

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.

Autores: Santiago Fredes¹ y Matías Clause²

Carrera de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires

XIV Jornadas de Sociología. Sur, pandemia y después. 1 al 5 de noviembre de 2021

Eje 4 | Poder, conflicto, cambio social

Mesa 209 | Celia Guevara. (coord.^a). Interdisciplina, interacción de clases y espacio público en Buenos Aires, AMBA y sus costas

Resumen

Esta investigación surge por la unión de dos trabajos de investigación (Fredes; Clause) enmarcados en el corredor norte de la Provincia de Buenos Aires y que busca al componerse, relevar y analizar cambios en los usos del suelo y dominio de la franja costera del río Luján, delimitada por el río Tigre, el Canal San Fernando y la traza del Tren de la Costa (TDC). En esta primera etapa hace hincapié en la parcela de la quinta Vivanco (actual Parque de la Costa), dentro del casco urbano de Tigre, AMBA. El núcleo temporal es 1895-2015, no obstante, lo excede. El objetivo específico es reconstruir genealógicamente la fragmentación parcelaria que sufrió la antigua quinta Vivanco desde su delimitación hasta el año 2015, caracterizando cada periodo histórico, e identificando los actores sociales involucrados. Con ello, se propone aportar elementos para un futuro análisis sobre los accesos públicos a la costa; la distribución de clases sociales en el territorio y la interacción entre ellas. La investigación se encuentra en una etapa de recopilación y análisis de fuentes primarias y secundarias. Se utilizó una metodología heterodoxa y transdisciplinar que incluye tanto la interpretación de imágenes; como la participación en foros virtuales; realización de entrevistas; y consultas de fuentes hemerográficas, documentación oficial y bibliografía académica y producida por historiadores locales. Este trabajo se desarrolla en marco del equipo de investigación en historia urbana que dirige Celia Guevara, IIGG-UBA.

Palabras claves: Tigre, Planificación, Privatización, Ribera, Transformaciones urbanas

¹ Departamento de Artes Visuales Prilidiano Pueyrredón, Universidad Nacional de las Artes. fredes.santiago@gmail.com

² Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires. matiasclause@gmail.com

1. Introducción

El área temática de este proyecto de investigación es la expansión urbana en la ribera del río Luján, Tigre Centro, Partido de Tigre, provincia de Buenos Aires, entre 1895 y 2015. Su tema es la articulación entre acceso público y usos de la costa, transformaciones urbanas, matriz productiva e interacción entre clases.

Barreras naturales y artificiales delimitan el área escogida:

- Noreste: río Luján
- Sur: Canal San Fernando
- Sureste: vías del TDC
- Oeste: río Tigre



Figura 1. Zona de estudio y relevamiento. Google (imágenes); CNES / Airbus, Maxar Technologies (datos del mapa). (2020). Google Maps.

El Partido de Tigre se encuentra ubicado en la zona norte del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), dentro del Corredor Ribereño Metropolitano.

Desde el siglo XVI y hasta 1952 se llamó Las Conchas. Muta de un caserío y puerto de contrabando, a la explotación del delta productivo y la industrialización por sustitución de importaciones. Luego pasa a la industria naranja, siendo hoy destacado destino turístico y distrito escogido para el desarrollo de mega emprendimientos de urbanizaciones cerradas (UC). Su proximidad al Bajo Delta del Paraná le otorga un carácter bucólico, a la vez que exotizante, explotado por la industria del turismo desde finales del siglo XIX, y de la planificación urbana privada desde la década de los 90. Estas transformaciones se explican,

parcialmente, en las modificaciones de la matriz productiva y en los ciclos de auge y caída nacionales, regionales y globales.

Tigre carece de barrancas al río. Su condición es de bajos o bañados que conviven con periódicas mareas. Identificamos este relieve como una singularidad frente a sus vecinos (partidos de San Fernando, San Isidro y Vicente López), que genera una lógica distinta de ocupación de la ribera. En tanto las barrancas funcionan como límite de la propiedad privada (desde la repartición de suertes de Juan de Garay), su ausencia promueve una temprana población orillera al calor del puerto. Por otra parte, Tigre es el más antiguo de los cuatro partidos, también el más extenso y el más alejado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

1.1. Usos parcelarios en la ribera del río Lujan. Caso quinta Vivanco

Los objetivos generales de nuestra investigación son historiar, periodizar, caracterizar y mapear los terrenos ribereños ubicados en la ribera del río Lujan, Tigre Centro, Partido de Tigre, desde el año 1895 hasta 2015; reconocer, dentro del tiempo espacio definido, las lógicas de asentamiento urbano y usos del suelo, puestas en diálogo con la matriz productiva que predomina en cada periodo histórico; e identificar a los actores sociales que diseñan el territorio.

Hemos decidimos fragmentar la investigación, avanzando parcela por parcela, comenzando por uno de los extremos del sector definido. En esta oportunidad abordaremos el Rincón de Vivanco, ocupado por la que fuera la quinta Vivanco, en la confluencia de los ríos Tigre y Luján. La quinta data de mediados del siglo XIX, y sus límites son río Tigre, río Luján, arroyo Patiño y (probablemente) la actual calle Pizarro. Nuestros objetivos específicos son relevar, analizar y reconstruir genealógicamente las mutaciones urbanas, usos del suelo y lógicas de fragmentación parcelaria que sufrió la antigua quinta Vivanco en el marco temporal propuesto,

La parcela de la quinta Vivanco, luego de ser residencia familiar, albergó, entre otros usos del suelo y en distintas épocas: destacamento de prefectura; fondeaderos, puerto fluvial y estación terminal de tren de pasajeros y de carga (incluyendo clausura, abandono, privatización y reestatización del ramal); morgue, puestos de aduana, galpones fabriles, depósitos varios y oficinas; un asentamiento informal; parque de diversiones, centro comercial, teatro y casino; y por último un sector residencial amanzanado que se unió a la traza urbana colindante, donde a su vez encontramos un club de remo, un hotel alojamiento, locales gastronómicos, oferta de trabajadorxs sexuales y una parada de taxis.

Esta parcela se encuentra al final del recorrido de la traza del Tren del Bajo (actual TDC), estación terminal que coincide con el primer río (Tigre) que corta la continuidad ininterrumpida de la ribera de la zona norte del AMBA sobre el estuario del río de La Plata. Creemos que estos dos factores (la finalización del ramal ferroviario y la presencia de la barrera fluvial) otorgan a esta parcela una importancia singular, ya que aquí finaliza una lógica de ordenamiento territorial que se mantiene constante desde su origen en Vicente López. Más allá, una vez cruzados los ríos Tigre y Reconquista, encontramos humedales ocupados por extensas propiedades rurales (Pacheco, Milberg) loteadas, urbanizadas y rellenadas a partir de la segunda mitad del siglo XX, proceso comparativamente reciente y extraño al resto del corredor.



Figura 2. Ubicación Quinta Vivanco, en relación a la ribera del corredor norte del AMBA. Google (imágenes); CNES / Airbus, Maxar Technologies (datos del mapa). (2020). Google Maps.

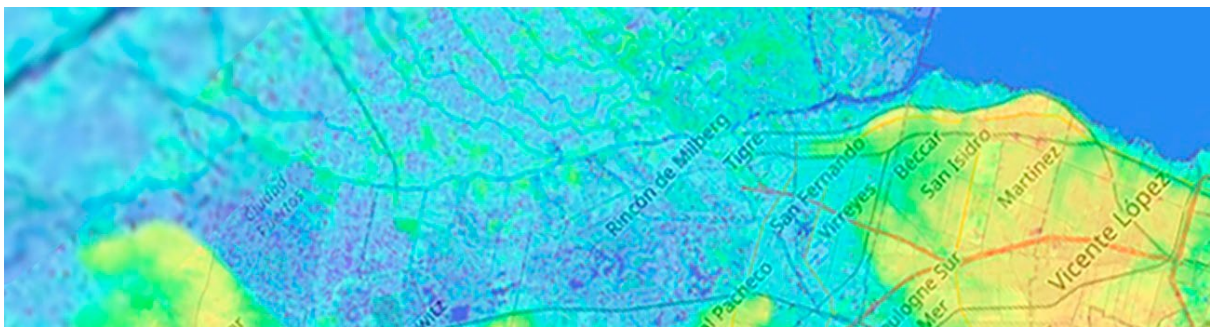


Figura 3. Mapa topográfico.

1.2. Metodología

Dada la situación actual de aislamiento social, preventivo y obligatorio, no pudimos utilizar técnicas de reconocimiento de campo, entrevistas presenciales y/o investigaciones en archivos y repositorios materiales. Dentro de estas herramientas metodológicas, el trabajo de campo es uno de los pilares del equipo de investigación en historia urbana que dirige Celia Guevara, IIGG-UBA, del que somos parte y dentro del cual se enmarca la presente investigación. Frente a esta situación, utilizamos como recurso las plataformas virtuales.

Dentro de estas fuentes se encuentran el grupo privado de Facebook *Fotos Antiguas del Partido de Tigre y Delta*, donde vecinos y afines de la zona comparten sus recuerdos, experiencias y saberes; artículos de prensa; material generado y almacenado en Google Drive por el equipo de investigación al que pertenecemos; la página web <http://amoralhuerto.com.ar/> y subdominios, de Francisco Javier de Amorrortu, investigador independiente y vecino del partido de Pilar; plataformas web colaborativas de genealogía familiar; repositorios y bases de datos de organismos estatales³; repositorios y catálogos de contenidos de dominio público⁴; entre otras.

Dentro del proceso de investigación las imágenes tuvieron un rol central, entendidas como fuentes primarias e interpretadas a través de su estudio, comparación y manipulación. Mapas, cartas y planos; fotografías aéreas y satelitales, de prensa y familiares; renders y gráficos; entre otras, conforman nuestro atlas.

2. Antecedentes de hidrografía y genealogía familiar

Los límites de la quinta Vivanco son tres cursos de agua –río Tigre, río Luján y arroyo Patiño– y (probablemente) la actual calle Pizarro. La confluencia de los ríos Tigre y Luján, que llega a conocerse como el Rincón de Vivanco, es de reciente formación. Su historia es la referencia más remota que tenemos del área.

La quinta pertenece a José Hilarión Vivanco Martínez. La familia Vivanco tiene una destacada participación en los aspectos sociales, económicos y religiosos del pueblo de Las Conchas, que aquí detallamos.

2.1. Hidrografía

A principios del siglo XIX ocurren dos acontecimientos, donde eventos naturales desencadenan modificaciones en la fisonomía y el uso del suelo. En 1804, el primero: una gran sudestada ocasiona muertes y daños materiales. Por iniciativa del padre San Ginés y del Virrey Sobremonte se prohíbe habitar el poblado de Las Conchas. Como solución fundan el pueblo de San Fernando de la Buena Vista, en un alto a 3 kilómetros de distancia. Este se proyecta con un moderno trazado en damero, único entre los poblados vecinos. Parte de los habitantes desobedecen la prohibición y vuelven a Las Conchas. Desde sus inicios, San Fernando forma una sóla aglomeración con Las Conchas (Vapñarsky: 104, 130). Un

³ Digesto de la Municipalidad de Tigre; el servicio catastral CartoArba; el Boletín Oficial de la República Argentina; Infoleg o el Sistema Argentino de Información Jurídica (SAIJ).

⁴ Google Libros; Internet Archive; Wikimedia Commons.

proyectado Canal San Fernando oficia de límite entre ambos pueblos, lo que genera dilatados conflictos judiciales por su usufructo. Es el primer canal artificial del Virreinato. Sus obras comienzan en 1806, obstaculizadas por la gesta independentista y las posteriores luchas al interior del territorio nacional. Demora décadas en volverse operativo.

