinas de la Subprefectura y Resguardo de Tigre. Las obras fueron inauguradas el 27/10/1897.[3] Existe una placa metálica, hoy en el Museo de Prefectura, con la inscripción FCR- 27/10/97. El edificio original disponía de siete ambientes en planta baja y dos en planta alta. Entre 1920 y 1925 se efectuaron ampliaciones al cuerpo principal, incorporando dos depósitos, dos calabozos, una cocina, una morgue y un baño.[4]

Por decreto del 13/03/1938 queda inhabilitado el puerto viejo de Tigre (estación Tigre R). En abril de 1986, en el Destacamento Vanguardia, se iniciaron los trabajos para construir un apostadero para Guardacostas tipo 64 y otras embarcaciones de la Prefectura de Zona y Prefectura de Tigre, obra finalizada en 1988[5], siendo este servicio el último que funcionó en Punta Van-

2 Estos datos surgen del trabajo del Prefecto Curone. Aunque los descubrimos erróneos, al confundir las estaciones Tigre R con Tigre C, decidimos publicarlos textualmente por respeto a su tarea. En otros artículos de este mismo libro se encuentran rectificados.

3 Ídem.

4 Prefecto L.A. Timinelli, Antecedentes de Punta Vanguardia Tigre (Nota).

5 Ídem.

guardia, hasta la entrega a la empresa Sociedad Comercial del Plata (Tren de la Costa) en 1995.

A continuación, el Prefecto Curone enumera una serie de hechos históricos que no sólo dan cuenta del desempeño temprano de la fuerza en el lugar sino también de la importancia que revisten. Destaca la participación del Puerto de Tigre en la guerra con el Brasil (1824-1828) como puerto de arribada o salida en el movimiento de soldados y materiales de guerra desde y hacia el arroyo Las Vacas, hoy Carmelo, en la República Oriental del Uruguay. También destaca la función de vista de vapores y veleros de ultramar durante la cuarentena decretada a puertos brasileños y uruguayos en la epidemia de fiebre amarilla desde el buque Gral. Brown, denominado Estacionario Vanguardia, anclado en lo que más tarde se denominó Punta Vanguardia.

En un párrafo de la nota elevada el 21 de julio del año 2000, el prefecto mayor afirma que:

> *"(…) queda debidamente probado que la Institución (P.N.A.) participa desde el nacimiento del Partido de las Conchas y del establecimiento de su puerto, en el quehacer de su población y de su actividad".*

Al respecto, entre la documentación aportada por el departamento de estudios históricos de la PNA, se afirma que el Partido de Las Conchas se erigió en 1784, designándose un año después, su primera autoridad civil, alcalde de la hermandad, don Diego de Arana[6], pero aclara en negrita y entre comillas que los primeros funcionarios con autoridad en el puerto de las Conchas fueron, hasta la creación del partido, sus comandantes políticos y militares.[7] Destacamos este aporte, dado que el partido de Tigre aún no cuenta con una fecha precisa de fundación y ese es otro tema de debate en la actualidad.

Los puertos de Tigre

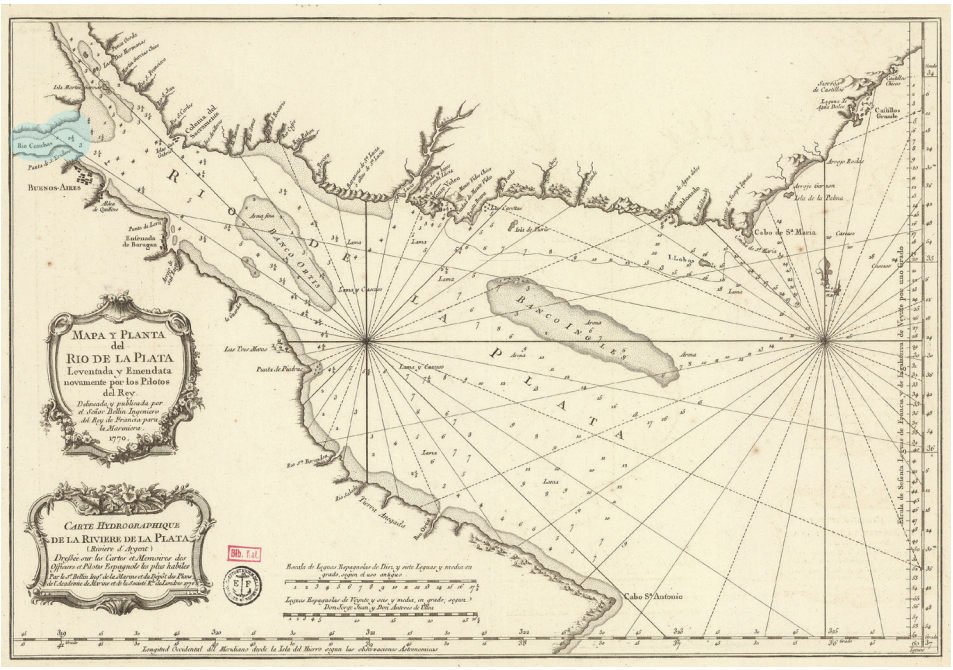
Enrique Udaondo, en su trabajo ya citado, publicado por el Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires, asegura que "la colonización de las tierras

6 Esta fecha de creación del Partido de Las Conchas es similar (1785) a la que plantea Enrique Udaondo en su *Reseña Histórica del Partido de Las Conchas*.

7 Levene, R. *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos*. Tomo 2, pág. 360; en nota Prefecto Luis A. Timinelli, *Antecedentes de Punta Vanguardia – Tigre*.

de la cuenca del río de Las Conchas se inicia pues con la fundación de Buenos Aires en 1580", dado que Juan de Garay menciona al "Riachuelo de Las Conchas" en el documento donde dejó constancia del reparto de tierras.[8]

> *"Otro si señalo por tierras de Don Gonzalo Martel de Gusman desde la boca del riachuelo del río de la Trinidad hasta el riachuelo de Las Cochas".*[9]



Carte de La Riviere

Obsérvese en el mapa de 1751 que aún no figura el arroyo del Tigre. También se puede ver la desembocadura del río Las Conchas directamente en el Río de la Plata.

En esos tiempos, el río Luján desembocaba más al NE, lo que hoy sería a la altura de Cardales, localidad del partido de Exaltación de la Cruz. Para ese entonces, el río Tigre era un zanjón y no se veían islas frente al pueblo de Las Conchas.

Los ríos, arroyos, lagunas o cañadas fueron considerados "límites naturales" por los conquistadores. A ambos lados de la aguada se instalaron las po-

8 Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Archivo General de la Nación (1930)

9 Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires – AGN, Bs.As., 1930, Serie II, t. VIII, p.226

blaciones de los pagos. Tigre nació puerto, en *La Ciudad Indiana*[10], Juan Agustín García asegura que, en la desembocadura del río de Las Conchas, existió un puerto natural, desde los orígenes de Buenos Aires, que funcionaba como proveedor de mercaderías para la ciudad, lo que determinó el establecimiento de una guarnición militar de control del tráfico, resguardo y defensa.[11]

Este puerto natural fue lugar de descarga de productos que se extraían de las islas y eran consumidos por Buenos Aires. También fue un centro de comercio de la región. A pesar de su clausura por cédula real del 1/4/1743, que declaraba a Santa Fe como puerto preciso de las embarcaciones provenientes de Paraguay y Corrientes, el gobierno de Buenos Aires no pudo impedir su existencia y funcionamiento, y debió disponer en el mismo una guarnición militar con fines de resguardo y defensa, para vigilar el tráfico del río y prevenir la piratería y cualquier ataque exterior.

Madera, carbón y leña constituían los principales productos que llegaban al puerto desde las islas del Paraná para trasladar luego a Buenos Aires, según cuenta la historia oficial, sin embargo las reiteradas incursiones de los portugueses por la Banda Oriental, a fines del siglo XVIII, propiciaban el contrabando, uno de los pilares fundamentales de la economía colonial, que contaba muchas veces con la complicidad de algunos funcionarios reales del puerto de Las Conchas.

Al mismo tiempo, por el puerto de Las Conchas circulaba gran variedad de mercaderías provenientes del río Paraná. Según un registro del 1/4/1778, las provisiones que traían las embarcaciones de Don Manuel Pinazo eran transportadas a la ciudad de Buenos Aires por más de 50 carretas. Dicha carga consistía en piezas de tabaco, azúcar, tercios de yerba mate, sacos de algodón y odres de miel.

Luego del violento temporal y la gran creciente de 1820, el puerto de Las Conchas se traslada a la intersección de los ríos Tigre y Luján. Largas filas de embarcaciones esperaban para llegar al puerto, de allí el nombre actual de "Espera" para el arroyo que las albergaba. De acuerdo con la investigación del Prefecto Curone, la autoridad Naval se asienta en el lugar para ejercer funciones de control general del tráfico y control de la navegación, participando de acciones históricas como la Guerra con el Brasil (1824-1828), desde el primer tercio del siglo XIX hasta 1995, cuando el Estado Nacional concesiona el predio a la empresa Sociedad Comercial del Plata[12].

---

10 García, Juan Agustín. (1933) *La Ciudad Indiana*. Claridad.

11 Udaondo E., Op. cit.

12 La Sociedad Comercial del Plata es un *holding* argentino presente en sectores estratégicos como construcción, energía, agroindustria, transporte e infraestructura y real estate. Fundada en 1927.

Los otros puertos de Tigre

La ocupación colonizadora de nuestro Delta se caracterizó por el desplazamiento de grupos indígenas semisedentarios, cazadores, pescadores y recolectores que desconocían la propiedad privada; el territorio ocupado era definido y defendido como fuente de subsistencia. A partir de allí, podemos hablar de tres etapas de desarrollo social del Delta:[13] el primer período (s. XVIII a s. XIX) se caracteriza por la actividad de extracción directa de los recursos naturales. A este lo sucede un segundo período desde fines del s. XIX a principios del XX donde se instalan los asentamientos permanentes y el cultivo de frutales por pequeñas unidades familiares. Finalmente, se desarrolla el tercer período a partir de la segunda mitad del s. XX, cuando predomina la producción casi exclusiva de forestales y su consecuente proceso de emigración de población. En este último período, las actividades frutihortícolas y forestales fueron acompañadas paralelamente por el desarrollo de las actividades turísticas que transformaron el tráfico fluvial del bajo Delta:

> *"para los años 40-50 ya circulaban alrededor de 140 lanchas de carrera que salían de Tigre y San Fernando con horario fijo y unas 80 lanchas menores llamadas colectivas"*[14]

Este tercer período perdura hasta la actualidad, con un predominio acentuado de la actividad turística, que convierte a la ciudad en uno de los destinos principales de la Argentina, elegido por más de cinco millones de personas por año. Esta reinvención productiva de la ciudad potenció el desarrollo de sus puertos, los ferrocarriles, sus rutas y accesos.

Si pretendemos establecer una caprichosa síntesis cronológica del desarrollo de la ciudad, debemos remontarnos al furioso temporal de 1820 y su consecuente trasvasamiento del caudal de aguas del río de las Conchas al río Tigre, como punto de partida de un "Nuevo Tigre", puesto que ese fenómeno natural modificó definitivamente la fisonomía y disposición del pueblo, debido a la obligada reinstalación de su puerto en la confluencia de los ríos Luján y Tigre. A partir de allí, y con la llegada del ferrocarril en 1865, la municipalidad del entonces partido de Las Conchas resolvió construir un nuevo muelle frente a la estación de tren sobre la margen derecha del río Tigre.

13 Galafassi, G.P. (2004). *Historia economicasocial del Delta del Paraná*- Cuadernos de trabajo. Veracruz. Universidad Veracruzana.

14 Ídem

En los años treinta del s. XX se construye un nuevo puerto de frutos en un predio sobre el río Luján y se prohíbe, al año siguiente por ordenanza municipal, la descarga de frutas en el muelle del río Tigre. En 1948 se inaugura la nueva estación fluvial de pasajeros, frente a la estación Tigre C.

En 1969, sobre la margen izquierda del río Tigre se instala la Terminal Internacional de lanchas que une a Tigre con la ciudad de Carmelo (ROU). En 1996 se traslada la estación del Ferrocarril Mitre a su actual ubicación y se reutiliza el predio, reacondicionando sus instalaciones, para el funcionamiento de una Nueva Estación Fluvial.[15]

Recuperar la soberanía

> *La apropiación que el hombre realiza en relación con su medio natural supone una transformación del medio y de sí mismo. Este proceso integral y dialéctico es la "territorialización". (…) Ser consciente de la importancia de controlar el espacio es condición necesaria para alcanzar la plena soberanía sobre un territorio físico.*
>
> *A lo largo de la historia, la conciencia nacional se constituye a través de las luchas del pueblo por su liberación y la búsqueda de su identidad. Como parte de esa lucha, la conciencia territorial es muy importante, y lo es además para garantizar nuestra proyección al futuro.*
>
> Carlos Fernández[16]

El río Paraná recorre más de 4880 kilómetros por el corazón de América del Sur. Es un río de agua dulce, de gran calado, navegable los 365 días del año. Es el 5º río más caudaloso y el 6º más largo del mundo.[17]

Las aguas del río Paraná vienen del Amazonas a través del río Paraguay hasta la isla del Cerrito en la provincia del Chaco, desde este punto "de confluencia", y por 1238 kilómetros el río Paraná es de exclusiva soberanía argentina. Desde allí se llama "Alto Paraná", deja de ser binacional y desemboca en el Río de la Plata.

---

15 Pereyra, Pablo. (2009). *Desde el Vapor*. Buenos Aires. Ediciones Del Eclipse.

16 Fernández, Carlos. (2021). *Educar para la soberanía. Comunidad Nacional y Territorio, la Argentina Bicontinental.* Buenos Aires: Ediciones Fabro.

17 Orellano, Luciano. (2021). *La Argentina sangra por las barrancas del Río Paraná*. Buenos Aires: Ágora.

En los años 90, la gran vía fluvial fue concesionada a empresas extranjeras, quienes comenzaron a denominarla Hidrovía[18].

Según la página oficial del gobierno argentino actual (argentina.gob.ar):

> *"La "hidrovía" es parte de un inmenso sistema hídrico denominado "Cuenca del Plata", que comprende a una vasta región de algo más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata". "Designamos con este nombre a un corredor natural de transporte fluvial de más de 3.400 kms. de largo, que se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay, y permite la navegación continua entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay". "La vía navegable troncal "Hidrovía" es una ruta fluvial de 1.635 km que permite la salida hacia el océano a distintos tipos de embarcaciones de carga. Su traza se encuentra expresada parcialmente en los ríos Paraná, Paraná de las Palmas y Río de la Plata, constituyendo un cauce de salida de aproximadamente el 80 % de la exportación nacional".*

Además de la privatización de los puertos y el manejo de toda la cuenca, el contrato de concesión determina que el Río Paraná desemboque en el Río de la Plata a través del puerto de Nueva Palmira, ubicado en el departamento de Colonia, en Uruguay, efectuando un caprichoso desvío que altera la salida directa del Paraná de las Palmas al río de la Plata y de allí al océano Atlántico.

18 Para Mempo Giardinelli, en un artículo de su libro *Paraná. Crónicas de un río herido,* "hidrovía" es una palabra que no existe en la lengua castellana. Con ella pretenden reemplazar al río Paraná y a los 180 años de simbología soberana que conlleva. Este nuevo término funciona como un concepto comercial que coloniza el habla y la conciencia del pueblo argentino.



El río Paraná en la cuenca del Plata.

Los puertos privatizados de la Cuenca del Plata

Como podemos observar en el mapa, el poder estructural agroalimentario se concentra principalmente en cinco empresas multinacionales: Cargill, Bunge y ADM (EEUU), Cosco (China) y Dreyfuss (Francia). Los puertos de la llamada "Hidrovía" fueron privatizados convirtiéndose en verdaderos enclaves extranjeros en nuestro territorio. Argentina perdió el control del modelo, la empresa Bunge y Born pasó a denominarse Bunge cuando la compró EEUU y su sede se trasladó de Buenos Aires a San Pablo (Brasil). Vicentín, empresa con participación minoritaria argentina actualmente, perdió protagonismo en el sistema agroalimentario internacional. La participación argentina en el proceso hoy se limita a la obtención de una buena cosecha. Flotas, patentes, puertos, elevadores dejaron de estar en nuestras manos.

Esta situación generó una nueva controversia que reflotó la idea de recuperar el Canal Magdalena como vía de acceso natural al Río de la Plata.

> El Canal Magdalena es definido por la página oficial antes mencionada como *"(…) crucial en la conexión marítima entre los puertos del Río de la Plata y los puertos del litoral marítimo de las provincias argentinas, determinando un corredor logístico nacional en beneficio de las actividades productivas regionales y su inserción competitiva en los mercados internacionales"*.

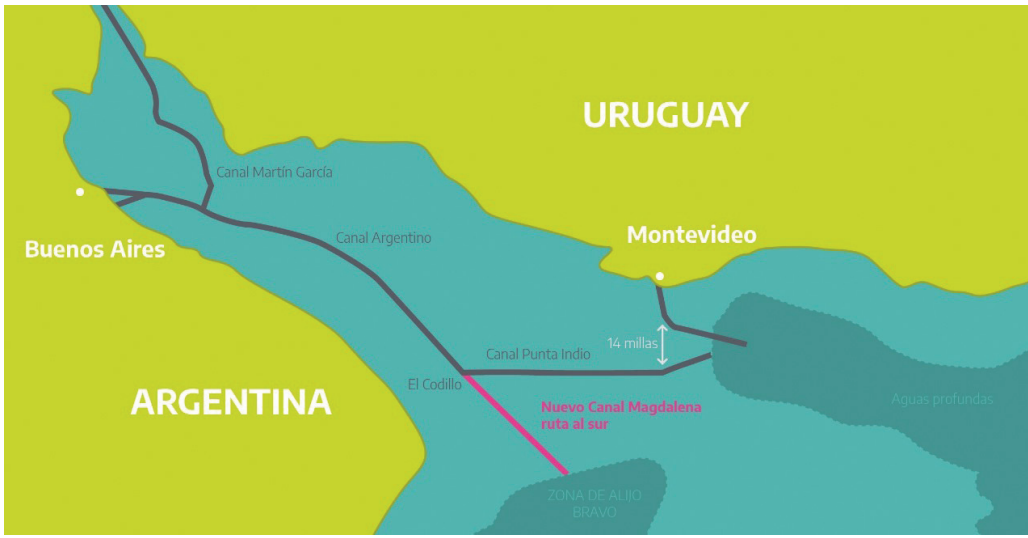
Al decir del escritor Mempo Giardinelli:

> *"El Canal Magdalena es una afirmación fundamental de Soberanía, porque asegurará una conexión entre el litoral fluvial y marítimo hasta la Antártida como hoy no se tiene". "Los beneficios económicos, logísticos y geopolíticos del Canal multiplicarán la generación de riqueza en la Provincia al integrar áreas geográficas, mejorar la distribución del ingreso y generar puestos de trabajo"*.[19]

Durante 2021, ante el fin de la concesión de la Hidrovía, el estado nacional la pone bajo su control. En dicho año, la Administración General de Puertos registró el tránsito de 4.523 buques y más de 20.000 barcazas, de diferentes tamaños y con distintos tipos de carga. El transporte de granos representa el 61 % (2426 buques); los buques tanque que llevan combustibles son el 17 % del tráfico y los portacontenedores el 15 %. El 7 % restante lo completan buques de carga general, frigoríficos, de pasajeros, gas, pesqueros, etc. A partir del

19 Giardinelli, Mempo. Página 12, 28/03/2023.

control por parte del estado de la vía navegable troncal, mediante el sistema de gestión y monitoreo, se obtuvo un superávit de 29 millones de dólares como resultado del ejercicio 2022.[20]



Canal Magdalena

Actualmente la cuenca del Plata sigue afectada por la sequía en el sur de Brasil y por una bajante histórica que comenzó hace más de cuarenta años. Esto obliga a las embarcaciones a navegar con menos carga para evitar encallamientos, lo que aumenta los costos y reduce la competitividad del transporte fluvial. La Bolsa de Comercio de Rosario estimó que esta situación generó pérdidas por al menos 244 millones de dólares para el sector agroexportador.

Desde 2021, la administración pasó del consorcio privado Hidrovía S.A. al estado argentino, a través de la Administración General de Puertos (AGP).

El proceso de licitación para el dragado y balizamiento fue anulado por el gobierno actual de Javier Milei, luego de que solo una empresa presentara oferta y surgieran denuncias por irregularidades. Actualmente, el gobierno argentino evalúa privatizar nuevamente la gestión de la cuenca.

20 Informe de la Administración General de Puertos (AGP), empresa estatal que gestiona desde septiembre de 2021 la vía navegable.

El control de la cuenca

La disputa por el dominio de la navegabilidad de la cuenca del Plata sigue vigente desde el día en que Solís ingresó al Mar Dulce en el s XVI en busca de un pasaje a las islas de la especiería, intentando establecer el control de las nuevas vías navegables que garantizarían el comercio de la corona española con oriente.

Al tropezar con la isla de piedra en el medio del río, Solís tomó la decisión de desembarcar para ponerle el nombre de su despensero Martín García, muerto a bordo, sin consultar con los charrúas y chandules que la frecuentaban desde tiempos remotos. Ya de regreso a su carabela observó en la costa oriental un grupo de nativos y desvió el curso del bote hacia ellos sin poder contener su curiosidad y arrogancia. Mientras tanto, los nativos simulaban empatía. Antes de poner sus botas en tierra, los conquistadores fueron sorprendidos por una partida de charrúas que dominaron rápidamente la situación, mataron, cortaron, asaron y luego devoraron sus cuerpos, quizás previamente sazonados con las mismas especies que buscaban aquellos. Vaya advertencia.

Por lo visto, aún esta antigua controversia no está saldada, los intérpretes son otros y los condimentos en cuestión no son sólo comestibles.

Punta Vanguardia ocupa un pequeño tramo en la periodicidad histórica del control soberano de la cuenca del Plata. Este artículo intenta dar cuenta de ello.

El Puesto Vanguardia, testigo de la historia de Tigre

por Guillermo Enrique Haut



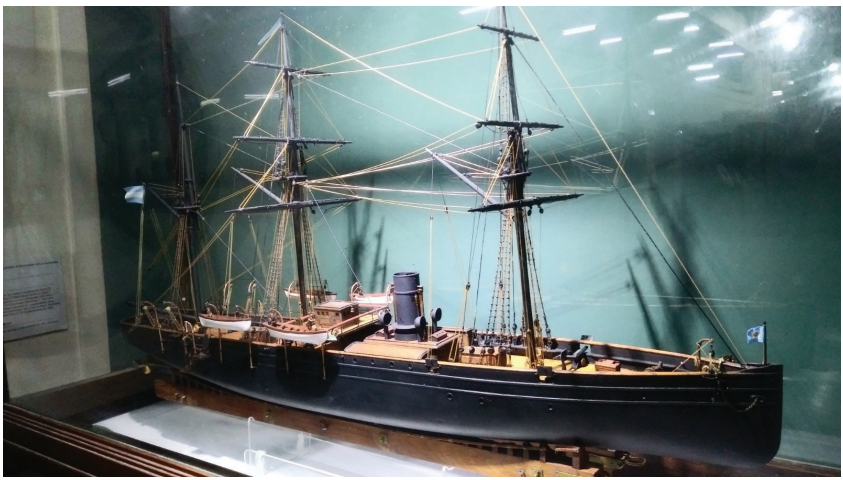
El Puesto Vanguardia. Pintura de Néstor Frieiro. 1985.

El nombre

En 1865, el vapor *Amazone* es construido en los astilleros escoceses Dumbarton, para los EE. UU. La Unión lo utilizará en la Guerra de Secesión contra los Confederados del Sur. Argentina lo compra en 1867, en plena Guerra de la Triple Alianza y pasará a llamarse *General Brown* en 1868. Sus casi 80 m de eslora, más de 9 m de manga y 3.40 m de calado, desplazan 570 toneladas. Su casco es de gruesa chapa de hierro, mientras que la obra muerta es de madera. Con tres palos, está aparejado a barca, sin bauprés ni botalón.



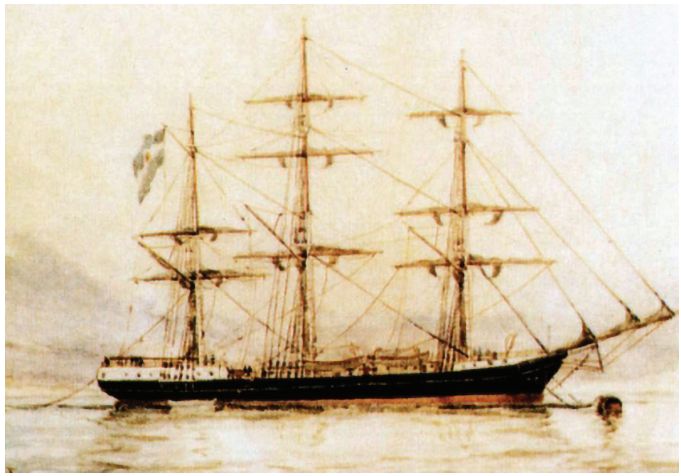
Amazone/General Brown entre 1868 y 1870. Acuarela de Emilio Biggeri.



Modelo a escala (Museo Naval de la Nación), Tigre.

Posteriormente se le agrega un bauprés en 1870. Será transporte de guerra hasta 1872, cuando por iniciativa del presidente Sarmiento, pasa a ser asiento de la Escuela Naval. En 1877 ésta es disuelta a causa de una rebelión de los cadetes que será conocida como "motín de los gabanes"[1]. Será luego lazareto flotante en el chaqueño puerto de Las Palmas, durante la epidemia de fiebre amarilla, y más tarde, como escuela de grumetes y marinería realizará viajes de instrucción al Sur. En 1883 será transformado en corbeta, con el nombre *Chacabuco*.

Pero, entre 1880 y 1883, cumple servicios de pontón y estacionario, con la denominación *Estacionario de Vanguardia*, fondeado o amarrado sobre la costa del río Luján, en la confluencia con el río Tigre. Es lógico pensar que así nació el nombre… Luego reducido a "Vanguardia", más tarde "Punta Vanguardia". Al retirarse el buque, el lugar habría mantenido el topónimo, y la construcción que allí se levantará, también. Veamos su historia.



Corbeta Chacabuco (ex Gral. Brown).

1 Motín de los gabanes. Desde mayo de 1875, el buque escuela permanecía estacionario en el Arsenal Naval de Zárate. En la fría mañana del 21 de junio de 1876, los cadetes formados en la cubierta se negaron reiteradamente a cumplir la orden de quitarse los gabanes, justificándose en las bajas temperaturas reinantes. Fueron detenidos, y comenzó así la instrucción de un sumario por indisciplina, que culminó un año después con la renuncia del comandante Urtubey, director de la escuela. Esta fue disuelta.

La historia

Hasta 1820, el hoy río Reconquista era el río de Las Conchas, un curso de agua importante con el aspecto y tamaño del actual río Tigre, que en ese entonces sólo era un zanjón de 600 m (arroyito del Tigre).

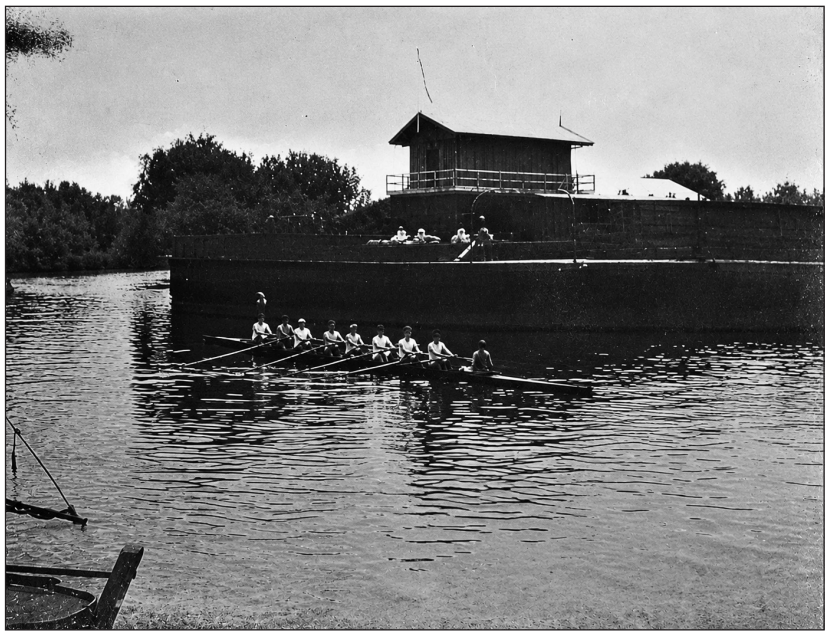


Las Conchas, según un mapa inglés de 1806, que se encuentra en la Biblioteca John Carter Brown (Brown University, Rhode Island, EE. UU.).

La flecha azul en el mapa señala al pueblo de Las Conchas (A) en la margen derecha del río homónimo. La flecha roja señala el zanjón del Tigre y su desembocadura (E) en el río Luján.

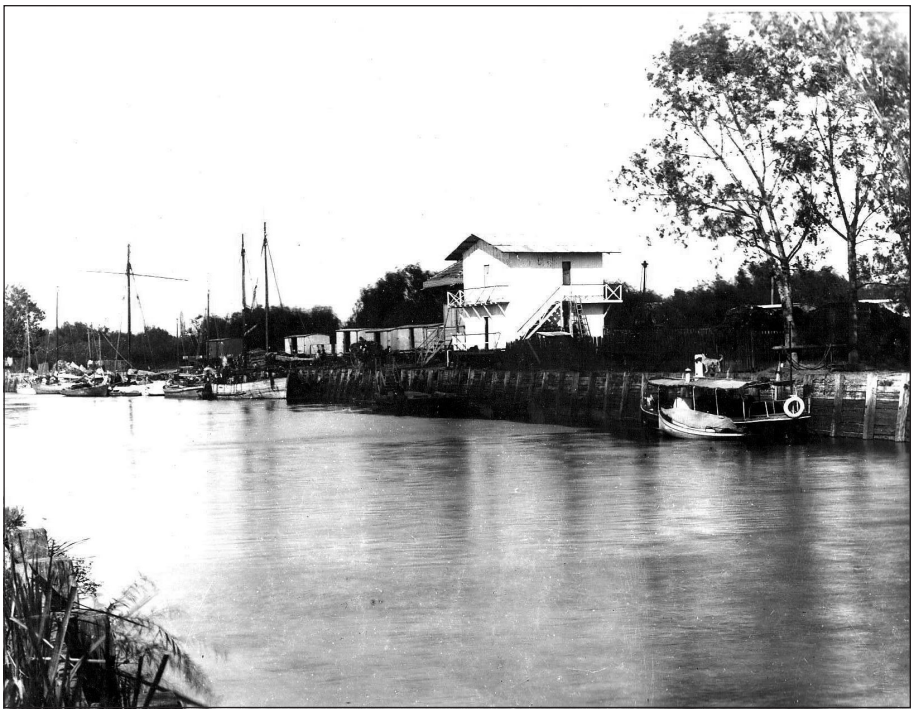
Tengamos en cuenta que, en 1806, Liniers desembarcó en el entonces río Las Conchas, frente al hoy Museo de La Reconquista, más de mil efectivos reclutados en la Banda Oriental, para echar a los ingleses de Buenos Aires. Posteriormente, durante la gran inundación de 1820, las aguas al volver, taponando el río Las Conchas, se abrieron camino por el zanjón del Tigre, lo que

hizo nacer al río Tigre que hoy conocemos, y transformar a Las Conchas en un arroyito insignificante. El puerto, entonces a pocos metros de las actuales Liniers y Esmeralda, dejó de ser operativo y debió ser mudado al río Tigre, en su desembocadura en el Luján.



Puesto Vanguardia en 1902

En 1821, en la novísima confluencia de los ríos Luján y Tigre, la Marina Nacional instala la División de Torpedos y Amarras de la Flota. En 1897 el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario construye la estación y los edificios de Subprefectura y Resguardo del Tigre, en Punta Vanguardia, hoy "Parque de la Costa". Una de las casillas construidas será destinada a Puesto de Vigilancia de la Subprefectura General del Puerto, con el nombre "Vanguardia", que funcionó allí hasta 1938.



Puesto Vanguardia. Circa 1930

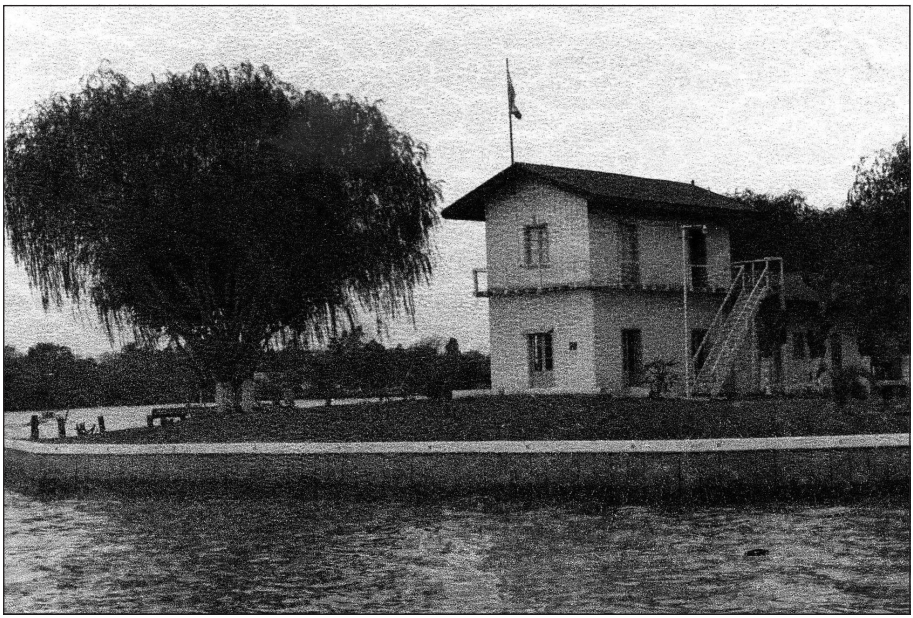
Desde 1951 se denomina "Depósito Vanguardia", y su personal es encargado de pañoles de combustibles, equipos, víveres, etc. En 1970 será depósito judicial y de rezago de embarcaciones, etc.