Por este entonces Las Conchas es un pequeño, barroso y alejado poblado. Su relevancia radica en su puerto, sobre el río Las Conchas, útil para el desembarco de mercancías traídas desde Paraguay. El Bajo Delta del Paraná ofrece protección a los barcos que esperan su entrada a puerto, evitando atravesar los vientos de las aguas abiertas del Río de la Plata. Se remonta a la fundación de Juan de Garay y en él es usual el contrabando. Esas mercancías abastecen a la Ciudad de la Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires, trasladadas en carretas. En 1820 una nueva sudestada, de mayores dimensiones, modifica los cursos de agua, causando que el arroyo del Tigre se una al río de Las Conchas y tome parte de su caudal. Así, el arroyo del Tigre se convierte en río. El mencionado puerto se traslada a sus costas y con él la centralidad de la vida urbana.

Luego de los acontecimientos de 1804 y 1820 se releva el terreno, se proyecta y se trazan planos del poblado (fig. 4 y 5). En 1820 ya figuran edificaciones en la confluencia del ahora río Tigre con el Luján. Una de ellas pertenece a D. Máx.^{mo} Osal (según interpretamos la grafía).



Figura 4. Giannini, E. (1805). *Plano que comprende el Río de Las Conchas, el Pueblo de este nombre, los terrenos adyacentes hasta el Alto de la Punta....* Biblioteca Municipal de San Fernando Juan Nepomuceno Madero.

Figura 5. Romero J. M. (1820). *Plano topográfico de los arroyos del Tigre y Las Conchas.* Departamento de Investigaciones Históricas y Cartográficas, Dirección de Geodesia, Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Provincia de Buenos Aires. Archivo General de la Nación Argentina, Mapoteca I -197, 1820.

2.2. Los Vivanco en el Río de la Plata

Nos extendemos en la genealogía de la familia Vivanco, en tanto no ha sido particular tema de estudio en la historiografía local. Agradecemos los aportes de la Dr. María Marta Quinodoz⁵ y de Jorge Ezequiel Rubattino Faccendini⁶. Muchas de las fechas y parentescos consignados surgen de plataformas web colaborativas de genealogía familiar⁷.

José Hilarión Vivanco Martínez (1817 - 1889/1895) nació en la Ciudad de Buenos Aires. Su padre José Joaquín Vivanco y Ortiz (Castilla la Vieja, 1775 - Buenos Aires, 1842) llega al Virreinato del Río de la Plata en 1796, radicándose en el Pago de Las Conchas junto a su hermano Justo Pastor Vivanco y Ortiz (H. Vivanco, inédito) (Castilla la Vieja, c. 1777 – Las Conchas, 1838), donde se dedican al comercio. Algunos autores indican que junto a ellos llegaron dos hermanos más, Santiago y José Antonio, que se habrían radicado en Uruguay y Córdoba, respectivamente (H. Vivanco, inédito).

José Vivanco y Ortíz se casa en 1803 con Isabel Josefa Martínez Campelo (Las Conchas, 1786 – c.1812), en la Parroquia de Santa María del Puerto de Las Conchas. Tienen cuatro hijos, bautizados en la Parroquia Santa María del Puerto de Las Conchas. Luego de enviudar en c. 1812, se casa en segundas nupcias en 1813 con su cuñada, Máxima de la Trinidad Martínez Campelo (Las Conchas, c.1794 - s/f), en la Basílica Nuestra Señora de la Merced, Buenos Aires. Tienen entre 11 y 13 hijos (1815 - c.1830), al parecer bautizados los primeros en la iglesia de Nuestra Señora de la Merced y los siguientes en San Nicolás de Bari, ambas Ciudad de Buenos Aires. De los que tenemos información, se casaron, fueron censados y/o murieron en la ciudad de Buenos Aires, Entre Ríos o en Corrientes. Sí sabemos que José Vivanco y Ortíz ocupa cargos en la Cofradía de las Ánimas Benditas del Purgatorio de Las Conchas desde 1803 a 1824, periodo en que nacen la mayoría de sus hijxs. José Vivanco y Ortíz pasa sus últimos años instalado en el centro porteño, según H. Vivanco (inédito), con una pulpería ubicada en la calle Paraná esquina Rivadavia, frente a la Plaza Congreso.

Su hermano Justo Vivanco y Ortiz se casa en 1817 con Mónica Acosta Campelo (Las Conchas, 1792 – San Fernando, 1865), en la parroquia Nuestra Señora de Aránzazu, San Fernando, donde ocho de sus diez hijos son bautizados, y donde algunos se casarán y morirán. Vive en Las Conchas hasta su muerte, en 1838.

⁵ Centro de Genealogía de Entre Ríos.

⁶ Investigaciones genealógicas e historiográficas, Archivo Histórico de Victoria.

⁷ <https://familysearch.org/>; <https://genealogiafamiliar.net/>; <https://geni.com/>; <https://gw.geneanet.org/>

Al menos otros cuatro Vivanco figuran como bautizados en Nuestra Señora de Aránzazu, entre 1817 y 1855, de los cuales desconocemos sus árboles genealógicos.

2.2.4. Cofradía de las Ánimas Benditas del Purgatorio de Las Conchas

La Parroquia Inmaculada Concepción de Santa María del Puerto de Las Conchas se construye en 1760 como capilla franciscana. En 1774 se eleva a viceparroquia de San Isidro y es declarada parroquia en 1780. En Las Conchas la Cofradía se forma en 1775. José Vivanco y Ortiz ocupa —entre 1803 y 1824— los cargos de tesorero, secretario, conciliario y Hermano Mayor. Justo Vivanco y Ortiz pasa —entre c. 1818 y 1822— por los mismos cargos (Z. de Pierini, 1983: 72-77).

Según Z. de Pierini, su fin es “fomentar la caridad a favor de los feligreses, para los cuales se destinaban las limosnas en caso de fallecimiento, enfermedades o imperiosas necesidades” (1983: 22). Esto significa disponer y administrar recursos económicos, y así las cofradías en muchos casos terminan cumpliendo también roles financieros (Cruz, 2007).

2.2.1. Defensa de Buenos Aires. Segunda invasión inglesa

En 1807 José y Santiago Vivanco y Ortiz participan como soldados de la Compañía Voluntaria de Las Conchas, bajo el mando del capitán Martín José Goyechea (Z. de Pierini, 1983: 30). Mientras que Justo Pastor Vivanco es camarada de la Compañía de Castellanos Viejos, dentro del Batallón de Voluntarios de Cantabria (H. Vivanco, inédito).

2.2.2. Alcalde de la Hermandad del pueblo de Las Conchas

En 1810 Martín Goyechea es designado Alcalde de la Hermandad del pueblo de Las Conchas a instancias de Martín de Alzaga; el Virrey Santiago de Liniers lo dispensa del cargo y en su lugar asume Joaquín Vivanco (González, 2011: 123). El alcalde de la Hermandad “suponía que además de jefe de una cuadrilla, fuera el justicia, aquél que en nombre del rey tenía potestad para juzgar y castigar delitos” (Barriera, 2013: 8).

2.2.3. Conspiración de Alzaga

Alzaga desea una independencia bajo control peninsular. El gobierno cree descubrir una conspiración, y en 1812 Alzaga es acusado junto a un grupo de partidarios. H. Vivanco (inédito) rastrea en diversas fuentes la participación de los Vivanco Ortiz. Alzaga es condenado a muerte junto a otras 40 personas. En Las Conchas, Martín José Goyechea se salva gracias a su prestigio. No se prueba la participación de Joaquín Vivanco y Ortiz. Su hermano Justo es temporalmente confinado en San Miguel de Monte, junto a otras 70 personas. Santiago Vivanco y Ortiz escapa y se incorpora como corsario en la armada uruguaya, formando parte de los Piratas de Montevideo, al frente de la balandra Jesús María.

2.2.4. Descendencia. Victoria, Entre Ríos

Algunos hijos de José Vivanco y Ortiz se radican en Victoria, Entre Ríos, entre 1925 y 1926, llegando a ser acaudalados comerciantes (Anadón y Murature, 1985: 190). Son ellos: Juan Vivanco Martínez (San Fernando, 1805 - Victoria, 1879), Antonino [Antonio] Vivanco Martínez (c.1809 – Victoria, 1851) y Pío Anacleto Vivanco y Martínez (Ciudad de Buenos Aires, 1823 – Nogoyá, 1882). Viven en 1845 frente al Banco de la Nación, en la esquina de las hoy calles Maipú e Italia, donde también tienen comercio.

2.2.4.1. Juan Vivanco Martínez

En 1823 figura pagando derechos por *tienda*, siendo de los primeros registros comerciales que se hallan en Victoria (Anadón y Murature, 1985: 187, 188). En 1865 contrae sociedad comercial de explotación ganadera con Ramón Perizzena (1985: 90). En 1837 es nombrado legislador provincial (1985: 76). En 1849 es nombrado alcalde de hermandad de Villa Victoria (1985: 76). Administra los bienes del coronel Manuel Febre cuando este acompaña a Juan Manuel de Rosas al exilio tras Caseros (1985: 81). En 1856 y 1857 es Juez de Paz (1985: 87).

2.2.4.2. Antonino Vivanco Martínez

En 1846 es nombrado elector por Victoria (1985: 92). En 1847 es miembro de la Junta encargada de la obra del Canal Uranga para acceso al Puerto de Victoria (1985: 212).

2.2.4.3. Joaquín Vivanco Martínez

Primer médico de Victoria (1985: 239). Médico personal de Juan José de Urquiza. Ocupó cargos públicos y realizó obras benéficas. En 1905 el pueblo lo homenajea levantando un monumento (1985: 241).

Desarrolla actividad industrial y comercial. En 1870 Joaquín Vivanco tiene un el molino harinero, a vapor, junto a E. Vacarezza y M. Crespo (1985: 168). En 1868 tiene una explotación calera en sociedad con F. Piaggio (1985: 167), agente del Banco de Entre Ríos y explotador de montes para abastecer de leña sus hornos de cal, fundador 1873 del Banco Victoria en sociedad con C. Reggiardo, E. Vacarezza, E. Martino y F. Viñale (1985: 191). Participa en la creación de la primera empresa naviera *El Progreso*, en 1870, dedicada al transporte de cal hacia Buenos Aires, junto a Hilarión Vivanco, E. Vacareza, M.I Lanieri, A. Lanza, J. A. Espindola y S. Meabe (Anadón y Murature, 1985: 198). La cal es extraída de la Matanza (hoy Quinto Cuartel) desde 1822 y transportada en un principio al puerto de Las Conchas (1985: 166, 188, 207, 208, 233.).

Dentro del sector agropecuario, la tradición oral local indica a Joaquín Victorica Martínez y a A. Arseygor como los primeros en *empotrerar* sus campos (1985: 175). Recibe a colonos europeos, suponemos en su estancia *El Potrero* (Rubattino, 2019; Anadón y Murature, 1985: 178). La labor del arquitecto y paisajista Carlos Thays en esta estancia fue reconocida en 2016 por la Red Argentina de Jardines Botánicos (<https://estanciaelpotrero.com>).

2.2.4.4. Hilarión Vivanco Martínez

En lo relativo a Entre Ríos, participa en la mencionada empresa naviera *El Progreso*.

Encontramos una solicitud al Ministerio de Hacienda realizado por Federico Rubio y Tomás Foley para “establecer un depósito de carbón en terreno de Don Hilarión Vivanco, en la ribera del río Tigre para el consumo del vapor ‘San Cristóbal’, que hacia la carrera entre ese punto y el Rosario” (Informes de los consejeros legales, 1892). Posteriormente, Rubio y Foley obtienen permisos para dos proyectos ferroviarios que no concretan. Son el *Ferrocarril de La Floresta al río Lujan*, de 1867 (Schlatter: 345, 346); y el *Ferrocarril de Once de Septiembre al río Lujan*, de 1872 (352, 353). Partiendo desde la Ciudad de Buenos Aires, tendrían terminal entre los ríos Tigre y Las Conchas, sobre el río Luján.