Puesto Vanguardia (al fondo) en 1910



Foto aérea circa 1960 aportada por el Lic. Carlos Fernández.



Puesto Vanguardia en 1986



Puesto Vanguardia en los años 90



Puesto Vanguardia en 2019. Autor de la foto: Santiago Fredes.

En 1986 el Puesto Vanguardia, pasa a depender de la Prefectura de Zona Delta, hasta la entrega en 1995 al Complejo "Tren de la Costa".

La investigación

La investigación histórica realizada por el Museo de la Prefectura Naval Argentina, impulsada por su director, el prefecto Héctor Curone, hará luego

que el Puesto Vanguardia sea declarado de Interés Municipal en carácter de Monumento Histórico Nacional, y se solicite continuar los trámites para elevar la declaración a nivel provincial.

La Ordenanza Nro. 2321/2001 del Honorable Concejo Deliberante, Decreto Nro. 842 de la Municipalidad de Tigre, expresa:

ARTÍCULO 1º.- Declara de Interés Municipal, la preservación en carácter de monumento histórico nacional, del predio "PUNTA VANGUARDIA", ubicado en la confluencia de los ríos Tigre y Luján, por los valores históricos demostrados en el estudio realizado por el Museo de la Prefectura Naval Argentina, obrante en el expediente 4112-17.987.-

ARTÍCULO 2º.- Declárase de Interés del Partido de Tigre, la prosecución de los trámites ante los organismos competentes, tendientes al dictado de la Ley que cumpla el objetivo determinado en el artículo anterior.

ARTÍCULO 3º.- Comuníquese al D.E. a sus efectos.

SALA DE SESIONES, 11 de abril de 2001.-

Por ello el Intendente Municipal del Partido de Tigre en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 108, inciso 2), de la Ley Orgánica de las Municipalidades.

DECRETA

ARTÍCULO 1º.- Promúlgase la Ordenanza Nº 2321/01.-

ARTÍCULO 2º.- Refrende el presente Decreto el señor Secretario de Gobierno.

ARTICULO 3º.- Dese al Registro Municipal de Normas. Publíquese. Notifíquese por la Subsecretaría de Cultura y Turismo.-

Firmado: Ricardo Ubieto, Intendente. Ernesto Casaretto, Secretario de Gobierno.

En 2021 esta historia, publicada por mí en una red social, despertó la adhesión de más de doscientos tigrenses. La investigación realizada luego en Museo de la Prefectura, reveló que el expediente pro-declaración de Monumento Histórico Provincial en las Legislaturas, estaba detenido. Solo faltaba darle un empujón, lo que se logró gracias a la diputada provincial del FDT, Lic. Luciana Padulo. En marzo 2021 presentó un proyecto de ley (1060/21-22) que en su artículo primero dice textualmente ***"Declárese Monumento Histórico y Bien incorporado al Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires, al predio PUNTA VANGUARDIA"***. A continuación, asegura que ***"El Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires arbitrará las medidas tendientes a la señalización, preservación y conservación del sitio". Y en su tercer y último artículo, "Invítese al municipio de Tigre a adherir a la presente ley, mediante la sanción de una respectiva ordenanza".***

Fue finalmente aprobado en julio de 2022.

Fuentes

- "Apuntes sobre los Buques de la Armada Argentina", tomo III. CN Pablo Arguindeguy.
- Vapor Amazonas - General Brown - Corbeta Chacabuco. https://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/Buques1852-1899/GralBrown-Chacabuco.htm
- Apostadero PNA "Delta". Documento facilitado por el Museo de la Prefectura Naval Argentina, sito en Tigre.
- Tigre. Edificios históricos de la PNA. PG Rousseaux. Documento facilitado por el Museo de la Prefectura Naval Argentina.
- Reseña histórica de la Prefectura Tigre, principales inundaciones y el Monumento Histórico "Puesto Vanguardia". Prefecto Principal Carlos Pedraza, en "Hacia el Bicentenario" Jornadas de Historia 2004/2010 del Instituto de Estudios Históricos del Partido de Tigre. Subsecretaría de Cultura, Municipio de Tigre, 2011.

El Puerto de las Conchas y la Guerra con el Brasil (1825-1828)[1]

por Daniel E. Fariña

La denominada Guerra con el Brasil fue un conflicto costoso y desgastante para las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil que, luego de tres años de numerosos enfrentamientos armados, no obtuvo la supremacía militar de ninguna de las fuerzas en pugna. Finalizó con un tratado de paz que le otorgó la independencia a la Banda Oriental, siendo este un saldo desfavorable para las Provincias Unidas.

El imperio de Brasil bloqueó el puerto de Buenos Aires hasta el final del conflicto con su poderosa escuadra naval, esto multiplicó la actividad del Puerto de Las Conchas y generó una intensa vía alternativa de comunicación con el Puerto de Las Vacas (hoy Carmelo) y Colonia de Sacramento R.O.U.); las Provincias Unidas organizaron su fuerza naval a cargo de Guillermo Brown y autorizaron la guerra de corso contra el comercio marítimo brasileño. Los vecinos del pueblo de Las Conchas proveyeron de 13 patrones, 20 marineros y 49 remadores a las primeras naves de corso de la naciente Armada Argentina.

1 La fuente de este resumen fue un extracto del Diario de Noticias de la Capitanía de Puerto de Buenos Aires del Coronel de Marina Don Francisco Lynch extractado de La Guerra contra el Imperio de Brasil – Publicación- Tomo I y II; que integra la carpeta de Investigación del Prefecto Curone.

En 1827, las Provincias Unidas, ante el bloqueo del puerto de Bs.As. por el Brasil, decidieron autorizar los desembarcos únicamente en Las Conchas y Canal San Fernando.

En este contexto, el *Diario de noticias de la Capitanía de Puerto de Bs.As.* detallaba la intensa actividad del Puerto de Las Conchas a través de una serie de partes de guerra:

- **24/07/1826** - Hoy a las tres de la mañana parte del puerto de Las Vacas el bote "Colombia"; a la misma hora en otro bote similar, partió del mismo el General D. Frutos Ribera (Fructuoso Rivera)[2] quien desembarcara en el puerto de Las Conchas. Al ponerse el sol se observaron los mismos buques enemigos en la misma posición que hoy a la mañana, al N.N.O. se ven dos buques que podrían ser la Goleta Río y el queche Bolívar.
- **25/09/1826** - Se ha presentado en estas oficinas Pascual Costas para informar que Agustín Marcele le comunicó que encontró fondeada en la Playa Honda a la "Chalana María", que subió a bordo sin divisar buques enemigos porque la niebla lo impedía. Más tarde sí observó la escuadrilla enemiga que bajaba del Guazú en dirección a Martín García compuesta de cuatro goletas, cuatro cañoneras, cuatro lanchones y diez o doce buques. Al instante Agustín abandonó la chalana cuando divisó que uno de los lanchones se dirigía hacia ella, en su bote rumbeó al Placer de Las Palmas para ganar el Puerto de Las Conchas; en el trayecto pudo ver a nuestro buque incendiado por los enemigos. Más tarde asegura haber visto a nuestras cañoneras que iban a vela entrando al Paraná de Las Palmas.
- **10/02/1827** - Joaquín José, marinero pasado de la Colonia, nos cuenta que se escaparon a las cinco de la mañana con otro compañero suyo en un bote pescador para llegar a Las Conchas. Frente a los cerros de San Juan se encuentra la escuadrilla enemiga compuesta de la Corbeta Liberal, el Bergantín Caboclo, el 25 de Agosto y el Pirayé, más cuatro goletas; además en Colonia hay una goleta y cinco cañoneras más que no pueden salir por falta de tripulación y en igual caso se hallan los buques que están en Montevideo.
- **12/02/1827** - Por aviso del Subdelegado de las Conchas, se sabe que en el Arroyo Largo se hallaba una lancha de guerra con un obús y cuatro pedreros, teniendo a su bordo sesenta hombres y cuatro oficiales, mas que estos no tenían más armas que dos fusiles y que estos trataban de salir por Los Caracoles por falta de víveres.

2 Suponemos que se trata del General Fructuoso Rivera quien se desempeñó en la guerra con el Brasil, fue fundador del Partido Colorado y primer presidente constitucional de la República Oriental del Uruguay.

- **07/12/1827** - El Subdelegado de Las Conchas expresa que ya están listos los lanchones Pato y Lobo para dar la vela con la cañonera que fue en su protección, no pudiendo realizar estas maniobras por estar muy bajo el río, la bajante continúa, por lo tanto, se considera inútil la salida de esa cañonera hasta el primer momento favorable.
- **26/02/1828** - La Cañonera N°13 fue informada en el puerto de Las Conchas por un lanchón proveniente de Santa Fe que el lanchón Fortuna, cargado de armamentos, llegó a su destino.
- **26/02/1828** - La Cañonera N° 1 junto a una ballenera salieron a perseguir a otra enemiga que se decía encontrar en el Juncal entre la punta de San Isidro y Las Conchas; pero en lugar de encontrar a estas se toparon con el lanchón Cometa que cruza en protección de nuestro cabotaje.
- **09/08/1828** - Ha anclado en la rada interior la Cañonera N°10 conduciendo desde Las Conchas trece marineros de leva, al mando de su comandante Teniente Don Mariano Martínez, el que dice que ayer obtuvo por una chalana de Las Conchas, la noticia de que el lunes, tres balleneras enemigas con cien hombres, batieron frente al Arenal Grande, a nuestra ballenera Martina García, la que tomaron después de un sostenido tiroteo, habiendo caído prisioneros solo dos hombres nuestros y salvándose el resto en la costa, la que ganaron a nado.
- **18/08/1928** - El yate 11 de Junio falta de la línea y se cree haya ido de arribada a Las Conchas con el viento fuerte de ayer.
- **28/08/1828** - Los lanchones Guillermo y Lobo se han venido a la playa, el primero con bastante avería. La fragata 25 de Mayo ha garreado pero no está en peligro pues tiene sus masteleros guindados (lazados) y no desplegando las velas teniendo a sotavento el Puerto de Las Conchas y práctico a bordo. La goleta Guanaco ha dado por Las Conchas no pudiendo aguantarse sobre sus anclas.
- **29/08/1828** - Por parte que acabo de recibir del Sub Delegado de Las Conchas, se sabe que la goleta Guanaco arribó a aquel puerto a las seis de la tarde.
- **07/09/1928** - Ha anclado en la rada interior la goleta Guanaco con procedencia de Las Conchas de donde salió a las siete de la mañana sin haber ido a Martín García a traer piedra para la fragata 25 de Mayo, en virtud de orden de la Comandancia de Marina para que en el momento diese vela para este puerto.

Este resumen de partes de guerra, que abarcan los tres años del conflicto bélico con el Brasil, nos permite imaginar la actividad del Puerto de las Conchas a poco tiempo de su traslado a la intersección de los ríos Luján y Tigre que albergarán más tarde al predio denominado Punta Vanguardia.[3]

3 Fuente: www.argentina.gob.ar/ministerio de defensa/armada argentina

Transporte de mercaderías en carretas durante la época colonial

por Virginia Baldo

El transporte de mercaderías es una actividad esencial para el desarrollo económico de una región determinada, necesaria también para la supervivencia misma de cualquier grupo social. Presentaremos un panorama acerca de cómo se llevaba a cabo esa actividad en nuestra zona durante la época colonial, en cuanto a los caminos, las carretas que por ellos transitaban y los transportistas, los terrestres y los acuáticos. Nos centraremos a partir de la creación del Virreinato del Río de la Plata por Carlos III, como una forma de tener mayor control sobre los territorios amenazados por el creciente poderío naval y mercantil de Gran Bretaña, y ante el avance lusitano sobre el norte y este rioplatenses.

El mismo monarca en 1778 dictó el Reglamento de Libre Comercio que autorizaba el comercio directo entre puertos ibéricos y americanos. Uno de ellos, Buenos Aires, dejó de ser satélite de Lima para convertirse en centro de distribución comercial, controlando también el tráfico mercantil marítimo. Asimismo, el manejo de las finanzas del virreinato, en gran parte provenientes de la actividad minera potosina, incrementó los recursos del estado para consolidar sus estructuras.

Sabemos que nuestro pago, con su particular morfología anfibia, está unido a los ríos que lo recorren; los mismos que determinaron las idas y venidas de

su historia y sellaron su destino, en principio, como puerto y hoy, como una ciudad en desarrollo y requerida turísticamente.

Los caminos terrestres y fluviales

El puerto de Las Conchas, a orillas del río homónimo, formó parte del complejo portuario del Río de la Plata y fue esencial en el crecimiento del área económica rioplatense. Luego de la fundación de la ciudad de Asunción, por parte de Juan de Salazar y Espinoza[1] en 1537, fueron varios los intentos de hallar una ruta segura hacia el Perú y el Atlántico, a causa de los ataques indígenas; la inviabilidad de los caminos realizados por los mismos expedicionarios y el avance portugués en la región, determinaron que la vía fluvial por la desembocadura del Paraná y la cuenca del Plata, se convirtiera en la ruta más conveniente para el intercambio intrarregional y el contacto con ultramar.

La creación del Virreinato del Río de la Plata (en 1776 con carácter provisional y en forma definitiva en 1777) tuvo como fin consolidar el territorio e impedir que los portugueses avanzaran en el interior del continente. El virrey Ceballos[2] propuso la creación de la Audiencia en Buenos Aires[3], amplió el tránsito de mercaderías del interior y favoreció el comercio en general lo que, junto con el Reglamento de Comercio Libre, constituyeron hitos fundantes de la nueva región pues respondieron al grado de desarrollo económico que se venía configurando desde el inicio.

Así que desde las tierras de Paraguay provenían principalmente la yerba mate y el tabaco, pero también maderas, cables, cueros y alimentos. El azúcar fue reemplazada, desde mediados del siglo XVIII, por la del Pacífico, de la Habana y de Brasil. Los productos luego de un viaje dificultoso tenían como destino la ciudad de Buenos Aires, pero también los puertos intermedios.

---

1 Juan de Salazar de Espinosa (Espinosa de los Monteros, 1508-Asunción, 11 de febrero de 1560) fue un conquistador español que formó parte de la expedición de Pedro de Mendoza, el primer Adelantado del Río de la Plata, fundador de la primera Buenos Aires. Desde allí parte Juan Salazar en búsqueda de Juan de Ayolas, remonta el río Paraguay, el 15 de agosto de 1537 funda la ciudad de Asunción, capital de Paraguay.

2 Pedro Antonio de Cevallos Cortés y Calderón (Cádiz, 29 de junio de 1715-Córdoba, España, 26 de diciembre de 1778), militar y funcionario español, fue gobernador de Buenos Aires (1757 – 1766). Cuando por la real cédula del 1 de agosto de 1776 se crea el nuevo Virreinato del Río de la Plata por real cédula y es designado su primer virrey, cargo que ejerció hasta junio de 1778.

3 Conocida oficialmente como Audiencia y Cancillería Real de Buenos Aires, fue el más alto tribunal de apelaciones de la Corona española con sede en esta ciudad y abarcaba las intendencias de Buenos Aires, Córdoba del Tucumán, Salta del Tucumán y del Paraguay.

El río Paraná unía localidades portuarias como Villa Rica, Corrientes, Goya, Esquina, Nogoyá, Paraná, Santa Fe, Rosario y Las Conchas. Por el río Uruguay se unían Salto Chico, Gualeguay, Gualeguaychú, Concepción del Uruguay y Paysandú.

En cuanto a los caminos terrestres, para el siglo XVIII, existían tres rutas comerciales principales tierra adentro que confluían en el complejo portuario rioplatense. Una conectaba con la región cuyana; otra se extendía hacia Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y luego hasta Potosí y poblaciones del altiplano; y una tercera ruta se dirigía hacia Paraguay, por el litoral. Un cuarto camino hacia el sudoeste llegaba hasta las salinas y el comercio con los indígenas.



Los circuitos comerciales en el Río de la Plata: período colonial y primera mitad del siglo XIX. Fuente: Ministerio de Educación. (2015). Mapas de la Argentina de temas históricos.

El mantenimiento y preservación de los caminos era una preocupación de las autoridades de la época, tal como consta en los Acuerdos del Cabildo de

Buenos Aires, que establecieron disposiciones para mejorarlos a lo largo del siglo XVII y XVIII. Se cita el caso del Visitador de Caminos y Tambos, Sebastián Orduña, quien el 21 de septiembre de 1614 dispuso la apertura del camino al río de Las Conchas sobre la barranca, que había sido cerrado por los chacreros para extender sus posesiones[4].

En consonancia, toda la normativa acerca del comercio y las comunicaciones de fines del s.XVII buscaban favorecer el comercio. Carrió de la Vandera[5], en 1771, en funciones de gobierno instó a la creación de una serie de postas para que los viajeros tuvieran donde recuperarse.

En 1762 se había dictado una "*Ordenanza que deben observar los funcionarios de correos, caminos y postas*". Allí se establece la localización y las condiciones de las postas y los caminos que las comunicaban, nacen así los "caminos reales" origen de muchas de las rutas actuales. Las postas estaban a cargo de un "Maestro de Posta", que debía contar con por lo menos dos "postillones", mozos mayores de 18 años, que debían poseer gran habilidad en su oficio: montados en una caballería, guiaban y realizaban el relevo a las diligencias, carretas, carruajes o caballerías, que marchaban con las primeras horas de sol, o por la tarde y noche, de acuerdo con la estación del año para evitar el calor o el frío. La distancia entre una posta y otra era por lo general de unos 25 a 30 kilómetros.

---

4 El 3 de enero de 1626 el gobernador Francisco de Céspedes dijo que era necesario arreglar los caminos para que los vecinos pudieran transitarlos hacia otras provincias, traer los productos que faltaban en ésta. En 1663, el gobernador José Martínez de Salazar dispuso que la guardia de Luján fuera el pasaje obligado para los que llegaban o partían de Buenos Aires, en un intento de controlar el tráfico interno. En septiembre de 1683 se leyó una petición del Capitán José Gil Negrete para pedir el cierre del camino que transitaba por el Alto de Arrecifes. Denunciaba la matanza de animales por parte de los carreteros que provenían de Cuyo y de los indios Pampas que correteaban la zona, con perjuicio para los "accioneros de ganado" y los vecinos que tenían vacunos por esas tierras. Durante el siglo XVIII, continuó la preocupación local por los problemas ligados a los caminos y el transporte. El 4 de julio de 1705 el Gobernador de las Provincias del Río de la Plata Don Alonso Juan de Valdez y Inclán emitió una orden que impedía la entrada de carretas provenientes de Chile y el desembarco de esclavos del navío Amfritit, por una epidemia de viruela que se había desatado en dicha embarcación y en el reino de Chile. Esta orden procuraba resguardar a la población de esta enfermedad, aun a riesgo de que se perdiera la mercancía.

E. Barba, *Rastrilladas, huellas y caminos*, pp. 8-9.27 Archivo General de la Nación (Buenos Aires, Argentina) (AGN), Sala IX (S. IX), Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires (AECBA), Tomo XVI - Libro X, p. 152.28 AGN, S. IX, AECBA, Tomo I- Libro XIII, pp. 353-355.

5 Alonso Carrió de la Vandera, conocido como La Vandera (Gijón, 1715-Lima, 1783), pasó la mayor parte de su vida en el Virreinato del Perú, donde fue administrador del Correo Real. Comerciante y viajero, se lo recuerda fundamentalmente por su obra *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima*, bajo el seudónimo de Concolorcorvo, de la cual hizo aparecer como autor a su propio amanuense, el inca Calixto Bustamante Carlos, que era su lazarillo o guía.



Mapa de las primeras postas compartidas por los viajeros que iban al Norte y a la región cuyana. Fuente: Errecart, M.C.,"Comercio y comunicación en el Río de la Plata: la articulación de los mercados regionales en el período virreinal rioplatense, los caminos, los transportes y los transportistas". (ver bibliografía).

Cuando se llegaba a la posta, habitualmente una construcción de adobe, precaria de dos o tres cuartos, una cocina rústica, una galería con pilares de quebracho, una ramada abierta donde se recambiaban los caballos y se preparaban los alimentos disponibles: huevos de gallina, cabritos, corderos, carne seca, frutas de la estación o secas.

El Maestro de Postas, nombrado por el Cabildo o autoridad competente, debía saber leer y escribir ya que controlaba los pasaportes[6] y los documentos del correo. Era un hombre considerado socialmente, ya que recibía y enviaba noticias, podía portar armas y su profesión lo eximía de ser convocado para las milicias, lo que era un privilegio. No podían autorizar la presencia de mujeres en la zona asignada, pero sí poseer pulperías o mesones.

En Tigre, en el casco poblacional más antiguo, existe una construcción de 1794 donde funcionó una posta habilitada por el Virrey Vértiz en 1772. La misma, hoy monumento nacional[7], está ubicada sobre el antiguo Camino Real, hoy 25 de Mayo y Estrada.

---

6 Los pasaportes eran documentos expedidos por la policía o autoridad militar donde constaba el origen y destino del viaje, servía para controlar a los viajeros e impedir la libre circulación de personas indebidas.

7 Declarado monumento histórico por Decreto N° 2.187/79, la casa también fue residencia del sacerdote Gerónimo Rebagliatti. Conocida como Almacén Faggionato. En 1812 probablemente allí descansaron, rumbo a San Lorenzo, dos escuadrones al mando del Coronel San Martín.



Posta. Foto: Luis Picarelli.

En cuanto al peligro del ataque de los aborígenes, el 23 de mayo de 1709, se propuso entrar en los territorios hostiles para castigar ese accionar. El 31 de enero de 1714 se nombró a Juan de la Cruz Gaitán como Alguacil Mayor de la Santa Hermandad de la ciudad de Buenos Aires[8] para que "atienda a la seguridad de los excesos que cada día se cometen en la campaña y cele la seguridad de los caminos como conviene..".[9]

El 17 de diciembre de 1789 se establece una real cédula que ordena crear caminos y hacer puentes a fin de mejorar el contacto entre las regiones.[10]

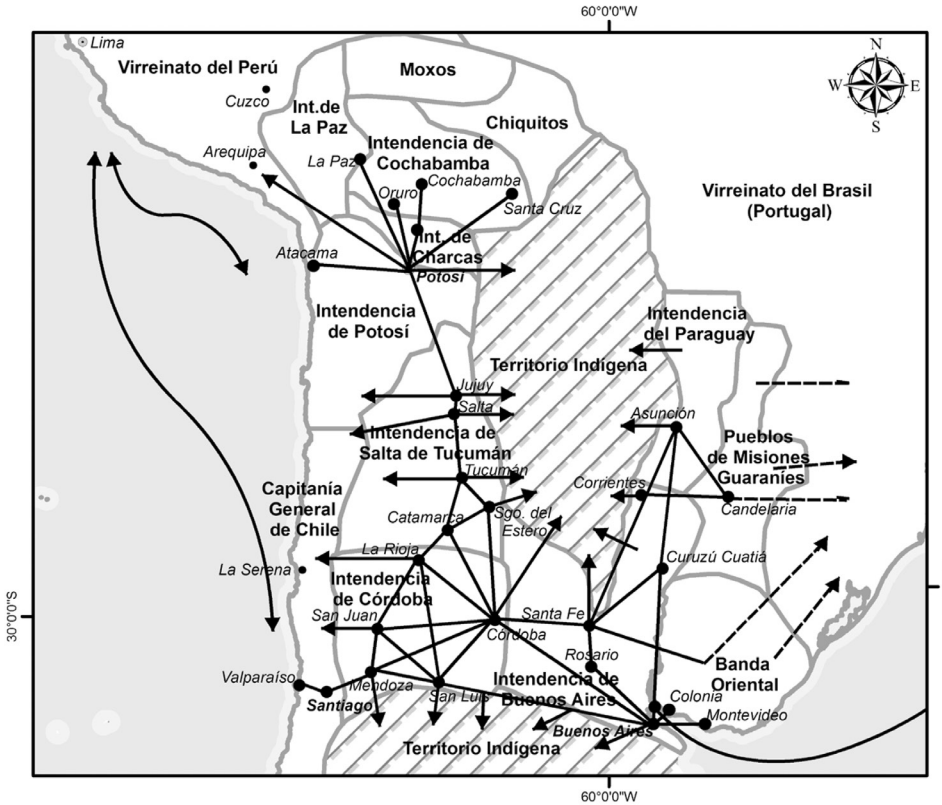
El complejo portuario, por su parte, se movía según el comercio regional y con la llegada y partida de diferentes buques de ultramar. Además, el intercambio de bienes entre las dos orillas del río era fluido y constante a fin de proveer mercaderías a los poblados de la región y a las pulperías que bordeaban la frontera. El comercio fue creciendo a medida del desarrollo productivo y de la aparición de nuevas actividades como la elaboración de alimentos y mercancías para el consumo de las comunidades y la provisión de los barcos prontos a partir a sus diversos derroteros.

8 La Santa Hermandad era una organización para mantener el orden público en las zonas rurales. Fue instituida por Isabel la Católica en las Cortes de Madrigal de 1476 unificando las distintas Hermandades existentes desde el siglo XI en los reinos cristianos. Estaba dirigida por alcaldes a cargo de una o más partidas armadas, generalmente de cuatro soldados, llamados cuadrilleros.

9 AGN, S.IX, AECBA, Tomo III- Libro XVI, p. 18.

10 AGN, S.IX, AECBA, Tomo IX- Libro L, p. 216.

Así, el desarrollo productivo de la región abarcaba tres mercados económicos: el local, el interregional y el de ultramar que abastecían la ciudad de Buenos Aires y el complejo portuario con los suministros necesarios para su subsistencia. La cría de mulas y caballos para el mercado interno, y para el mercado trasatlántico los productos pecuarios, mayormente cueros[11].



Mapa de los principales circuitos mercantiles del complejo portuario rioplatense, a fines del s. XVIII. Fuente: Jumar, Fernando.

11 "entre los meses de julio de 1782 y julio de 1783, entraron a Buenos Aires desde la región río de la Plata distintos productos destinados a abastecer la demanda interna y portuaria como: accesorios para el transporte, derivados bovinos, maderas, mobiliarios y elementos de decoración, telas, transportes, vegetales, batata, carne salada, grasa de cerdo, habas, harina, lengua salada, limón, maíz, miel, maní, naranja, orejón, poroto, trigo y cueros. Los cueros, en una cantidad considerable (45.116 unidades), estaban destinados al mercado ultramarino. A diferencia del mercado ultramarino, el interno demandaba animales en pie para el transporte. Los caballos eran ideales para viajes rápidos y con poca carga en el llano. Las mulas, en cambio, se destinaban en su mayoría a las regiones con terrenos". En María Claudia Errecart y José Sovarzo, "De tierra adentro al río. El Complejo portuario rioplatense a partir de las guías de aduana de Buenos Aires a fines del siglo XVIII", XIV Jornadas Interescuelas y/o Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Cuyo, 2013.

Las carretas

Entre los medios de transporte terrestre, las carretas, tiradas por cuatro o seis bueyes, cumplían un papel esencial, pues además de soportar una carga considerable, se adaptaban con relativa facilidad a las dificultades del camino. Consistían en estructuras altas y algo inestables, especie de cajas de madera con toldo de cueros, el pelo hacia afuera, contaba con un eje de dos ruedas también forradas con tiento. Recorrían alrededor de 25 a 30 km por día, cinco o seis leguas. Un misionero jesuita, Florián Paucke[12], en su obra *Hacia allá y para acá. Una estadía entre los indios Mocobíes, 1749-1767*, diferencia dos clases: las carretas propiamente dichas, para transportar cargas, y los carretones "en que viajan por lo común las personas viajeras junto con su equipaje". En los terrenos escarpados necesariamente se sustituían por las mulas que, con menor capacidad de carga, eran un medio de transporte en sí mismas.

Los carreteros, los «gobernadores de carros», junto a los domadores y troperos, poseían un oficio de los más antiguos y mejor retribuidos de nuestra pampa. Hombres valientes que enfrentaban los peligros del camino, muchos eran propietarios de las carretas y algunos compraban parte de sus mercancías a los productores.

Mendoza y Tucumán eran las regiones del virreinato donde se fabricaban carretas con características propias debidas a las necesidades de la producción y a la naturaleza de los caminos. Tal distinción fue descripta ya en "*El lazarillo de ciegos caminantes*", un libro de viajes documentado y veraz que narra un recorrido desde Montevideo pasando por Buenos Aires hacia Lima, entre 1771 y 1773, realizado por el ya citado Alonso Carrió de La Vandera[13].

12 Paucke, Florián S.J.: *Hacia allá y para acá; una estada entre los indios Mocobíes (1749-1767)*, Tucumán-Buenos Aires, 1942, t. 1, págs. 121-124; citado en Rosal, Miguel Ángel, *El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente* CONICET-Instituto Ravignani, Buenos Aires, Argentina en https://core.ac.uk/download/pdf/267936984.pdf

13 "Las carretas de Mendoza son más anchas que las de Tucumán y cargan 28 arrobas más, porque no tienen los impedimentos que estas que caminan desde Córdoba hasta Jujuy entre dos montes espesos que estrechan el camino, y aquellas hacen sus viajes por pampas, en que tampoco experimentan perjuicio en las cajas de las carretas. Los tucumanos, aunque pasan multitud de ríos, jamás descargan, porque rara vez pierden el pie los bueyes (...). Los mendocinos solo descargan en tiempos de avenidas, en un profundo barranco que llaman el desaguadero. Y para pasar la carga forman a la brevedad unas balsitas de los yugos, que sujetan bien con las coyundas y cabestros". A. Carrió de la Vandera, *El lazarillo de ciegos caminantes*, p. 90.



Carreta tucumana. Memoria Descriptiva de la Provincia de Tucumán. Gobierno de la Provincia de Tucumán. 1882.

Según los documentos, a pesar de su importancia para el transporte, la cría de bueyes no parece haber sido adoptada por los hacendados de la época como actividad primaria. Así se comprueba en el diario de Azara[14] de 1785 que menciona una estancia en el pueblo de Yuti, cerca de Villa Rica donde había 400 bueyes, pero 2700 vacas, 2000 yeguas, 700 caballos y 400 mulas.

Por su parte, las mulas se criaban en San Juan y en los campos bonaerenses, desde donde a sus dos años, pasaban la primera invernada en Córdoba, la segunda en Salta donde eran vendidas en las ferias de febrero y marzo.

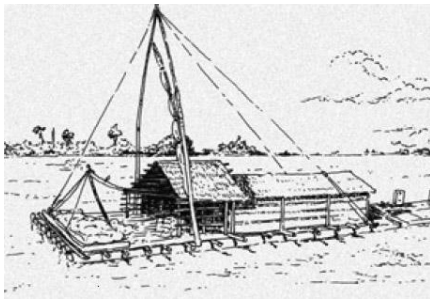
Los transportes acuáticos

Las ciudades y poblados como el de Las Conchas, a la orilla de los ríos, necesitaban también transportes acuáticos, ya sea marítimos o fluviales. Para nombrar estos últimos se utilizaba la palabra "lancha" que aludía a distintos tipos de embarcaciones desde botes hasta barcos. Para más detalle caracterizaremos algunos.

14 Azara, Félix de, *Diario de la navegación y reconocimiento del río Tebicuarí.* Alicante, Biblioteca virtual de Miguel de Cervantes. Disponible en http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/diario-de-la-navegacion-y-reconocimiento-del-rio-tebicuari—0/html/ff8a1a32-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html

Las chalupas eran pequeñas embarcaciones a remo de hasta nueve metros de eslora. Los champanes, originarios de China y Japón, eran largos, de tres palos, con velas de estera y navegaban cerca de la costa.

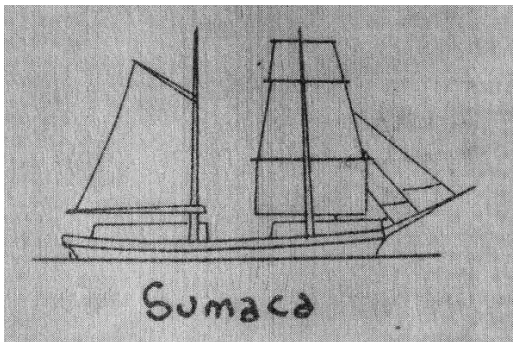
Un caso especial eran las garandumbas, también de poco calado, similares a las balsas, conducían carga siguiendo la corriente de los ríos aguas abajo. A cargo de un baqueano o piloto ayudado por treinta peones o marineros, en ocasiones dos o tres indios payaguaes, en sus canoas exploraban previamente el recorrido, para detectar bancos de arena y otros obstáculos que impedirían la navegación. Los meses elegidos para salir de Asunción eran los de junio, julio y agosto, pues se producía la creciente del río Paraguay. La navegación, impulsada a remo y a vela, hasta Las Conchas, podía durar hasta cuatro meses.



Garandumba. Fuente: Reitano, Emir, "El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo - fluvial durante el período colonial tardío. Hombres, embarcaciones y dificultades" (ver bibliografía).