2.3. Paseo Victorica.

Cerca de la quinta Vivanco, entre los ríos Tigre y Las Conchas, sobre la ribera del río Lujan, se traza una calle que lleva por nombre Paseo Victorica. Distintas fuentes coinciden en que este aludiría a Benjamín Domingo Victorica Vivanco (Buenos Aires, 1831 - 1913), sobrino de Hilarión Vivanco. No podemos afirmarlo, en tanto no accedimos a la ordenanza que designa al paseo. Fue tres veces ministro de Guerra y Marina de la Nación. Lleva adelante la Campaña de los Andes y la campaña al Chaco, extendiendo las fronteras del Estado-Nación. La Comunidad Indígena Punta Querandí (Tigre), se manifiesta desde 2013 en el paseo en rechazo al homenaje municipal a Benjamín Victorica Vivanco, por considerarlo responsable de crímenes de genocidio contra los pueblos originarios (<https://puntaquerandi.com>).

3. Rincón de Vivanco

Este terreno (fig. 6), en la confluencia de los ríos Tigre y Luján, Las Conchas, lo adquiere Hilarión Vivanco Martínez.

3.1. Hilarión Vivanco

Hilarión Vivanco Martínez⁸ se casa en 1857 con Isabel Davison Hardèe⁹ (8 de abril 1834, Goya, Corrientes - 11 de octubre 1909, Bs. As.) en la iglesia de San Nicolás de Bari, Bs. As. A sus primeros hijxs los bautizan, posiblemente, en la Ciudad de Buenos Aires (1857-1859). En los años 1863, 1866 y 1868 habrían bautizado otros tres hijxs, ya en Tigre o San Fernando. El Censo Nacional de 1869 ubica al matrimonio en Las Conchas junto a cinco de sus hijos/as de entonces (luego nacieron dos más). Hilarión nace en la ciudad de Buenos Aires en 1817, al igual que sus hermanos. Su tío Justo Vivanco y Ortiz junto a su esposa Mónica Acosta mueren en Las Conchas (1838) y en San Fernando (1865), respectivamente; donde algunos de sus hijos se casan (1838, 1855, 1855) o fallecen (1831). Es decir, Hilarión conserva familia en Las Conchas/San Fernando. A partir de estos registros consideramos que Hilarión Vivanco Martínez adquiere la propiedad y se radica en Tigre en la década de 1860. Descartamos, por diversos motivos, que sea una propiedad familiar de larga data; si bien desconocemos la ubicación original de las residencias de los hermanos Vivanco y Ortiz.

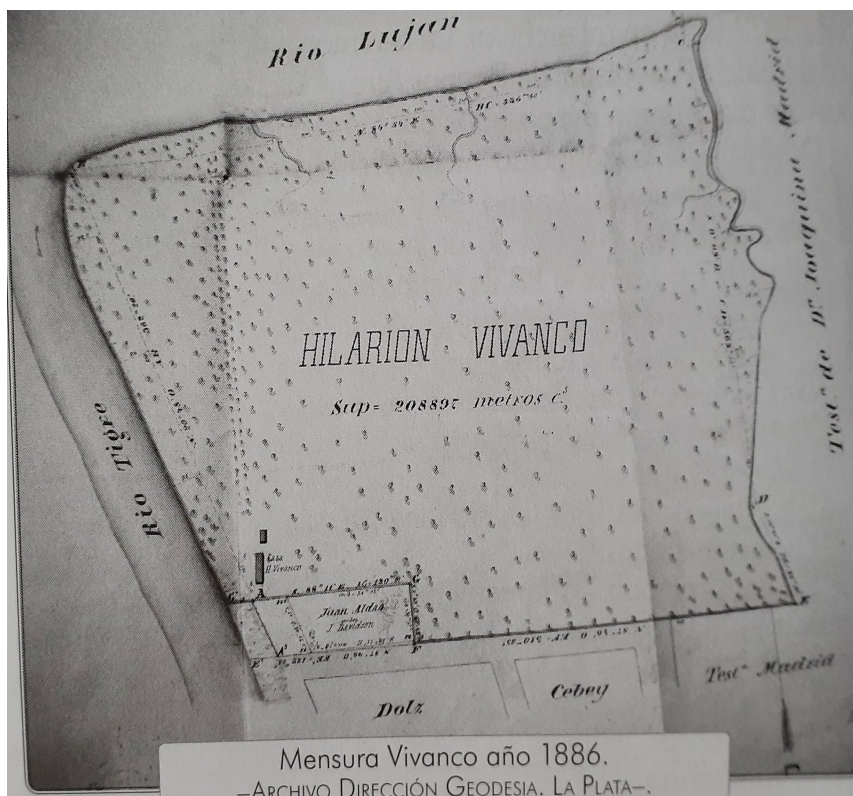


Figura 6. Moy, E. (1886). Mensura Hilarión Vivanco.

⁸ Otros nombres: Hilarión Vivanco; Hilarión Bivanco; Hibosion Vevanco; Hilarión Vivanco Martínez; José Hilarión Vivanco Martínez; José Hylarión Vivanco Martínez, Josef Hylarion Vivanco Martinez; entre otras variantes.

⁹ Otros nombres: Isabel Davisson; Isabel Davison Hardèe/Llarde; Ysabel Davisson De Vivanco.

Isabel Davison nació en Corrientes, de madre correntina y padre inglés. Sus hijos figuran en los registros bautismales de la Iglesia Metodista Episcopal de Buenos Aires, 1861-1880, dentro de la lista de colonos británicos (<http://argbrit.org>). Cuatro de los siete hijos del matrimonio Hilarión Vivanco Martínez-Isabel Davison Hardèe se casan con personas de ascendencia anglosajona. En el Censo Nacional de 1895 Isabel Davison figura en Las Conchas, viuda, junto a tres de sus hijos. Muere en 1909.

Hilarión Vivanco Martínez tuvo un respetable desempeño político y social dentro la comunidad de Tigre.

3.1.1. Los municipales y el Juez de Paz

En 1854 se crean las municipalidades, presididas por un Juez de Paz y tres municipales (Z. de Pierini, 1982: 6). Hilarión es electo como municipal titular, en 1869, junto a Daniel María Cazón y S. Calzadilla, siendo Juez de Paz Manuel Brid (Z. de Pierini, 1982: 6-7).

Daniel María Cazón es Doctor en Leyes, entre otros cargos miembro de dos Asambleas Constituyentes y de la comisión encargada de rever el Código Penal; Juez de primera instancia en lo civil; y presidente del Comité Revolucionario (1982: 6, 8). Hilarión Vivanco Martínez es cercano a Cazón y participaba de las tertulias que este organizaba en su casa *de la campaña*, c.1972, "...junto a los Alcorta, Martínez, Rocha, Dolz, Majesté, Astengo, Romero, Brid, Lacasa, Milberg, Oliveira Cesar..." (1982: 8). Cazón muere en 1878. Hilarión Vivanco Martínez dirige una nota al Honorable Consejo Municipal sugiriendo cambiar de nombre de la principal arteria de la localidad por *Cazón* (Buenos Aires en ese entonces). Entre los firmantes se encuentran M. Brid, R. de Oliveira Cázar, J. Milberg (h), J. M. Cebey (h) y M. Dolz (1982: 10-11).

En 1888 Hilarión Vivanco renuncia a su cargo de consejero del HCD de Las Conchas (Udaondo, 1906: 108). En 1889 Hilarión figura como vicepresidente 2° y como secretario del Comité Revolucionario de la Unión Cívica local (Udaondo, 1906: 106).

3.2. La Villa Vivanco

Udaondo nombra la villa Vivanco entre los "preciosos chalets y edificios gloriosos" (1906: 122) ubicados en la ribera del río Tigre. Según Ruiz Moreno de Bunge (2004), se construye en 1903 y en 1929 la compra el Club Canottieri Italiani. Por su parte Tosoni (2008: 26-28) data la venta en 1921. Según cuenta Tosoni, la historia nace con una regata en Tigre a la que asiste el *Duca degli Abruzzi*, en 1909. El duque realiza un comentario sobre la ausencia de enseña italiana, lo que da impulso a la formación del club, iniciativa de A. Godio. Al año siguiente J.

Miniacci, F. Rolla y A. Terrarossa compran un predio para el primer galpón de embarcaciones (consideramos que este primer predio ya es dentro de los terrenos de la quinta Vivanco). En 1921 el Club Canottieri compra la villa, adaptada a sus nuevas funciones por la Comisión Edilicia presidida por el arquitecto Virginio Colombo. En 1922 se llama a concurso para reemplazar el primitivo galpón, siendo jurados V. Colombo y G. Chiogna. El ingeniero L. Falcone confecciona el proyecto definitivo, a partir de los dos planos premiados. La fachada y escalera principal son diseñadas por Gaetano Moretti, eligiendo un estilo gótico veneciano acorde a las actividades náuticas del club. La obra finaliza en 1928.



Figura 7. *Veduta aerea del Circolo Canottieri Italiani di Buenos Aires, in Argentina.* (c. 1940). Archivo Alinari-Archivo de Ingeniería Civil, Florencia. 17,5 x 23,7 cm. GCQ-F-006743-0000. <https://www.alinari.it/it/dettaglio/GCQ-F-006743-0000?search=c010158dc954b928333a336ebb6bf885&searchPos=3>

Según relata el propio Club Canottieri Italiani (16 de junio de 2016) su fundación nace gracias al “intenso trabajo logístico” de un grupo de jóvenes italianos que, “a través de la prensa italiana, entidades de connacionales, etc”, juntan las adhesiones y fondos necesarios. Al cabo de tres meses de su fundación (enero de 1910) ya contaban con 780 socios.

En base al contorno que adquiere con el tiempo el terreno propiedad del Club Canottieri (fig. 8), y observando las fechas de inscripciones de planos y mensuras, interpretamos que el club se expande gradualmente, adquiriendo los terrenos aledaños entre 1910 y 1981.

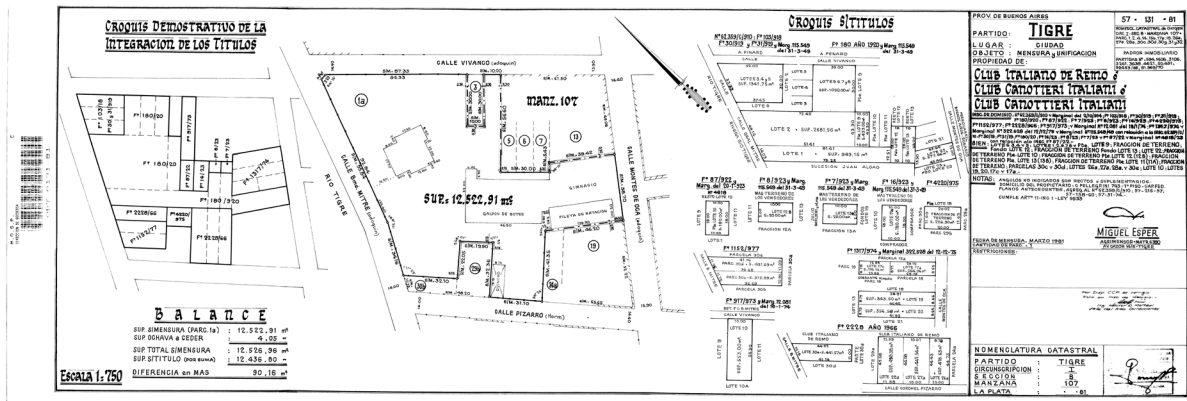


Figura 8. Esper, Miguel. (1981). Plano 057-0131-81. Mensura y unificación, propiedad del Club Canottieri Italiani. Dirección de Geodesia, Ministerio de Obras y Servicios Públicos, prov. de Buenos Aires.