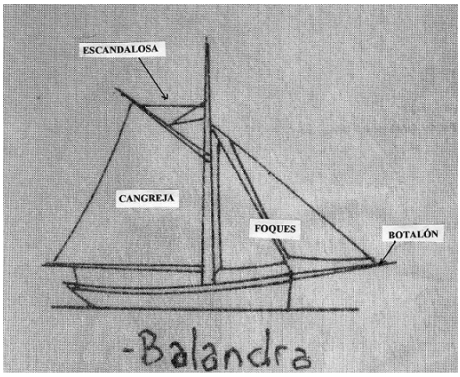
Una vez en el puerto, los tripulantes descargaban la garandumba, estibaban la mercadería en los almacenes y recibían su paga. Si se trataba de embarcaciones construidas solo para el viaje de ida, ahí mismo se desmontaban, y se vendían las maderas. Algunos tripulantes compraban artículos en Las Conchas para revenderlos de regreso en Asunción. Pero un gran número elegía permanecer y trabajar en la zona, fundamentalmente como marineros en los barcos costeros del estuario.

Para el viaje de regreso, durante los meses de diciembre y enero, a causa de los vientos, eran necesarios barcos de vela y quilla como **sumacas y balandras** de origen europeo, capaces de remontar la corriente del río con pasajeros y mercancías como telas, herramientas y libros.



Sumaca. Fuente: Reitano, Emir, "El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo - fluvial durante el período colonial tardío. Hombres, embarcaciones y dificultades" (ver bibliografía).

Los bergantines de mayor tamaño eran naves de dos palos y amplio velamen, veloces y de gran maniobrabilidad, eran utilizados también por los corsarios y piratas. Según Azara (op. cit.) las balsas y canoas que se fabricaban en Yuti[15], eran pesadas y de baja calidad. Con el tiempo se desarrolló una industria para la fabricación, el mantenimiento y la mejora de los medios de transporte fluvial que lograron un nivel adecuado.



Balandra. Fuente: Reitano, Emir, "El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo - fluvial durante el período colonial tardío. Hombres, embarcaciones y dificultades" (ver bibliografía).

15 Poblado cercano en Villa Rica, región de Paraguay.

Los transportistas y los lancheros

Los transportistas eran quienes tenían como principal actividad el traslado de bienes de terceros por el uso de medios de transporte de su propiedad. Los encargados de los transportes terrestres eran los carreteros y arrieros. En cuanto a los transportes acuáticos la distinción es más compleja pues entre los lancheros, "patrón" no aludía únicamente al propietario, sino también al experto a cargo de la navegación.

Los transportistas se constituyeron en verdaderos dinamizadores de la economía pues podían llegar a establecer, a lo largo de su recorrido, hasta cien contactos con los comerciantes, con quienes establecían contratos basados en la confianza. Eran, además, quienes conocían las fluctuaciones de los mercados y las variaciones de la productividad de las zonas que recorrían.

Transportistas y lancheros con su labor ayudaron a integrar un mercado cada vez más importante en tiempos en que las comunicaciones se debían en su mayor parte al intercambio personal.

Hemos intentado plasmar un panorama somero de nuestro pago en cuanto al transporte durante la época colonial; presentamos mapas, en ellos los recorridos de los distintos caminos que fueron delimitando un territorio distintivo, en la tierra y en el agua. Citamos testimonios de viajeros más o menos conocidos y documentos de la lejana corona que nombran vecinos ilustres, funcionarios, que pueden ser recordados hoy en el nombre de una calle. Llegando a este punto se impone una evocación respetuosa hacia esos lancheros, canoeros, postillones, troperos, trabajadores y trabajadoras de las postas, de las embarcaciones y puertos, hombres y mujeres que desempeñaron los mil y un oficios anónimos que hicieron posible cada una de las actividades, y con ellas, el desarrollo de nuestra región.

Bibliografía

- Azara, Félix (1923). Viajes por la América Meridional, Madrid: Calpe.
- Errecart, M. C. (2019). Comercio y comunicación en el Río de la Plata: la articulación de los mercados regionales en el período virreinal rioplatense, los caminos, los transportes y los transportistas. El Taller de La Historia, 11(11), 230–268. https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2413. https://revistas.unicartagena.edu.co/index.php/eltallerdelahistoria/article/view/2413
- Jumar, Fernando (2018). El mundo hispánico durante el Antiguo Régimen desde los circuitos mercantiles y el espacio económico rioplatense. Dossier. *Historia*

Crítica, Open, 23-44. Edition Journals En https://journals.openedition.org/histcrit/1889?lang=es

- Reitano, Emir. El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo - fluvial durante el período colonial tardío. Hombres, embarcaciones y dificultades en *Pasado Abierto*. Revista del CEHis. Nº3. Mar del Plata. Enero-junio 2016.
- En https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/1764/4985
- Rosal, Miguel Ángel. *El transporte terrestre a través del espacio rioplatense durante las primeras décadas del período independiente* CONICET-Instituto Ravignani, Buenos Aires, Argentina. En https://core.ac.uk/download/pdf/267936984.pdf

Vanguardia

Narrar la confluencia

Santiago Fredes[1]

Dedicado a la memoria de Celia Guevara

El Destacamento Vanguardia fue un puesto de control y vigilancia. En la náutica esa función está a cargo del vigía, quien ocupa un puesto en lo alto del palo mayor que le permite observar a la distancia y en toda dirección. Quizás por eso la montaña rusa que hoy lo rodea se llama *El Vigía*. ¿Qué es todo aquello que observó el vigía en estos largos años?, ¿hasta dónde alcanza su vista, con qué lentes la aumenta, qué registros lleva? A su alrededor pasaron tantos acontecimientos, que es de esos lugares que me gusta imaginar como un *Aleph* o una bola de cristal, donde uno puede consultar sobre el pasado, el presente y el futuro. No se trata sólo de contar la historia de Punta Vanguardia, sino de contar la historia *a través* de Punta Vanguardia.

Con pujanza los pobladores de Tigre hemos sabido adaptarnos a los ciclos económico-productivos imperantes, para bien o para mal, sea con el puerto

1 Este texto nace a partir de Fredes, S. y Clausse, M. (2021). *Expansión urbana y acceso a la costa en el partido de Tigre. Modificación de la matriz productiva y cambios en el uso del suelo en el Rincón de Vivanco, 1895-2015*. https://aacademica.org

colonial, en la gesta revolucionaria, en la *belle époque*, la producción islera, los astilleros, las industrias y hoy con el turismo y el diseño urbano privado. Esta adaptación nos ha arrastrado a los ciclos de auge y caída propios de cada modelo, lo que genera una superposición de proyectos disímiles entre sí. Los restos de algunos de ellos quedan sepultados bajo metros de relleno, latentes bajo el suelo que pisamos, mientras otros sobreviven en la superficie cual mojones, como una casilla de madera de fines del siglo XIX en medio de un parque de diversiones.

I - EL PANTANO

Punta Vanguardia es la confluencia de dos ríos, el Tigre y el Luján, y linda en su otro extremo con el arroyo Patiño. Siendo este el paisaje, para comenzar su historia me remontaré a tiempos inmemoriales, sirviéndome de la mitología contemporánea. Según el mito de Cara de Barro[2], este tiene por reino la tierra húmeda, y libra una lucha por los límites de su territorio con Flor de Sauce, reina de la tierra seca. También se aman.

Este relato de la mascota del Parque de la Costa (PDC) insinúa una disputa territorial concreta, la de la "línea de ribera". El límite entre ambos reinos se escurre y está ligado a intereses especulativos. Lo que determina la línea de ribera es dónde empieza y dónde termina la propiedad privada, de allí que correrla signifique incorporar bienes comunes al mercado, privando a otros de su uso y disfrute.

Los bienes comunes también incluyen los valles o planicies de inundación que los ríos bañan cada vez que aumentan de caudal. Toda zona inundable pertenece al río, es decir al reino de Cara de Barro. Por ser los nuestros ríos de llanura con pendientes que tienden a cero, esta geografía ocasiona que no tengan límites claros, porque todo lo inundan. Allí nace el conflicto. Por su parte, los bañados, los humedales, los pantanos, cumplen importantes funciones ecosistémicas y son fundamentales para la circulación y escurrimiento de las aguas[3].

A principio del siglo XIX ocurren en Tigre dos grandes eventos naturales que modifican la geografía local y promueven significativas transformaciones urbanas: son las inundaciones de 1805 y 1820, que perviven en la memoria colectiva como hitos de nuestra historia.

---

2 Parque de la Costa. (1997). *Cara de Barro: La Batalla del Río*. [Audio]. https://youtu.be/SnPu4M1Fa80

3 Para una caracterización general de los humedales ver: Cauce, FARN, Taller Ecologista y Casa Río. (2024). *Ley de Humedales YA!* https://leydehumedalesya.org

Tras la inundación de 1805 se prohíbe habitar Tigre y el padre San Ginés junto al Virrey Sobremonte fundan la villa de San Fernando de la Buena Vista en el Alto de Punta Gorda. La idea es trasladar allí a la población y puerto de Las Conchas, para lo cual se proyecta el Canal San Fernando. Parte de la población desobedece la orden.

En 1820 acontece una segunda gran inundación. En la bajante, las aguas del río Reconquista optan por desviarse hacia el cauce del arroyo del Tigre, que "sólo era un zanjón casi seco que se internaba unos 600 metros"[4], mientras que el río Reconquista (entonces río de Las Conchas) tenía el porte suficiente para recibir en 1806 a la flota de Liniers. A esta modificación de los cursos de agua que convierte al arroyo del Tigre en el caudaloso río que hoy conocemos, la considero su nacimiento simbólico. Siguiendo las aguas, el puerto de Las Conchas se traslada al río Tigre, y con él la centralidad de la vida urbana, alejada del casco histórico. El traslado es paulatino y por un tiempo conviven ambos puertos[5]. Por el temporal, nuevamente se prohíbe habitar la zona, orden que es desoída.

Así, el Destacamento Vanguardia lo primero que recuerda es el nacimiento de una entidad no humana como lo es un río y la adaptación de una comunidad a esta nueva configuración. Nos explica el porqué de la distribución urbana actual de Tigre Centro, tras la inundación de 1820; así como tras la de 1805, se crea el Canal y la ciudad de San Fernando; e ilustra nuestra hermandad con la fuerza de las aguas.

En el origen de Las Conchas, según nos relata la museóloga Lilia Zenequelli, sólo existe, "más allá de las construcciones, el monte, el pajonal, la campiña, las islas, lo desconocido y lo insondable"[6].

Cuando entre 1771 y 1773 Concolorcorvo atraviesa Las Conchas dice que le llaman así "por un riachuelo … que baña mucho territorio … causando en tiempo de avenidas muchos atolladeros y bañados"[7].

---

4 Udaondo, E. (1942). *Reseña Histórica del partido de Las Conchas*. Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires., p. 52.

5 Para profundizar en este aspecto ver: del Olmo, I. (19/08/2020). Río Tigre. [Video]. *Ciclo Charlas sobre nuestra Historia*, Ep. 1. Municipalidad de Tigre. https://fb.watch/nw4QSoTIkR/

6 Zenequelli, L. (2016). *Tigre, su historia: de aquí y de allá*. San Fernando: Grafito, p. 235.

7 Concolorcorvo. (1773 [1942]). *El lazarillo de ciegos caminantes* … . Bs. As.: Eds. Argentinas Solar, p. 55.



Amplia extensión de bañados entre las vías del Tren del Bajo y el río Luján (Montes del Tigre).
Fuente: Castilla López, E. (1915). *Plano del Partido de Las Conchas, planta urbana* (detalle). IGN.

En 1776 un grupo de pobladores solicita títulos de posesión de unas tierras, que describen como "sin ningún valor …, por las continuas inundaciones y avenidas, que como también es notorio, frecuentemente experimentan"[8].

En 1803 el obispo de Buenos Aires nos visita y deja asentado en el libro parroquial, en relación al camposanto, sobre "las frecuentes inundaciones por las cuales los cadáveres se suelen descubrir"[9].

En 1828 visita Las Conchas el naturalista y explorador francés Alcide d'Orbigny, que describe como "terrenos inundados, durante las grandes mareas del Plata, a tal punto que en esa época es necesario ir en lancha de una casa a la otra"[10]. Desde el alto de San Fernando observa un paisaje "llano, pantanoso, y cubierto de zarzales y espinillos … Toda esa región está llena de jaguares"[11].

8 Zenequelli, L., *op. cit.*, p. 38.

9 *Ibid.*, p. 220.

10 d'Orbigny, A. (1826-1833 [2002]). *Viaje a la América Meridional*, T. I. La Paz: Inst. Francés de Est. Andinos, Plural ed., p. 481.

11 d'Orbigny, A. (1842). *Viaje pintoresco a las dos Américas, Asia y África ...* , T. 4. Barcelona, p. 247.

Sarmiento, en 1860, refiere la zona del Canal San Fernando como un "conjunto de centenares de ranchos, de barro y paja, dispersos entre malezas y pantanos"[12].

En 1863 el agrimensor José Melchor Romero, al realizar la traza del pueblo, lo define como "circunvalado … por tres distintos Ríos … que cubren en sus continuas mareas si no el todo la mayor parte de su superficie"[13].

Eugenio Moy[14], al realizar una siguiente traza en 1886, dice de la zona de Carupá que es "sumamente baja al extremo de tener una gran extensión de bañados", sobre los que proyecta quintas, al considerar inhabitables.

Sobre la calle Cazón, Zenequelli cuenta que a la altura del Canal "sólo se veían en sus bordes, bañados, juncales, pantanos con vegetación exuberante y algún rancho. Más adelante apenas surgen unas pocas casas"[15].

Frente a estas impresiones, en 1822 el "ilustrado coronel de artillería Ángel de Monasterio"[16] nos dice, refiriéndose al Delta, que:

> Las crecientes, siendo periódicas, no pueden sorprender la vigilancia del labrador, y como suceden de un modo lento y progresivo, las inundaciones benefician las tierras que cubren; tan lejos están de ser perjudiciales, que las fertilizan.

Azara, Bonpland, Parish y Funes "hicieron estudios sobre las islas, concordando en todo con las opiniones vertidas por el coronel Monasterio". También así lo hacen Sarmiento y Marcos Sastre, infatigables promotores y habitantes de estas tierras.

Este estrecho contacto con las fuerzas naturales de las aguas y los vientos que gobiernan el paraje, también se extiende a los animales, igualmente presentes, tanto que inspiraron los dos nombres que tuvo el partido. Primero Las Conchas, por la presencia de estos moluscos formando un manto en el cauce del río, de origen pleistocénico. Luego Tigre, dado que acá abundaban los yaguaretés –su nombre guaraní–, el mayor felino de América.

---

12 Zenequelli, L., *op. cit.*, p. 353.

13 Romero, J. Melchor. (1863). *Diligencia de mensura y Plano del pueblo de Las Conchas*, Tigre N° 10. Archivo Histórico, Catastro y Geodesia, ARBA. Cortesía Martín López. Transcripción cortesía Adrián Di Giacomo.

14 Moy, E. (1886). *Diligencia de mensura y Plano topográfico de una parte del pueblo de Las Conchas*, Tigre N° 32. Archivo Histórico, Catastro y Geodesia, ARBA. Cortesía Martín López.

15 Zenequelli, L., *op. cit.*, p. 290.

16 de Monasterio, A. (04/05/1822). *Memoria descriptiva de las islas del Paraná …* . Citado en Udaondo, E. (1942). *Op. cit.*, p. 47.

Según el jesuita alemán Florian Paucke[17] se enviaban, a mediados del siglo XVIII, hasta cuatro mil cueros de tigre a España. El historiador Enrique Udaondo cuenta que los vecinos antiguos "cuando niños, se entretenían por la mañana en seguir los rastros de los tigres que habían frecuentado los alrededores la noche anterior"[18]. Los cazan por deporte Milberg y Pacheco, o el Juez de Paz de Zárate, que mató unos 18, y en Campana, otros 14 mató el hermano del Procurador de La Nación[19]. Sarmiento nos cuenta, una y otra vez, de estos encuentros con yaguaretés, tan casuales que dirá, acerca del habitante de la isla que "las ocupaciones del carapachayo son análogas a las producciones del país. Corta leña, da caza a los tigres, hace carbón"[20].

En 1954, al cambiarse el nombre del partido de Las Conchas por el de Tigre, se hace referencia a la "especie desaparecida de la fauna local y de episodios vinculados con su lejana presencia en la zona"[21], cuyo nombre "encuentra su fundamento en … las leyendas, supersticiones y tradiciones lugareñas"[22].

El Destacamento Vanguardia se emplaza en los Montes del Tigre, bañados que abarcan desde el río Tigre hasta el Canal San Fernando[23], ribera del río Luján, cuyas considerables transformaciones antrópicas comienzan en el siglo XIX, perdiendo inundabilidad a partir de sucesivos rellenos.

17 Paucke, F. (1749-1767 [2010]). *Hacía allá y para acá*. Gob. prov. Santa Fe, p. 672.

18 Udaondo, E. (1942). *Op. cit.*, pp. 124-125.

19 Sarmiento, D. F. (26/02/1885). Bellas Artes en las islas, *El Nacional*. En *Obras de D. F. Sarmiento*, T. XLVI. Ed. A. Belín Sarmiento, 1900, p. 252. https://ufdc.ufl.edu

20 Sarmiento, D. F. (12/12/1857). El Carapachay, *El Nacional*. En *Obras de D. F. Sarmiento*, T. XXVI. Ed. A. Belín Sarmiento, 1899, p. 21. https://ufdc.ufl.edu

21 Ley pcial. 5759. (BO 16/07/1954). Designación Tigre y Reconquista. https://normas.gba.gob.ar

22 Diario de sesiones HCD, prov. Bs. As. (23/06/1954). Período 98°, 4° sesión ordinaria, pp. 209-215. https://hcdiputados-ba.gov.ar

23 Lizarán, F. (1932). *Memoria Descriptiva del Puerto y Mercado de Frutos del Tigre*. La Plata: Gob. prov. Bs. As., p. 6.



Placa municipal ubicada en Plaza Prefectura Naval Argentina, entre las estaciones Tigre C y Tigre R. Fuente: Fredes, S. (2016). Fotografía digital.

II - LA QUINTA

El primer registro que hallé de ocupación de los Montes del Tigre es de Mariano Usal, en la reciente confluencia de los ríos Tigre y Luján. En la nueva traza del pueblo realizada por el ingeniero José María Romero[24], luego de la inundación de 1820, se observa que la propiedad de M. Usal consta de edificaciones y plantación de árboles. Esta propiedad le fue donada[25] entre 1816 y 1817 por el Superior Gobierno. Tras su muerte, hereda el bien su madre Elena Gutiérrez, quien en 1838 vende a Bernardino Roseti y este en 1860 a Hilarión Vivanco. El primer documento que tengo de la quinta de Vivanco es su aparición en una nueva traza del pueblo de Las Conchas que realiza el agrimensor José Melchor Romero[26] en 1863.

24 Romero, J. María. (1820). *Plano topográfico de los arroyos del Tigre y Las Conchas*. Prov. Bs. As., MOSP, Dir. de Geodesia. AGN, Mapoteca I -197, 1820. Identificador: AR-AGN-AGN01-ADE-map-I197.

25 Moy, E. (1886). *Mensura Hilarión Vivanco*, Tigre N° 30. Archivo Histórico, Catastro y Geodesia, ARBA.

26 Romero, J. Melchor. (1863). *Diligencia de mensura y Plano … Las Conchas*, Tigre N° 10. *Op. cit.*



Nacimiento del río Tigre y primera ocupación (documentada) de Punta Vanguardia Fuente: Romero, J. María. (1820). *Plano topográfico de los arroyos del Tigre y Las Conchas. Op. cit.* [Nota: algunos planos se mostrarán rotados para uniformar la orientación del norte geográfico].

La zona llega a conocerse como el Rincón de Vivanco. Allí vive José Hilarión Vivanco Martínez, más conocido como Hilarión Vivanco. Porteño, su familia[27] llega a la Cuenca del Plata en 1796, desde España, y se radica en el Pago de Las Conchas. Su padre, José Joaquín Vivanco y Ortiz, asume fuertes compromisos en los asuntos comunales, participando, entre otras instituciones, en la Cofradía de las Ánimas Benditas del Purgatorio; en la Compañía Voluntaria de Las Conchas durante la segunda invasión inglesa; y como Alcalde de la Hermandad.

Al igual que su padre, Hilarión Vivanco también tiene un activo rol político y social. En 1860 integra una comisión junto a J. M. Romero y Adolfo Dolz para construir un muelle en el puerto de Tigre[28]. En 1869 es electo como municipal titular, junto a Daniel María Cazón y Santiago Calzadilla, siendo Juez

27 Para una descripción de la familia Vivanco ver Fredes, S. y Clausse, M., *op. cit.*

28 Zenequelli, L., *op. cit.*, p. 136.

de Paz Manuel Brid[29], y en la década de 1880 figura como consejero del HCD y miembro de la Unión Cívica local. Trabaja como director de la sucursal San Fernando del Banco Provincia.

La siguiente ocupación de los Montes del Tigre llega con el Tren del Bajo, el cual expropia casi la totalidad de la Quinta Vivanco que se verá atravesada por cuatro vías de pasajeros y siete de carga. La expropiación se realiza en dos tandas[30]: primero en 1893, la traza ferroviaria propiamente dicha; y el resto en 1895, para un puerto de carga que incluye una dársena con su muelle. Son 11.372,65 m^2 y 164.051,00 m^2 respectivamente, de un total de 208.897 m^2 que posee la quinta. Es en este momento que la empresa del ferrocarril construye el Destacamento Vanguardia que, con el tiempo, desplaza la denominación de Rincón de Vivanco por la de Punta Vanguardia.

De la quinta, los Vivanco retienen una manzana, la parte alta donde habían construido, siendo el resto bañados inundables. La villa aún hoy se conserva, incluida en 1906 por Udaondo entre los "preciosos chalets y edificios gloriosos"[31] ubicados en la ribera del río Tigre, pero asumo que no es la primitiva construcción de mediados de siglo XIX. Tanto Silvina Ruiz Moreno de Bunge[32] como el libro *Casas de Tigre*[33] datan la construcción actual en 1903, mientras que Rosario García de Ferraggi[34] da cuenta de que para 1897 ya estaba construida; mas no mencionan una edificación anterior, de la cual no dispongo datos.

29 Z. de Pierini, L. (1982). *Reseña histórica de la Calle Cazón de Tigre*. Museo de la Reconquista, pp. 6-7, 112-113.

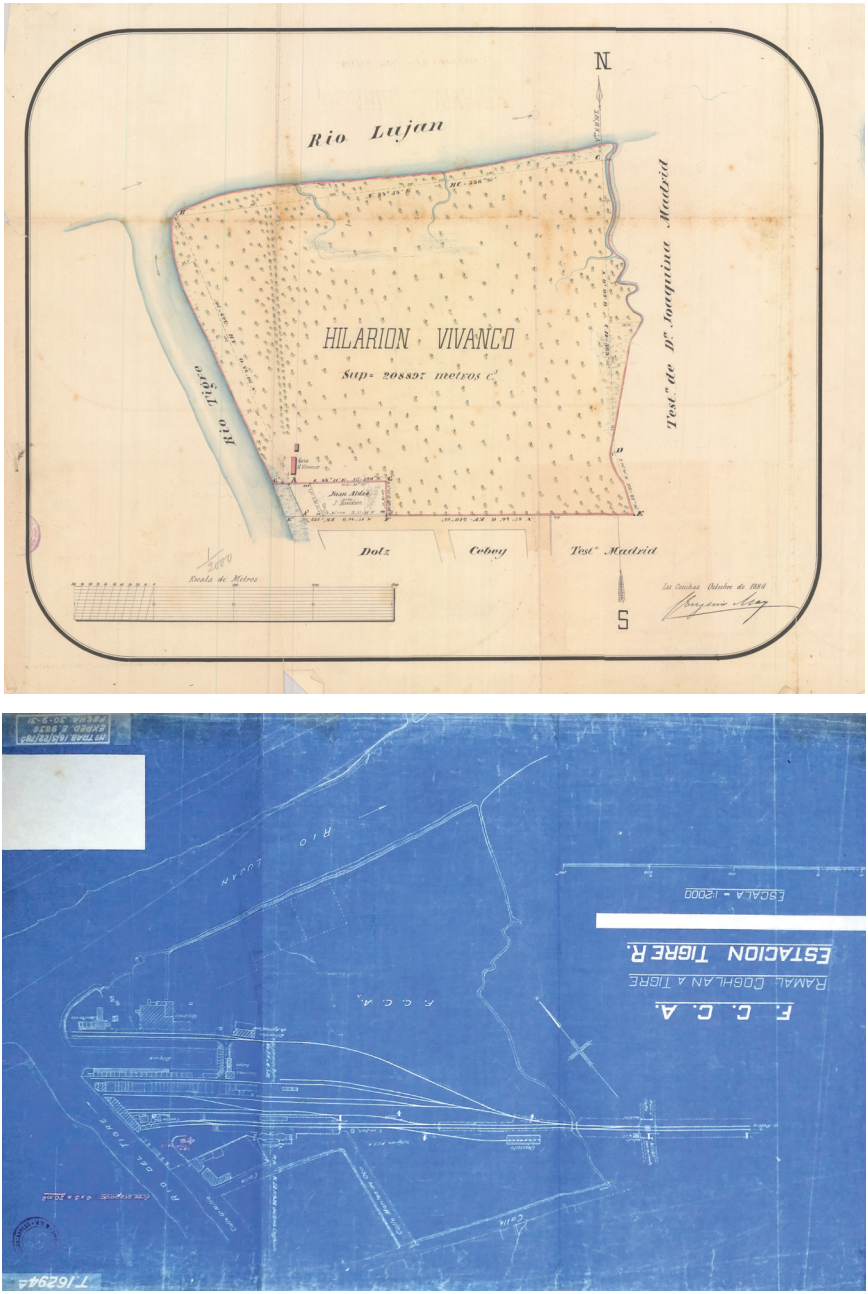
30 Estas fechas corresponden al pago efectivo terminado el juicio de expropiación, del cual desconozco su inicio.

31 Udaondo, E. (1906). *Breve Reseña Histórica del partido de Las Conchas. 1580-1906*. San Fernando, p. 122.

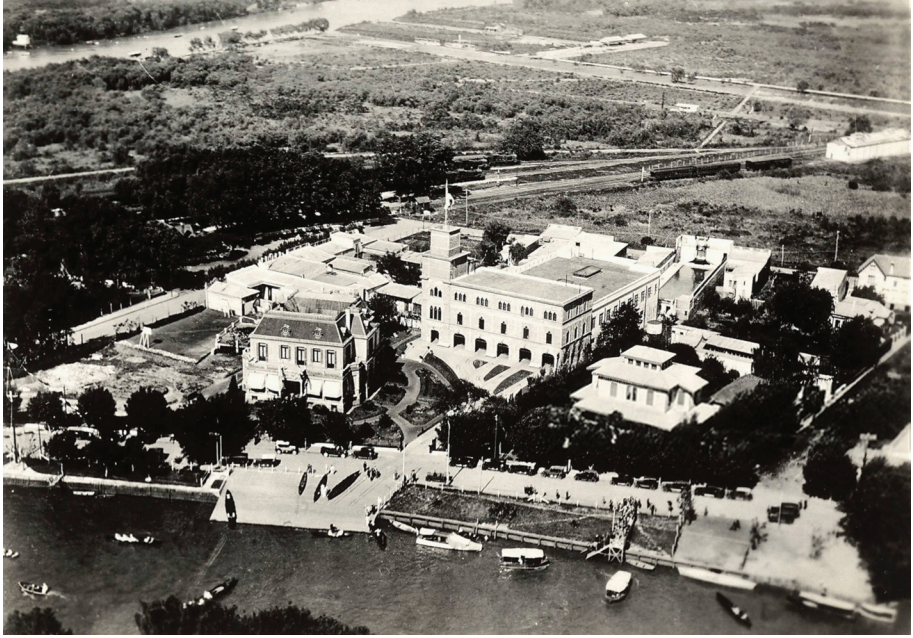
32 Ruiz Moreno De Bunge, S. (2004). *Tigre y las verdes islas del Delta*. Camalote.

33 Giesso, F., Kliauga, E., Michelena Crook, L. y Roncal, N. (1997 [2014]). *Casas de Tigre*. Bs. As.: El autor, pp. 102-103. Cortesía Adrián Di Giacomo.

34 *Revue Illustrée du Rio de la Plata*, T. 8, 1897, en García de Ferraggi, R. (2018). *Capillas isleñas olvidadas y Antiguas casonas del viejo Tigre*. Loma Hermosa: AqL, p. 76.



Punta Vanguardia. Segunda y tercera ocupación (Vivanco y Tren del Bajo). Fuente: Moy, E. (1886). *Mensura Vivanco Hilarión*, Tigre N° 30. *Op. cit.*; y FCCA. *Estación Tigre R. Ramal Coghlan a Tigre*. (1931). Plano T.16294ª. Exp. 29677-C-1931. Archivo DGF, MNF, ADIF, Caja 263.



Villa Vivanco y Club Canottieri. Detrás, Tigre R; y arriba a la derecha, el nuevo Puerto de Frutos en construcción. Fuente: *Veduta aerea del Circolo Canottieri Italiani di Buenos Aires, in Argentina.* (c. 1930). Archivo Alinari-Archivo de Ingeniería Civil, Florencia. 17,5 x 23,7 cm. GCQ-F-006743-0000. alinari.it

Hilarión Vivanco y su esposa Isabel Davison habitan la quinta desde c. 1860 hasta su muerte, en 1895 y 1909 respectivamente. Ambos son enterrados en el Cementerio de Disidentes (actual Cementerio Británico, Chacarita), quizás por la ascendencia inglesa de ella. Tras su muerte, se lotea lo que queda del terreno. El Club Canottieri Italiani, fundado en 1910, compra ese mismo año una fracción para levantar su galpón de botes. Una década después, compra la villa para utilizarla como sede social, inaugurada[35] en 1921 luego de ser adaptada a sus nuevas funciones por Virginio Colombo y G. Chiogna[36]. El club termina comprando y reunificando casi toda la manzana. En la actualidad, la villa está concesionada a un restaurante de nombre *Vivanco* al igual que la calle que nace en su esquina y atraviesa el antiguo terreno.

Atrás van quedando las grandes quintas, dando lugar a una nueva etapa industrial. En 1897 un periodista narra[37] el viaje en tren de una comitiva, invitada por la empresa para promocionar la nueva terminal ferroportuaria en Punta Vanguardia:

> Llegados al Tigre … experimentaron verdadera sorpresa al ver la transformación que se ha operado en aquel paraje: aquel extenso juncal que se conocía por la esquina de Vivanco, ha desaparecido, reemplazándolo una hermosa plataforma de terreno alto y sólido …

35 García de Ferraggi, R., *op. cit.*, p. 78.

36 Tosoni, L. (09/2008). *Gaetano Moretti y su obsesión americana*. IAA-UBA, pp. 26-28. http://iaa.fadu.uba.ar

37 (30/10/1897). FCBAR. El nuevo puerto de Tigre. *La Nación*. Cortesía Eduardo Daniel Fariña.

III - EL FERROCARRIL, EL PUERTO Y LA INDUSTRIA

En 1887 se aprueba la concesión[38] del que será conocido como el Tren del Bajo (actual Tren de la Costa), a nombre de la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores, la cual se encarga de expropiar los terrenos y de operaciones inmobiliarias[39], mas no de la infraestructura ferroviaria, que a partir de 1890 estará a cargo del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAR). Ferrocarriles Pobladores "pertenecía al denominado 'Sindicato Argentino', formado por empresarios argentinos con la finalidad de efectuar inversiones en la República Oriental del Uruguay"[40]. Al decidir operar en Argentina, crean Ferrocarriles Pobladores. En 1889, apenas iniciadas, las primeras obras en la estación Coghlan se interrumpen por problemas financieros del Sindicato.

Según el contrato de concesión, partiendo desde un desvío en Coghlan, la terminal del Tren del Bajo podría estar ubicada ya sobre el río Tigre, ya sobre el río Las Conchas (actual Reconquista), cruzando el río Tigre mediante un puente para llegar al Tigre Hotel, destacado centro turístico de la época.

En 1895 se autoriza[41] al FCBAR a construir Tigre R[42] en la confluencia de los ríos Tigre y Luján (tierras de Vivanco, actual Parque de la Costa), una estación de carga y pasajeros, con canal y muelle, "a 500 metros de distancia de la estación terminal que está obligada a construir". Tigre R se habilita[43] en 1896, y al año siguiente se decreta[44] estación terminal, desechando extender la traza debido a que un puente sobre el río Tigre significaría un obstáculo a la libre navegación. Aun así, el proyecto sigue vigente y en 1900 se autoriza un puente levadizo[45], el cual no se concreta.

---

38 Ley 2098. (29/09/1887). Acordando concesión. Schlatter, E. (comp.). (1904). *Leyes, contratos y resoluciones referentes a los ferrocarriles …*, T. 2. Bs. As.: MOP, p. 341. http://bibliotecadigital.gob.ar

39 Para una historia de la empresa ver Noceti, A. y Bence, E. (2000). *Coghlan. Una estación, un barrio*. Inst. Histórico de la Ciudad de Bs. As., pp. 16-18. https://issuu.com/gopat

40 Justo López, M. (1991). *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, 1857-1886*. Bs. As.: Lumiere, pp. 181-183.

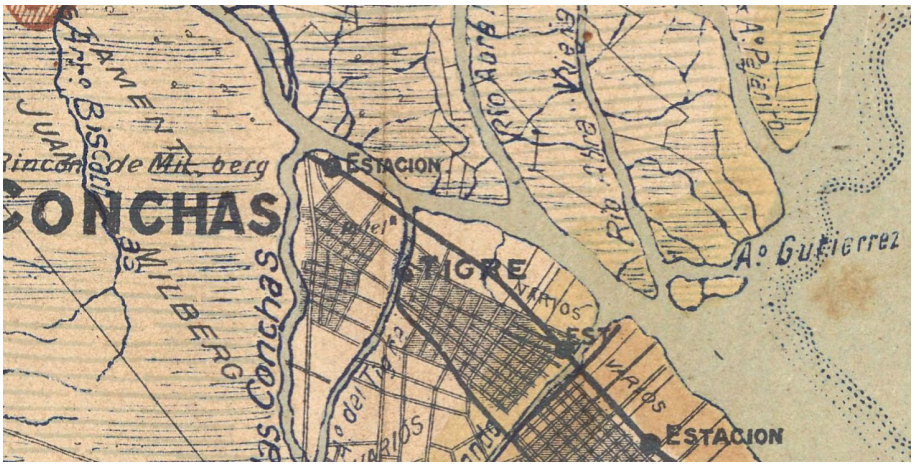
41 Dec. nac. (21/11/1895). Construcción estación, galpones, canal y muelle en Tigre. Schlatter, E., *op. cit.*, p. 349.

42 Para evitar confusiones, voy a llamar *Tigre R* y *Tigre C* a cada estación de tren. Dicha denominación en realidad corresponde a un periodo específico.

43 Dec. nac. (28/07/1896). Libra al servicio público sección San Fernando al Tigre. Schlatter, E., *op. cit.*, pp. 351-352; Dec. nac. (07/12/1896). Habilita muelle Tigre R. Schlatter, E., *op. cit.*, p. 351.

44 Dec. nac. (18/08/1897, BORA 19/08/97). Declara terminal FFCC Pobladores. Schlatter, E., *op. cit.*, pp. 352-353

45 Dec. nac. (14/02/1900, BORA 22/02/00). Autoriza puente levadizo en Tigre. Schlatter, E., *op. cit.*, pp. 354-355.



En los planos suelen encontrarse obras aún no realizadas, como en este caso, donde se indica la terminal del Tren del Bajo pegada al Tigre Hotel. Lo recomendable es diferenciarlas con líneas punteadas. Fuente: de Chapeaurouge, C. (1901). *Plano Catastral de la Nación Argentina* (detalle), Hoja N° 89. davidrumsey.com



Terrenos cruzando el río Tigre a nombre de Ferrocarriles Pobladores. Fuente: Cagnoni, A. N. (1896). *Mensura Panadero Nicasio su Sucesión* (detalle), Tigre N° 61. Archivo Histórico, Catastro y Geodesia, ARBA.

Extenderse hacia el Tigre Hotel equivale a expropiar los fondos de los terrenos que dan al Paseo Victorica, gestión que Ferrocarriles Pobladores ya tenía avanzada, con o sin puente. De punta a punta del trazado, varios propietarios, aunque no pueden evitar la expropiación por utilidad pública, sí presentan diferencias respecto al valor de los terrenos, pleito que escala hasta la Corte Suprema de Justicia. Entre los casos que remiten a Tigre, encontramos los de Hilarión Vivanco, TBC, Ernesto Tornquist, Domingo Giudice, Adrian Penard, Manuel Quintana, Lorenzo Sissa, Manuel Rocca y Felipe Amadeo[46]. El Juez Federal describe cada terreno. Todos se encuentran cruzando el río Tigre[47], salvo el de Vivanco, acerca del cual el juez dirá que "es bajo, inundable y de muy inferior calidad como tierra de producción". Allí se construye Tigre R. Su estación y puerto, destinado a la producción del Delta, será el primer Mercado de Frutas de Tigre, cuya dársena recibe en una margen la madera, y en la otra, escalonada, la producción frutal que se trae en pequeñas embarcaciones. Destinado al control y vigilancia de este puerto, es que se crea el Destacamento Vanguardia.

La producción del Delta es de gran magnitud. La fruta se vende para consumo directo y también se procesa. En isla y continente se fabrican sidra, dulces y conservas. La madera provee a astilleros y aserraderos. Con el tiempo las instalaciones del puerto se amplían. Además de galpones para el acopio y venta de producción, se establecen dos empresas al lado del Destacamento Vanguardia: Hardcastle y la Fábrica de azufre, las que, por su volumen y relativo desconocimiento, merecen un apartado.

46 Domínguez, J. E. y Frías, J. A. (comp.). *Fallos de la CSJN*. (1896) N° 47 1891; (1894) N° 51 1893; (1894) N° 52 1893. https://sj.csjn.gov.ar

47 Dichos terrenos cruzando el río Tigre se pueden ubicar en Alsina, J. J. (1890). *Plano del Pueblo de Las Conchas y del Tigre.* AGN. Cortesía Rosario García de Ferraggi y María Fernanda Blanco.





Punta Vanguardia. Cargamentos frutales provenientes de la isla y terminal ferroportuaria Tigre R. Fuente: Bourquin, G. (c. 1930); y Lizarán, F. (1932). Lámina XVIII. *Op cit.*

Fábrica de azufre

En 1918 se crea la Fábrica Oficial de Insecticidas y Fungicidas[48] del Ministerio de Agricultura y Ganadería de la Nación, para proveer plaguicidas, al costo, a pobladores de islas de Tigre y alrededores, destinado a los árboles frutales. Tuvo diversos nombres oficiales[49]. Los locales la llaman la "Fábrica de azufre", ya que su mayor producción es el sulfuro de calcio, a base de azufre y cal. Desde el terreno cedido por el ferrocarril, en Punta Vanguardia, la producción se carga en los vagones y se distribuye a distintos puntos del país[50].

En 1932 se produce la mayor invasión de langostas de la historia argentina. Como solución, el ingeniero Carlos A. Lizer y Trelles propone la elaboración oficial del arsenito de sodio[51], que a pesar de su eficacia "tiene, empero, este producto, algunos inconvenientes que restringen su uso a zonas y casos especiales, por ser muy tóxico para la vegetación, así como para el hombre y los animales". Ese mismo año la Fábrica de azufre produce[52] 200.000 litros del acridicida Fluido DA (Defensa Agrícola), a base de arsenito blanco y soda cáustica.

A partir de 1933 la Fábrica de azufre suma tareas de estudio e investigación, comenzando con aceites para combatir la cochinilla, arañuela, pulgones y otros parásitos animales. El proveedor de aceites lubricantes es YPF, que en 1934 entrega[53] 100.000 litros. Ese año amplían el laboratorio químico, agregan nuevas oficinas y comercializan 6 productos, entre los cuales producen cerca de 500.000 litros de sulfuro de calcio. En 1938 la planta se amplía nuevamente[54]. En 1948 realiza ensayos de productos a base de sales

48 Dec. nac. (13/06/1918, BORA 01/07/18, p. 6). https://www.boletinoficial.gob.ar

49 CEPAL Bs. As. (06/1976). *Las empresas públicas en La Argentina*. ONU, p. 26. https://hdl.handle.net/11362/28556

50 Min. de Agricultura. (agosto y septiembre 1933). *Boletín Mensual*, T. 34, N° 2 y 3, 08-09/1933, pp. 377-378. https://books.google.com/?id=wazNAAAAMAAJ; Min. de Agricultura. (15/12/1939). *Noticioso*, Año IV, N° 93, p. 8. https://books.google.com/?id=tXgrWlWUHooC

51 Lizer y Trelles, C. A. (1940). La lucha moderna contra la langosta en el país. *Anales*, T. II, 1938-1949. Bs. As.: Academia nac. de agronomía y veterinaria, pp. 20-21. https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/27834

52 Lizer y Trelles, C. A., Marchionatto, J. B. y Blasco, M. A. (1933). Informe sobre procedimientos para la destrucción de la langosta. *Boletín Mensual del Min. de Agricultura*, T. 33, N° 2, mayo 1933, pp. 186-187. https://books.google.com/?id=wazNAAAAMAAJ

53 Min. de Agricultura. (1935). *Memoria … ejercicio de 1934*, pp. 144-145, 185-189. https://books.google.com/?id=TEZCAQAAIAAJ

54 Dec. nac. 115505/37. (BORA 24/08/1938, p. 10995). https://www.boletinoficial.gob.ar

de cobre mezclados con DDT[55], y para 1954 ya se encuentran licitaciones y ventas directas[56]. La Fábrica de azufre es liquidada[57] por DINIE[58] en 1961.

Entre sus productos comercializados, el sulfuro de calcio no presenta límites máximos de residuos[59] y se encuentra recomendado para la agricultura orgánica. En cambio, otros presentan alto riesgo toxicológico, residualidad y bioacumulación, que afectan suelos, aguas, animales y personas (tanto en su producción como en su uso), y dejan restos en la cadena trófica. Hoy se encuentran identificados como agentes cancerígenos, algunos prohibidos, en particular el arsenito de sodio y el DDT[60].

Vecinos de Tigre que realizaron el servicio militar en Punta Vanguardia relatan que, tras el cierre de la Fábrica de azufre, surgió un proyecto de crear un camping/recreo para el Sindicato de Trabajadores Municipales de Tigre pero que, debido al pasivo ambiental, el terreno quedó inutilizable: "en esa zona no volvió a crecer nada … era un páramo ni se pescaba en esa costa del río". Termina siendo un depósito judicial de automotores. Otros cuentan que existen casos de chatarreros que enfermaron por recolectar piezas de aquel depósito.

55 Min. de Agricultura. (c. 1949). *Memoria ejercicio 1948*, p. 209. https://books.google.com/?id=EQM3AQAAIAAJ

56 (BORA 03/09/1954, pp. 3-4). https://archive.org

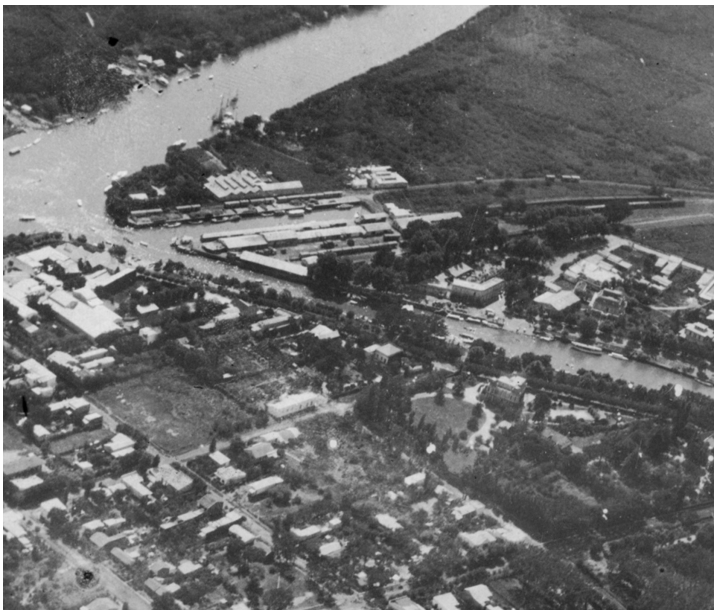
57 CEPAL, *op. cit.*, p. 26.

58 Dec. nac. 22522/48. (BORA 11/08/1948). Dependencia de la Fábrica Nac. de Productos Químicos. https://www.boletinoficial.gob.ar

59 Serv. Nac. de Sanidad y Calidad Agroalimentaria, Res. nac. 934/10. (BORA 31/03/2011). Requisitos productos, Anexo II. https://argentina.gob.ar/normativa

60 Dec. nac. 2121/90. (BORA 16/10/1990). Prohíbe su importación, fabricación, fraccionamiento, comercialización y uso …; Dec. nac. 658/96. (BORA 27/06/1996). Listado de Enfermedades Profesionales; SRT, Res. 81/19. (BORA 10/10/2019). Listado de sustancias y agentes cancerígenos, Anexo II; Ley 26011. (BORA 17/01/2005). Convenio de Estocolmo. https://argentina.gob.ar/normativa







Punta Vanguardia. Terminal ferroportuaria Tigre R. Fuente: Broszeit, E. y Borra, J. B. (c. 1925). *H5/F26-Tigre y H5/F27-Tigre* (detalles). Colección familia Borra. histarmar.com.ar; y Bourquín, B. y Kohlmann, F. (c. entre 1932 y 1937). *Alrededores de Buenos Aires visto de un aeroplano. El Tigre – Río Luján y Tigre* (detalle). N° 5734. Biblioteca Manuel Galvez / Museo de la Ciudad de Buenos Aires.

Hardcastle

Sabemos que esta empresa posee instalaciones en el puerto de Tigre R, pero no qué actividades realiza, ni cuándo empiezan ni cuándo terminan. Asumo que cierra con la clausura del ramal en 1961, si no antes[61]. El galpón se destina al "manipuleo de sus mercaderías"[62]. No es el único, también posee instalaciones en otras estaciones ferroviarias del país, con desvíos particulares a sus establecimientos. En la 1° sección de islas existe hoy un terreno a nombre de SA Hardcastle[63], así como en 2° sección existe una "Quinta Hardcastle", que explota FB Forestal SA.

Según relata Juan Zamora Fava, vecino de Tigre, en la calle Colorado de las Conchas y río Tigre vivió "un inglés delgado rodeado de un halo de misterio" de apellido Hardcastle. En el recuerdo de Fava se halla un "hermoso jardín de invierno que estaba en la costa del río Tigre, que por estar bajo lo rellenan con sobras de pescado. Por consiguiente, su olor al entrar en verano era insoportable". Esto puede estar relacionado con uno de los múltiples rubros de la firma: la conserva de pescado[64].

Philip Arthur Hardcastle Levey, inglés nacido en 1875, llega a Bahía Blanca como gerente del Banco de Londres y Río de la Plata[65]. En 1901 se casa con Carlota Susana Leishman Hayes. En 1904 funda su empresa P. A. Hardcastle, luego renombrada Hardcastle Sociedad Anónima, entre otras denominaciones. Como marca, utiliza *El Inglés*. La familia de su esposa tiene campos[66] que proveen madera para construcciones a gran escala. A lo largo de medio siglo, la firma Hardcastle se dedicará, entre otros, a los siguientes rubros[67]: expor-

---

61 El cierre puede estar relacionado con la muerte de P. A. Hardcastle, que ocurre antes de 1960 (Licencia de inhumación Carlota Susana Leishman, 09/08/1959). Por otro lado, a mediados de la década del 50 la compañía entra en convocatoria de acreedores (BORA 09/08/1956, p. 31. https://archive.org).

62 Expte. 024956-C-1933. (1933). Terrenos no incorporados a la explotación ferroviaria. Archivo de la Dirección General de Ferrocarriles (DGF), Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz (MNF), Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF), Caja 263.

63 Prov. Bs. As. (BO 04/05/2006). Sección Judicial, Remates; (BO 12/07/2023). Sección Judicial, Edictos. San Isidro. https://boletinoficial.gba.gob.ar

64 "Productos de pesquería Hardcastle" o "Conservas Hardcastle". La planta de procesamiento se ubica en el actual partido de Gral. Lavalle. El Diario Crítica lo publicita a lo largo de 1933 (https://archive.org).

65 HCN. (1921). Apéndice. … comisión investigadora de la exportación de azúcar. V, Caso Hardcastle, Pieza N° 1 … . *Diario de sesiones HCDN*, Año 1920, T. VII, Sesiones extraordinarias, 30/03-29/04 de 1921. https://google.com/books?id=VWdKAQAAIAAJ

66 Montero, M. E. (29/10/2021). Museo de la Ciudad de Yuto … . *El Tribuno*, Jujuy.

67 Fuentes: BORA; Revistas Fray Mocho y Caras y Caretas; Anuario Kraft; datos aportados cortesía Daniel G. La Moglie y Daniel Rivas Lago; y La Nueva Provincia. (11/04/1928). *Álbum del Centenario de Bahía Blanca*, cortesía José Manuel Fuentes.

tación e importación (rubros varios, ej. importador de molinos, maquinaria agrícola y automóviles); fabricación y venta de herramientas y artículos rurales, bolsas, lonas, materiales de construcción, mosaicos, artículos de electricidad y sanitarios, ferretería, pintura; aserradero y muebles; tabaco, talabartería; chalets prefabricados y construcción de cloacas.

Para 1928 cuenta[68] con 500 empleados y un movimiento diario promedio de 25 vagones y 10 camiones. En Bahía Blanca, Grünbein e Ingeniero White, la firma dispone de locales, fábricas, aserradero, galpones y depósitos. En Paraguay, Corrientes y Jujuy[69], entre otros puntos fuera de Buenos Aires, tiene bosques, aserraderos y colonizaciones.

P. A. Hardcastle dice tener en la Ciudad de Buenos Aires el aserradero más grande del país. La Sociedad de Resistencia de Obreros Carpinteros, Ebanistas, Aserradores y Anexos, en 1924, realiza una huelga[70] al "feudo" de la "casa Hardcastle". Los órganos de difusión del movimiento obrero anarcosindicalista nos informan la dirección del aserradero porteño: Fraga 802, Chacarita (estación Federico Lacroze), y confirman su escala, al referirse al patrón como "el más grande tiburón de la industria de la madera"[71].

Hardcastle compra y vende lo que sea en la medida en que vea una oportunidad de negocio. Posee capital y crédito "ilimitado"[72]. Por sospechas de corrupción, será llamado a declarar ante el Congreso, cuando en 1920 compra 9.700 toneladas de azúcar para exportar.

Luego del cierre de sus instalaciones en Punta Vanguardia, estas aparecen[73] ocupadas en 1974 por el frigorífico Hunter, importante firma industrial de Tigre a principios de siglo XX "donde se preparan en envases especiales las frutas destinadas a la exportación"[74].

---

68 La Nueva Provincia, *op. cit.*, p. 547.

69 Yuto, 52.000 ha, próximo al Ingenio Ledesma. PA Hardcastle nombra como admin. a su cuñado Timothy Leishman Hayes; Ley prov. 1608. (13/05/1943). Dona terrenos para cementerio, Iglesia y oficinas públicas. https://boletinoficial.jujuy.gob.ar

70 (19/08/1924). *La Protesta*, Año XXVIII, N° 4492 (4792). https://americalee.cedinci.org

71 (11/1924). Reunión de personales. *El Carpintero y Aserrador*, Año XIX, N° 53, pp. 7-8. https://archive.org

72 "Todos los Bancos me prestan dinero … una firma con mi capital y crédito, con veinte años de trabajo honorable, uno que ha sido gerente de banco, tiene un crédito no digo ilimitado, pero…". HCN. (1921). *Op. cit.*, p. 1046.

73 MOSPBA. (1974). *Plano Puerto de Tigre*. Figura como anexo a Res. mun. 2222/99. (06/12/1999). Acta tenencia Fluvial. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

74 Udaondo, E. (1942). *Op. cit.*, p. 121.

Capitanía y Resguardo

Intentar identificar con precisión el origen del edificio del Destacamento Vanguardia, en la recién creada estación Tigre R, no es sencillo. Faltan registros y se suman situaciones que aportan ruido, a saber:

1) La relación entre Prefectura (Capitanía de Puerto) y Aduana (Resguardo de Aduana), instituciones portuarias que han estado ya separadas, ya unidas, compartiendo bienes, funciones y personal.
2) La remodelación y reubicación de los edificios de Prefectura y Aduana, y sus cambios de denominación de acuerdo a las autoridades que allí tienen asiento.
3) La relación entre ambas estaciones de tren, que comparten prácticamente el mismo nombre y recorrido; cuyas empresas terminan fusionadas (FCCA y FCBAR); y cuya historia edilicia se solapa.
4) La relación entre los puertos y muelles de ambas estaciones de tren.

Esto suele llevar a confundir una línea de ferrocarril con la otra y unos edificios de Prefectura con otros. Mi hipótesis es la siguiente:

Al autorizarse[75] en 1895 el puerto nuevo en la confluencia de los ríos Tigre y Luján (estación Tigre R del FCBAR, Tren del Bajo), el Ministerio de Hacienda resuelve[76] que es imprescindible que allí se construya, en relación a las operaciones aduaneras, una "casilla cómoda y adecuada para el personal que ha de ejercer las funciones de vigilancia y control". Al habilitarse el muelle[77], se le exige al ferrocarril abonar el sueldo a los agentes de Aduana y construirles "las oficinas necesarias"; al poco tiempo se reglamenta su funcionamiento[78]. En cambio, el Prefecto General de Puertos se pronuncia reiteradamente[79] en oposición a las obras por ser "contrario a los preceptos claros y terminantes del Código Civil, en la parte que se refiere a las riberas, entorpeciendo a la vez el libre tránsito". Lo que infiero es que esta construcción levantada por el ferrocarril para la Aduana es el Destacamento Vanguardia, que luego pasará a Prefectura.

---

75 Dec. nac. (21/11/1895). Schlatter, E., *op. cit.*, p. 349.

76 Min. de Hacienda, Res. 10/01/1896 (BORA 15/01/96, pp. 100-101). Construcción casilla Tigre R. https://www.boletinoficial.gob.ar

77 Dec. nac. (07/12/1896). Habilita muelle Tigre R; Dec. nac. (20/05/1897). Sueldo guarda muelle Tigre R. Schlatter, E., *op. cit.*, pp. 351-352

78 Dec. nac. (08/04/1899, BORA 09/04/99, p. 598). Organiza operaciones carga y descarga muelle Tigre R. https://archive.org

79 Prefectura. (03/09/1897, BORA 16/09/97, p. 669). Pronto despacho, reitera comunicación al Min. del Interior. https://archive.org



Ríos Tigre y Luján. Al fondo el Destacamento Vanguardia, el muelle de descarga de madera y los vagones del FFCC. Fuente: *La Ilustración Sud Americana*. (15 de abril 1905), Año XIII, N° 295, p. 119. BNMM.

En simultáneo, en la otra línea de tren que corre paralela (estación Tigre C), el Ferrocarril Central Argentino (FCCA) construye[80] en 1898 nuevas instalaciones de material para Prefectura y Aduana sobre la calle Mitre. En este contexto, Aduana le cede un edificio a Prefectura, que el Prefecto Rousseaux[81] identifica como este de Tigre C, calle Mitre. Pero como Rousseaux no aporta documentación, inusual en él, yo estimo que lo cedido a Prefectura es el Destacamento Vanguardia, una casilla de madera, conservando Aduana el edificio de material recién construido. Al menos, los planos posteriores a 1898 siguen ubicando al Resguardo en el mismo sitio donde lo construye el FCCA. Posteriormente, en algún momento Aduana termina entregando su edificio de material a Prefectura, "en cesión de uso", y en 1939 la transferencia se realiza de forma definitiva.

El Ferrocarril Central Argentino construye en Tigre C estos dos edificios de material (Capitanía y Resguardo) porque acaba de adquirir[82] –nueve años atrás, en 1889– la línea que va de Retiro a Tigre, construida por el Ferrocarril del Norte. La vieja estación de Tigre C, fundada en 1865, se encuentra en mal

80 Expte. 2815-D-1898. (05/04/98). Remite a Prefectura plano edificios Capitanía en Tigre. Archivo DGF, MNF, ADIF, Caja 261.

81 Prefecto General (R) Rousseaux, A. R. (2011). Prefectura Tigre, Historia de la Prefectura de Zona Delta y sus dependencias subordinadas. *Historia de la Prefectura Naval Argentina*, T. VIII, Capítulo X, pp. 1019, 1048. https://argentina.gob.ar/prefecturanaval/historia

82 Dec. nac. (11/01/1889). Transferencia FC del Norte al FCCA. Schlatter, E., *op. cit.*, p. 489.

estado y su ubicación produce accidentes e interfiere en el tránsito. En su actual explanada se reproduce, en una placa de bronce, una nota del diario La Nación de 1893, que copio parcialmente:

> ¿Acaso la estación del Tigre no es toda ella un anacronismo, con su proverbial desaseo que raya en inmundicia, y … su total ausencia de todo lo que comodidad signifique? Un edificio que de viejo se viene abajo; … letrinas en que la pestilencia de los depósitos hace competencia victoriosa a la pestilencia del ácido fénico, con canaletas de hierro corroído, embadurnadas, como las paredes, con alquitrán; vías en que los rieles chapalean en el barro grasiento del agua que sueltan las máquinas … ; y oficinas principales que parecen postas de frontera.

Con apreciaciones similares se expresa en 1895 la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales[83]:

> La mayor parte de las estaciones se encuentran en buen estado. La del Tigre en pésimas condiciones … las vías atraviesan el único camino que da acceso al puente sobre el río Las Conchas, … también por la mala construcción y ninguna conservación del edificio.
>
> … El peligro que ofrece constantemente al vecindario la ubicación … es inminente; y mientras la Municipalidad local no obvie las dificultades … ese peligro existirá, las desgracias se sucederán, y … continuará corriendo … el clamor general que pide la demolición de ese galpón o granero –como le llaman– que sirve de Estación a un ferrocarril de recreo … donde concurre la *créme* social de la Capital Federal.

Desde la compra del Ferrocarril del Norte por el FCCA, la empresa y el Estado trabajan juntos buscando soluciones. El mismo año de la adquisición, 1889, Nación dicta un decreto[84] cediendo terrenos adyacentes para construir una nueva y más amplia estación. Este primer proyecto mantiene la misma ubicación e incluye apenas soluciones de seguridad provisorias y urgentes. Las obras decretadas no se ejecutan. Luego de varias prórrogas, la empresa

83 Min. de Hacienda. (BORA 10/05/1895, pp. 340-341). Informe FFCC. https://archive.org

84 Dec. nac. (22/02/1889). Concede ocupación por diez años terrenos Tigre C. Schlatter, E., *op. cit.*, pp. 489-490.

presenta[85] en 1894 una oferta "de carácter definitivo y más amplio": trasladar la estación Tigre C al otro lado del puente (su ubicación actual). Declara que es la Municipalidad quien frenó las obras del proyecto anterior, y ahora hacen lo mismo con este, motivo por el cual le solicitan al ingeniero Miguel Tedín –presidente de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales– apoyo en la gestión frente al Municipio. La ejecución de las obras se demora[86], y en 1896 la Provincia de Buenos Aires emite una resolución[87] ordenando a la empresa el traslado.

Este segundo proyecto tampoco triunfa y en 1897 se vuelve a la ubicación inicial[88]. Finalmente se construye el edificio que hoy ocupa la Estación Fluvial, y se libra el servicio público[89] en 1898. Esta nueva estación de Tigre C se emplaza en parte sobre terrenos de la vieja estación del Ferrocarril del Norte, en parte sobre el juncal en el cual se levantan sobre pilotes las casillas de Prefectura y Aduana, que la empresa del FCCA se compromete a reconstruir. Esta obligación ya la encontramos en el proyecto de 1889, en el cual:

> El Gobierno de la Nación cede … a la Empresa de FC Central Argentino … la ocupación de los terrenos bajos, existentes en la prolongación de la actual estación Tigre del FC del Norte … y ocupados por las casillas de la Subprefectura del Resguardo del Puerto … La Empresa … se compromete a construir sobre estos terrenos una nueva estación … con materiales de primera calidad … [y] construirá … con materiales de la misma clase un edificio … [para] la Subprefectura y Resguardo del Tigre.

Parte de la historia de estas casillas, su reconstrucción y los decretos relativos a la remodelación de la estación Tigre C del FCCA, suelen atribuirse de forma incorrecta como el origen del Destacamento Vanguardia[90], ubicado en la estación Tigre R del FCBAR (Tren del Bajo). En cambio, el origen de esta primitiva casilla de Prefectura en Tigre C es mucho más antiguo que el

85 Expte. 1107-C-1894. (29/03/1894). Nueva propuesta Tigre C. Archivo DGF, MNF, ADIF, Caja 261.

86 Dir. de FFCC Nacionales. (30/05/1895, BORA 31/05/95, p. 487). Diríjase al FCCA efectúe obras ordenadas. https://archive.org

87 Prov. Bs. As., Res. (20/01/1896). Ordenando traslación Tigre C. Schlatter, E., *op. cit.*, p. 494.

88 Dec. nac. (23/06/1897, BORA 01/07/97, p. 3). Aprueba ubicación Tigre C; y Dec. nac. (20/08/1897, BORA 11/11/97). Reconsidera otro sobre ubicación Tigre C. https://www.boletinoficial.gob.ar

89 Dir. FFCC Nacionales, Res. (20/10/1898). Libra servicio parte de la nueva Tigre C. Schlatter, E., *op. cit.*, p. 497.

90 Ver Rousseaux, A. R., *op. cit.*, pp. 1006 y 1101; y Prefecto Principal Pedraza, C. "Reseña histórica de la Prefectura Tigre …". En Perrone, M. G. (comp.). (2012). *Hacia el bicentenario: jornadas de historia …* . Tigre: Inst. de Estudios Históricos del Partido de Tigre, p. 265.

Destacamento Vanguardia y se remonta a 1865, año en que se inaugura el muelle de carga y la estación Tigre C del Ferrocarril del Norte, en terrenos donados por la familia Romero[91], cuya autorización[92] exige que Prefectura se traslade de San Fernando a Tigre. En simultáneo, el jefe de la Subdelegación local de Prefectura pide a sus superiores mudar su asiento de San Fernando al Puerto de Tigre, debiendo para ello construir una casilla[93]. Mientras ésta se construye, Prefectura funciona primero embarcada, y luego en tierra bajo una carpa. Ya en 1866, la Prefectura local eleva pedidos de muebles y "la provisión de dos nuevas casillas, una para cocina y la otra para letrina", y para 1870 la Oficina Principal de Prefectura en el Puerto de Tigre consta de tres piezas, escritorios, armario, sillas, símbolos patrios y "todo el archivo con sus libros".

Al igual que la estación de tren, con el tiempo la casilla se desgasta. Para 1886/88 el Subprefecto de Tigre indica que "se encuentra en pésimo estado, solicitando se reemplace por un edificio de material"[94], cosa que no sucede, pero sí en 1888 se le anexa una casilla para casino y depósito. Ese mismo año, respondiendo a un pedido, el Subprefecto de Tigre dice:

> ... con respecto a la adquisición de esta propiedad … no hay constancia alguna, sino que en el año 1860 y 1861 se colocó la casilla en un lugar fangoso y lleno de juncos y más tarde los subprefectos que han habido sucesivamente y con trabajo, hicieron más alto el terreno haciendo plantaciones de árboles.

El Subprefecto local vuelve a elevar un pedido, en 1891, para reemplazar la casilla por otra de material. Para 1897 el local de cocina se halla "completamente deteriorado y es muy reducido"[95], y Prefectura pide su reconstrucción y una ampliación para depósito de víveres.

---

91 Zenequelli, L., *op. cit.*, p. 307.

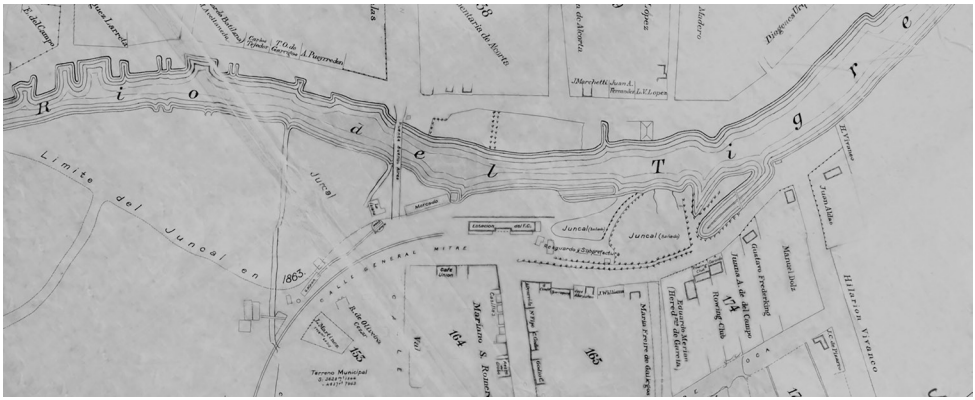
92 Dec. (23/01/1865). Autoriza construcción muelle en Tigre y habilita carga y descarga. Schlatter, E., *op. cit.*, pp. 475-476.

93 Rousseaux, A. R., *op. cit.*, pp. 991-992, 996.

94 *Ibid.*, pp. 1005, 1010, 1013.

95 Prefectura. (07/09/1897, BORA 17/09/97, p. 676). Solicita reconstrucción y ampliación. https://archive.org





Estación terminal ferroportuaria Tigre del FC del Norte / luego Tigre C del FCCA, actual Est. Fluvial. Se observan las casillas de Resguardo (Aduana) y Capitanía (Subprefectura), así como los juncales que rodean al conjunto. Fuente: Gonnet, E. (c. 1866). Tigre. Puerto y Río. Álbum *Recuerdos de la campaña de Buenos-Ayres*. NY Public Library. https://digitalcollections.nypl.org; y Alsina, J. J. (1890). *Plano del Pueblo de Las Conchas y del Tigre* (detalle). Archivo General de la Nación.

En esas condiciones se encuentran la Capitanía y el Resguardo de Aduana, cuando la empresa Ferrocarril Central Argentino les construye nuevos edificios de material, planificado en 1889 y realizado a partir de 1898. Los planos[96] de estas nuevas instalaciones son realizados en simultáneo a la nueva estación Tigre C (hoy Estación Fluvial), con modificaciones específicas pedidas por Prefectura. Indican una dársena (hoy cubierta, al lado de la rampa del Bs. As. Rowing Club), y al otro lado el edificio de Aduana, con una calle de por medio (que será luego la calle ministro Pico), en lo que hoy es el estacionamiento de la Fluvial. Es a partir de la adquisición de esta nueva construcción de material, que yo entiendo que Aduana cede a Prefectura el Destacamento Vanguardia.

En 1904 Aduana deja de depender de Prefectura, pasando una al Ministerio de Hacienda y la otra al de Marina, lo cual implica el reintegro de personal y de bienes a Aduana[97], entre ellos los "Destacamentos de Resguardos". Esto se revierte en 1917, y en 1938 las funciones de Resguardo nuevamente se traspasan de Prefectura a Aduana, pero "la mayoría de los edificios quedaron en poder de Prefectura".

Por su parte, en 1917 la Prefectura General de Puertos se divide en zonas, correspondiéndonos la Prefectura de Zona Delta[98], con asiento en Tigre, en el edificio de la histórica Subprefectura, Tigre C, hasta 1926, cuando se traslada al Destacamento Vanguardia, Tigre R, "previo de efectuarse al edificio … importantes trabajos de mantenimiento y adecuación".