3.2.1. Quintas, palacios y club de remo.

Ríos (2010) reconstruye la genealogía de estas arquitecturas e instituciones. Como factor inicial, el autor resalta la mejora en la accesibilidad a partir del tren a vapor en 1865, permitiendo “el pasaje de un poblado rural a una villa veraniega para la elite porteña” (2010: 134). Asimismo, enfatiza en la *representación positiva* del paisaje local como factor determinante de este *nuevo uso del suelo*. Entre otros motivos, los meandrosos cursos de agua y su vegetación costera son considerados ideales para la práctica de deportes náuticos (remo y *yachting*). Este cambio se aprecia en las riberas de los ríos Tigre y Luján. Además de una vista y acceso privilegiado a las islas del Delta, estas riberas poseen terrenos amplios y/o vacantes, que hacen menos costosa la construcción de una casa de veraneo o club de remo. Muchas de estas antiguas quintas con frente al río pertenecen a presidentes e intendentes de Las Conchas. Sobre ellas, “la burguesía más poderosa de Buenos Aires comenzó hacia fines de la década de 1880 a edificar ... verdaderos palacios...” (2010: 136). La mayoría de los fundadores y cargos directivos de los clubes son “...representantes de la elite local, porteña y extranjera...” (2010: 139). Sus edificios, en general, son diseñados por reconocidos arquitectos.

Tras la crisis de 1929 y la caída de Wall Street, se venden, hipotecan o demuelen muchas de las arquitecturas que son segundas o terceras residencias. En algunos casos sobreviven gracias a haberse modificado el fin residencial. A unas las compran los clubes de remo; otras ofrecen servicios de hotelería. Similar ocurre en la Ciudad de Buenos Aires y otros puntos del

país. A la posguerra y la crisis del 30 se suma la competencia de Mar del Plata. En 1938, tras la muerte de su propietario, cierra el Tigre Hotel y en 1940 se demuele (2010: 138). Termina la Belle Époque de Tigre/Las Conchas.

En la actualidad la matriz productiva local está asociada al turismo y al rediseño urbano. En 2006 el municipio de Tigre reabre el Tigre Club como Museo de Arte de Tigre (MAT); los clubes de remo concesionan sus sedes sociales como restaurantes; y las arquitecturas sobrevivientes de aquella época se ofrecen como atractivos turísticos (Ríos, 2010: 139). En el caso del Club Canottieri y la villa, esta se concesiona a un privado como salón de eventos y restaurante, que lleva por nombre *Espacio Vivanco*. El Estado municipal realiza gestiones ante la Unesco para declarar a los clubes de remo y al sector ribereño como patrimonio cultural de la humanidad (“Tigre más cerca del reconocimiento”, 16 mayo de 2017). Entre ellos, el Club de Regatas La Marina es Monumento Histórico Nacional. En 1971 el Estado municipal se autoproclama “*Capital del Deporte Náutico y Cuna del Remo Argentino*” (Decreto 3884, 1971, *Deportes*. Partido de Tigre); en 1973 cambia su designación por “*Capital del Miniturismo y Cuna del Remo Argentino*” (Decreto 3884, 328, 1973, *Deportes*. Partido de Tigre). Recién en 2013 obtiene la declaración oficial como “*Capital Provincial del Remo*” (Ley 14 561, 2014. *Declarase al partido de Tigre, Capital Provincial del Remo*. Congreso de la Provincia de Buenos Aires).

3.3. Tren del Bajo. Mercado y Puerto de Frutos

En el año 1863 el agrimensor José María Romero practica la mensura oficial del pueblo de Las Conchas (fig. 9). En su diligencia¹⁰ deja sentado que ha dejado “...*sin proyectar calles en el terreno ... perteneciente al Sor Vivanco porque debiendo llegar hasta ese punto el ferrocarril del Norte, la traza de esa parte está inmediatamente lindando con la dirección de las vías*”. Ello nos indica una prolongación del ferrocarril que no se concreta.

A finales del 1800 una segunda línea ferroviaria llega al caso urbano de Tigre, que expropiará más de la mitad de la quinta Vivanco. A ello le sigue el loteo del resto del terreno. La familia Vivanco Davison conserva para sí una fracción donde levantan la mencionada villa. Este tren, conocido en su época como el Tren del Bajo, será luego el TDC.

¹⁰ Transcripción: Adrián Di Giacomo, Inédito.

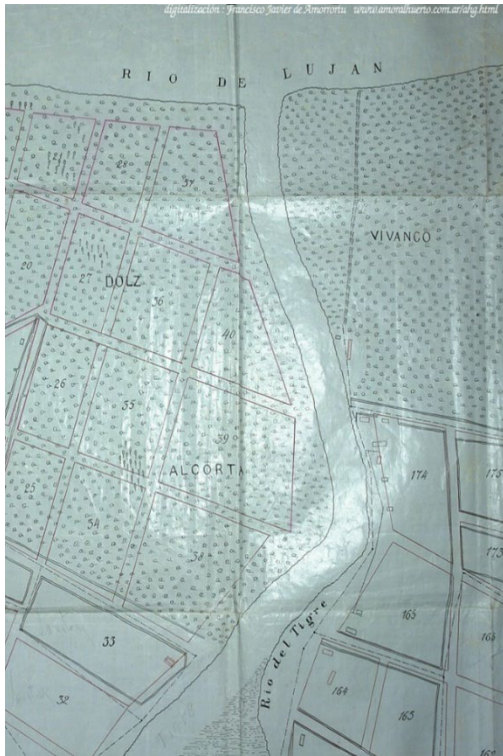


Figura 9. Romero, J. M. (1863). *Plano del pueblo de Las Conchas*. La Plata: Archivo de Geodesia, plano 225-25-1; también duplicado 10, partido de Tigre. Digitalización: Francisco Javier Amorrotu, <http://www.lineaderibera.com.ar/ahg116.html>

En 1887 el Congreso Nacional aprueba la concesión a Emilio Nougquier y Cía. para construir una vía férrea desde la estación Belgrano del Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario, hasta el río Tigre o Las Conchas, indistintamente (Schlatter, 1904: 341). Se declara de utilidad pública, como es usual, facilitando la expropiación de terrenos para las vías y estaciones. Un año antes, 1886, Hilarión Vivanco Martínez levanta una mensura de sus tierras (Catálogo general de mensuras, 1945), poco más de 20 hectáreas, aprovechando la presencia del agrimensor Eugenio Moy a quién se le solicita realizar la traza del pueblo de Las Conchas. Como se mencionó, la villa Vivanco data entre 1897 y 1903, por lo que es construida luego de la expropiación, pero también luego de la muerte de Hilarión (entre 1889 y 1895). La familia Vivanco Davison residiría allí desde la década de 1860, no tenemos información de la casa original. Probablemente demolida tras la expropiación y construida la nueva villa, acorde a los gustos de la época, quizás con dinero de la indemnización.



Figura 10. CartoArba (Cartografía Territorial Operativa, Agencia de Recaudación de la Provincia de Buenos Aires). <https://carto.arba.gov.ar/>

Figura 11. Fredes, S. (2020). Composición original en base a fig. 10 y 12.

Figura 12. Google (imágenes); CNES / Airbus, Maxar Technologies (datos del mapa). (2020). Google Maps. <https://goo.gl/maps/p5bHKhtbBiUf6UAR6>

En 1888 se aprueban los estatutos de la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores. Es la encargada de construir y explotar la línea férrea concesionada a E. Nougquier y está habilitada para “*comprar y vender terreno y formar centros de población*” (Schlatter, 1904: 344). E. Nougquier le sede todos sus derechos y obligaciones. Dos años después, 1890, Ferrocarriles Pobladores le transfiere la concesión a la Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario.

En 1891 se inaugura el primer tramo de la línea, desde Belgrano a Bartolomé Mitre (1904: 345); en 1892 llega a San Fernando (1904: 346). El 21 de noviembre de 1895 se autoriza la construcción de una estación de carga y pasajeros, en la confluencia de los ríos Tigre y Lujan, en terrenos de la quinta Vivanco. El proyecto incluye “la construcción de vías auxiliares, galpones, canal y muelle” (1904: 349). Al mes siguiente se autoriza el tránsito de trenes por el puente giratorio que cruza el Canal San Fernando —cuya resolución genera no pocos conflictos dado el flujo de embarcaciones que utilizan el canal. En 1896 se fija el nombre de Estación Tigre y se habilita el último tramo desde el Canal San Fernando. Comienzan en el muelle las operaciones de carga y descarga de mercancías, bajo jurisdicción de la Aduana (1904: 351).



Figura 13. Lizarán, F. (1932). Lámina XVIII.

En 1897 se decreta estación terminal, desechando extender la línea por el obstáculo a la navegación que significa un puente sobre el río Tigre (1904: 352). En 1900 se aprueban los planos de un puente levadizo (1904: 354). La empresa manifiesta disconformidad, entre otras razones, por la reserva del Poder Ejecutivo del “derecho de ordenar, cuando lo creyera conveniente, la extracción del puente sin que la Empresa pueda gestionar indemnización alguna por los gastos de construcción y extracción” (1904: 354-355). Finalmente no se lleva a cabo. Extender la línea férrea hasta el río de Las Conchas significaría expropiar una franja de los fondos de los terrenos sobre el Paseo Victoria, a unos 100 metros del río Luján, hasta llegar al Tigre Hotel. Creemos que la especulación con estas tierras movilizaba a las Compañías Ferrocarriles Pobladores y Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario, pues allí reside el negocio en aquella época. La historia del Tigre Boat Club da cuenta del proyecto para extender la línea. En 1889, a poco de que el club adquiere su terreno, Ferrocarriles Pobladores le informa “...que el trazado cruzaría parte del terreno del Club y solicitó información acerca del poseedor del Título de Propiedad.... La Comisión Directiva, fiel a la tradicional diplomacia británica, no se tomó mucho trabajo en facilitar esa información...” (Argentine-British Community Council, 13 de febrero de 2015). Según información que no pudimos confirmar, la expropiación se realiza en tanto Ferrocarril Pobladores lleva el caso ante la justicia obteniendo dictamen a favor. Pese a ello, el trazado no se concreta y lo expropiado es devuelto.

Según Bernasconi (2002) el proyecto mismo del Tren del Bajo responde a una especulación, pues no se explica de otra manera que dos líneas tengan mismas cabeceras y viajen juntas a un kilómetro de distancia entre una y otra: “...el negocio era revalorizar las tierras que la empresa había adquirido sobre el trazado y obligar al [Ferrocarril del] Norte a comprar la concesión para anularla...” (Bernasconi, 2002). Sucede entonces que el Ferrocarril Central Argentino (FFCA) compra el Ferrocarril del Norte. E. Nouguier, aprovechando la oportunidad, vende su concesión al Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, *archival* del FFCA. “Los Ferrocarriles Pobladores solo serían una gran empresa rematadora de tierras...” (Bernasconi, 2002). No fue distinta la gestión del Ferrocarril del Norte cuando llega a Tigre en 1865: “*uno de los accionistas de esa empresa ferroviaria, Francisco Balbín (padre del líder radical), escrituró varias tierras en Las Conchas-Tigre, antes de la llegada del primer ferrocarril* (Ríos, 2010: 134). Tampoco la del Ferrocarril Central Argentino (Central Argentine Railway Co.) que, según Raúl Scalabrini Ortíz (1940 [1974]), en su trazado desde Córdoba a Rosario, el Estado le dona a la empresa “346.727 hectáreas en la zona más fértil de la República” (1940 [1974]: 129).