A su vez, al igual que ocurre con Aduana, en 1947 Prefectura entrega a Gendarmería diversas funciones, que incluyen personal, edificios, embarcaciones, etc.[99]. Subprefectura Tigre es entregada parcialmente, compartiendo los edificios con Gendarmería, incluido Vanguardia. Ese mismo año Gendarmería alquila una casa en la calle Liniers N° 1264, que luego de cumplir distintas funciones es adquirido por Prefectura en 1975 para crear el Museo de Prefectura Naval Argentina. Para 1951 la Prefectura de Zona Delta ya no tiene asiento en el Destacamento Vanguardia, sino en otro inmueble también alquilado por Gendarmería en la calle Liniers. En 1973 traslada su asiento a San Fernando hasta 1980, cuando adquiere el edificio del Club de Regatas Teutonia (actual sede), frente al Destacamento Vanguardia, comprado al Astillero Ortholán.

96 Expte. 2815-D-1898. (05/04/98). … plano edificios Capitanía en Tigre, *op. cit.*

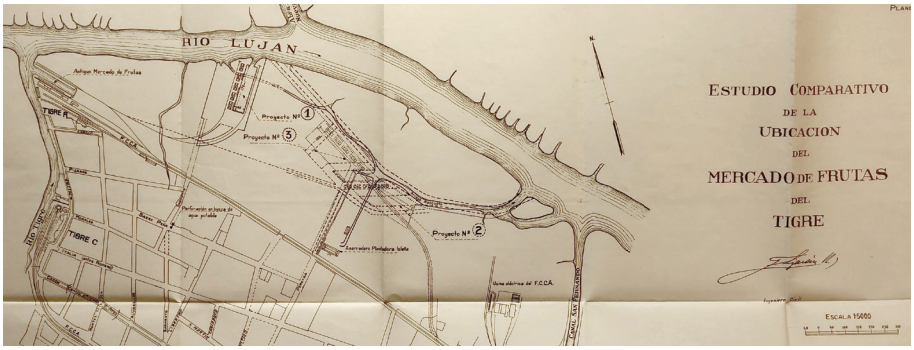
97 Rousseaux, A. R., *op. cit.*, pp. 1024, 1030-1032, 1046.

98 *Ibid.*, pp. 1032-1033, 1038.

99 *Ibid.*, pp. 1059-1061, 1066, 1074-75, 1078, 1083, 1085, 1087.

Tigre C, Tigre R, la Fluvial y Punta Vanguardia

En 1908 se fusionan[100] ambas empresas ferroviarias, el FCCA y el FCBAR, quedando todas sus líneas operadas por una sola empresa (FCCA). En 1913 el FCCA clausura provisoriamente[101] el servicio de carga de Tigre C, mientras realiza reformas para electrificar las vías. Al año la clausura se declara[102] definitiva al advertir que Tigre R puede absorber toda la carga sin dificultades. En 1923 se proyecta[103] el traslado del Mercado de Frutas, desde su ubicación en Punta Vanguardia a donde hoy lo conocemos sobre el río Luján (actual Puerto de Frutos). El ferrocarril comienza a perder sus puertos.



La creación del nuevo Puerto de Frutos descabeza al arroyo Rosquete, excava dársenas y rellena suelos. Inicia una segunda etapa de modificación de los Montes del Tigre, luego de la llegada del FFCC. Fuente: Lizarán, F. (1932). Plano 1 (detalle). *Op cit.*

En 1931, el ministro de Obras Públicas Octavio S. Pico abre[104] una calle en el espacio liberado por el galpón y las vías de carga de Tigre C. Esta calle, que llevará su nombre, facilita el acceso peatonal a la ribera y permite a los vehículos evitar la barrera. En 1948 un diputado nacional[105] insiste sobre el traslado de Tigre C hacia el otro lado del puente, proponiendo a su vez que la estación de tren en desuso se transforme en Estación Fluvial de pasajeros. El proyecto

100 Ley 6062. (30/09/1908, BORA 22/10/1908). Fusión FCCA y FCBAR.

101 Expte. 014875-C-1913. (06/08/13). Clausura servicio cargas Tigre C. Archivo DGF, MNF, ADIF, Caja 261.

102 Dir. Gral. de FFCC, Res. (23/08/1914, BORA 25/08/14). Clausura servicio cargas Tigre C. https://archive.org

103 Lizarán, F., *op. cit.*, pp. 5, 6.

104 Dec. nac. 542/31. (BORA 26/03/1931, p. 974). Nueva calle de ribera. https://www.boletinoficial.gob.ar

105 HCDN, Expte. 1246-D-1948. (03/08/48). R. Ricagno. Traslado Tigre C y construcción nueva Fluvial. https://apym.hcdn.gob.ar; *Diario de sesiones HCDN*, Año 1948, T. III, p. 2290. 04/08/1948, 29° reunión, 21° sesión ordinaria. https://books.google.com.ar/?id=Nyy-wLc9d0QC

no prospera, pero responde exacto al que el Intendente Ricardo Ubieto lleva a cabo en la década de 1990. Previo a ello, la Fluvial, ya sin carga, es remodelada[106] en 1948 y luego[107] en 1980.

Estas obras de Ubieto se encuentran íntimamente vinculadas, ya veremos cómo, a un proyecto que nace en la década de 1940 y que propone una solución alternativa para la Estación Fluvial de pasajeros: mudarla a los terrenos de Punta Vanguardia. Pablo Pereyra nos relata[108], al hablar de la Estación Fluvial de 1948, que:

> Años antes, la Secretaría de Obras Públicas había estudiado un proyecto para el traslado de la estación Fluvial a la confluencia de los ríos Tigre y Luján … un emprendimiento que contemplaba la remodelación del acceso del Ferrocarril Mitre (Línea Retiro-Tigre) a la ciudad. … una obra faraónica, que consistía en trasladar la terminal del ferrocarril a terrenos de la estación Delta.

Este proyecto tiene a su vez un antecedente en el origen mismo de la estación Tigre C. En 1863 se habilita[109] extender la línea del Ferrocarril del Norte desde su terminal San Fernando hasta Tigre, y la estación se ubicaría en la "embocadura del Tigre". En 1863, el agrimensor José Melchor Romero presenta la nueva traza[110] del Pueblo de Las Conchas, en cuya diligencia de mensura deja sentado que:

> He preferido dejar sin proyectar calles en el terreno situado a la desembocadura del Tigre en el Luján perteneciente al Sor Vivanco porque debiendo llegar hasta ese punto el ferro-carril del Norte, la traza de esa parte está inmediatamente lindando con la dirección de las vías.

Así es como el proyecto original ubicaría a Tigre C donde hoy se encuentra Tigre R, y por ello exceptúan a la Quinta Vivanco de la apertura de calles ribereñas, que todas las propiedades están obligadas a cumplir. Hasta entonces el intento había sido infructuoso, según nos cuenta Zenequelli[111]:

---

106 Pereyra, P. (2009). *Desde el vapor. Historia sobre la navegación de pasajeros en el Delta*. Bs. As.: del eclipse, p. 129.

107 Ord. mun. 224/79. (24/09/1979). Remodelación Estación Fluvial. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

108 Pereyra, P., *op. cit.*, p. 130.

109 Dec. nac. (10/06/1863). Concediendo construcción línea de San Fernando al Tigre. Schlatter, E., *op. cit.*, p. 352.

110 Romero, J. Melchor. (1863). *Diligencia de mensura y Plano … Las Conchas*, Tigre N° 10. *Op. cit.*

111 Zenequelli, L., *op. cit.,* p. 156.

> El … gobernador … aprobó la traza del pueblo proyectada por Romero, estableciendo además el ancho que debía dejarse libre en las riberas de los ríos Tigre y Las Conchas … Ya en 1855 José María Cebey había emitido una ordenanza por la cual debía dejarse una calle frente a cada margen de los ríos … Por lógica los vecinos que habían construido sus mansiones con su muelle y preciosos jardines en la ribera … se oponían al dictamen … Con Romero se pudo cumplir la ordenanza con autorización … de 'emplear la fuerza si fuera necesario'.

La siguiente traza del pueblo la realiza el agrimensor Eugenio Moy en 1886. En ella los Montes del Tigre se proyectan amanzanados y con su calle pública ribereña, incluyendo la Quinta Vivanco. Hilarión Vivanco aún vive y ese año contrata al mismo Moy para que le realice una mensura de su terreno[112]. En la década de 1950 dos ordenanzas[113] vuelven a regular la "calle costera" o "restricción de dominio sobre las riberas", en los ríos Reconquista, Tigre y Luján. Y cien años después, en 1963 el Municipio aún insiste[114] e indica que "los terrenos en cuestión … pertenecen al dominio de la Comuna, no siendo susceptibles de prescripción".

Mientras tanto, en Punta Vanguardia se dan importantes cambios. Las empresas ferroviarias cuentan con un régimen de exención impositiva (ley Mitre[115]). Como esta vale únicamente para la explotación ferroviaria, en 1933 la Provincia de Buenos Aires le pide[116] al FCCA que indique qué actividades está realizando en Punta Vanguardia, parte de la cual se había comprado para futuras ampliaciones que no ocurrieron, y en ese entonces se alquilaba a terceros. Al pedido se suma otro de Nación[117]. El Estado considera "que si en los años transcurridos desde su adquisición, en que han pasado épocas de prosperidad … no han sido utilizados … , en los momentos actuales puede considerarse como un exceso de previsión". La década de 1930 es de crisis para el sistema ferroviario argentino, tanto por el aumento del parque automotor, como por la caída de la Bolsa en 1929. En consecuencia, al verse la empresa obligada a pagar impuestos por un terreno que no utiliza, decide desafectarlo y venderlo.

---

112 Moy, E. (1886). … *mensura Hilarión Vivanco*, Tigre N° 30. *Op. cit.*

113 Ord. mun. 556/52. (07/04/1952). Catastro; Ord. mun. 17/58. (11/07/1958). Riberas. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

114 Ord. mun. 472/63. (21/05/1963). Tránsito público riberas ríos Tigre y Reconquista. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

115 Ley 5315. (01/10/1907, RN 1907, T. IV, p. 441). Concesiones FFCC. https://infoleg.gob.ar; Ley 10657. (BORA 08/10/1919). Exoneración de impuestos. https://www.boletinoficial.gob.ar

116 Expte. 020154 C/1933. Dir. Gral. de Rentas de la prov. Bs. As. por cobro de impuesto inmobiliario al FCCA.

117 Expte. 024956-C-1933. (25/09/33). Terrenos no incorporados a la explotación ferroviaria. Archivo DGF, MNF, ADIF, Caja 263.



Amanzanamiento de grandes quintas. Obsérvese la traza del ferrocarril copiando la curva del río y sus bañados. Fuente: Romero, J. Melchor. (1863). *Diligencia de mensura y Plano … Las Conchas* (detalle), Tigre N° 10. *Op. cit.*; y Moy, E. (1886). *Diligencia de mensura y Plano … Las Conchas* (detalle), Tigre N° 32. *Op. cit.*

Antes de la operación, el FCCA regulariza el dominio del inmueble. La fracción en desuso es un bañado que ocupa la mitad del terreno, una suerte de triángulo con linderos el río Luján, el arroyo Patiño, y la diagonal que traza la última vía de carga. Además de medir la superficie e identificar fracciones previamente vendidas y/o cedidas, el FCCA realiza en 1936 una permuta[118] con el vecino lindero Enrique González Patiño, relacionada al arroyo Patiño y a las obras del nuevo Mercado de Frutas de Tigre. Al Mercado se decide trasladarlo en 1923, si no antes, tanto por sus reducidas dimensiones, como por el entorpecimiento a la libre circulación que genera en la confluencia de los ríos Tigre y Luján. Para el nuevo Mercado se analizan distintas opciones[119] dentro de los Montes del Tigre, bañados de cota baja y poco valor. Los dueños ofrecen donar terreno, a cam-

118 Planos 57-152-46 (1946) y 57-267-50 (1950). Propiedad E. González Patiño, permuta con FCCA. https://carto.arba.gov.ar

119 Lizarán, F., *op. cit.*, pp. 5-11 y plano N° 1.

bio del relleno del resto de su propiedad. Finalmente, el mercado se instala en terrenos del gerente del Banco Alemán Gustavo A. Frederking, a quien litigian por la titularidad[120]. En las inmediaciones, Enrique González Patiño[121] también ofrece en 1925 parte de su propiedad al nuevo Puerto de Frutos[122]. A cambio de sus tierras pide rellenar el sobrante con el dragado de la dársena 2, además de la rectificación, ensanche y dragado del arroyo que llevará su nombre, límite natural con la Quinta Vivanco, por entonces terrenos del FCCA. Al rectificarse los meandros del arroyo, una fracción del terreno de cada propietario queda del otro lado de las aguas, y se las permutan. La habilitación del nuevo Mercado de Frutas inicia a fines de 1926 y continúa con sucesivas ampliaciones.

Finalmente, la mitad del terreno de Tigre R es desafectado[123] del servicio ferroviario, para evitar impuestos. Posee alrededor de 65000 m^2. En 1940 el FCCA vende aquel monte inundable a Luis Höllrigl[124], un comerciante de combustibles que luego obtendrá la concesión de un surtidor de nafta sobre el río Tigre, calles Lavalle y C. Pellegrini, hoy una franquicia de YPF administrada por su descendencia y que tiene por razón social Puente Vanguardia SA[125], la que posiblemente haga referencia a este terreno. En 1942 Luis Höllrigl vende a José Manuel Moreno[126], y en 1947 figura a nombre de Constantino Moschos[127], quien pretende construir allí una urbanización, subdividiendo el terreno en 5 manzanas y 43 lotes, con 5 calles.

---

120 Imaz, E., Peró, J. A. y Brea, R. J. (Dirs.). (1957). *Fallos de la CSJN*, N° 239, pp. 129-140. https://sj.csjn.gov.ar

121 Según planos y mensuras antes Juan Antonio Rodríguez, antes Amadeo Champion, antes Manuel Lamadrid (al que le fue donada en 1814 por Francisco Uzal). En algunos casos figura a nombre de Joaquina Madrid, quien posiblemente sea Joaquina Alcoba, esposa de Manuel Lamadrid. Ver Moy, E. (1886). … *mensura Hilarión Vivanco*, *op. cit.*; Cagnoni, A. N. (1889). *Diligencia de mensura Juan Antonio Rodríguez*, Tigre N° 40, Archivo Histórico, Catastro y Geodesia, ARBA; Lizarán, F., *op. cit.*, plano N° 2; Plano 57-92-96. (1996). Mensura Estado Nacional, Prov. Bs. As., MOSP, Dir. de Geodesia. https://carto.arba.gov.ar

122 Lizarán, F., *op. cit.*, pp. 15-16.

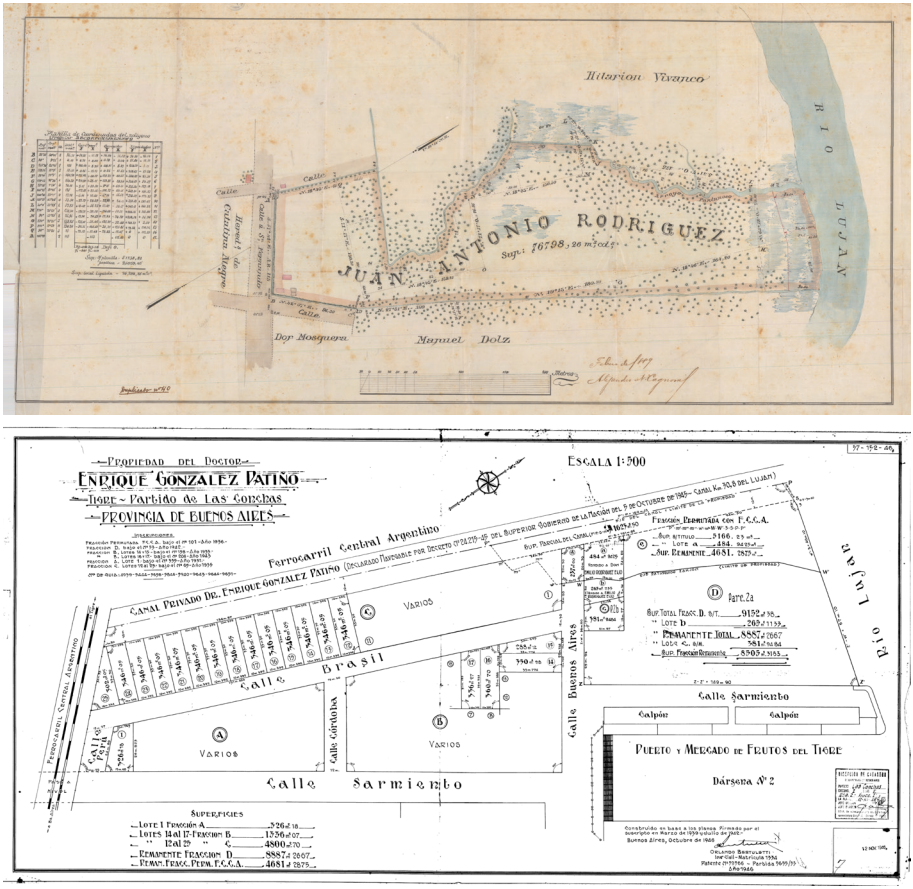
123 Dec. nac. 62657/35 (BORA 28/10/1935, p. 1431). Elimina de Cuenta Capital valor terrenos sin explotación ferroviaria. https://www.boletinoficial.gob.ar; Dec. nac. 68669/40. (02/08/1940). Elimina de Cuenta Capital terrenos nueva mensura.

124 Reg. de la Propiedad, prov. Bs. As. Copia de dominio. Inmueble no matriculado – Ley 2378. (19/01/1940). FCCA vende a Luis Höllrigl. Folio 92, N° entrada 7788, Orden 92. Certificados del registro de propiedad: 11715 y 116716 del 26/12/39.

125 Crea Vanguardia SA (BORA 06/12/89); Concesión Lavalle y C. Pellegrini (11/12/90, Ord. mun. 1097/90); Crea Puente Vanguardia SAIC (BORA 03/12/98); Transfiere concesión (06/09/99, Res. mun. 1590/99).

126 Reg. de la Propiedad, prov. Bs. As. Copia de dominio. Inmueble no matriculado – Ley 2378. (30/07/1942). Luis Höllrigl vende a José Manuel Moreno. Folio 358, N° entrada 74222, Orden 358. Certificado 01/07/42, N° 53853. Escritura N° 63.

127 Plano 57-391-49. (1949). Propiedad C. Moschos. Inscripción: 1550-47. Prov. Bs. As., MOP, Dir. de Geodesia. https://carto.arba.gov.ar



Antiguo curso del arroyo pantanoso (sin nombre), rectificación del mismo (renombrado canal Patiño) y fracción permutada con FCCA (N° 101, 1936). Fuente: Cagnoni, A. N. (1889). *Mensura Rodríguez Juan A*, Tigre N° 40. Archivo Histórico, Catastro y Geodesia, ARBA; y Plano 57-152-46. (1946). *Propiedad del Doctor Enrique González Patiño.* CartoArba.

En 1944 se declara que la Estación Fluvial sobre el río Tigre debe trasladarse, y el Estado Nacional decide ubicarla en este terreno de Punta Vanguardia que el FCCA vendiera a Höllrigl. La expropiación se realiza[128] en 1951 "con destino a emplazamiento de la Estación Fluvial del Puerto de Tigre", lo cual viene "a llenar una legítima aspiración de los pobladores de la zona y a cumplir una necesidad de carácter impostergable en atención al intenso tráfico co-

128 Dec. nac. 13683/51. (BORA 07/08/1951, p. 6). Declara utilidad pública … diversos inmuebles. https://www.boletinoficial.gob.ar

mercial, turístico y deportivo que se desarrolla en el puerto". Esta "solución integral y coordinada" nace del trabajo de la Comisión Honoraria[129] creada en 1940 y "encargada de estudiar y proponer el mejor régimen para el desenvolvimiento de las actividades del Puerto del Tigre", integrada por la Intendencia Municipal, los Ministerios del Interior, Hacienda, Marina, Agricultura y Obras Públicas, y representantes del comercio, armadores y productores del Delta[130]. En 1943 se estatizan los puertos nacionales. Dentro del trabajo de la Comisión, el Ministerio de Hacienda declara[131] caduca la concesión del ferrocarril en Puerto de Tigre, estación Tigre C; y la Prefectura General Marítima actúa[132] en idéntico sentido sobre Tigre R.

Concluida su labor en 1944, la Comisión Honoraria reglamenta[133] "la utilización de las riberas y servicios en la zona de Tigre y San Fernando", en donde determina "la jurisdicción del puerto de cabotaje de Tigre", y autoriza, "con el fin de descongestionar el tránsito … , las obras para dotar al Delta de una estación fluvial de pasajeros … de acuerdo con su importancia, necesidades y tránsito". A partir de ello nace el decreto de expropiación de 1951, que, si bien consta de cierto presupuesto[134], sólo logra la adquisición del terreno, sin poder concretar el traslado de la Fluvial.

En 1971, durante la dictadura de Alejandro Agustín Lanusse, la Nación cede[135] el terreno al Municipio de Tigre, observando "los fines con que fueron expropiados por el Estado Nacional". El gobierno municipal está intervenido bajo la dirección de Osvaldo Pedro Fossati, considerado[136] el padre del vecinalismo local, con Ricardo José Ubieto como secretario de Economía y Hacienda en su primera incursión en política. Ni Fossati en su intendencia (1971-73), ni

129 Dec. nac. 80704 (437). (BORA 18/01/1941, pp. 501-502). Crea Comisión Puerto del Tigre. https://www.boletinoficial.gob.ar

130 Dec. nac. 164/41. (BORA 10/10/1941, p. 3). Autoriza integrar Comisión productores del Delta. https://www.boletinoficial.gob.ar

131 Dec. nac. 260/43. (BORA 20/01/1944, p. 2). Declara caduca concesión FCCA muelle puerto Tigre. https://www.boletinoficial.gob.ar

132 Dec. nac. 1907/44. (BORA 17/02/1944, p. 2). Deja sin efecto concesión FCCA Puerto de Tigre. https://www.boletinoficial.gob.ar

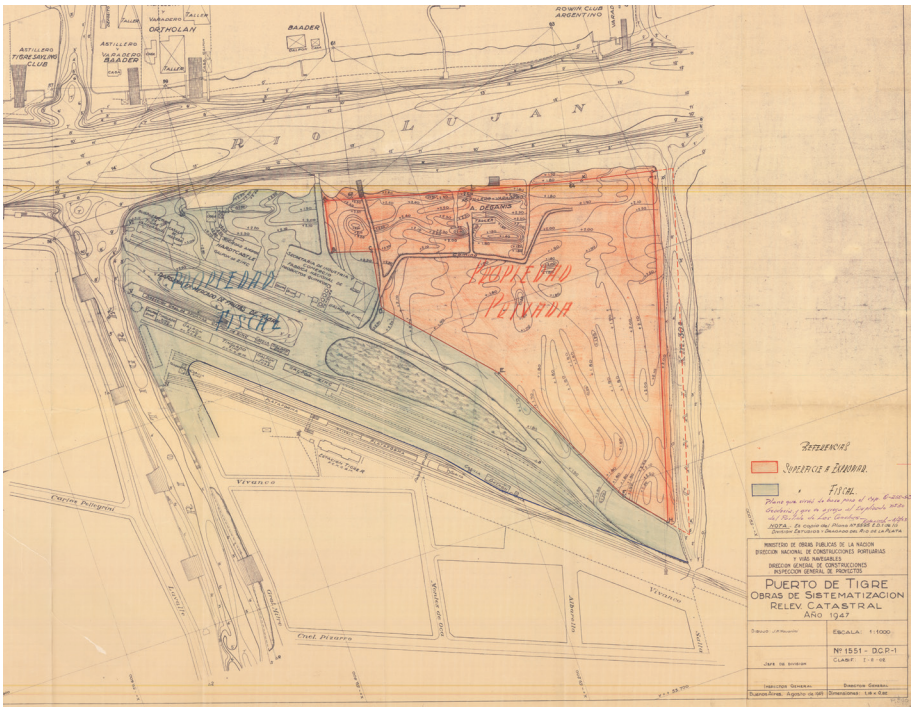
133 Dec. nac. 11964/44 [140]. (BORA 23/06/1944). Reglamenta utilización riberas Tigre y San Fernando; Min. de Hacienda, Res. 573. (BORA 22/11/1945, p. 14). Aclara Dec. nac. 11964/44 [140]. https://www.boletinoficial.gob.ar

134 Dec. nac. 9978/51. (22/05/1951). Estación Fluvial e instalaciones complementarias y expropiaciones (Tigre*). Plan Técnico de trabajo públicos*, p. 42. https://cdi.mecon.gob.ar

135 Ley 19376. (BORA 28/12/1971, p. 2). Transferencia terrenos en Tigre. https://www.boletinoficial.gob.ar

136 Sánchez de Maragno, S. (2010). *Así era él: Dr. Osvaldo P. Fossati*. Bs. As.: el autor; Cichowolski, M. (2012). *Procesos de construcción política a nivel local en el conurbano bonaerense …* . UNLP-FaHC. https://aacademica.org

Néstor Obdulio Pozzi (1973-76), ni Carlos Pérez Ibarra (1976-79), ni Ubieto (1979-83) innovan respecto a la nueva Estación Fluvial en Punta Vanguardia. En paralelo, más funciones estatales se municipalizan, tanto en la dictadura de Lanusse[137] como en la de la Junta Militar[138]. Se le cede a la Municipalidad de Tigre la Estación Fluvial[139]; se le transfieren las playas, riberas y predios comprendidos en zonas turísticas[140]; así como la administración de los fondeaderos[141].



Reexpropiación para Estación Fluvial de los bañados que el FFCC expropiara a Vivanco y luego desafectara. Fuente: MOP. (1947). *Puerto de Tigre. Obras de sistematización* (detalle), Relev. catastral, N° 1551 – DCP-1, Incorporado a Moy, E. (1886). *Mensura Hilarión Vivanco, op. cit.*

137 Decreto-ley prov. 7859. (BO 21/04/1972). Descentralización administrativa. https://normas.gba.gob.ar

138 Decreto-ley prov. 9347. (BO 21/06/1979). Municipaliza funciones y servicios. https://normas.gba.gob.ar

139 AGP, Res. 216/68; Dec. mun. 1454/68. (05/08/1968). Acepta cesión Estación Fluvial. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

140 Dec. prov. 1980/77. (BO 06/09/1977). Transferencia funciones con municipios. https://normas.gba.gob.ar

141 Decreto-ley prov. 9297. (BO 23/04/1979); Ord. mun. 28/79. (28/12/1979); Ord. mun. 127/80. (05/12/1980).

En 1987 el intendente Oscar Giordano emite[142] un decreto aceptando los terrenos cedidos por Nación en 1971. Giordano se muestra apurado en concretar el trámite, pese a los dieciséis años transcurridos. Más allá de la mala reputación de su gestión, que tuvo que abandonar antes de concluir su mandato, no tengo elementos para conocer sus intenciones. El Concejo Deliberante sanciona[143] su respectiva ordenanza catorce meses más tarde, ya bajo el gobierno de Ubieto. Dos años después el Tren del Bajo se llama a licitación pública, que deviene en Tren y Parque de la Costa, y que será quien acabe ocupando la parcela expropiada.

En la década de 1990 el presidente Carlos Saúl Menem privatiza los ferrocarriles, entre otros servicios públicos[144], mediante la Ley de Reforma del Estado. Para Tigre C, en 1995 se firma un contrato con TBA SA[145], y se pauta[146], entre la Municipalidad de Tigre y FEMESA, el dilatado traslado[147] de la terminal al otro lado del puente. La Municipalidad compra[148] el terreno a la Dirección de Vialidad y se hace cargo de las obras y, a cambio, una vez concluidas[149], FEMESA le transfiere la antigua estación Tigre C, donde, a su vez, se mudará la Estación Fluvial, cuyo edificio anterior se desactiva y desarma.

A la constructora de la nueva Tigre C, como medio de pago[150], el Municipio le entrega un terreno[151]: aquel de Punta Vanguardia expropiado con destino a Estación Fluvial. Creada[152] específicamente para la obra de Tigre C, la Compa-

142 Dec. mun. 7228/87. (05/05/1987). Acepta donación. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

143 Ord. mun. 753/88. (28/06/1988). Acepta donación. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

144 Para una lista completa ver Min. de Economía. Dirección Nacional de Normalización Patrimonial. *Memoria de las Privatizaciones*. https://mepriv.mecon.gob.ar

145 Dec. nac. 730/95. (23/05/1995). Aprueba Contrato Concesión TBA. Grupos de Servicios 1 y 2 (Líneas Mitre y Sarmiento) FEMESA. https://mepriv.mecon.gob.ar

146 Ord. mun. 1569/94. (24/05/1994); Dec. mun. 981/94. (23/08/1994). Convenio Municipio-FEMESA. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

147 Dec. nac. 730/95. (23/05/1995). T. II, Anexo XIV/2-M. Grupos de Servicios 1, Relocalización Tigre C. https://mepriv.mecon.gob.ar

148 Res. nac. 221/94. (01/04/1994). Municipio compra terreno a Dir. de Vialidad. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

149 Dec. mun. 1140/98. (06/07/1998). Acta recepción definitiva Tigre C; Dec. mun. 1141/98. (06/07/1998). Transferencia nueva y vieja Tigre C; MEOSP, Res. nac. 672/99. (02/05/1999). Convalida lo actuado. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

150 Dec. mun. 1020/94. (26/08/1994). Convenio Municipio-COINDU construcción nueva Tigre C. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

151 Dec. mun. 982/94. (23/08/1994); Dec. mun. 528/96. (21/05/1996). Desafecta del dominio público y afecta al dominio privado, plano 57-391-49 (Terrenos Punta Vanguardia), y viceversa. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

152 (BORA 08/06/1994). Crea COINDU; (BORA 06/04/1995). Cambio de denominación. https://www.boletinoficial.gob.ar

ñía Inversora en Desarrollos Urbanos (COINDU SA) al poco tiempo cambia su denominación por Del Plata Propiedades, titular formal del terreno[153]. La empresa se conforma por Sociedad Comercial del Plata (SCP) y Comercial del Plata Construcciones, esta última creada[154] en 1978 y dedicada[155] a la obra pública, constructora del Tren y Parque de la Costa.

En 1996 se efectúan las mensuras[156] de las dos fracciones en las que está dividida Punta Vanguardia, la cedida a Del Plata Propiedades y la estatal. En las inscripciones de dominio de esta última se observa su pertenencia ferroviaria:

- N° 26659 Serie A, Año 1893
- N° 3359 Serie A, Año 1895
- Ley 13490 Planilla Serie B2 N° 104 Legajo N° 1 Año 1951

Las dos primeras refieren a la expropiación a Hilarión Vivanco por la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores. La tercera, a la transferencia de bienes de los ferrocarriles británicos, cuando se nacionalizan.

Acompañando estas grandes obras de infraestructura urbana, a las que se suma el nuevo acceso a la Autopista Panamericana, en 1996 el Municipio dispone un nuevo Código de Zonificación junto al *Plan de reorganización del tránsito de vehículos*[157]. Dos décadas después, en 2018 convoca a un concurso de ideas urbanas[158] para Tigre Centro, orientado a resolver la congestión del tránsito causada por el turismo. Los proyectos premiados[159] incluyen las antiguas pero vigentes propuestas de traslado de la Est. Fluvial hacia la zona de Punta Vanguardia y apertura del camino ribereño público peatonal en el perímetro del Parque de la Costa y en gran parte de los Montes del Tigre.

153 Reg. de la Propiedad, prov. Bs. As. Copia de dominio. Inmueble matriculado – FR. (2001-2023). Matrícula 42625, UF 2. Cir: 1, Sec: E, Qt: 1, Fr: 1 (partida Subp. 1 057-007180-7 y Subp. 2 057-112154-9). Titularidad Delta del Plata Propiedades / PDC.

154 (BORA 13/02/1978). Crea CPC. https://www.boletinoficial.gob.ar

155 Majul, L. (1994). *Los dueños de la Argentina II*. Bs. As.: Sudamericana, pp. 118-119.

156 Plano 57-71-96. (1996). Mensura Municipalidad Tigre; Plano 57-92-96. (1996). Mensura Estado Nacional, *op. cit.*

157 Ord. mun. 1894/96. (10/12/1996); Ord. mun. 1876/96. (18/11/1996). http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

158 Ord. mun. 3640/18. (22/08/2018). Planificación vehicular y peatonal Tigre Centro. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto; Bases y reglamento. CAPBA. http://capbaiv.org/old/wp-content/uploads/2018/10/tigre6.pdf

159 Dec. mun. 318/19. (15/03/2019). Resultados. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto; Sec. de Concursos CAPBA. (19/12/2018). https://flickr.com/74167999@N03

IV - LA VÍA MUERTA

Volvamos atrás en el tiempo. El gobierno del presidente Arturo Frondizi presenta un Plan de Racionalización y Austeridad, dentro del cual se propone reducir el déficit del transporte[160]. En 1961 es clausurado el tramo Mitre-Delta (Olivos-Tigre R), conocido como Tren del Bajo, en medio de una huelga nacional ferroviaria. El cierre también es contemporáneo de la promoción del parque automotor frente al uso del ferrocarril, de la cual es ilustrativo el Plan Larkin[161].

Al perder su puerto y sus trenes, Punta Vanguardia se reconvierte. Para este periodo serán de importancia los relatos y memorias. En el bañado donde se proyecta la Estación Fluvial la vida silvestre se reproduce sin impedimentos. La otra mitad del terreno se ocupa para múltiples usos. Prefectura amplía su área y utiliza el terreno[162] como guardia, archivo, morgue, depósito de combustible y de materiales, y allí realizan sus prácticas los conscriptos del servicio militar obligatorio que optan por esta fuerza. El descampado que deja el extinto galpón de Hardcastle deviene cancha de fútbol, que hace las veces de helipuerto. El de la Fábrica de azufre, contaminado, termina como depósito automotor. Del otro lado de la dársena siguen en pie galpones del puerto, parcialmente ocupados por Gendarmería. Algunos relatos ubican allí un centro de moldeo a nombre de un tal Sánchez, donde también funcionaba una suerte de escuela técnica de plástico reforzado.

El Ayudante Mayor (RS) D. Horacio Pierotti es el último prefecto a cargo del Destacamento Vanguardia y quien lo entrega al Parque de la Costa. Es el encargado[163] desde 1970 y responsable de ajardinar el solar manteniendo el pasto al ras y los cercos de rectos arbustos podados; y plantando alineados sauces pintados a la cal, entre otras especies, como la palmera pindó que aún se conserva, rescatada de la calle junto a su hijo. Según relata[164] su hijo, ese lugar era su vida, y al entregarlo, se notó en su mirada que algo se apagaba. En tanto Punta Vanguardia cumple funciones como depósito de archivos y rezago de viejos trastos en desuso, es de mucha relevancia para los inicios del Museo de PNA. El Prefecto Mayor (R) Héctor Juan Curone, director del museo desde su creación en 1985, recibe, además del archivo, los objetos allí olvidados, a los que Pierotti

160 Dec. nac. 4061/61. (BORA 30/05/1961). Congela déficit explotación FFCC Argentinos. https://www.boletinoficial.gob.ar

161 Larkin, T. B. (Dir.). (1962). *Transportes Argentinos. Plan de Largo Alcance*. Bs. As.: MOSP.

162 Rousseaux, A. R., *op. cit.*, pp. 1095-96.

163 Pedraza, C., *op. cit.*, p. 266.

164 Pipo Pierotti, hijo de Horacio, comunicación personal, 30/05/2024.

da un primer repaso, y que el equipo de restauración termina de acondicionar. Según Zenequelli[165] "todo el patrimonio del museo se debe a [su] tarea paciente y persistente". Curone mismo es quien emprende la investigación para darle a Vanguardia su valor patrimonial, logra en 2001 el reconocimiento[166] a nivel municipal, y quien gestiona los estudios técnicos provinciales. Fallece en 2011, hoy nosotros continuamos esa labor.



Punta Vanguardia, ya sin puerto ni tren; nuevo Puerto de Frutos; e industrias varias en los Montes del Tigre. Fuente: (1984). Ortofotografía (detalle). Publicada en Amorrortu, J. (2018). *Del río Luján*. delriolujan.com.ar/karmatigre.html

Entre los usos múltiples del Destacamento Vanguardia en esta época se encuentra uno criminal, como Centro Clandestino de Detención (CCD) en el contexto de la última dictadura cívico militar. Existen constancias de al menos dos hechos puntuales, en 1976.

165 Zenequelli, L., *op. cit.*, p. 388.

166 Ord. mun. 2321/01. (20/04/2001). Patrimonio Vanguardia.

El primero es el caso de Emilia Rosa Zatorre[167], llevada al Destacamento Vanguardia en su segundo secuestro por Prefectura, el 8 de julio de 1976. Esto figura como "hecho probado" dentro de la megacausa Campo de Mayo XI cuyo juicio oral[168] se realiza en 2014. Zatorre es esposa de Martín "el Tano" Mastinu, combativo delegado sindical de la Agrupación Naval "José María Alessio"[169], formada por trabajadores de Astilleros Argentinos Río de La Plata SA (ASTARSA, ubicado en las inmediaciones de Vanguardia). El nombre de la agrupación recuerda a un obrero que en 1973 fallece en un accidente de trabajo. Tras el hecho, los trabajadores toman el astillero con los directivos de rehenes bajo el lema "Que sea astillero y no matadero". Logran aprobar sus exigencias, entre ellas el control obrero del área de Higiene y Seguridad, experiencia única en su tipo que será faro de otros establecimientos. Por esta militancia, en 1976 "el Tano" Mastinu es secuestrado por la Prefectura y hoy continúa desaparecido[170], al igual que otros de sus compañeros.

El segundo caso, relacionado al anterior, refiere a un grupo de trabajadores de astilleros de la zona, la mayoría de ASTARSA, entre los que se encuentra Martín Vicente Toledo[171], delegado del Astillero Agustín Cadenazzi, quien allí habría sido asesinado. En 1984 una denuncia anónima presentada ante la Comisión de Desaparecidos[172] relata el hecho, donde el Destacamento Vanguardia se utiliza "teniendo entre 10 a 12 personas presas y ocultas encadenados de pie y manos constantemente, los que eran sometidos a torturas". La causa judicial se tramita en el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 2 de San Martín, a cargo de la Dra. Alicia Vence. De este testimonio deriva la presencia de Vanguardia dentro del RUVTE[173] con el ID 289, detalladamente

167 Declaración testimonial de Emilia Rosa Zatorre. (30/05/1985). Causa 22.854. Memoria Abierta. https://indice.memoriaabierta.org.ar/item/40089

168 TOF N° 1 San Martín. Causa N° 2128 "Riveros, Santiago Omar y otros s/ priv. ilegal de la libertad, tormentos, homicidios, etc." caso 135 "MASTINU - A. ASTARSA" (Campo de Mayo XI [Obreros]). Veredicto y fundamentos (2014). https://crimenesdeestado.untref.edu.ar

169 Para más información ver Lorenz, F. (2007). *Los zapatos de Carlito …* . Bs. As.: Norma. https://academia.edu/4252962

170 Legajo SDH 728, Martín Mastinu; Listado de víctimas del accionar represivo ilegal del Estado argentino. *Informe Registro Unificado de Víctimas del Terrorismo de Estado* (RUVTE) *2015*. ANM, MINJUS y DDHH. https://argentina.gob.ar/derechoshumanos

171 Legajo SDH 2958, Martín Vicente Toledo. ANM, MINJUS y DDHH.

172 Legajo CONADEP N° 1556 CCD ex Destac. Vanguardia de Prefectura (Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas); Lorenz, F., *op. cit.*, p. 265.

173 RUVTE, ANM, MINJUS y DDHH. (06/2022). *Listado de centros clandestinos de detención …* . https://argentina.gob.ar/derechoshumanos

identificado como ex Destacamento Vanguardia de Prefectura, Zona 4, Área 410; ubicación en la intersección río Luján y río Tigre, "Rincón de Vivanco" (actualmente Parque de la Costa), Tigre, Buenos Aires; inicio de actividades CCD 01/6/1976, cese 01/12/1976.

Otro uso delictivo del Destacamento Vanguardia durante la última dictadura, aún no investigado por la justicia, surge de los testimonios que recoge la historiadora Marisa González[174], y refieren al empleo de su muelle para cargar tambores de 200 litros en una lancha patrullera, traídos desde la ESMA[175], para luego ser fondeados en los Bajos del Temor. Esto lo relata[176] un exconscripto que participa de los hechos en tres ocasiones, mientras hacía guardias nocturnas en Vanguardia, en 1978. También narra sobre cuerpos encontrados flotando en el canal Aliviador que debían levantar, llevar a la morgue de Vanguardia y depositar en cajones provistos por el Municipio.

En su libro, Marisa González recopila más de treinta testimonios, muchos de testigos directos, que dan cuenta del accionar militar en el Delta del Paraná[177], escogido para deshacerse de los cuerpos de los detenidos desaparecidos, sea tirándolos desde helicópteros y aviones, en lo que se conoce como vuelos de la muerte, sea fondeándolos desde lanchas dentro de tambores, como los que se encontraron en San Fernando[178] (en el Canal en 1976 y en las cercanías del aeropuerto en 2012). Es posible que la elección de esta geografía se deba a un perfeccionamiento de una práctica genocida que comienza sobre el estuario del Río de La Plata, el cual devolvía los cuerpos a las costas argentinas y uruguayas. En cambio, el humedal los retenía, y su población estaba silenciada, tanto por su idiosincrasia como por las fuerzas de seguridad y de defensa. Se repite en los testimonios que, frente a las denuncias de hallazgos de cuerpos, flotando o enredados en la vegetación, la respuesta siempre era del tipo −Déjelo ahí "si no quiere hacerle compañía"[179].

---

174 González de Oleaga, M. (2024). *El silencio. La dictadura en el Delta*. Bs. As.: Tren en movimiento.

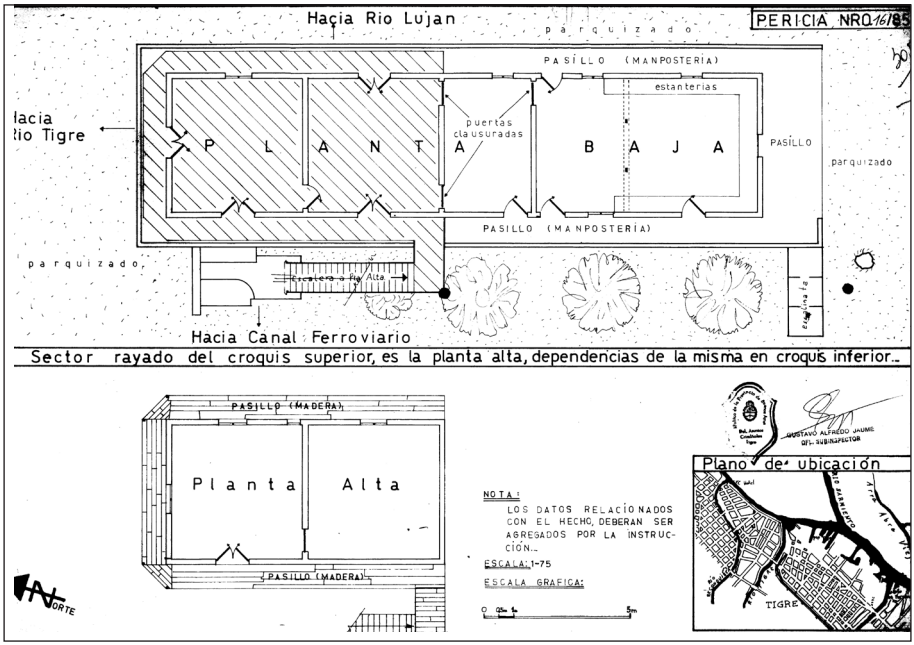
175 Escuela de Mecánica de la Armada, donde funcionó el Centro Clandestino de Detención, Tortura y Exterminio más grande del país.

176 González de Oleaga, M., *op. cit.*, pp. 153-155.

177 Al delta bonaerense se suma el delta entrerriano. Ver: Magnotta, F. (2012). *El lugar perfecto. Dictadura: vuelos de la muerte y desaparecidos en el delta entrerriano (1976 - 1980)*. Bs. As.: Cinco.

178 Ginzberg, V. (02/08/2012). En un barril de metal lleno de cemento. *Página 12*.

179 González de Oleaga, M., *op. cit.*, p. 134.



Planta Destacamento Vanguardia. Fuente: Juzgado en lo Penal N° 2 del Depto. Judicial San Isidro, Secretaría N° 3. (1984). *Peritaje planimétrico CCD Vanguardia* (fs. 304/6), que se acompaña con fotografías (fs. 298/302), y acta de reconocimiento del lugar (fs. 274/6). Caso 135, Cuerpo 2, Anexo Causa 22.854 "Privación ilegal de la libertad, Vma. Mastinu, Martin".

En la fracción del bañado de Punta Vanguardia, las riberas se alquilan para amarras. Al parecer existió un astillero y un surtidor de combustible. El suboficial Pierotti no deja que los colimbas circulen por el monte agreste sin su fusil, por si un perro cimarrón, que abundan, intentase atacarlos. Muchos vecinos conservan alegres memorias de veranos trepados a los árboles comiendo moras, pescando, aprendiendo a nadar en el Patiño o cruzando el Luján a pura brazada. Algunos conscriptos, por su parte, recuerdan que en sus largas noches de guardia el lugar se volvía tétrico, producto de la oscuridad y la soledad, los ruidos del agua y el crujir de la madera, la cercanía de la morgue sin refrigerar, el temor inducido por los superiores a un ataque guerrillero y las historias de apariciones de mujeres con blancos atuendos, posiblemente practicantes de cultos afrobrasileños, siendo común encontrar en la zona conjuntos rituales popularmente llamados *macumbas*.

La zona de Tigre R era considerada como un lugar peligroso, extramuros, por sus características fabriles y portuarias, pero también por su abandono. Sus instalaciones y alrededores brindan refugio a personas sin techo. En los Montes del Tigre, la ocupación irregular se presenta de manera temprana con

la Villa Patiño, desarticulada en la década de 1950. En la misma época, se produce la toma de unos terrenos[180] de ASTARSA, cerca de Italia y Solís, y una vez desalojados sus ocupantes se instalan en terrenos del Estado Nacional sobre el Canal San Fernando, formando la Villa Garrote, que alrededor de 1960 está constituida por unas cincuenta familias que migraron desde el interior.

El nombre de *Vía muerta* se extiende a todo el ramal clausurado, cuyos terrenos, vías y estaciones son ocupados de manera informal. El Tren del Bajo literalmente corría por terrenos bajos e inundables, habitados por orilleros que, además de techo y refugio, consiguen recursos de subsistencia, por ejemplo, vendiendo resaca como abono. Los usos de este paisaje verdeante incluyen viveros, teatros y un atelier de arte[181]. La Vía muerta es un hiato que, en el medio de la ciudad, ofrece la abundancia de la naturaleza. Las riberas son zonas fronterizas entre el agua y la tierra, y esa indeterminación abre a nuevos posibles. Fueron 30 años de un amplio vergel, descripto por quienes se animaron a transitarlo como un lugar mágico, de juegos, amor y aventura.



La Vía muerta y su vergel. Fuente: *San Isidro R.* (c. entre 1960 y 1990). Archivo DGF, MNF, ADIF

180 Balzano, S. M., Hourquebie, N. E., et al. (2015). *Vivir en los bordes* … . Bs. As.: Educa. https://repositorio.uca.edu.ar

181 Vacca, R. y Borroni, O. (11/08/1989). El ramal olvidado del Delta. *Historias de la Argentina secreta*. ATC, Archivo Prisma. [Video]. https://archivorta.com.ar

Al mismo tiempo, en los Montes del Tigre el perfil productivo vira hacia el rubro servicios, por ejemplo en 1982, al transformarse la Plantadora Isleña en el Complejo Náutico Albardón[182]:

> … su negocio se apagaba. Los cajones de madera … vedette del aserradero, habían sido reemplazados por los de plástico … Entonces se orientaron hacia un negocio aún incipiente … la náutica. Así fue que emprendieron una obra movilizando toneladas de tierra y dragando el río hasta poder adaptar esa propiedad a las necesidades de un complejo de guarderías y amarras.

V - PARQUE DE DIVERSIONES E INVERSIONES

El Tren del Bajo, clausurado en 1961, reabre en 1995 como Tren de la Costa (TDC). La concesión se adjudica al holding Sociedad Comercial del Plata, único oferente de la licitación[183]. La composición accionaria de SCP estaba liderada por Solfina, sociedad de la familia Soldati[184].

Al iniciar la concesión, para liberar la traza de la Vía muerta, se llevan a cabo sesenta y nueve desalojos[185]. Entre las ocupaciones se encuentra la del Destacamento Vanguardia por Prefectura. La primera opción[186] para reubicarlo es el arroyo Patiño. La Municipalidad manifiesta que no es posible. El ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos, Domingo Cavallo, remite una nota al ministro de Defensa para desocupar el predio[187]. Prefectura entrega[188] el Destacamento en 1995, y en compensación su edificio del Canal San Fernando es remodelado. Desde este primer momento SCP preserva el edificio Vanguardia, aún antes de cualquier protección patrimonial.

En el proyecto original[189], el Parque de la Costa se asemeja a un centro comercial. La concesión sólo incluye la mitad del terreno ocupado actualmente,

---

182 Rosales, M. El árbol Müller … . En CIFHA. (2022). *Retratos Anfibios* … , p. 31. http://cifha.org.ar

183 Dec. nac. 666/89. (01/09/1989). Art. 1° Inc. F, Inmediata licitación Borges-Delta. https://argentina.gob.ar/normativa; Licitación Pública N° 2145/90. (25/01/1990). https://argentina.gob.ar/transporte/cnrt/normativa; Dec. nac. 204/93. (11/02/1993). Aprueba contrato. http://saij.gob.ar

184 Para más detalles ver Majul, L., *op. cit.*

185 FFCC Argentinos. (21/08/1991). Acta-Convenio; (15/07/1992). Acta N° 41. (TDC oferta 3). https://argentina.gob.ar/transporte/cnrt/normativa

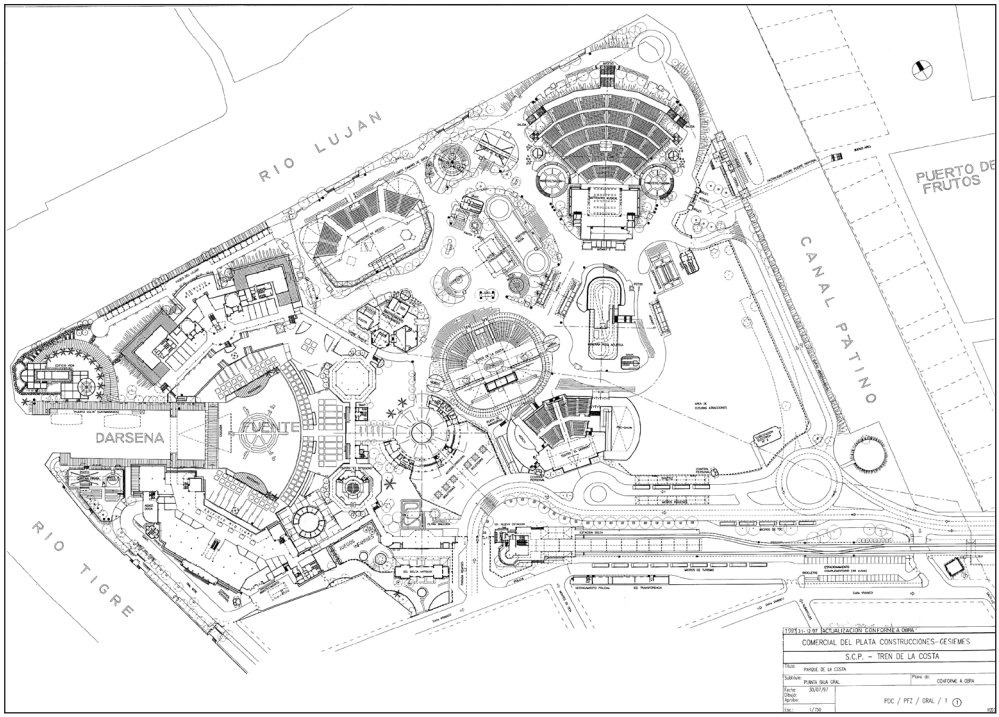
186 FFCC Argentinos. (23/10/1990 y 26/10/1990). Acta Comisión especial. (TDC oferta 2). https://argentina.gob.ar/transporte/cnrt/normativa

187 FFCC Argentinos. (15/07/1992). Acta N° 41. *Op. cit.*

188 Contrato de concesión TDC. (07/10/1992). https://argentina.gob.ar/transporte/cnrt/normativa

189 Pfeifer-Zurdo. (1995). *Arquis*, agosto 1995, N° 6, pp. 22-23; *Summa +*, agosto/septiembre 1995, N° 14, pp. 64-65.

donde se asientan los edificios de mayor porte. Sobre el terreno cedido por el Municipio a Del Plata Propiedades, primero se proyecta un estacionamiento de 51.000 m^2 para 2.000 autos, con un pequeño sector destinado a atracciones mecánicas, que se expande gracias al productor Marcelo Pelegri, quien "ayudó a evolucionar la idea hasta que se decidió hacer un parque temático, que mezclara juegos con shows"[190]. El predio de Punta Vanguardia se rellena con 235.000 m^3 de tierra[191]. Como el suelo no tiene capacidad portante por estar compuesto de un manto de barro aluvional, los edificios grandes se pilotean a 11 metros, y para otros se utilizan plateas de fundación y geotextiles sintéticos.



Ocupación actual de Punta Vanguardia por un parque de diversiones, aún sin el casino. Una línea punteada divide el lote privado del lote público concesionado. Fuente: Pfeifer y Zurdo. (1997). *Estación Delta. Parque de la Costa. Planta baja general*. CeDIAP, ID 7030009-00001. Fondo: MOSP, Secretaría de Estado de Obras Públicas, Dirección Nacional de Arquitectura.

190 Produ. (10/01/1998). Grupo Soldati de Argentina crea productora … . https://produ.com

191 Marcello, O. M. Entrevista; Secuencia constructiva y Suelo reforzado. PDC. *Architector*, 04/1997, N° 11, pp. 15-22

A SCP frecuentemente se le atribuyen malas prácticas[192]. Transitando uno de los concursos preventivos más largos[193] de la historia judicial argentina, en 2001 deja de abonar el canon acordado en la concesión. En 2004 SCP divide[194] en dos empresas distintas el Tren y el Parque de la Costa[195], sin permiso ni consulta al Estado. Por este accionar, sumado a la falta de inversión y mantenimiento, el gobierno nacional, que ya pagaba los sueldos de los empleados, considera que SCP viola los términos del contrato y en 2013 el ramal es reestatizado[196].

Frente a este anuncio, el intendente Sergio Massa se pronuncia a favor, aunque dice tener "la sensación que al tren hay que rediseñarlo … va de ningún lado a ningún lado"[197]. Su equipo habría[198] elaborado un *masterplan* para cortar las vías antes de que llegasen a Tigre, con el fin de ordenar la circulación, lo que favorecería grandes inversiones en los Montes del Tigre. Iniciado el diálogo con SCP, la gestión se pierde con el cambio de administración del tren. Entre los damnificados se encontraría la UC náutica Venice, construida sobre terrenos de ASTARSA[199]. Juan Martín "Tino" Lutteral, director de Metro 21 y de Nuevo Urbanismo, propone, en el marco del Salón Inmobiliario de Tigre de 2016, convertir la traza en un paseo peatonal lineal inspirado en el *High Line* de Manhattan[200].

La reestatización de 2013 que lleva adelante el ministro de Transporte Florencio Randazzo también incluye al Parque de la Costa, pero SCP lo conserva, y se firma un permiso precario de uso. En 2020 Ignacio Noel, presidente de SCP, amenaza declarar en quiebra al PDC. La cuarentena por la pandemia del COVID-19 tuvo sus puertas cerradas y, según la empresa, el gobierno pide[201] la devolución de su terreno. Municipio, Provincia y Nación negocian con SCP intentando conservar los puestos de trabajo. Para hacer atractiva una compra

192 Donovan, F. (19/08/2005). La CNV multó a Soldati … . *El Cronista*; CSJN. (20/10/2009). Revocan homologación del acuerdo preventivo … . *CIJ*. https://ssl.cij.gov.ar; (26/06/2003). Ausschlachten der Cadelplata (Canibalizar a SCP). *Neue Zürcher Zeitung*.

193 Sanguinetti, A. (15/05/2017). Tras 17 años, terminó el más largo default … . *El Cronista*.

194 (BORA 18/05/2004, p. 12). Crea PDC SA; (BORA 23/08/2004, p. 2). Crea Nuevo TDC SA. https://www.boletinoficial.gob.ar

195 del Río, J. (23/08/2004). Soldati pierde el control del Parque … . *El Cronista*.

196 Min. del Int. y Trans., Res. 477/13. (BORA 05/06/2013). Contrato concesión TDC. Rescíndese. https://argentina.gob.ar/normativa

197 (08/06/2013). Massa y Posse discreparon sobre la estatización … . *Qué Pasa Web*.

198 (05/06/2013). Tigre: La estatización del Tren de la Costa … . *La Política Online*.

199 Veiga, G. (26/12/2012). La memoria hundida en una Venecia trucha. *Página 12*.

200 González Montaner, B. (23/08/2016). Al rescate del Tren de la Costa. *Clarín*.

201 SCP. (05/2021). *Estados financieros* … . https://ws.bolsar.info/descarga/pdf/387851.pdf

del Parque de la Costa, el Estado ofrece[202] eximición impositiva y condonación de deudas. En 2021 lo adquiere el Fenix Entertainment Group. Marcelo Figoli es su dueño, empresario de medios y espectáculos. Se firma un nuevo permiso precario de uso[203]. Es en este contexto que en 2022 el predio de Punta Vanguardia se declara[204] Patrimonio Histórico Provincial, en el marco de la Ley 15255 de promoción y desarrollo del Parque de la Costa.

VI - LA CIUDAD BAJO EL AGUA

Desde sus inicios históricos el ferrocarril es un negocio inmobiliario[205]. En los anexos de la Licitación Pública de la Vía muerta, una gacetilla expresa, bajo el ítem "Descripción del negocio/Entorno", que en Tigre[206]:

> se concentra la mayor extensión de tierras libres para diferentes tipos de explotación comercial, … un paraíso verde de cualidades naturales incomparables, ya que nos interna en una verdadera reserva: 'El Delta del Paraná', convirtiéndose este lugar en la puerta de acceso a este vergel.

Así, SCP adquiere dos grandes predios en los humedales del Delta. Sobre el primero, en 1997 el diario La Nación describe[207] que "con visión de águila financiera, la empresa supo anticiparse a la tendencia y compró 22 hectáreas más frente al parque de diversiones –río Luján de por medio– para futuros proyectos". Planean "inversiones en resorts, hoteles o canchas de golf"[208] y un parque temático[209]. Sobre el predio, uno de los avances significativos se da al construirse el PDC, momento en el cual la empresa realiza el tendido de caños por debajo del lecho del río Luján[210] para, en futuras ampliaciones del parque,

---

202 Ley prov. 15255. (BO 18/01/2021). Promoción y desarrollo PDC. Expte. D- 4656/20-21. https://hcdiputados-ba.gov.ar; ARBA, Res. normativa N° 33. (01/10/2021). Reglamenta Ley 15255. https://web.arba.gov.ar/biblioteca-legal

203 SOFSE, Acta de directorio N° 320. (29/03/2021). Permiso precario de uso PDC N° CE-2021-14151203-APN-STL#SOFSE

204 Ley prov. 15365. (BO 24/10/2022) Declara Vanguardia Monumento Histórico Prov. Expte. D-1060/21-22. https://hcdiputados-ba.gov.ar

205 Ver Scalabrini Ortiz, R. (1940). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Bs. As.: Plus Ultra.

206 FFCC Argentinos. (1990). TDC – Anexos. Gacetilla. https://argentina.gob.ar/transporte/cnrt/normativa

207 (13/04/1997). La inversión privada operó como un lifting en el Delta. *La Nación*.

208 (08/12/1995). El Complejo Delta le pone moño al Tren de la Costa. *Página 12*. Cortesía Martín Nunziata.

209 Romero Vagni, J. (07/26/1998). Entrevista por C. Zlotnik. El Grupo Soldati da su opinión … . *Página 12*.

210 La obra habría sido clausurada por fallo de la jueza federal Sandra Arroyo Salgado.

alimentar a la isla "con servicios de agua, fuerza motriz, gas y telecomunicaciones"[211]. Hoy el proyecto sigue vigente[212], aunque estos terrenos no tendrían una titularidad clara. En 2020 el Municipio de Tigre toma posesión[213] de una fracción de 7 ha. En otro sector del mismo predio, en la década de 1930, se establece la creación del Campo de Deportes Náuticos de la Ciudad Universitaria[214]. La Sociedad Central de Arquitectos realiza un concurso[215] de anteproyectos y, tras el fallo del jurado, se adjudica[216] la licitación de la obra. Nunca llega a construirse. Este sector será luego ocupado por el Astillero Ortholán, que en 1978 pretende adquirir el dominio por usucapión[217].

Frente a la estación Canal, el segundo predio consta de 500 ha entre los ríos Luján y San Antonio, arroyos Abra Vieja y Dentudo y Canal Vinculación. Se proyecta una Urbanización Cerrada[218], que incluye un puente vehicular que atravesaría el río Luján, con socios SCP y Del Plata Propiedades, quienes en 1998 crean Delta del Plata[219]. La Municipalidad de Tigre aprueba la prefactibilidad, y la de San Fernando, la cesión de terrenos para acceder al puente (Ord. 7702/01). Cuestionamientos de la asamblea de Vecinos Autoconvocados del Delta llegan a la prensa nacional[220] y al Congreso[221]. El proyecto se abandona y, cruzando el Canal Vinculación, 10 años después vendrá otro megaemprendimiento similar, de nombre *Colony Park*, frenado por la justicia por daño ambiental[222], a partir del cual el Municipio sanciona el Plan de Manejo Integral del

211 PDC. *Architector*, *op. cit.*, pp. 25-26.

212 Moreno, G. (23/03/2021). Parque de la Costa busca socios para hacer un resort … . *BAE Negocios*.

213 (19/11/2020). Tigre recuperó 7 hectáreas en el Delta … . *Diario lo nuestro*.

214 Schere, R. H. (2008). *Concursos 1826-2006*. Bs. As.: SCA, pp. 163-164.

215 CMA. (1933). *Bases del Concurso … campo de deportes náuticos de la Ciudad Universitaria Argentina*. Bases de Concurso II, Biblioteca de la SCA; La futura Ciudad Universitaria Argentina … . *Revista de Arquitectura*, julio de 1933, N° 151, pp. 315-323.

216 Dec. nac. 36888/34. (BORA 01/03/1934). Adjudica obras Ciudad Universitaria en Tigre a GEOPÉ. https://www.boletinoficial.gob.ar

217 Plano 57-120-77 (1977). A. Wolcoff Brillante y D. Hauck Rivero; Plano 57-70-78 (1978). Astilleros Ortholán SRL. Adquisición por usucapión sobre dominio vigente del CMA y Centro de Estudiantes de Medicina.

218 EDSA y Ernst & Young. (11/1998). *Delta del Plata. Estudios conceptuales de los usos del suelo.*

219 (BORA 18/02/1998, pp. 2-3). Crea Delta del Plata SA. https://www.boletinoficial.gob.ar

220 Videla, E. (01/04/2002). Vecinos del Delta en pie de guerra … . *Página 12*; Suárez Arocena, S. (06/04/2002). Los isleños abogan … . *La Nación*.

221 HCDN, Expte. 1964-D-2002. (03/05/2002). Rattin, A. U. y Jobe, M. A. Trámite Parlamentario N° 42, pp. 2569-70. https://hcdn.gob.ar

222 Para más información ver Astelarra, S. (2017). *Disputas territoriales y ambientales por la reinvención de "la isla" …* . Tesis doctoral, UBA. http://hdl.handle.net/11336/83043; y Fredes, S. (2019). *Verano en Colony Park*. [Video]. https://youtu.be/9vHc4YO3wUY

Delta[223], bajo los principios rectores de insularidad, transparencia hidráulica, inundabilidad, biodiversidad y sustentabilidad del humedal. Delta del Plata y Colony Park siguen vigentes, esperando nuevos vientos[224].

Los pantanos, entre ellos los Montes del Tigre, son narrados como un peligro para el humano: malezas, alimañas, insectos y humores malignos. Son "improductivos" y urge "sanearlos". Frente a esta destrucción, son defendidos por sus habitantes, incluidos los sobrenaturales como Cara de Barro. Estos humedales son atributos singulares y exclusivos que permiten identificar, reconocer y diferenciar a la localidad de Tigre. Las periódicas inundaciones marcaron nuestra historia y nuestras memorias y configuraron el diseño urbano actual. Nos prohibieron habitar estas tierras anegadizas (quizás con buen criterio), medida que resistimos eligiendo convivir con el agua en vez de migrar a los altos. Un acto de desobediencia civil que da cuenta de la querencia que tiene el pueblo de Tigre por su terruño.

223 Ords. mun. 3343, 3344 y 3345/13. (07/03/2013). Plan de Manejo del Delta de Tigre. http://servicios.tigre.gov.ar/digesto

224 Nöllmann, M. (15/07/2021). Colony Park. En qué quedó el ambicioso proyecto … . *La Nación*; SCP. (2021). *Principales activos*. https://scp.com.ar; Delta del Plata SA. (31/12/2023). *Memoria y estados contables*. https://ws.bolsar.info/descarga/pdf/445025.pdf

Puesto Vanguardia durante la dictadura

por Virginia Baldo

Durante la última dictadura militar en la Argentina (1976-1983), las tres fuerzas desplegaron coordinada y conjuntamente un régimen represivo inédito a lo largo de todo el territorio, que por obra del Plan Cóndor[1] se extendió a países vecinos.

A fin de lograr el control total, el país estaba dividido en cuatro zonas de defensa, correspondientes a los cuatro cuerpos del ejército. En mayo de 1976, por reestructuración de la Orden Parcial 405/76, los partidos de Tres de Febrero, San Martín, Vicente López, San Isidro, San Fernando, Gral. Sarmiento, Tigre, Pilar, Exaltación de la Cruz, Zárate y Campana, que formaban la Zona de Defensa I, pasaron a formar la Zona de Defensa IV, a cargo del Comando de Institutos Militares que funcionaba en Campo de Mayo[2].

1 El "Plan, Sistema u Operativo Cóndor" fue un acuerdo entre los gobiernos dictatoriales de Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay, Bolivia, Brasil y Perú, por el cual se intercambiaba información sobre los opositores políticos, se facilitaba el accionar de los grupos represivos, así como los traslados clandestinos de un país a otro de las personas secuestradas.

2 La Zona I abarcaba el territorio de La Pampa, la Capital Federal y la Pcia. de Buenos Aires, a excepción de la zona Sur que quedó bajo responsabilidad del Comando de Zona V. A la Zona II correspondían las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco y Formosa. La Zona III contenía Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy. Finalmente, la Zona V abarcaba el sur de la Pcia. de Buenos Aires, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz, y Tierra del Fuego. En https://www.mpf.gob.ar/plan-condor/estructura-represiva-argentina/

El Comando de cada zona para llevar a cabo las operaciones militares y de control poblacional, elaboraba planes de acción que debían obedecer no solo las propias fuerzas militares, sino también la Gendarmería Nacional, la Prefectura Naval, la Policía Federal, y las provinciales, el personal de las cárceles de todo el país, y las distintas delegaciones de la SIDE (Secretaría de Inteligencia de Estado) que operaban en cada zona.