Durante su presidencia Juan Domingo Perón nacionaliza los ferrocarriles conformando los Ferrocarriles del Estado, en 1948. La línea del FFCA es renombrada Ferrocarril General

Bartolomé Mitre. Décadas después atraviesa varias concesiones privadas, hasta que en 2012 se reestatiza como “Ferrocarriles Argentinos” (Clausese, 2018: 8-9).

3.3.1. Fábrica de azufre

El nombrado muelle de carga de la estación Tigre (luego Tigre R y por último Delta) es el primitivo Puerto y Mercado de Frutos. En las fotos observamos un galpón que no podíamos identificar. Lo logramos gracias a los comentarios de vecinos¹¹ publicados en el grupo de Facebook (Fotos Antiguas del Partido del Tigre y Delta [Peri Peri], 17 de mayo de 2019).

M. A. Filippini— “Cuando la vieja fábrica de azufre se fue en esa zona no volvió a crecer nada dejaron el lugar totalmente contaminado, en el 72 esta en Prefectura cumpliendo el Servicio Militar y esa zona era un páramo ni se pescaba en esa costa del río, no creo se haya hecho un gran trabajo de mejorar ese suelo”

R. J. Rey— “Así es Miguel, cuando los empleados municipales quisieron hacer un camping, no tubo éxito, se usó como depósito de autos, luego termino en Parque de la Costa”.



Figura 14. Broszeit, E. y Borra, J. B. (c.1925). *Tigre* (detalle). Fotografía, gelatina de plata, 8,5 x 11,2cm. Colección familia Borra. H5/F26. histarmar.com.ar/ArchivoFotosGral-4/Borra-costaNorte-Tigre.htm

Figura 15. Broszeit, E. y Borra, J. B. (c.1925). *Tigre* (detalle). Fotografía, gelatina de plata, 8,5 x 11,2cm. Colección familia Borra. H5/F27. histarmar.com.ar/ArchivoFotosGral-4/Borra-costaNorte-Tigre.htm

Figura 16. Lizarán, F. (1932). Lámina XVIII (detalle)

En el plano de la estación Tigre R que publica un usuario de Facebook (Ferro Carril Central Argentino [Martin Villablanca], 23 de octubre del 2017) constatamos que aquella dependencia está bajo la órbita de la Dirección de Agricultura y Defensa Agrícola. También brinda información sobre la venta que realiza el FFCA de la mitad de los terrenos expropiados a la quinta Vivanco (nos explayamos más adelante). En esta venta la fábrica de azufre tiene su

¹¹ R. J. Rey; M. A. Filippini; H. Zurita; Peri Peri, M. S. Liteplo Tosar.

papel, ya que su construcción es la que explica el quiebre que se observa en la línea divisoria de ambos lotes:

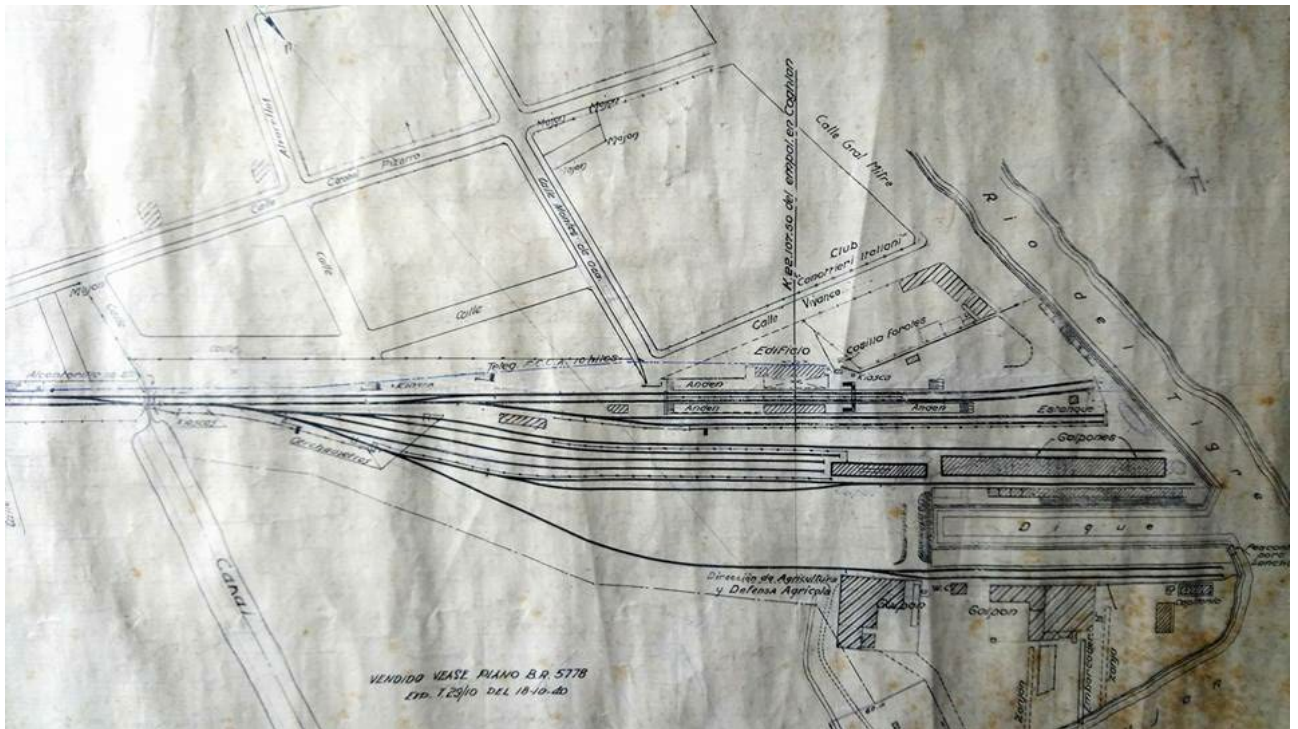


Figura 17. Ferrocarril Central Argentino. [Martin Villablanca]. (23 de octubre del 2017). Kilómetro 22,1 desde Emp. Coghlan, más conocido como Tigre R. [imagen] [Publicación de estado]. Facebook. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=10212785293481624&set=gm.1674768919242591>

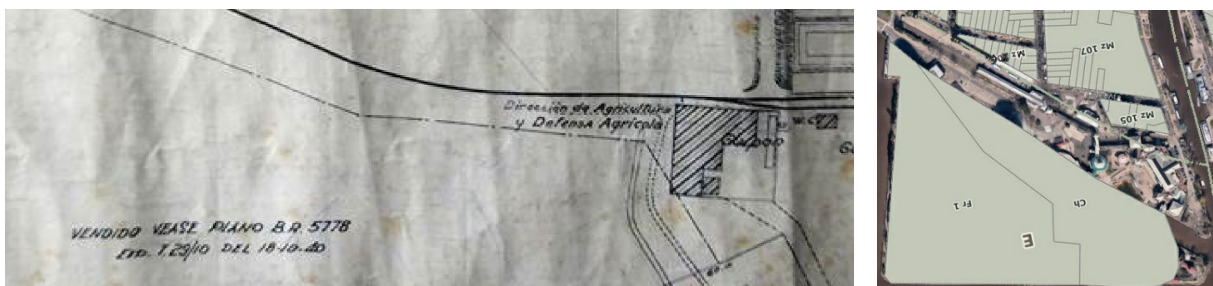


Figura 18. Detalle fig.17 y comparativa con fig. 11 invertida

3.4. Nuevo Puerto de Frutos

En la década de 1930 el Puerto de Frutos cambia de ubicación, a escasos metros de diferencia. Para trazar la genealogía de esta nueva ubicación, utilizamos dos documentos: 1) el fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el caso *Gregorio Boza v. Provincia de Buenos Aires* (Imaz, Perú y Brea, 1957); y 2) la *Memoria Descriptiva del Puerto y Mercado de Frutos del Tigre* (Lizarán, 1932). El primero detalla el proceso de transferencia de las tierras; sus dueños anteriores; y los pleitos judiciales por posesión. Del segundo tomamos las distintas

proyecciones y los obrajes finalmente realizados. En ambos documentos se resalta cómo la obra pública, al valorizar a los terrenos lindantes, desencadena un mecanismo especulativo.



Figura 19. Fredes, S. 2021. Composición original en base a

a. Google. (mayo 2014). *Street View*. <https://goo.gl/maps/UawYDB19NenXsKHq9>

b. s/d (c.1930). Fotos Antiguas del Partido del Tigre y Delta. [Alberto Perez]. (25 de abril del 2021). *astilleros*. [imagen] [Publicacion de estado]. Facebook.

<https://www.facebook.com/groups/1119717471388331/posts/4638732806153429/>

3.4.1. Gregorio Boza v. Provincia de Buenos Aires

Casi lindera a la Quinta Vivanco existía la Quinta de la Playa y, más allá, la isla Los Rosquetes. El Puerto y Mercado de Frutas de Tigre se instala sobre estos terrenos: Gustavo A. Frederking donará una fracción a la provincia, en 1924, y luego le venderá un segundo lote, en 1937.

Los terrenos de la Quinta de la Playa los compra Frederking en 1917 y 1920. No se identifican sus antecesores en la causa, se supone una ocupación desde 1846 sin títulos ni precisiones. Por su parte, los terrenos de la isla Los Rosquetes, se encuentran bajo dominio de Hugo A. Bunge, adquiridos en 1891, antes Diego F. Erhart. Estos títulos comienzan en 1856 y tienen ubicación y límites precisos desde 1889, con acreditada posesión pública, continua y exclusiva. Los herederos de Bunge denuncian, en 1944, que Frederking en su donación incluye parte de sus tierras, apropiándose las, y que la Provincia actúa de mala fe al aceptarlas, solicitando la devolución de las mismas. La Corte reconoce la prueba contra Frederking en relación a la titularidad de los terrenos en disputa, donados y vendidos al Estado

provincial. A pesar de ello, rechaza la demanda por la especulación inmobiliaria que se refleja en los herederos en relación a la valorización que la obra pública produce sobre el resto de sus tierras. La Corte, sumando a este argumento una serie de tecnicismos que incluyen el carácter de dominio público de las obranzas del Puerto y Mercado de Frutas, rechaza la demanda.



Figura 19. Castilla Lopez, E. (1915). Plano del Partido de Las Conchas, Planta urbana (detalle).

Gustavo A. Frederking (1879, Bs. As. - 1940, Bs. As.) es un prestigioso abogado —director del Banco Alemán Transatlántico y del Banco de la Nación Argentina^{12 13}— que participa en negocios junto a Ernesto y Carlos Alfredo Tornquist. Ernesto Tornquist construye en Las Conchas un palacete (demolido c. 1940) aledaño al mencionado Tigre Boat Club, sobre el río Luján, y es miembro fundador del Rowing Club Argentino y del Tigre Club (hoy Museo de Arte de Tigre).

3.4.2. Memoria Descriptiva del Puerto y Mercado de Frutos del Tigre.

El proyecto del nuevo Puerto modifica varias veces su ubicación y funcionamiento por **cuestiones** de presupuesto, viabilidad, dirección de ríos y vientos, etc.. Un factor es la modificación de los arroyos circundantes, cuya utilización se incluye dentro de los planes

¹² https://genealogiaderosario.com.ar/wp/wp-content/uploads/2021/03/CEGeHR_Boletin_nro_3.pdf

¹³

<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2nsKE5wNxrIJ:https://www.cs.cmu.edu/~ref/english.ps+&cd=17&hl=es-419&ct=clink&gl=ar>

descartados. Estos arroyos fueron rectificadas (A. Patiño) o rellenados (A. Rosquete) por los propietarios ribereños. Otro factor es la falta de disposición del FFCA para trazar la vía que conecte el nuevo puerto al sistema del ferrocarril, que termina desestimándose con la venta, antes mencionada, que realiza el FFCA de la mitad de sus terrenos.