Así sucedió con la Prefectura de Tigre. De ello dan cuenta, como hemos mencionado anteriormente, los relatos que circulan en la memoria colectiva y que hablan de Puesto Vanguardia como un lugar de encierro y tortura, un centro clandestino de detención[3]. Así consta también en las actas de los juicios de lesa humanidad celebrados tanto en nuestro país como en el exterior. Marisa González de Oleaga, en su libro *El Silencio. La dictadura en el Delta*, como se ha señalado, hace un cuidadoso registro de varios testimonios que reafirman lo sucedido en la vieja casilla de dos plantas.

En 1985 se llevó a cabo el Juicio a las Juntas que condenó a las cúpulas de las juntas militares, pero luego de los alzamientos de Semana Santa, y a pesar de la lucha de los organismos de derechos humanos, se sancionaron las "leyes del perdón", la de Punto Final, y la de Obediencia Debida, en diciembre de 1986 y en 1987, respectivamente. La impunidad se completó con el indulto[4] firmado durante el gobierno de Carlos Menem.

Los tribunales de Francia e Italia, entonces, recibieron las denuncias sobre los crímenes de lesa humanidad cometidos contra ciudadanas/os de ese origen. En Francia, en 1990 el exmarino Alfredo Astiz, responsable del secuestro y la desaparición de las religiosas francesas,[5] fue condenado a reclusión perpetua.

Las víctimas italianas o de ese origen acudieron a los tribunales de Roma, ya que la legislación italiana lo permitía. Gracias a su perseverancia, en diciembre de 2000, el Tribunal de Roma condenó, en ausencia, a cadena perpetua, a los exgenerales de Campo de Mayo: Carlos G. Suárez Mason y Santiago O. Riveros por el asesinato de cinco ciudadanos ítalo-argentinos[6]. También fueron condenados, pero a 24 años de prisión, por el homicidio del delegado de

3 Lugar donde las personas secuestradas eran sometidas a interrogatorios bajo torturas. Se estima que a lo largo de nuestro país funcionaron al menos 500 CCD.

4 Por el decreto 2741/90, del 29 de diciembre de 1990, el presidente indultó a los miembros de las juntas condenados en 1985.

5 Las religiosas misioneras Alice Domon y Leonnie Duquet ofrecían asistencia espiritual a familiares de desaparecidos.

6 En principio, los familiares presentaron una lista de 117 víctimas de origen italiano. Pero la Justicia decidió realizar el juicio por los casos en los que había pruebas concretas y sobre la desaparición de un bebé: Norberto Morresi, Pedro Luis Mazzocchi, Luis Alberto Fabbri, Daniel Jesús Ciuffo y Laura Carlotto, y también por la desaparición de un bebé, el nieto de Estela de Carlotto que fue recuperado en 2014.

Astarsa, Martino Mastinú, el exjefe de la Prefectura Naval Carlos Gerardi y cuatro de sus oficiales subordinados: Luis Porchetto, Alejandro Puertas, Roberto Rossin y Héctor Maldonado. La sentencia fue confirmada por la Corte de Apelación romana tres años después.

La lucha de víctimas y familiares no cesó, y durante la presidencia de Néstor Kirchner, en septiembre de 2003, se promulgó la Ley 25.779, que declaró la nulidad de las leyes de obediencia debida y punto final, lo que permitió que se reiniciaran los juicios.

Finalmente, el 7 de octubre de 2014, el Tribunal Oral Federal 1 de San Martín[7] dictó la sentencia en el llamado "Juicio de los obreros"[8] contra nueve integrantes de las Fuerzas Armadas y de Seguridad[9] por los secuestros y desapariciones de 33 trabajadores de la zona norte. De los nueve acusados, condenó a seis. Hubo una pena a prisión perpetua para Santiago Riveros, jefe de Institutos Militares de Campo de Mayo, y de 23 años para Reynaldo Bignone. Y penas de 17 a 9 años de prisión para el resto. En cuanto a los prefectos, el tribunal condenó a 9 años de prisión efectiva e inhabilitación absoluta por el tiempo de la condena, al exjefe de la Prefectura Naval de Tigre, Juan Carlos Gerardi. El tribunal, en cambio, absolvió a los tres prefectos suboficiales Maldonado, Puertas y Rossin (José Luis Porchetto había fallecido), luego de anular una prueba testimonial de los años 80, lo que decepcionó a los familiares que estallaron en llanto y gritos de reproche.

Por la mañana de ese día, los imputados habían tenido la oportunidad de dar sus últimas palabras. Solo lo hicieron los prefectos Gerardi, Rossin, Maldonado y Puertas, que pidieron perdón a los familiares y adujeron que habían cumplido órdenes de sus superiores, que solo habían hecho inteligencia en la lucha contra la subversión.

Sin embargo, numerosos testimonios los desmienten. Ya en 1985, Emilia Rosa Zatorre había declarado ante la justicia que su esposo Martín Mastinú, delegado del astillero Astarsa, había sido secuestrado por miembros de la prefectura y continuaba desaparecido. También reconoció a Puesto Vanguardia como el lugar de su propia detención ilegal, por lo que aparece identificado en

7 El TOF 1 estaba compuesto por Héctor O. Sagretti, Marta I. Milloc y Diego G.Barroetaveña.

8 Llamado así porque trataba sobre la represión de los trabajadores de los astilleros Astarsa y Mestrina y los ceramistas de Lozadur y Cattaneo.

9 Son ellos: Santiago Omar Riveros, Luis Sadi Pepa, Juan Carlos Gerardi, Roberto Julio Rossin, Alejandro Puertas, Héctor Omar Maldonado, Juan Demetrio Luna, Reinaldo Bignone y Eugenio Guañabens Perelló,

el RUVTE[10], Registro Unificado de Víctimas del Terrorismo de Estado. Por su parte, Martín Vicente Toledo, delegado del astillero Cadenazzi, testifica la existencia de personas encadenadas y torturadas en esa dependencia, lo que obra en causa judicial tramitada, como se mencionó, en el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional Nro. 2 de San Martín, a cargo de la Dra. Alicia Vence[11].

Punta Vanguardia, el viejo vigía de tantos acontecimientos, no pudo estar ausente de este último y doloroso episodio de nuestra historia reciente.

Bibliografía

- Dandan, A. (8/10/2014) *"El fallo del tribunal federal de San Martín en el llamado juicio de los obreros. Seis condenas y tres absoluciones*" Página 12 https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-257083-2014-10-08.html
- *González de Oleaga, Marisa, El Silencio. La dictadura en el Delta, Tren en Movimiento,* Temperley, 2024.
- Grunberg, Adrián Federico*, Manual sobre Terrorismo de Estado en Argentina*, Octubre, Buenos Aires, 2024.
- Robertini, Camillo, *"Las relaciones bilaterales entre Italia y Argentina durante la última dictadura militar 1976-1983"* en https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2017/11/cen.est_.itali-articulo-camillo-robertini-2016-.pdf
- Sosa, Juan, *La lucha de los trabajadores navales de Astarsa. Una experiencia inédita de control obrero*, Tres Banderas editores, Buenos Aires, 2023.

10 El RUVTE depende del Ministerio de Justicia y consiste en una base de datos actualizada sobre víctimas del accionar represivo ilegal del Estado argentino y centros clandestinos de detención. Allí aparece con el ID 289, el ex Destacamento Vanguardia de Prefectura, Zona 4, Área 410; ubicado en la intersección río Luján y río Tigre, "Rincón de Vivanco" (actualmente Parque de la Costa), Tigre, Buenos Aires; inicio de actividades CCD 01/6/1976, cese 01/12/1976. https://www.argentina.gob.ar/derechoshumanos/ANM/rutve

11 Para mayor información ver "Vanguardia. Narrar la confluencia" a cargo de Santiago Fredes, en este mismo volumen.

De Tigre R a Delta

por Ariel Bernasconi

El Buenos Aires y Rosario…

Durante el gobierno de Valentín Alsina[1], por la ley provincial del 27 de junio de 1857 se acuerda a don Eduardo Augusto P. Hopkins la primera concesión del ferrocarril de Buenos Aires a San Fernando, una distancia de 28 km, como parte de un plan para unir, en una etapa posterior, Buenos Aires y Rosario. Hasta que el enlace ferroviario estuviera construido, el viaje desde San Fernando a Rosario se completaría navegando el río Paraná hasta la ciudad santafesina. El 3 de agosto de 1857, se firma el contrato por el cual Hopkins se compromete a construir un ferrocarril a caballos que, partiendo de la Aduana Nueva (Paseo Colón y Victoria), bordeara el costado oeste de la Usina de Gas (Retiro) y desde allí siguiera por medio de locomotoras hasta el canal de San Fernando, con estaciones intermedias en Belgrano y San Isidro. Luego la empresa se comprometería a construir estaciones en Retiro, Palermo y Olivos.

La sociedad anónima "Compañía del Ferrocarril a San Fernando" con un capital de 750.000 pesos fuertes, al que la provincia garantizó 7 % de interés

1 Valentín Alsina (Bs. As. 1802 - Bs. As. 1869). Escritor, jurista y político argentino, gobernador del Estado de Buenos Aires en dos oportunidades (1852 y 1858 -1859). Durante su gobierno se inauguró el primer ferrocarril.

durante 20 años, aparte de donar todo el terreno de 20 varas de ancho en que se constituiría la vía. Esta donación aumentó poco después a 25 varas.

La concesión es declarada caduca por haber pasado el plazo para comenzar su construcción y la nueva concesión se acuerda a don José Rodney Crosky, el 25 de febrero de 1862. El 17 de octubre del mismo año se realiza una nueva transferencia a favor de la "Compañía del Ferrocarril del Norte de Buenos Aires"[2], constituida en Londres.

La construcción comenzó en Retiro y, a los pocos días de iniciadas las obras, el 7 de diciembre de 1862, se inauguró la línea hasta la estación "Valentín Alsina", hoy Belgrano "C"; el 10 de octubre de 1863 alcanzó San Isidro, con estaciones intermedias en Rivadavia y Olivos.

La ampliación de la línea hasta San Fernando se inauguró el 4 de febrero de 1864, y hasta Tigre, en febrero de 1865, a lo largo de 29 km. En 1873 se habilitó el desvío al muelle de San Fernando. A pesar de haber solicitado en 1864 la prolongación a Zárate, este ferrocarril no realizó ninguna otra construcción de vía hasta su transferencia al Ferrocarril Central Argentino, en el año 1889.

La ley 2098 del 8 de octubre de 1887 autorizó al empresario Emilio Nouguier a construir un ferrocarril de trocha ancha entre el reciente barrio porteño de Belgrano y el Puerto de Las Conchas. Pocos meses después, 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. En septiembre de ese mismo año se solicitó que el ramal contara con doble vía desde sus inicios. Para encarar la obra, Nouguier creó la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores, cuyos estatutos fueron aprobados 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 Norte a Tigre, nos da la idea de que Nouguier y sus Ferrocarriles Pobladores solo buscaban, al pedir esta concesión, la especulación económica. 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

2 El Ferrocarril del Norte de Buenos Aires, en inglés Buenos Aires Northern Railway (BAN), era una compañía de capitales británicos que operó en la segunda mitad del S XIX una línea de trocha ancha (1,676 m) en nuestro país.

esto no se concretaba, Nouguier podría 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 Nouguier ofrecer en venta su concesión al archirrival 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. Nouguier 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 a la vera del ferrocarril, que ahora sí se construiría. Los Ferrocarriles Pobladores sólo serían una gran empresa rematadora de tierras y la construcción del ferrocarril se encargó a alguien que sabía.

Un decreto del 29 de enero de 1891 autorizó la habilitación del primer tramo del ramal, lo que se efectivizó el 14 de febrero de ese año, cuando comenzaron a prestar servicio las estaciones Coghlan, Luis María Saavedra, Florida y Bartolomé Mitre.

El 26 de octubre de 1891 el tren continuó, al habilitarse los servicios de las estaciones Anchorena y San Isidro.

El 30 de julio de 1892 se habilitó la prolongación del servicio hasta Punta Chica y San Fernando.

Si bien el proyecto era llegar a Las Conchas, de San Fernando para el norte, la cosa se iba a complicar. El trazado debía en pocos kilómetros cruzar el ramal ferroviario al Canal, el Canal San Fernando y el río Tigre. Los tres cruces traerían problemas. El Ferrocarril Central Argentino se oponía a que su rival cruzara a nivel su vía paralela al Canal, buscando obligar al Rosario a construir un terraplén y un puente que encarecería las obras. Por su parte, la Municipalidad de San Fernando, propietaria del Canal, exigía que el puente del ferrocarril no obstaculizara la navegación de tan importante curso de agua. En el río Tigre pasaba lo mismo.

Mientras estos problemas se solucionaban, el 31 de diciembre de 1892 se autorizó que los trenes de carga pudieran llegar hasta metros antes de la calle Colón, a fin de cargar y descargar sus vagones con mercaderías para los barcos anclados en el Canal. Los servicios de pasajeros se prestaban entre Retiro y San Fernando.

Por una serie de decretos firmados por el presidente Luis Sáenz Peña, entre 1894 y 1895, se reglamentó el cruce a nivel de la doble vía del Rosario con la vía simple del Central, obligando a nuestro ferrocarril a que levante en el lugar una cabina de señales, para resguardar el peligroso cruce a noventa grados, entre la calle Colón y el Canal San Fernando.

Para cruzar el Canal se acordó la construcción de un puente giratorio de 19,30 metros de extensión, por el que podían pasar las dos vías y una pasarela peatonal. Gracias a un sistema de molinete manual, el puente giraba, recostándose sobre la orilla norte y permitía el paso de los barcos dos veces al día. Por estar pintado de rojo, los vecinos lo apodaron Puente Colorado. Con su habilitación el 31 de diciembre de 1895, se permitió la llegada de los trenes de carga a la estación Canal San Fernando, ubicada a pocos metros de cruzar el puente, ya en el Partido de Las Conchas.

Al tercer obstáculo se lo evitó al decidir finalizar el recorrido del ramal antes de cruzar el río Tigre. En 1895, sin anunciar su propósito de acortar la extensión de la obra, el ferrocarril solicitó autorización para construir una estación de carga y pasajeros en la confluencia de los ríos Tigre y Luján.

Mientras todas estas obras se llevaban a cabo, la violenta sudestada de 1895 inundó gran parte del trazado y destruyó las carpas de los peones. El río se vengaba de quienes invadían sus bañados.

Finalmente, el 28 de julio de 1896, con la firma del presidente José Evaristo Uriburu, se habilitó el servicio hasta la estación Tigre del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. El nombre de la estación, igual a la del Central Argentino que estaba a tres cuadras, era en alusión al río homónimo.

El 7 de diciembre de 1896 se habilitaron los muelles propios que el ferrocarril construyó en la desembocadura del río Tigre. A todo esto, la empresa hizo público su interés en no proseguir la línea hasta el río Las Conchas y el gobierno nacional lo aceptó el 18 de agosto de 1897.

Las estaciones de este ramal son de las más hermosas de nuestros ferrocarriles. Un ejemplo es el de Canal San Fernando. Un edificio de estilo gótico victoriano con fantasías medievales y techo de tejas pizarra, aberturas de arcos ojivales con banderolas superiores, florones sobre capillas, chimeneas y buhardillas. El estilo se respetó hasta en los baños que son una versión reducida del edificio principal, con detalles decorativos en los mingitorios. La estación constaba de dos salas de espera, boleterías y baño para damas. Para el personal disponía de tres habitaciones, cocina, comedor, patio y dos dependencias para mantenimiento. Todo esto en el andén ascendente, mientras en el descendente se instaló un refugio de madera.

Por su parte, el edificio de la estación de Tigre, hoy Delta, se hizo después, por lo que se asemeja más a los construidos por el Buenos Aires y Rosario en su línea principal, con ladrillo a la vista y techo de teja.

Las locomotoras a vapor eran las Bayer Peacock y los coches de pasajeros de primera y segunda clase eran carrozados de madera.

Del Central Argentino Ramal R…

En 1908, cansados de tanto competir, se fusionaron el Central Argentino con el Buenos Aires y Rosario, por lo que el ramal que nos ocupa quedó en manos de la empresa Ferrocarril Central Argentino. Para diferenciar los ramales que iban al mismo lado y las estaciones que repetían sus nombres, la empresa identificó el ramal que desde antes era del Central con la letra C y el que era del Rosario con la letra R. Así quedó Tigre R.

El Central Argentino también mandó por este ramal, para los servicios locales entre Retiro y Tigre R, a las locomotoras tanques a vapor L3A.

El tráfico de cargas estaba constituido principalmente por productos de las islas, que se desembarcaban en los muelles que la empresa tenía junto a su estación Tigre R, donde además de las cuatro vías para los servicios de pasajeros, había una playa de seis desvíos de carga. Una casilla de señales elevada gobernaba la entrada y salida de trenes.

En Canal San Fernando, la playa tenía tres desvíos y también de ella partía una vía de carga, que tras una curva, bordeaba el lado norte del Canal hasta un muelle instalado antes de llegar al arroyo Rosquetes.

Por esos años se estaba electrificando el ramal C a Tigre y nuestro ramal R fue de vital importancia para dicha obra.

La Central Termoeléctrica encargada de suministrar la electricidad al ramal C, se instaló junto al ramal R, en terrenos al este de la estación Canal San Fernando, debido a la posibilidad de utilizar para las calderas el agua del río Luján, extraídas mediante bombas instaladas en un edificio construido sobre un muelle. Para que ingresen trenes con material para la usina se construyó una vía desde nuestro ramal que, tras pasar por la casilla del sereno, se abría en ocho desvíos para servir al depósito de aceite, los tanques de petróleo, los almacenes, los depósitos de carbón y las torres de cenizas. En el predio también estaban la casa del jefe de la usina, la del superintendente de electrificación y una bella cancha de tenis, para los directivos ingleses del ferrocarril.

Junto al puente giratorio del Canal San Fernando, se construyeron los accesos al túnel, por el cual los cables de alta tensión y los operarios podían cruzar hasta la otra orilla. Un verdadero túnel subfluvial peatonal.

Pero fue también sobre nuestras vías, donde en realidad corrió el primer tren eléctrico de Sudamérica, ya que una vez arribados al país los BTH, fueron remolcados hasta Canal San Fernando, donde se colocó un tercer riel provisorio en una de las vías a Tigre R y tras conectarlo a la usina, se realizaron los viajes de prueba y adiestramiento de los maquinistas. Una vez finalizados estos trabajos, al tren eléctrico se lo llevaron al ramal C y el solitario tercer riel quedó abandonado por quince años.

A partir de 1916, por nuestro ramal, comenzaron a pasar los trenes que transportaban desde el puerto de Buenos Aires el carbón necesario para las calderas de la Central Termoeléctrica de Canal San Fernando, mientras que a la vuelta el mismo regresaba retirando las cenizas, las que eran utilizadas para fijar la tierra de los andenes de las estaciones del interior.

Entre Retiro y Tigre R los servicios continuaron a vapor. A partir de 1927 por el ramal del Bajo también andarían las vaporeras tanque apodadas "burras", que mejorarían los servicios de pasajeros.

Desde sus inicios, el ramal fue improductivo, debido a la fuerte competencia del C, que pasaba por una zona cercana, pero más poblada que la del R. Especialmente el déficit se daba en la zona del Bajo la que, por tener quintas de grandes extensiones y alto poder adquisitivo, no generaban una gran demanda para el ferrocarril. Pese a ello, las autoridades del Central Argentino decidieron electrificarlo, a fin de mejorar los servicios e intentar aumentar la venta de pasajes.

La electrificación…

El 16 de enero de 1929, por un decreto del presidente Hipólito Yrigoyen, se autorizaron las obras. La electrificación se inauguró de manera provisoria el 16 de abril de 1931 y en forma definitiva el 1 de diciembre del mismo año.

Los eléctricos ingleses eran los BTH de madera o Metropolitan Vickers metálicos, pintados de marrón y diferenciados por las primeras y segundas clases. Los trenes de carbón a la usina y los cortos cargueros continuaban con locomotoras a vapor.

El 15 de abril de 1940 se produjo la inundación más grande del siglo. A causa de la sudestada, el río llegó a los 4,65 metros de altura. A raíz de la crecida, las estaciones ubicadas entre Anchorena y Tigre R, fueron seriamente afectadas y la vía de cargas al Canal quedó totalmente anegada.

Durante el primer gobierno peronista se nacionalizaron los ferrocarriles, pasando este ramal al Ferrocarril General Bartolomé Mitre.

En 1949 la actriz Zully Moreno y el actor Jorge Rigaud filmaron escenas de la película *La Trampa* en la estación Tigre R. Esta estación, a partir de noviembre de 1950 comenzó a llamarse Delta.

Desde 1954 los Astilleros Argentinos Río de la Plata (ASTARSA), ubicados en la ciudad de Tigre, comenzaron a reparar locomotoras a vapor de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA). Para ello la compañía naviera construyó en su planta industrial, a orillas del río Luján, un hall de 120 metros de largo por 50 de ancho, servidos de cuatro vías y puentes grúas, a las que se accedía por un desvío desde la estación Canal San Fernando, a donde llegaban las máquinas tras recorrer nuestro ramal. El ingreso de los trabajadores a ASTARSA se realizaba tras cruzar el paso a nivel de la calle Solís.

La clausura…

Como no se pudo 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.

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 ferroviaria, como los cargueros a la usina o las locomotoras para reparar en ASTARSA. La vía ascendente fue levantada, al igual que los dos terceros rieles.

Los trenes que transportaban carbón para la Central Termoeléctrica de Canal San Fernando circulaban por la única vía del abandonado ramal, encabezados por locomotoras a vapor como las burras MS6A, alguna L3A o las pequeñas vaporeras de maniobras que usaba la usina. Más adelante, también para este servicio interno, llegaron las diésel Gaia fabricadas algunas en Italia y la mayoría en Campana. Estos singulares cargueros llevaban el carbón hacia el norte y de vuelta sacaban las cenizas hacia el sur. El 8 de agosto de 1974, al cerrarse la usina, dejaron de circular los trenes con carbón, pero comenzaron a pasar durante cuatro años, formaciones con todo el material de desguace de la central eléctrica.

En un documental se lo ve al escritor Haroldo Conti, entrevistado en las abandonadas vías del ramal del Bajo, tiempo antes de ser una víctima más del terrorismo de Estado.

Desde la clausura del ramal, la vía del Bajo fue utilizada, además de para los trenes a la usina, para conectar la red con los astilleros ASTARSA, donde se reconstruyeron locomotoras a vapor del Ferrocarril Roca como las 11B, 11C o las vaporeritas de YPF. También los astilleros ubicados en Tigre comenzaron a reparar máquinas diésel como las Werkspoor del San Martín o las Alsthom del Roca, siendo estas últimas las más grandes locomotoras que circularon por nuestro ramal. La vía no solo se utilizaba para llevar las unidades, también era ideal para realizar las primeras pruebas tras la reparación. A las Werkspoor del Belgrano se las arregló en ASTARSA, pero para llegar, se le colocaron en Retiro *bogies* provisorios de trocha ancha.

En la década del setenta, ASTARSA y la General Motors firmaron un contrato para la fabricación en Tigre de locomotoras diésel para todas las líneas de Ferrocarriles Argentinos. El acuerdo indicaba que la empresa norteamericana se encargaría de los motores, mientras que todo el resto de la máquina sería de industria nacional. Desde 1976 y durante doce años, se construyeron en ASTARSA, 219 locomotoras de los modelos GT22 y G22, siendo las más modernas y potentes de nuestros ferrocarriles. Las unidades cero kilómetro recorrían sus primeros kilómetros de vida por los pastizales de nuestro ramal.

La nota lamentable fue la feroz represión desatada por la última dictadura militar, contra los trabajadores de ASTARSA que pedían mejores condiciones de trabajo. Muchos operarios fueron secuestrados en la puerta de la planta industrial y aún continúan desaparecidos, gracias a los datos suministrados por la misma empresa, cómplice civil del genocidio.

En tiempos del gobierno militar se anunció la construcción de una autopista ribereña sobre la traza del ramal, la que por suerte no se concretó.

La estación Canal San Fernando, ya en desuso, fue ocupada, tapiaron su galería, y enfrente, mudos testigos, yacían las ruinas de la usina. Del empalme con ASTARSA hacia el norte la traza estaba totalmente abandonada e invadida por la típica vegetación isleña, entre las malezas permanecieron los restos de la cabina de señales de entrada a la estación Delta, en cuyas instalaciones se ubicó la Prefectura.

Durante la gobernación de Antonio Cafiero, se habló de implementar un servicio a Delta utilizando un cochemotor Fiat 7131, pero debido al mal estado de la vía, dicho plan quedó abortado.

La era Tren de la Costa….

En julio de 1989 se hablaba de un convenio entre Ferrocarriles Argentinos, la Provincia de Buenos Aires y los intendentes de la zona, para rehabili-

tar el servicio de pasajeros entre Mitre y Delta. Los municipios, apoyados por el gobierno provincial, solicitaron al estado nacional, a través de su empresa ferroviaria, una obra que creyeron necesaria para recuperar la abandonada franja costera.

A raíz de este reclamo regional, el 29 de mayo de 1990, el gobierno nacional llamó a licitación para la reconstrucción del ramal. Si bien cuatro consorcios compraron los pliegos, sólo uno se presentó: Sociedad Comercial del Plata, liderada por Francisco Soldati, que creó la empresa Tren de la Costa S.A.

Aunque aún no se había firmado el contrato de construcción, desde septiembre de 1990, se comenzó a desalojar la traza, debiéndose solucionar los problemas habitacionales de cerca de 1600 personas, que se habían instalado sobre el ramal.

En 1991, tras la accidental muerte de Francisco Soldati, tomó la conducción de la empresa Tren de la Costa su hermano Santiago, quien el 7 de octubre de 1992, firmó con el ministro de Obras y Servicios Públicos, Dromi, el contrato que incluía, además del tren, un conjunto de emprendimientos comerciales, verdadero interés de la rehabilitación. Todo quedó confirmado con el decreto presidencial del 11 de febrero de 1993, que entregaba el ramal por treinta años al grupo privado, para explotarlo como medio de transporte turístico y gran shopping de 15 kilómetros de extensión.

Primero se procedió a limpiar el trazado, desmalezando, cercando los terrenos y retirando rieles y durmientes viejos. Finalmente, en mayo de 1993 comenzó oficialmente la reconstrucción del ramal.

Para el servicio ferroviario se buscó algo liviano, cómodo y barato, por lo que compraron en España tranvías eléctricos CAF, los que pueden andar acoplados jugando a que son tren. Como este material rodante era de trocha media, fue necesario reemplazar la trocha ancha original por la trocha media tranviaria, lo que impediría realizar viajes directos desde Delta a Retiro, debiéndose transbordar siempre en Olivos.

Además, el corte de la vía en la Avenida Maipú, afectaría a los astilleros ASTARSA, porque al perder su acceso ferroviario y tener que utilizar carretones para entrar y sacar locomotoras de sus instalaciones, se encarecerían los costos de producción. Esta causa, junto con las políticas neoliberales de los noventa, que descuidaron a la industria, incluida la naval y ferroviaria, motivaron la quiebra de ASTARSA en 1994, por lo que muchísimas personas quedaron en la calle, justo cuando por su frente se estaba construyendo un lujoso tren para turistas.

Para ahorrar dinero, Tren de la Costa utilizó rieles y durmientes de quebracho de principios de siglo, los que fueron colocados sobre una nueva capa

de balastro de piedras, a fin de elevar unos centímetros la traza. Solamente en Maipú, San Isidro y Delta habría cambios de vía para conectar la ascendente con la descendente.

Lo realmente moderno fue el sistema de señales lumínicas, comandadas desde el Puesto Central de Operaciones ubicado en Canal San Fernando. Las barreras automáticas, eran francesas, electrohidráulicas con avisos fonoluminosos. Entre las dos vías se tendieron los postes centrales para sostener las catenarias, de donde los vehículos tomarían la electricidad de 1500 voltios. La energía eléctrica la proveía Edenor a dos subestaciones del ferrocarril, ubicadas una en Canal San Fernando y la otra en Libertador.

El material rodante español suministrado por CAF, era realmente moderno. Se trataba de nueve coches eléctricos articulados, de gran aceleración y frenado, equipados con una computadora que controla todas las operaciones, cabina para el conductor vidriada, música funcional, aire acondicionado y calefacción, con una capacidad para 80 pasajeros sentados y una velocidad máxima de 88 kilómetros por hora. Exteriormente estaban pintados de verde, con grandes ventanales fijos y cuatro puertas por lado de accionamiento neumático. Tomaban la electricidad mediante un pantógrafo que rozaba el cable aéreo.

Las primeras unidades eléctricas llegaron al Puerto de Buenos Aires el 29 de noviembre de 1994 y fueron trasladadas en camiones hasta Canal San Fernando. El 4 de diciembre de ese año se las probó hasta Punta Chica, al día siguiente llegaron a Libertador y finalmente el 7 de ese mismo mes, Santiago Soldati invitó al presidente Carlos Menem a recorrer las obras del ramal en el nuevo tren.

El proyecto comprendía la rehabilitación de las viejas estaciones y la creación de tres nuevas. Sin olvidarnos de los tres grandes centros comerciales, locales gastronómicos en todas las estaciones y una bicisenda o senda aeróbica. Más adelante vendrían el parque de diversiones y el casino.

Al llamado "puente colorado" sobre el Canal, la nueva empresa decidió pintarlo de verde y le retiró los mecanismos para que gire, dejándolo fijo y cerrando la navegación de los últimos metros del curso de agua.

La estación Canal San Fernando, se convirtió en el centro operativo del Tren de la Costa, ya que allí se instalaron los comandos del sistema eléctrico y el centro de cómputos que controlaba el señalamiento y la operación de los servicios. Además, se demolió la vieja usina y en su lugar se construyeron los talleres y galpones para el moderno material rodante.

Tren de la Costa construyó un nuevo edificio para su estación Delta, unos metros más al sur que la original. La moderna terminal contaba con un amplio andén central techado y otro pequeño lateral descubierto, además de una es-

tructura metálica que contenía las boleterías y unos pocos locales comerciales. La vieja estación quedó sin uso por un par de años más.

El 20 de abril de 1995, con la presencia del presidente Carlos Menem, el gobernador Eduardo Duhalde y el ministro de Economía, Domingo Cavallo, se inauguró el Tren de la Costa. Más adelante viajaría en nuestro ramal el rey de España Juan Carlos de Borbón.

En los primeros meses de explotación, miles de personas se agolpaban para subir a las unidades articuladas que acopladas jugaban a ser tren. Los turistas pagaban el alto costo del pasaje y se bajaban en las distintas estaciones para comprar o tomar algo. La frecuencia inicial entre trenes era de veinte minutos y al poco tiempo se redujo a doce.

La operación del Tren de la Costa no era similar a la de los demás ferrocarriles de nuestro país. Solo había boleterías en pocas estaciones, por lo que los guardas podían vender los boletos dentro del tren. Cada boleto permitía recorrer todo el ramal bajándose las veces que uno quisiera en cualquier parada del recorrido. Las puertas se abrían después de que el pasajero oprimiera un botón. Como dato curioso podemos decir que en esta empresa trabajó María Silvina Podelay, la primera mujer conductora de trenes de nuestro país.

En los terrenos que habían sido la playa de cargas de Delta, en 1997 se inauguró el Parque de la Costa, complejo de diversiones de la empresa Tren de la Costa, que concentró las más modernas atracciones y juegos de su época, con anfiteatros, paseos junto a los ríos Tigre y Luján, muelles para catamaranes en la vieja dársena del ferrocarril, patios de comidas y una coqueta confitería en el antiguo edificio de la estación, de más de un siglo de vida.

Como complemento, se construyó un paso a nivel al sur de la estación Delta y paralela a las vías, la nueva y amplia calle Perú, desde la entrada del parque hasta la barrera de Pereyra, donde estaba el estacionamiento. Desde allí, los visitantes recorrían el trayecto en un británico ómnibus de dos pisos. Como mucha gente llegaba en el tren, la frecuencia pasó a ser cada diez minutos. Ese fue el mejor momento de la empresa.

En el año 2000, se habilitó en Tigre el moderno Casino Trilenium, en un terreno del Parque de la Costa, frente a la nueva estación Delta y a metros del concurrido Puerto de Frutos. El novedoso emprendimiento le dio al ramal un aire renovado por lo que se implementaron nuevos servicios nocturnos.

Pero la época de oro del Tren de la Costa se estaba acabando. La gran demanda de visitantes de los primeros tiempos se fue reduciendo a medida que el nuevo tren dejaba de ser una novedad. Además, y en mayor medida, el alto costo del pasaje impedía que los pobladores del Bajo lo utilizaran para ir a trabajar y hasta para las familias y adolescentes que concurrían al Parque de

la Costa, la opción de llegar en este ferrocarril, les afectaba el presupuesto de diversión. Los usuarios del casino pronto dejaron de utilizarlo, ya que los servicios nocturnos los dejaban a mitad de camino de Capital, a una hora en que los trenes de TBA ya no funcionaban y los colectivos eran escasos, por lo que no resultaba conveniente esperarlos con los bolsillos repletos, tras una buena jornada de ruleta o tragamonedas.

Por otra parte, la crisis económica afectó los centros comerciales del ramal, de manera que cerraron muchos locales o se fueron las marcas más importantes.

El antiguo edificio de Canal San Fernando fue ocupado por dependencias municipales de Tigre y hoy es un centro de salud.

Las frecuencias fueron espaciándose hasta un servicio cada treinta minutos y la cancelación de los horarios de la noche. Si bien, para mejorar las finanzas, se optó por incorporar publicidad en los laterales de los trenes, muchas unidades quedaron fuera de servicio por falta de recursos para su mantenimiento.

En 2004 el grupo Soldati procedió a separar la empresa Parque de la Costa de Tren de la Costa. El objetivo era preservar el redituable centro de atracciones de una posible caída del ferrocarril, el que desde el 13 de enero de 2005 pasó a ser operado por la firma Nuevo Tren de la Costa S.A.

Ante el deterioro del servicio y el incumplimiento de la empresa, en junio de 2013 se anunció que el Estado Nacional se haría cargo del ramal. Trenes Argentinos modernizó las estaciones y los coches, mejorando los servicios, con una tarifa similar a la de cualquier tren del Gran Buenos Aires.

Punta Vanguardia y la literatura

por Mónica Ávila

Dos escritores contemporáneos recorren en su narrativa el paisaje en el que se encuentra Punta Vanguardia. Ambos han estado profundamente vinculados con Tigre: Haroldo Conti y Ana Basualdo.

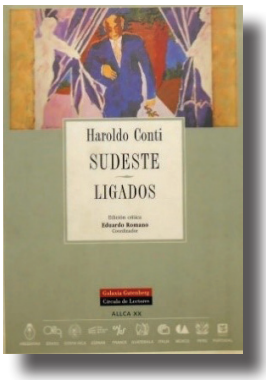


Haroldo Conti

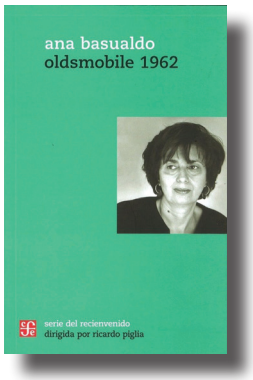


Ana Basualdo

Conti lo hace en sus novelas *Ligados* y *En vida*. Basualdo en dos cuentos del volumen *Oldsmobile 1962*.



Tapa de la edición de *Ligados* realizada por ALLCA XX y Editorial Sudamericana en 1998.



Tapa de la edición de *Oldsmobile 1962* realizada por el Fondo de Cultura Económica en 2012.

***

Desde fines de los años 40, Haroldo Conti visita Tigre y el Delta. Es bien conocida la anécdota de cómo vio por primera vez la vastedad de las islas, haciendo sus prácticas de vuelo en el aeropuerto de Don Torcuato. “Cada vez

que hacía rumbo al Noreste, apenas cobraba un poco de altura, aquel paisaje desgajado, con brazos de agua que parecían tantear una forma, se desplegaba debajo del zumbido del Pipper o el Navion o el Cessna que tripulaba".

En la cronología establecida por Eduardo Romano[1], se consigna que su amigo Tony Beck tenía una chata "perfumada a naranjas" que fondeaba en el arroyo Patiño, y allí solía pasar algunos fines de semana. Desde entonces, esta zona se convierte en un eje para su vida y su literatura. Durante su noviazgo con Dora Campos, eran frecuentes los paseos en tren de Olivos a Tigre.

En "Biografía de un cazador"[2], los autores entrevistan a Tony Beck, este antiguo compañero de las andanzas de Haroldo en la costa. "Él venía a pescar allá por los 50, cuando recién andaba noviando con Dora… Las calles le gustaban, y eso que son un asco, o los personajes de acá del puerto –muchos de ellos contrabandistas–… las proas de los barcos que salen de los astilleros de por acá… y los bares, el bar Las Palmas, ese sí que era deplorable, sucio, era de los Valle."

En 1950 alquiló su casa sobre el Gambado a Tito y María Teresa Bruzzone, propiedad que finalmente compró en 1953 y que es hoy la Casa Museo Haroldo Conti.

En aquellos años, era habitual verlo cruzar el Luján a nado, para buscar su bote y regresar a recoger a Dora, quien pronto sería su esposa. En algunas épocas, su presencia en la casa era cotidiana, sin embargo, con frecuencia, llegaba remando los viernes, después de haber comido unas ranas o unas anguilas a la provenzal, en el mencionado bar Las Palmas, al lado del Club de Regatas Hispano. También practicó el remo y fue socio del Tigre Boat Club.

Más tarde compraría en un remate un viejo bote salvavidas y le dedicaría mucho tiempo a repararlo, construirle una cabina y proveerlo de velas y motor en el astillero Cadenazzi.

Ligados fue originalmente un manuscrito, elaborado entre 1955 y 1957, hasta que Eduardo Romano realizara la tarea de fijación y comentarios. Aunque puede considerarse una primera aproximación a *Sudeste*, se trata en verdad de otra historia, en la que también se halla el germen de dos cuentos: *Marcado* y *Todos los veranos*.

Su personaje central es Prima Rosa, un inglés, socio del TBC, que volvió de participar en la Segunda Guerra y se obstina en la construcción de un barco: el *Aleluya.* Aparece ocasionalmente el Boga, protagonista de *Sudeste.*

La acción sucede mayormente en el astillero Tiluca, posteriormente denominado Corporación Fluvial, sobre la margen derecha del río Luján.

---

1 CONTI, Haroldo. ROMANO, Eduardo (coord.) *Sudeste – Ligados.* ALLCA XX/Edit. Sudamericana. 1998.

2 RESTIVO, Néstor. SÁNCHEZ, Camilo. *Haroldo Conti. Biografía de un cazador.* TEA. 1999



La casa de Haroldo Conti sobre el arroyo Gambado en el Delta de Tigre,
hoy Casa Museo Haroldo Conti.

Compartimos unos fragmentos significativos:

"Estaban dragando la boca del Abra Vieja. Y aquella tardecita de noviembre, después de haberse bañado en el río, subió al bote y, fumando Avanti, volvió al Luján. Casi dejándose llevar por la corriente, en cualquier sentido, fumando medio Avanti o medio R.L., sin pensar en nada. (De cualquier forma casi nunca pensaba en nada). A veces había remado siguiendo la dirección del agua hasta el punto en que cambiaba de sentido. Subiendo o bajando un par de horas, con la costa a la altura de los ojos, o bien en el fondo del cauce, con los árboles altos y el barro de las barrancas al descubierto. Pasó frente al puerto de San Fernando y un rato después junto a los viejos cascos, negros, enormes, de los antiguos veleros proa clíper que transportaban carga entre Bs. As. y Ciudad del Cabo. Pasó a la sombra de ellos, los viejos fantasmas, altos, alargados, con los palos sin manteleros y el bauprés sin botalón rígidamente enhiestos, en un ademán crispado pero desprovisto de angustia."

"Pasó frente al puerto frutero del Tigre. Luego, sin proponérselo del todo, se desvió del Luján y penetró en el Patiño. El agua alta disimulaba bastante

la mugre de la costa. Todavía estaban cargando una chata, en la fábrica de tejas. Al fondo del arroyo vio pasar el tren eléctrico. No había oscurecido, pero pasó con las luces encendidas a la altura de los mástiles y las chimeneas. Siempre había sentido que aquel arroyo tenía algo de malo. Él lo sentía en esa forma. Acaso por la mugre que se arrinconaba en el fondo, bajo una enorme mancha de petróleo. Acaso por los barcos podridos, empantanados en el barro. Al costado de la vía del tren, entre la vía y el extremo del arroyo ciego, se alzaban algunas casillas de lata o harboard, con techo de Rubiros. Acaso también por eso, con la creciente, la mugre llegaba hasta las paredes de las casillas. A la recíproca, con las altas crecientes, alguna de las casillas era arrastrada por el río, pero nunca lograban ir más lejos del arroyo. De manera que todo quedaba allí, disperso sin sentido, alternando la mugre y los restos con las chatas, las canoas isleñas, los botes que hacían agua y algunos yatecitos cuyos dueños querían eludir el derecho de amarre. Pero de todo punto, lo más inquietante eran los tipos indescifrables que trabajaban en los tres aserraderos de la orilla junto a la cual pasaba el camino de hormigón que conducía al puerto." "… sentía todo aquel paraje como algo oscuro e indescifrable, cargado de malos secretos. Simplemente por lo oscuro e indescifrable había terminado por resultarle maligno."[3]

También, como se dijo, en su novela "En vida", de 1971, aparece la costa del Tigre, del Luján, y el bar Las Palmas.

"Antes de Las Palmas torcieron a la derecha y después de dar un rodeo volvieron a la costa. Ahora se veía del otro lado del río no sólo el tanque sino también buena parte de la estación del Bajo. Estaban parados delante del mismo banco, la madrugada que conoció a Margarita. Había salido de allí al comienzo del otoño y ahora estaba de vuelta en mitad del invierno pero tuvo que hacer un esfuerzo para comprender que había pasado todo ese tiempo entre una cosa y otra. Su cuerpo era el mismo de entonces, no había en él ni marca ni señal de cuanto ocurrió entre un momento y otro."

"El aire trajo una música desde la avenida pero se perdió en seguida sobre el río. De vuelta pasaron sin proponérselo por delante de Las Palmas. El salón estaba a oscuras y el patio cubierto de hojas podridas con el armazón de las glicinas como un montón de alambres retorcidos."[4]

***

3 CONTI, Haroldo. *Ligados.* ALLCA XX/Edit. Sudamericana. 1998, p. 172-173.

4 CONTI, Haroldo. *En vida*. Emecé Editores, 2008, p. 202, 203.

Ana Basualdo es una escritora brillante y una interesantísima periodista, a la que le gusta evocar sus días tigrenses. Lo ha hecho en *El diario*, el primero de los cuentos que escribió, donde recuerda la antigua estación de Tigre, un domingo de verano, al atardecer, cuando la gente volvía con ramos de hortensias. Esta escena, la inminencia del fin de la dictadura, y la posibilidad de regresar a la Argentina liberan para Ana el mundo de los cuentos: "agarré un cuaderno y escribí unas frases sobre la estación de Tigre… y de esa frase (me parece) salieron los cuentos."

"Me di cuenta mucho después de que en el fondo de aquel jardín empezaba América. El último domingo de noviembre de hace treinta años sólo atiné a divisar a la multitud feliz que agitaba en los andenes grandes ramos de hortensias. Habían llegado de las islas y estaban por asaltar el tren semivacío que llegaba al Tigre al anochecer."[5]


EL TIGRE

Con solemnidad y brillo, se realizó el homenaje a Don Santiago de Liniers

Municipalidad

Tapa del diario *El Tigre*, fundado por el bisabuelo y la tía abuela de Ana Basualdo.

Su bisabuelo y su tía abuela paterna (Antonio Perna y María Perna de Moreu) fundaron, dirigieron, escribieron e imprimieron, durante décadas, el diario *El Tigre*, a comienzos del siglo XX.

Basualdo nació en Buenos Aires en 1945. Estudió Letras un par de años y se inició en el periodismo que ejercerá en la revista *Panorama* y más tarde, en diferentes medios españoles, entre ellos *El País* y *La Vanguardia* ya que desde 1975 vive en Barcelona.

Llegó a España con cartas de Eduardo Galeano. Se había ido una semana después de haber sido secuestrada por un grupo parapolicial al servicio de la Triple A. Excelente cronista, su último libro publicado en Buenos Aires es *El presente*, una recopilación de sus artículos magistrales.

Oldsmobile 1962 es su único libro de ficción.

5 BASUALDO, Ana. *El diario*, en "Oldsmobile 1962". Fondo de Cultura Económica. 2012, p. 39.

Ha dicho que, cuando ejercita la crónica, siente que algo de la realidad la "pincha" a elaborar un "registro hojaldrado de un momento". Los cuentos, en cambio, son fruto de una pulsión interior que tiene que ver con la memoria y "salen de otro lugar"… Esa fuente "dejó caer unas gotas y se cerró". La inspiración no volvió y nunca más escribió ficción.

La primera edición de *Oldsmobile 1962* es de 1985. Hubo una reedición, desprolija y censurada, que Ana prefiere olvidar, en 1994, en Alfaguara y fue rescatado por Ricardo Piglia, en 2012, para la Serie del Recienvenido del Fondo de Cultura Económica. Piglia lo calificó como un libro "venturoso y feliz".

***

Como se dijo, dos cuentos de *Oldsmobile* se sitúan en el territorio de esta investigación.

"El clan" que está en la edición original y "El camino rojo" que se agrega a la colección de Piglia.

Significativamente ambos llevan un epígrafe de Haroldo Conti. En *El clan* "…entre barcos muertos y viejas historias".

En el relato, un astillero es el ámbito en el que conviven la violencia y los silencios de un clan de siete hermanos que sostienen las ruinas, el deterioro, el casco roto de El Águila y un secreto.

"El Águila es un viejo barco de madera construido en los años treinta con piezas que la guerra no permitió reemplazar. En aquella época, el plomo valía tanto como la plata y una noche en el Plaza, menos que un par de zapatillas con suela de crepé. La falta de repuestos obligaba a abandonar los barcos en los astilleros, a dejarlos pudrirse en el río o a convertirlos en leña. Inútil desde hace tiempo, sin un solo herraje, el Águila se hunde imperceptiblemente: dentro de unos años sólo se verá de él la punta de su mástil roto."[6]

Están reunidos en su astillero, a orillas del Luján, un domingo que ya termina, con sus familias. La tarde acrecienta la ansiedad de los hermanos, porque el secreto no debe develarse ante las esposas y los niños: Falta Natalio y no debe regresar antes de que las mujeres se vayan.

El ambiente podría situarse en cualquier lugar sobre el río que se menciona al comenzar el cuento:

6 *El clan*, en "Oldsmobile 1962". Fondo de Cultura Económica. 2012, p. 71.

> "Sentado en las rampas, Guido descifra los motores de diverso linaje que suenan los domingos por la tarde en el río Luján."[7]

O más adelante:

> "A las siete, los botes de remo, delgados como fósforos y brillantes como parqué recién lustrado, han dado la vuelta y desfilan por el Luján rumbo a sus clubes. Remeros vestidos de blanco los abandonarán en las rampas hasta el próximo fin de semana. Son los domingueros, que la familia no llega a divisar: pertenecen a otro paisaje."[8]

Conversando con Ana, supe que eligió ese lugar porque su abuelo materno (Ludovico Deganis, quien construyó casas por las islas y tuvo frutales en la quinta del Miní) había tenido, en el predio donde ahora está el Parque de la Costa, un astillero.

Sin abundar más en el argumento, diremos que la zona se describe con notas oscuras que parecen coincidir con las descripciones contianas.

> "El agua golpea la madera podrida de las rampas, la cubre un poco y vuelve al betún espeso del río. Las mojarras chapotean enérgicamente, acostumbradas al agua negra y venenosa de la costa."[9]

> "… se dice a sí mismo que el verano es ya un fruto podrido, un olor malo que viene de los sauces y de la paja brava…".[10]

> "Hay olor a madera húmeda en el escritorio, y también a seca madera recién aserrada, a naranjas descompuestas y a ropa vieja."[11]

En el cuento se menciona la filmación de la película"La trampa" con Zully Moreno que efectivamente tuvo las cercanías de este sitio como locación.[12] El desenlace revive el macabro recuerdo de una escena del film.

Como se dijo, "El camino rojo" es el último cuento que se agrega a esta serie y allí, Basualdo vuelve al predio donde imaginó "El clan".

---

7 Ídem, p. 63.

8 Ídem, p. 68.

9 Ídem, p. 63.

10 Ídem, p. 64.

11 Ídem, p. 65.

12 La película es "La trampa" que con dirección de Carlos Hugo Christensen se estrenó en 1949.

En este relato parece haber un motivo: la malignidad de aquellos hermanos se sostiene en el terreno: "esa gente nueva había arrastrado, como lluvia que deslava, la sustancia de aquellos Larco".[13]

En consonancia con esta idea, el epígrafe de Conti es el siguiente:

> "Algo manso y triste, que languidecía poco a poco, perduraba en este sitio.
>
> El recuerdo de otros hombres habitaba todavía dentro de sus límites y era más fuerte que la tierra."

El texto que podría clasificarse como una *nouvelle,* está estructurado en tres entradas.

En el terreno lindero al antiguo astillero del clan de los Larco –ahora sabemos su apellido–, Félix levanta un efímero proyecto: una pajarera, junto al río que atraiga turistas, profesores, observadores de aves…

Paralelamente, uno de los hermanos del clan "ambicioso y estéril, no quería resucitar el astillero sino robárselo a sus seis hermanos…" alquila el lugar a un marino retirado y lo convierten en un "chupadero" durante la dictadura.

La descripción de la zona sigue siendo oscura: "Un pedazo de tierra húmeda y agitada, impura: un botón de selva por el que el verano y el invierno pasaban sin cambiar nada, y en el que se tejía y destejía siempre el mismo ovillo de hojas podridas. Como si se cerrara abrupta una puerta para esconder ropa sucia…".[14]

La inauguración de la pajarera convoca a personajes tigrenses: un intendente, un arquitecto corrupto, algunos vecinos, el secretario del Museo Naval.

"Alrededor, la comunidad del pastizal: la paja brava pinchada en la humedad, las mordeduras del río en la tierra a un lado y a otro de los cincuenta metros de estacas civilizadas, los cuises en los juncos, las ratas en los matorrales llenos de cascos podridos, de botas rotas, de casuchas de cartón."[15]

El relato ubica en el territorio, seguramente como parte de la ficción, un hospital abandonado.

Uno de los hermanos Larco fragua los documentos necesarios para alquilar el astillero a Lufiego:

---

13 BASUALDO, Ana. *El camino rojo*, en "Oldsmobile 1962". Fondo de Cultura Económica. 2012, p.117.

14 Ídem, p. 97.

15 Ídem, p. 98.

> "*Usted, querido, se deshace de sus hermanos y trata con Lufiego. Acuérdese que a Lufiego le dicen El Ciego o Luzbel*." Con Lufiego, Larco se encontró en la parrilla del mercado de frutos, entre cajones, gatos atigrados y nubes de humo. Intercambiaron papeles, billetes, planos; escribieron y tacharon nombres."[16]

Después de esta transacción, el antiguo astillero se convierte en un centro clandestino de detención donde la música de *Westminster Cathedral* sonando a todo volumen intenta ocultar el ruido de los generadores de electricidad, los gritos de los torturados.

16 Ídem, p. 113.

Ley 15365. Declara Monumento Histórico Provincial al predio “Punta Vanguardia”

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires sancionan con fuerza de

Ley 15365

Art 1° : Declárase “Monumento Histórico Provincial” definitivamente incorporado al Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires, en los términos de la Ley N° 10.419 y sus modificatorias, al predio ‘Punta Vanguardia”, ubicado en las confluencias de los ríos Tigre y Luján, cuya nomenclatura catastral es Partido 57, Circunscripción I, Sección B, Fracción 3.

ARTÍCULO 2°. El Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires arbitrará las medidas tendientes a la señalización, preservación y conservación del sitio.

ARTICULO 3°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a los veintiocho días del mes de septiembre del año dos mil veintidos.

Sr. FEDERICO OTERMIN
PRESIDENTE
Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Dr. MAURICIO BARRIENTOS
SECRETARIO LEGISLATIVO
Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

D-1060/21-22

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Sra. VERONICA MAGARIO
PRESIDENTA
Honorable Senado de la
Provincia de Buenos Aires

Sr. LUIS ROLANDO LATA
SECRETARIO LEGISLATIVO
Honorable Senado de la
Provincia de Buenos Aires

IF-2022-36013048-GDEBA-DROFISGG

In memoriam
Carlos Fernández

por Guillermo Haut

Integrante del grupo "Recuperemos el Puesto Vanguardia" desde la primera hora, el Licenciado en Sociología Carlos Fernández, "Carlitos", "el Chino", dejó esta vida antes de fijar en forma escrita su aporte a esta iniciativa. En nuestras innumerables caminatas por la costa de los ríos Tigre y Luján que nos obligaban a pasar frente a la vieja casilla de madera, vuelta, también por su contribución, Monumento Histórico Provincial, charlábamos entre otras cosas, sobre la historia e importancia de esa construcción de fin del siglo XIX. Sucede que la misma se constituía como símbolo de uno de los temas recurrentes del Chino: la conciencia nacional del territorio… el Mar Argentino, la Antártida, la pérdida de soberanía en la mal llamada Hidrovía, esto es, el río Paraná… la pesca ilegal en la plataforma, y tanto más.

Muchas de esas ideas fueron plasmadas en su libro *Educar para la soberanía. Comunidad Nacional y Territorio, la Argentina Bicontinental*. Del mismo ofrecemos una selección de citas que, aunque indirectamente, se refieren -por una parte- al espíritu de quienes decidieron en 1821, en la novísima confluencia de los ríos Luján y Tigre, instalar la División de Torpedos y Amarras de la Flota; y en 1889 , la Subprefectura y Resguardo del Tigre, en la Punta Vanguardia, que hoy subsiste como el Puesto de Vigilancia de la Subprefectura General del Puerto, con el nombre "Vanguardia".

Entendemos que sus palabras también remiten al espíritu de todos aquellos que colaboraron para que esta iniciativa se transforme en Ley Provincial.

La conquista de cualquier territorio … no es completa si no es acompañada, tarde o temprano por la aceptación y asimilación de la población que lo habita. La falta de conciencia territorial y marítima en la población es una de las razones por las cuales, en gran parte de nuestra historia, padecemos un gran déficit en el desarrollo de un pensamiento estratégico.

Un hecho cotidiano a destacar

Durante muchos años, en el inicio del ciclo lectivo, pregunté a los alumnos de la materia "Análisis del mundo contemporáneo" en un Instituto de Formación Docente Superior y Público de la provincia de Buenos Aires y con el mapa a la vista: "¿Cuál es la provincia argentina con mayor superficie?"

La respuesta fue siempre la misma: Buenos Aires o a lo sumo Santa Cruz…

Veamos: Bs. As. tiene una superficie de 307.571 km^2, mientras que la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur, posee 1.002.445 km^2. Algo parecido sucede si preguntamos al ciudadano común. Esta falta de conocimiento de nuestra población sobre nuestro propio territorio, conspira decididamente ante la posibilidad de salir del encierro geopolítico en que nos encontramos.

Conciencia nacional y geopolítica

La geopolítica, en principio analiza las formas de relación entre los espacios geográficos, es decir los espacios y territorios y los grupos humanos organizados en la forma de unidades políticas (comunidades, pueblos, naciones, estados). Y por el otro, pretende develar el sentido de la relación entre las distintas unidades políticas contemporáneas en el tiempo, en el marco de dichos espacios.

Si bien la idea de la apropiación del espacio como territorio físico, es relacional y multifactorial, subrayo la dimensión psíquica de tal proceso, sea este consciente o no. Interesa cómo funciona en la mente del hombre y cómo se construye una determinada percepción, representación y nivel de conciencia, de la importancia o no que tiene el control de un espacio físico o territorio propio.

La apropiación que el hombre realiza en relación a su medio natural, supone una transformación del medio y de sí mismo. Este proceso integral y dialéctico es la "territorialización". (…) ser consciente de la importancia de controlar el espacio es condición necesaria para alcanzar la plena soberanía sobre un territorio físico.

A lo largo de la historia, la conciencia nacional se constituye a través de las luchas del pueblo por su liberación y la búsqueda de su identidad. Como parte de esa lucha, la conciencia territorial es muy importante, y lo es además para garantizar nuestra proyección al futuro.

Carlos Fernández

AZARA
FUNDACIÓN DE HISTORIA NATURAL

La Fundación de Historia Natural Félix de Azara (Fundación Azara) –creada el 13 de noviembre del año 2000– es hoy una de las instituciones dedicadas al estudio y conservación de la naturaleza más importantes de América Latina. Con origen en la Argentina, sus actividades crecen en Chile, Paraguay, Bolivia, Uruguay y sur de Brasil, además de algunas incursiones en Ecuador y Cuba.

En sus años de vida, la institución alcanzó, con actividades de exploración, estudio y popularización de las ciencias naturales, ambientales y antropológicas, logros y una proyección internacional casi sin antecedentes para las entidades latinoamericanas de su tipo.

Sus investigadores han aportado 161 especies nuevas para la ciencia, tanto fósiles (94) como vivientes (67), desde diminutas plantas hasta enormes dinosaurios. Desde sus laboratorios y gabinetes se publican anualmente más de ciento cincuenta artículos científicos, aceptados por las revistas más prestigiosas, incluyendo en la nómina *Nature* o *Science*.

Su importante producción científica –cerca de un millar de artículos, un centenar de libros y de informes técnicos y una veintena de tesis de grado y posgrado– es el reflejo del trabajo comprometido y vocacional de setenta científicos y naturalistas de campo, algunos de los cuales son referentes mundiales de su especialidad.

La Fundación Azara desarrolló y apoyó más de doscientos proyectos propios de investigación y conservación, una veintena en cooperación con investigadores e instituciones de otros países. Brindó apoyo a proyectos de más de cuatrocientos investigadores y naturalistas externos y pertenecientes a diversas universidades, centros de investigación y otras organizaciones no gubernamentales de América Latina. Y firmó, además, un centenar de convenios de cooperación, algunos de ellos, para integrar recientemente consorcios con algunas de las universidades e instituciones científicas más importantes del mundo.

Con un equipo humano cuyo denominador común es la vocación, logró, en materia de conservación y manejo de la fauna silvestre, rescatar y atender siete mil animales víctimas principalmente de accidentes viales y del tráfico ilegal.

La Fundación se destaca por su labor en la creación e implementación de reservas naturales, así como en la creación, puesta en valor y gestión de museos regionales de ciencias naturales y antropología, centros de interpretación, geoparques, sitios paleontológicos y arqueológicos, habiendo sumado ciento cincuenta mil hectáreas en áreas naturales protegidas provinciales, municipales y privadas.

En la Argentina propició, entre muchos otros proyectos, la refuncionalización del Centro de Rescate, Rehabilitación y Recría de Fauna Silvestre "Güirá Oga", en Puerto Iguazú, provincia de Misiones, con el Ministerio de Ecología de esa provincia; la creación del Paisaje Protegido "Delta Terra" (hoy transformado en una reserva natural municipal del partido de Tigre) y su pequeño Centro de Rescate de Fauna Silvestre Rioplatense, en la primera sección de islas del delta del Paraná, provincia de Buenos Aires; la creación de un Centro de Investigación en Ciencias Naturales, Ambientales y Antropológicas con la Universidad Maimónides, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; la puesta en valor del sitio arqueológico incaico "El Shincal de Quimivil", en Londres, provincia de Catamarca, con el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la Nación, el Ministerio de Turismo de la Nación, el Gobierno Provincial y el Municipio de Londres; la creación del Centro de Información de Fauna Marina del Golfo San Matías, en Las Grutas, provincia de Río Negro y la restauración de la "Casa Jacobacci" para su inauguración como Museo de Ciencias Naturales y Antropológicas de la Costa Patagónica "Ing. Guido Jacobacci", en San Antonio Oeste, provincia de Río Negro, en ambos casos con el Municipio

de San Antonio Oeste; la creación del Museo Folklórico de Londres, en la provincia de Catamarca, con el Municipio local; la puesta en valor del Parque Arqueológico "La Tunita" en Ancasti, provincia de Catamarca, con el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la Nación, el Gobierno Provincial y el Municipio local; la reinauguración del Museo de Ciencias Naturales y Arqueología "Prof. Manuel Almeida", en Gualeguaychú, provincia de Entre Ríos; la creación del nuevo Museo de Ciencias Naturales de Miramar "Punta Hermengo" y de la Estación Científica de Centinela del Mar "Dr. Eduardo P. Tonni" en la provincia de Buenos Aires, con el Municipio de General Alvarado; y la creación del Museo de Historia Natural de San Martín de los Andes en la provincia de Neuquén.

En el año 2004 creó, en la Argentina, los Congresos Nacionales de Conservación de la Biodiversidad, que desde entonces se realiza cada dos años. Organizó además decenas de congresos nacionales y latinoamericanos en otras especialidades.

En su red de colecciones científicas –abiertas a la consulta de investigadores de todo el mundo– resguarda doscientos mil objetos de geología, paleontología, botánica, zoología, arqueología y etnografía.

La divulgación de la ciencia ha sido también un área de trabajo clave de la institución que apoyó importantes documentales como *"Jane y Payne"*, filmado en la Patagonia Argentina, junto con los defensores del ambiente de reconocimiento mundial, Jane Goodall y Roger Payne. Ha coproducido distintas series audiovisuales con señales educativas, por ejemplo: *"Naturalistas viajeros"* y *"Creando bestias prehistóricas"*. Ha desarrollado material didáctico para establecimientos escolares y organizado o auspiciado exhibiciones itinerantes de temática científica que recibieron la visita de más de diez millones de personas en Chile, Bolivia, Ecuador, Perú, Uruguay, Brasil, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, España, Países Bajos, Grecia, Rusia, Bulgaria, Singapur, Estonia, Tailandia, Israel, Hungría y desde luego, la Argentina.

Quinientos mil jóvenes participaron de sus diferentes actividades educativas (talleres, charlas, visitas guiadas, clubes de ciencia). Unos cuatrocientos estudiantes de doce universidades latinoamericanas fueron pasantes y voluntarios en sus actividades científicas y de extensión.

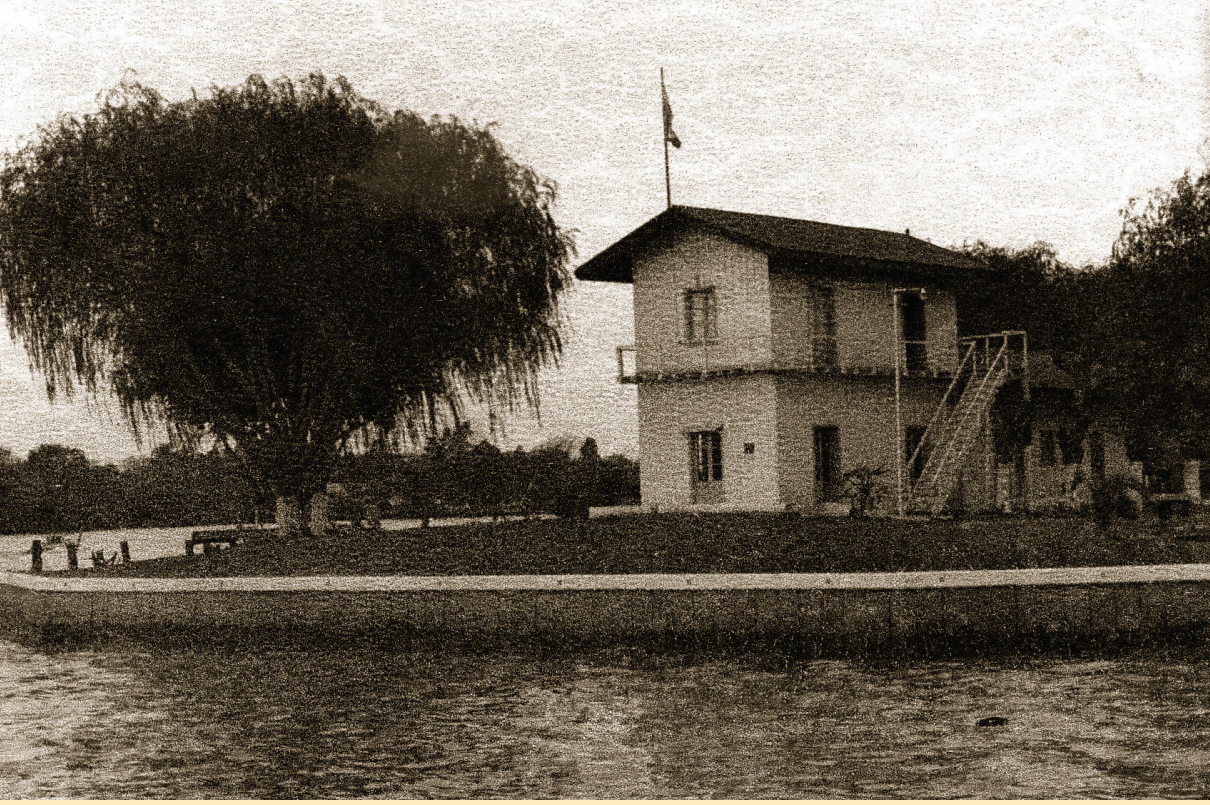
Su denominación rinde homenaje a Félix de Azara, un auténtico ilustrado español del siglo XVIII, precursor de los naturalistas sudamericanos, que se mostró deseoso de adquirir conocimientos y mejorar el mundo que lo rodeaba, como lo manifestó durante su actuación en la región rioplatense entre 1782 y 1801.

El campo de acción de la Fundación Azara en las ciencias naturales, ambientales y antropológicas es concebido de manera integral y con una mirada actual: incluye la exploración, investigación, gestión y conservación de una parte importante del patrimonio natural y cultural latinoamericano. Su objeto de trabajo es la diversidad natural y cultural de uno de los lugares más atractivos de nuestro planeta, el extremo sur de América, el mismo al que Félix de Azara le dedicara casi veinte años de su vida.

https://fundacionazara.org.ar
secretaria@fundacionazara.org.ar

VAZQUEZ MAZZINI EDITORES

DELIVERY de LIBROS:
Comprá online el libro que quieras y recibilo cómodamente en tu domicilio. Envíos a todo el mundo.
www.vmeditores.com.ar



El predio Punta Vanguardia se encuentra en la confluencia de los ríos Luján y Tigre, en el partido de este nombre. Allí se eleva una pintoresca construcción de madera que, con la denominación de destacamento o puesto, funcionó como control general del tráfico y seguridad de la navegación, estableciendo un estricto cuidado del comercio interior y exterior entre Paraguay, Uruguay y puertos del litoral.

Fiel vigía de las aguas a la puerta de entrada a la ciudad de Buenos Aires, su historia está ligada a la historia de Tigre y a la de nuestro país, constituyéndose hoy en un símbolo de la recuperación de nuestra soberanía fluvial.

Este libro recibió en 2021 la Beca Creación Grupal del Fondo Nacional de las Artes.

Fondo Nacional de las Artes

vmeditores.com.ar

AZARA
FUNDACIÓN DE HISTORIA NATURAL