La construcción del nuevo Puerto y Mercado de Frutos responde a la saturación de su ubicación original en tierras de Vivanco. Los terrenos donde se proyecta son grandes extensiones, de cota baja, poco valor y bien ubicadas. A esta zona de pajonales y montes de sauces se la conoce como *Montes del Tigre*. Sus características impiden incluir estas tierras en el mercado inmobiliario. Los propietarios las ofrecen en donación al Estado, a cambio que sus restantes propiedades sean rellenadas. Habiendo varias ofertas, que se traducen en diversos proyectos, estos se elevan al gobierno nacional, en 1923, buscando colaboración económica. La Dirección General de Navegación y Puertos de la Nación ofrece su ayuda en tanto los planes se adecuen a la Avenida Costanera. La Dirección de Hidráulica de provincia considera incompatibles ambos desarrollos. Luego, se decreta su ubicación actual, aceptando la oferta de tierras de Gustavo A. Frederking.

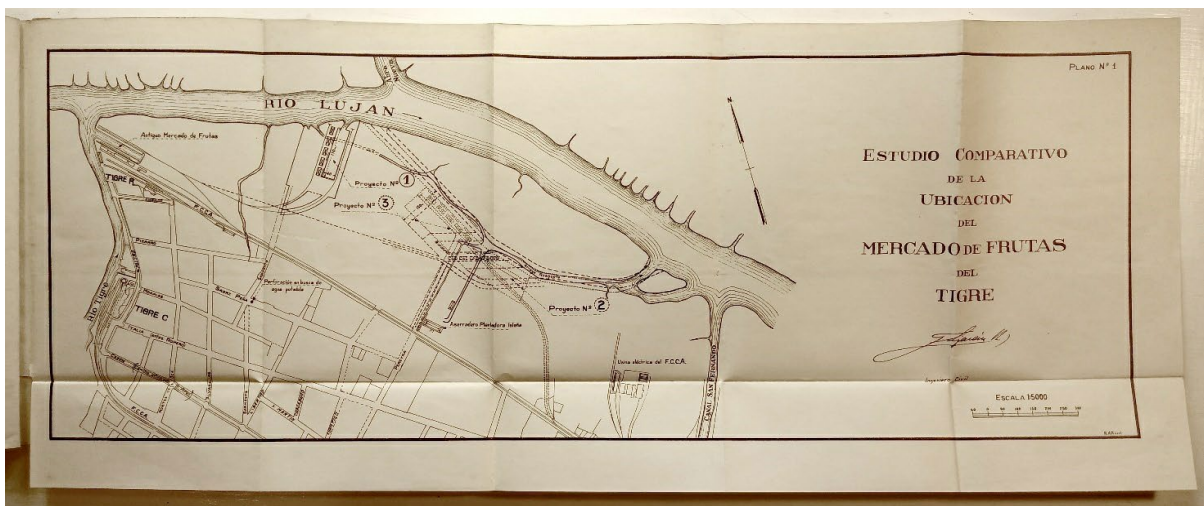


Figura 20. Lizarán, F. (1932). Plano 1.

Mientras las obras de excavación, dragado y relleno se realizaban, se presentó al gobierno Enrique González Patiño, en 1925, ofreciendo en donación una de las calles recientemente elevadas (Sarmiento). La condición era la misma: que los demás terrenos de su propiedad sean rellenados. Concediéndosele, el vecino Patiño aprovecha la presencia de maquinaria para ensanchar, rectificar y dragar un arroyo que lindaba su propiedad, límite natural con la quinta Vivanco. El arroyo, antes privado, y que recibe el nombre del donante, en 1945 se

declara navegable y de uso público por decreto nacional¹⁴, a instancias de la solicitud que hiciera la vecina lindera Jacinta Horsch de Beck para estacionar botes de remo.

Lizarán (1932) considera que el Estado ha hecho un mal negocio con la actitud especulativa de los donantes, quienes se han favorecido con la liberación de impuestos y aumentos del relleno por fuera del acuerdo inicial, comprobándose en remates posteriores una quintuplicación del valor de los mismos, producto de estas obranzas.

En 1926 se libra al servicio una primera parte del puerto, bajo la administración de la Dirección General de Agricultura, Ganadería e Industrias de la Provincia. Los años siguientes continuaron las obras y rellenos, incluyendo material dragado del río Sarmiento y del Luján. En 1931 se habilitan nuevas secciones del puerto, con lo cual se prohíben las tareas de carga y fondeadero en la ribera del río Tigre, habilitadas transitoriamente por saturación del antiguo Puerto de Frutos, y que ocasionaban molestias en la zona. A su vez se proyectan obras de ampliación que por dificultades económicas no son retomadas pasados los años.

El proyecto de la autopista Ribereña es retomado por el gobierno de facto de la última dictadura cívico militar. Un tramo es frenado por los vecinos de San Isidro, gracias a su poder político y económico (Ríos, 2010). Esta vez los gobiernos de Tigre y San Fernando están a favor de la autopista, “ya que advertían en esas obras la valorización inmobiliaria de sus tierras costeras ..., y la posibilidad de deshacerse de algunas villas de emergencia ... allí localizadas” (2010: 94).

3.5. Punta Vanguardia

Recapitulando, la gran inundación de 1820 transforma el arroyo del Tigre en un río de gran caudal, al que se traslada el puerto de Las Conchas. Así, la confluencia de los ríos Tigre y Luján cobra una importancia mayor. Entre otras denominaciones se la conoce como Punta Vanguardia y desde su nacimiento se relaciona con el control de las aguas y la soberanía, comenzando en 1821, cuando “se instala allí la División de Torpedos y amarras de la flota” (Recuperamos Punta Vanguardia [Daniel Eduardo Fariña], 18 de mayo de 2021). El origen del nombre se halla en una embarcación, el buque de la Armada Nacional Gral. Brown, que entre los años 1880 y 1883, “cumple servicios de pontón y estacionario con la denominación ‘Estacionario de Vanguardia’, fondeado o amarrado sobre la costa del Río Luján y su

¹⁴ Boletín Oficial de la República Argentina. 1ra sección. (15 de octubre de 1945). Año 53, n° 15.310. Buenos Aires. archive.org. P. 3. https://archive.org/details/Boletin_Oficial_Republica_Argentina_1ra_seccion_1945-10-15/

confluencia con el Río Tigre”¹⁵. Aquella fracción del terreno heredaría el nombre de la embarcación y luego se extiende a la edificación que construye el ferrocarril.

En 1896 llega a esta confluencia el F. C. Buenos Aires y Rosario, construyendo estación, puerto y dependencias varias, entre ellas una casilla “...destinada a Puesto de Vigilancia ‘Vanguardia’, de la Subprefectura General del Puerto, que funcionó allí hasta 1938” (Recuperamos Punta Vanguardia [Daniel Eduardo Fariña], 18 de mayo de 2021). Existe allí “un faro o farola’ para la navegación”¹⁶. “Desde 1951 se denomina ‘Depósito Vanguardia’.... En 1970 será Depósito de combustibles, judicial y de rezago de embarcaciones. En 1986... pasa a depender de la Prefectura de Zona Delta, hasta la entrega en 1995 al Complejo ‘Tren de la Costa’” (Recuperamos Punta Vanguardia [Daniel Eduardo Fariña], 18 de mayo de 2021). “En compensación, la empresa procede a la remodelación y refacción del antiguo edificio de la Prefectura, ubicado en el Canal San Fernando (ex Prefectura San Fernando) ... el que es recibido ... el 22 de febrero de 2000”¹⁷.



Figura 21. Fredes, S. (2019). *Punta Vanguardia*. Fotografía digital.

¹⁵ Luciana Padulo. (2021). Proyecto de Ley D- 1060/21-22-0. Punta Vanguardia. Monumento Histórico y Patrimonio Cultural. Congreso de la Provincia de Buenos Aires. <https://www.hcdiputados-ba.gov.ar/index.php?page=proyectos&search=proyecto&periodo=21-22&origen=D%20%20%20&numero=1060&alcance=0>

¹⁶ Prefectura Naval Argentina. (2011). Historia de la Prefectura de Zona Delta y sus dependencias subordinadas. En Historia de la Prefectura Naval Argentina, Tomo VIII, Parte III. Publicación I.G. PNA 3-013. PP. 1095, 1096. <https://es.calameo.com/read/0002549221ea023283139>

¹⁷ Prefectura Naval Argentina. (2011). Historia de la Prefectura de Zona Delta y sus dependencias subordinadas. En Historia de la Prefectura Naval Argentina, Tomo VIII, Parte III. Publicación I.G. PNA 3-013. PP. 1095, 1096. <https://es.calameo.com/read/0002549221ea023283139>

En 2001 *Punta Vanguardia* se declara de Interés Municipal¹⁸, gracias al aporte del Departamento de Asuntos Históricos y Museo de la Prefectura Naval Argentina. En 2021 un grupo de vecinos¹⁹ redacta un proyecto de ley²⁰ para declarar al predio Monumento Histórico y Bien incorporado al Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires. El proyecto es presentado en el Congreso por la diputada Luciana Padulo. En una carta pública, solicitan “a las nuevas autoridades de la empresa posibilitar el libre acceso al predio, por parte del público en general y de las escuelas en particular, a los efectos de difundir y preservar el acervo cultural y el patrimonio histórico de los argentinos” (Recuperamos Punta Vanguardia [Daniel Eduardo Fariña], 18 de mayo de 2021). La presentación se realiza en el contexto de la Ley 15 255/2021 que declara de interés provincial la promoción del Parque de la Costa, con el objeto de fomentar el desarrollo turístico, cultural y educativo. Al día de hoy Tigre cuenta con siete edificios considerados como Monumento Histórico Nacional y dos sitios como Lugar Histórico Nacional²¹.

3.6. Parque de la Costa

Sociedad Comercial del Plata (SCP), liderado por la familia Soldati, obtuvo en 1993 la concesión²² del Tren del Bajo, rebautizado Tren de la Costa. Abrió centros comerciales en sus estaciones y en su cabecera construyó el Parque de la Costa, Trilenium Casino (en sociedad con Boldt S.A.), Teatro Niní Marshall, China Town, Tigre Center y Aquafan. El ministro del Interior y Transporte Florencio Randazzo reestatiza la línea en 2013, asignando el servicio de pasajeros a la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) (Resolución 477, 2013, *Rescíndese Contrato de Concesión suscripto con la Empresa Tren de la Costa Sociedad Anónima*. Ministerio del Interior y Transporte). Pese a ello, el complejo Parque de la Costa

¹⁸ ORDENANZA 2321/01. Cultura. Municipalidad de Tigre. http://www.ecofield.net/Legales/Ord/Tigre_BA/DIGESTO%20NUMERICO%20MUNICIPALIDAD%20DE%20TIGRE/2321-01.doc

¹⁹ RECUPEREMOS PUNTA VANGUARDIA. Grupo público de Facebook. <https://www.facebook.com/groups/422921592139949>

²⁰ Luciana Padulo. (2021). Proyecto de Ley D- 1060/21-22-0. Punta Vanguardia. Monumento Histórico y Patrimonio Cultural. Congreso de la Provincia de Buenos Aires. <https://www.hcdiputados-ba.gov.ar/index.php?page=proyectos&search=proyecto&periodo=21-22&origen=D%20%20%20&numero=1060&alcance=0>

²¹ Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos. (2020). Listado de Bienes declarados. Ministerio de Cultura de la Nación. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/listado_de_monumentos_2020.xlsx

²² Decreto nacional 204/1993. Aprobación del contrato de concesión con Tren de la Costa Sociedad Anónima. <http://www.saij.gob.ar/204-nacional-aprobacion-contrato-concesion-tren-costa-sociedad-anonima-dn19930000204-1993-02-11/123456789-0abc-402-0000-3991soterced> / Contrato de concesión: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/decreto_1993-204_cto._tren_de_la_costa.pdf

continúa dentro de la órbita privada. SCP lo mantiene hasta 2021 cuando lo vende al Grupo Fénix, holding del empresario multimedio Marcelo Fígoli, salvataje estatal mediante.

El Puerto de Frutos es trasladado en la década de 1930. El Tren del Bajo es clausurado en 1961 en el marco del Plan Larkin. Cerca del Canal San Fernando, en 1916, el tendido sirve para instalar la primera usina eléctrica para ferrocarriles de Sudamérica; como también, luego de su cierre, es utilizado por ASTARSA para el traslado de las locomotoras que el astillero construye y repara. Según relatos de vecinos también existió un asentamiento informal c. 1950, al que llamaban villa o barrio "Patiño", erradico en 1968 (Fotos Antiguas del Partido del Tigre y Delta [Tobias Ledesma], 12 de Agosto del 2021).

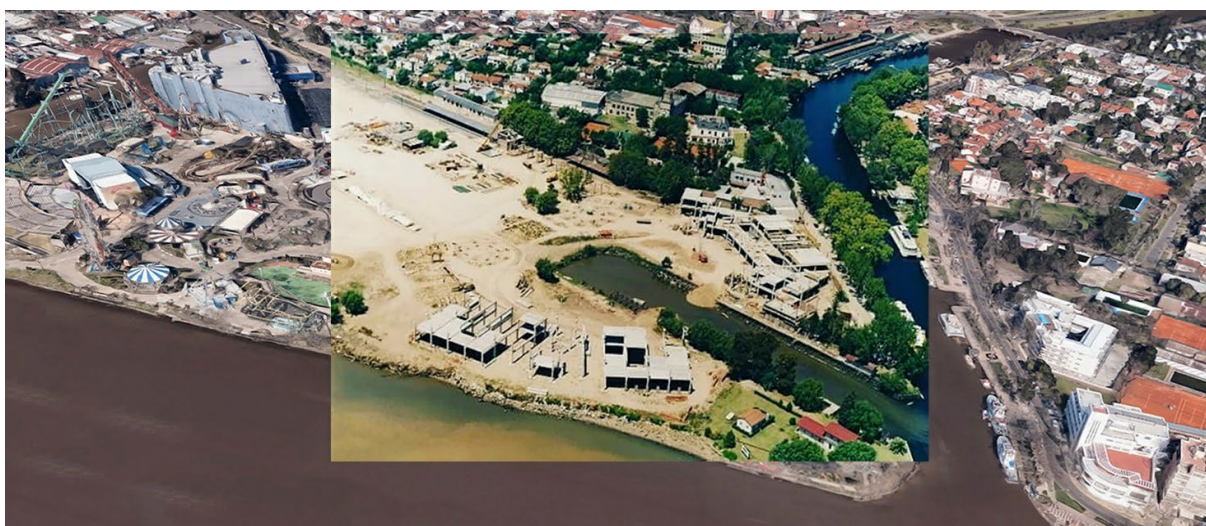


Figura 22. Fredes, S. 2021. Composición original en base a:

a. Google (imágenes); CNES / Airbus, Maxar Technologies (datos del mapa). (2021). Google Maps. <https://goo.gl/maps/AXPyJ7WRDsxtFneT6>

b. <https://www.facebook.com/groups/1119717471388331/permalink/4659683420725034>

La imagen muestra una fotografía aérea del Tren y Parque de la Costa en construcción, 1995, superpuesta a una fotografía satelital actual. El tren inaugura ese año, el parque dos años después.

Además de la concesión de la línea férrea, SCP también tiene participación en las privatizadas Telefónica, Gas Natural, Aguas Argentinas, Telefé, Transportadora de Gas del Norte, Transener, Ferroexpreso Pampeano, entre otras. SCP hoy está presente en los sectores estratégicos de la construcción, agroindustria y petróleo, combustibles y derivados (<https://scp.com.ar>). Su patrimonio neto asciende de AR\$800 millones en 2013 a AR\$25 900 millones en 2020.

En 2013 SCP pierde la concesión del TDC. A fines del 2020 SCP decide cerrar el Parque de la Costa. Uno de los motivos no asumidos es que en 2021 comenzarían a pagar una deuda de USD25 millones negociada en concurso de acreedores. El monto original, rebajado, es de USD100 millones. Ignacio Noel, actual presidente de SCP y principal accionista, expresa que la causa del cierre no es la crisis económica y sanitaria por el Covid19, sino los *juicios laborales y los altos impuestos*, que hacen *inviable* al Parque de la Costa.

Para que no se pierdan los puestos de trabajo, funcionarios del estado negocian con SCP. Participan, entre otros, la provincia de Buenos Aires, el municipio de Tigre y el presidente de la cámara de Diputados de la Nación Sergio Tomás Massa, ex intendente del partido. Lxs trabajadorxs del Parque de la Costa se manifiestan en las calles por sus derechos laborales. Para hacer atractiva una compra de Parque de la Costa S.A., el Estado ofrece eximición de obligaciones fiscales por dos años y condonación de deudas, entre ellos el impuesto sobre los ingresos brutos e inmobiliario, y la condonación de una deuda del concurso preventivo (Ley 15 255, 2021, *Promoción y desarrollo del Parque de la Costa*. Honorable Congreso de la provincia de Buenos Aires). Como contraprestación por los beneficios, se deben conservar los puestos de trabajo y aceptar el seguimiento y evaluación por parte de una comisión bicameral de la legislatura de la provincia. Finalmente, el Grupo Fénix compra el parque de diversiones.

3.6.1. El terreno

El Parque de la Costa se emplaza sobre el terreno expropiado a la quinta Vivanco. Ese lote se mantiene íntegro hasta que el FFCA lo vende; no tenemos fecha precisa de la transacción. En Lizarán (1933) ya se menciona una venta. En CartoArba se encuentra un plano de loteo, de 1949, ya a nombre de Constantino Moschos.

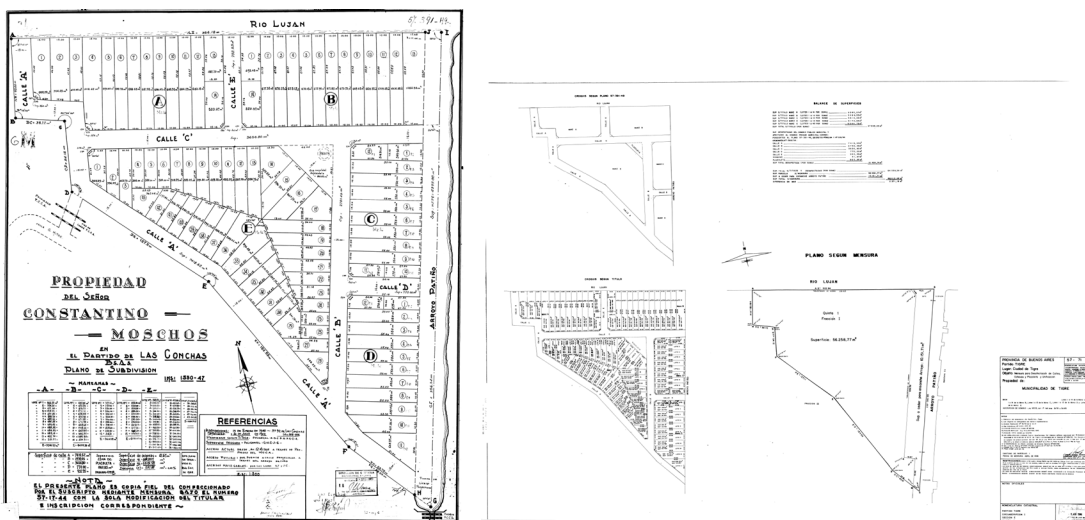


Figura 23 / Figura 24.

Este loteo es un proyecto de urbanización que no se concreta. Privatizado el tren, para regularizar la situación dominial, la municipalidad desafecta las superficies del dominio público municipal (calles, ochavas y plazoletas de la trama urbana proyectada). También se realiza un nuevo ensanche y dragado del arroyo Patiño.

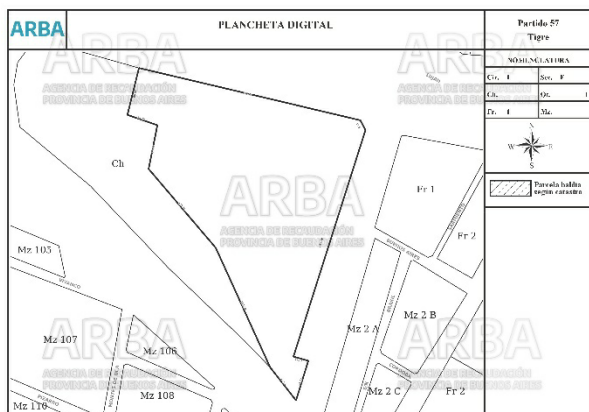


Figura 25.

Así, el Parque de la Costa se asienta sobre un terreno estatal y otro privado. La división del predio se ve reflejada en la forma y la disposición de sus edificaciones, notable en el caso del Casino Trillanium.

Esta doble condición es relevante. Mientras que los planes de re estatización del ministro Randazzo incluyen el Parque de la Costa, SCP no cede. SCP manifiesta que de los terrenos que utiliza el parque sólo uno está afectado a la concesión. Por su parte, el Estado argumenta que “la concesión integral para la explotación del sistema de transporte del Ramal MITRE II - ex DELTA, comprende ... también la explotación comercial y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias relacionadas...” (Resolución 477, 2013, *Rescíndese Contrato de Concesión suscripto con la Empresa Tren de la Costa Sociedad Anónima*. Ministerio del Interior y Transporte). Como dijimos, el parque no se estatiza. Desconocemos las razones o las negociaciones detrás del resultado final.

3.6.2. Urbanismo

Como es usual en zonas portuarias, en los alrededores del primer Puerto de Frutos existen piringundines y trabajadorxs sexuales ofreciendo sus servicios, puntualmente en la calle Vivanco²³. Esta calle atraviesa por la mitad la quinta Vivanco. Interpretamos como vestigio de

²³ Relato Familiar.

aquella actividad la presencia del hotel alojamiento Astor, esquina Vivanco y Mitre (ribera del río Tigre), demolido en 2019 para en su lugar levantar torres con vista al río.

Hoy las calles Vivanco y Mitre son paseos turísticos que incrementan su tránsito con la reapertura del tren y la creación del Parque de la Costa. La normativa municipal adecua el ordenamiento territorial al nuevo contexto. Taxis, fondeadero de embarcaciones, gastronomía, hotelería, estacionamiento, ochavas, sentido de circulación, son algunos de los usos regulados sobre el espacio público. Como normativa de mayor alcance identificamos el "*Plan de reorganización del tránsito de vehículos*" (Ordenanza 1876, 1996, *Tránsito*. Partido de Tigre), dentro del casco urbano de Tigre. Es un plan integral que atiende las "*exigencias de circulación*" originadas no sólo por el Tren y Parque de la Costa, sino también por el nuevo emplazamiento de la estación ferroviaria Tigre y de la Avenida de las Naciones Unidas (conexión Acceso Norte).

Destacamos, entre otras resoluciones de menor alcance:

La resolución 1663 (1997, *Fondeaderos*. Partido de Tigre), a pedido de TDC S.A., deja sin efecto los permisos de amarra otorgados en su zona de influencia, pasando el fondeadero a ser de su uso exclusivo.

La resolución 1431 (2004, *Infraestructura Desagues Pluviales*. Partido de Tigre) delega a la Municipalidad la operación y mantenimiento de las bombas de desagües pluviales que instala Parque de la Costa S.A. en el canal Patiño.

El decreto 1907 (2004, *Urbanismo*. Partido de Tigre) incorpora como excepción la habilitación de bar, restaurant y parrilla en la zona de influencia del parque.

La ordenanza 3259 (2012, *Convenios*. Partido de Tigre) convalida el convenio con Parque de la Costa S.A. para articular el teatro Niní Marshall con programas culturales de la Municipalidad.

El decreto 1743/17 (2017, *Tránsito*. Partido de Tigre) aprueba los planos que presenta Trilenium S.A. "con propuesta de circulación vehicular en el sector de acceso al casino (...)".

Entre 2018 y 2019 el municipio de Tigre lleva adelante el concurso de ideas urbanas "*Planificación del funcionamiento vehicular y peatonal en Tigre Centro*"²⁴, en convenio con el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires. Entre otros ejes, el concurso procura

²⁴ Decreto 318/19. Tránsito. Municipalidad de Tigre. <http://servicios.tigre.gov.ar/digesto/documentos/digestos-pdf/D-318-19.pdf>

solucionar el acceso público a la costa del río Luján y los persistentes problemas de circulación por el crecimiento de la industria turística. De los proyectos premiados, resaltamos que la mayoría incluye la apertura del camino de sirga público peatonal en el perímetro del Parque de la Costa, en las riberas de los ríos Luján, Tigre y arroyo Patiño.

3.7. Conclusión

Al estar finalizando esta primera etapa de análisis y luego de completar la aproximación inicial, tanto en la zona de estudio como a ella dentro del periodo de tiempo mencionado, podemos esbozar algunas conclusiones iniciales, tal vez parciales, de cómo la historia urbana del ex partido de las conchas fue marcada desde su inicio por las decisiones económicas en boga en diferentes estadios de la Argentina. Al mismo tiempo este poblado se identificó con la búsqueda de una lógica productiva regional, tanto sea de bienes materiales como de servicios donde tener presencia preponderante en el mercado para con la metrópoli, Buenos Aires. El terreno de la quinta Vivanco, luego los del Club Canottieri, del FFCA, Mercado de Frutos, parque de diversiones, vivencia transformaciones y fragmentación de sus tierras. Esta lógica generó una articulación fuerte y compleja entre el sector público estatal y el sector privado, dueños de terrenos.

La necesidad por ejemplo de un Puerto con salida al Río Lujan dio como resultado dragados para un puerto de frutos, donde se comercializaban productos isleños que luego el FFCA trasladaba a la gran ciudad. Estos dragados en terrenos privados fueron hechos por el estado gracias a que los poseedores de tierras prestaron sus terrenos a cambio de una nivelación de los mismo al llegar a la costa del río Lujan.

Estas entre otras, como el avance del neoliberalismo en Argentina a finales del siglo XX que dio paso a la aparición del Tren y parque de la costa con sus shoppings y centros comerciales ya mencionados, son un fiel reflejo de un pueblo pujante que se enfiló detrás de las ambiciones de un país, mas esto no demuestra que al, hoy partido de Tigre, le fuera de principal interés la urbanización pública.

Estas decisiones que a priori parecen de gran audacia económica, al cambiar el rumbo del país se ven cortadas de raíz. Con la industria de turno abandonada a su suerte y grandes vacíos urbanos aparecen y no hay políticas públicas por parte del estado para que sean reconvertidas o urbanizadas. Lejos de ello las tramas urbanas que encontramos en la costa, tanto viales como peatonales, de vivienda y/o comerciales, no tienen acceso a la costa que no sea de carácter privado o semi público. Estas grandes extensiones de terreno que dieron paso a mutaciones urbanas no fueron la creación o la gesta de trama urbana para el partido,

fueron en pos de la subdivisión onerosa de terrenos entre privados y públicos casi con el estricto fin de generar ingresos a las empresas.

La interacción social del partido no se encuentra en estos terrenos costeros, está segmentada para los turistas que vienen a visitar el puerto de frutos nuevo, casino, teatro, etc. Todos de carácter privado, no hay parques públicos o calles de dominio público por las cuales tener contacto mínimamente visual con el Río.

Una vez más las transformaciones y mutaciones urbanas que observamos en esta primera etapa son prácticamente en su totalidad de índole productivo. El espacio de encuentro social, en las tierras analizadas, es casi inexistente a menos que abonemos una entrada, o estemos de compras. El partido del tigre nuevamente está alineado con las directivas económicas que le son más redituables dejando de lado quizá la posibilidad de tener un acceso libre a la costa, algo que se adeuda desde su creación.

Referencias bibliográficas

(1892). *Informes de los consejeros legales del Poder Ejecutivo: De 1867 á 1874*, tomo IV. Buenos Aires. pp. 340-341 <https://books.google.com.ar/books?id=FjksAAAAIAAJ>

(1945). *Catálogo general de mensuras de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata: Archivo de la Dirección de Geodesia, Catastro y Tierras, Ministerio de obras públicas de la Provincia de Buenos Aires. <http://www.bibliotecapca.com.ar/greenstone/collect/libagr/index/assoc/HASH0111.dir/doc.pdf>

Anadón, C. A. y Murature de Badaracco, M. C. (1985). *Historia de la Matanza-Victoria*. Victoria: Museo Carlos Anadón.

Barriera, D. G. (2013). *Justicias rurales: el oficio de alcalde de la hermandad entre el derecho, la historia y la historiografía (Santa Fe, Gobernación del Río de la Plata, siglos XVII a XIX)*. *Andes*, 24, 17-61. Instituto de Investigaciones en Ciencias Sociales y Humanidades; Universidad Nacional de Salta, Facultad de Humanidades. <http://hdl.handle.net/11336/15346>

Bernasconi, A. (2012). *Historia del Ferrocarril al norte del Gran Buenos Aires: Ferrocarriles Mitre y Belgrano*. Ed. Dunken. Citado en Matías Clausse. (2018). Reconponiendo las huellas urbanizadoras al norte de la capital. Ferrocarriles pobladores. *Revista HISBA*, N.º 6. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, FADU, Historia Urbana de Buenos Aires, cátedra María Marta Lupano.

Clausse, M. (2018). Reconponiendo las huellas urbanizadoras al norte de la capital. Ferrocarriles pobladores. *Revista HISBA*, N.º 6. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, FADU, Historia Urbana de Buenos Aires, cátedra María Marta Lupano.

Cruz, E. N. (2007). *Las preocupaciones de las almas en el siglo durante el período Colonial*. I Jornadas Nacionales de Historia Social, 30, 31 de mayo y 1 de junio de 2007, La Falda, Córdoba. En Memoria Académica. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.9601/ev.9601.pdf

Fernando, L. (1932). *Memoria Descriptiva del Puerto y Mercado de Frutos del Tigre*. La Plata: Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Hidráulica y Perforaciones.

González, J. C. (2011). *Salvador Joaquín de Ezpeleta. Historia de su familia en Navarra, Guipúzcoa y del Río de la Plata durante los Siglos XVIII y XIX*. El autor.

Imaz, E., Peró, J. A. y Brea, R. J. (Dires.). (1957). *Fallos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación Argentina. Con la relación de sus respectivas causas*. Vol. 239. Buenos Aires. PP 129-140. https://archive.org/details/Fallos_Corte_Suprema_Argentina_Vol239-1957

Prefectura Naval Argentina. (2011). Historia de la Prefectura de Zona Delta y sus dependencias subordinadas. En *Historia de la Prefectura Naval Argentina*, Tomo VIII, Parte III. Publicación I.G. PNA 3-013. <https://es.calameo.com/read/0002549221ea023283139>

Ríos, D. M. (2010). *Producción de espacio de riesgo de desastres a partir de la urbanización de áreas inundables. Los bañados de Tigre, su historia y sus transformaciones recientes*. Tesis de doctorado, UBA. <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/3333>

Romero, J. M. (1863). *Plano del pueblo de Las Conchas*. La Plata: Archivo de Geodesia, plano 225-25-1; también duplicado 10, partido de Tigre. Transcripción: Adrián Di Giacomo, Inédito. Digitalización: Francisco Javier Amorrortu, <http://www.lineaderibera.com.ar/ahg116.html>

Ruiz Moreno de Bunge, S. (2004). *Tigre y las verdes Islas del Delta*. Camalote

Scalabrini Ortíz, R. (1940). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Editorial Plus Ultra, 1974.

Schlatter, E. (comp.). (1904). *Leyes, contratos y resoluciones referentes á los ferrocarriles y tranvías á tracción mecánica de la República Argentina*, tomo 5. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Vías de Comunicación, Infojus. http://www.saij.gob.ar/docs-f/biblioteca_digital/libros/edicion-oficial_leyes-contratos-resoluciones-referentes-ferrocarriles-tranvias-traccion-mecanica-republica-argentina_t05_1904/edicion-oficial_leyes-contratos-resoluciones-referentes-ferrocarriles-tranvias-traccion-mecanica-republica-argentina_t05_1904.pdf

Tosoni, L. (2008). *Gaetano Moretti y su obsesión americana*. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, Seminario de Crítica.

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

Vapñarsky, C. A. (2011). *La aglomeración Gran Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Buenos Aires: Eudeba.

Vivanco, H. E. *Los Vivanco. Descendencia en el Río de la Plata y Entre Ríos*. Manuscrito inédito.

Z. de Pierini, L. (1982). *Reseña histórica de la Calle Cazón de Tigre*. Tigre: Museo de la Reconquista, Municipalidad de Tigre.

Z. de Pierini, L. (1983). *Reseña Histórica de la Iglesia Inmaculada Concepción de Tigre*. Tigre: Museo de la Reconquista, Municipalidad de Tigre.

Zenequelli, L. (2016). *Tigre. Su historia. De aquí y de allá*. San Fernando: Grafito.

Páginas web

ABCC - Argentine-British Community Council. [ABCC - Argentine-British Community Council] (13 de febrero 2015) Los comienzos del Tigre Boat Club. [Publicacion de estado]. Facebook. <https://www.facebook.com/AbccArgentineBritishCommunityCouncil/posts/835051339874650>

Club Canottieri Italiani. [Club Canottieri Italiani]. (16 de junio de 2016) Sabias que? [Publicacion de estado]. Facebook. https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1205299979494475&id=434545489903265

Ferro Carril Central Argentino. [Martin Villablanca]. (23 de octubre del 2017). *Kilómetro 22,1 desde Emp. Coghlan, más conocido como Tigre R.* [imagen] [Publicación de estado]. Facebook. Fotos Antiguas del Partido del Tigre y Delta. [Peri Peri]. (17 de mayo de 2019). *Incendio Puerto de Frutos. Fábrica de azufre 1937* [imagen adjunta] [Publicacion de estado]. Facebook. <https://www.facebook.com/groups/1119717471388331/posts/4707822252577817/>

Fotos Antiguas del Partido del Tigre y Delta. [Tobias Ledesma]. (12 de agosto de 2021). *Puede ser que el parque de la costa antes era una villa? porque mi abuelo tenia muchos amigos ahy* [Publicacion de estado]. Facebook. <https://www.facebook.com/groups/1119717471388331/posts/4972758482750858/>

Jorge Manteola (2002). Resumen de la historia de la estancia "El Talar". Tigre: General Pacheco Web. <http://www.generalpachecoweb.com.ar/historia/historiamanteola.php>

Recuperamos Punta Vanguardia. [Daniel Eduardo Fariña]. (18 de mayo de 2021). Recuperamos Punta Vanguardia. [Publicacion de estado]. Facebook. <https://www.facebook.com/groups/422921592139949/posts/422925675472874>

Tigre más cerca del reconocimiento de la Unesco. (16 mayo de 2017). Viví Tigre. Subsecretaría de Turismo, Municipio de Tigre. <http://vivotigre.gob.ar/tigreunesco/>