

CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO BONAERENSE EN LA CUENCA DEL RÍO SALADO. ACORDES Y DESACUERDOS EN LA FUNDACIÓN DEL PUEBLO CABECERA DEL PARTIDO BONAERENSE DEL VECINO (1880-1900)

Gabriela Fernanda Sánchez
FAUD-UNMDP, Mar del Plata, Argentina

Resumen

Fundaciones urbanas, construcción territorial, trazados urbanos, Provincia de Buenos Aires, General Guido

Desplazada la frontera militar hacia fines del siglo XIX, Buenos Aires se plantea la necesidad de fundar pueblos. Los situados en la cuenca del río Salado guardan una estrecha vinculación con la llegada del ferrocarril y suelen presentar una matriz regular de plaza central que no contempla las condiciones geofísicas.

En el partido Del Vecino -Gral. Guido- la estructura urbana se adapta a un borde costero, trazado que responde a la acción del ingeniero geógrafo Carvalho y del agrimensor Moy, quienes actuaron además en otras ciudades con destino turístico.

Este trabajo analiza y explica las condicionantes que determinaron por una lado la localización del pueblo cabecera y por otro las características del trazado urbano.

Abstract

Construction of the Buenos Aires territory in the basin of the Río Salado. Harmony and disagreement in the foundation of the head town of the district del vecino, province of Buenos Aires (1880-1900)

The military frontier having been moved towards the end of the XIX century, Buenos Aires is considering the need to settle towns. Those located in the basin of the Río Salado are closely linked to the development of the railway and tend to present a regular central square pattern which does not take into account the geophysical characteristics.

In the former administrative district Del Vecino – nowadays General Guido – the urban structure is adapted to a coastal border; its outline being the work of Carvalho, engineer geographer, and Moy, surveyor, both of whom also participated in the planning of other touristic towns.

This work analyzes and explains the constraints that determined, on the one hand, the positioning of the head town and, on the other, the distinctive features of the urban layout.

Encendió un cigarrillo, expiró largamente el humo y taloneando suavemente a su cabalgadura siguió andando al tranco en dirección al pueblo que de a poco se iba agrandando por sobre las orejas erectas y movedizas del caballo. La huella ancha y blanqueada de polvo, serpenteaba por el camino muy poco transitado que viniendo de las Barrancas Coloradas y La Unión, se recostaba sobre la laguna antes de entrar a la población, para desembocar en la ancha calle que la enhebra de punta a punta. Tras de unos ranchos disimulados por álamos de altos plumeros, aparecieron las tapias bajas y vencidas del pequeño cementerio, con pobres monumentos blancos y las cruces de hierro asomando como un plantío visto por encima de la pared de ladrillos sin encalar, caídos en partes. Detrás, el vasto espejo de la laguna cortaba en redondeles el horizonte hasta mostrar al otro lado una orilla baja, de pastizales verdes, pareciendo que la llanura entraba despaciosamente en el agua...

Augusto J. Bialade

Introducción

A partir de la segunda mitad del siglo XIX y como parte del modelo agroexportador sostenido por la alianza entre la hegemonía local y el capital inglés (1852 a 1930), en la provincia de Buenos Aires se planteó la necesidad de fundar pueblos que garantizaran infraestructura a la población rural y brindaran un espacio para el establecimiento de diferentes instituciones fundantes.

Muchos de los núcleos poblados de la cuenca del río Salado deben su existencia al establecimiento de una estación de ferrocarril, y a los acuerdos que las empresas realizaban con los propietarios rurales. Los que tienen este origen suelen presentar una matriz regular en donde la plaza central concentra las diferentes funciones cívicas y se ubica próxima a la estación.

En el caso del partido Del Vecino se reservaron tierras fiscales destinadas a la fundación de núcleos poblados en el año 1866¹ y también en 1883², sin que en ninguno de estos predios se llegaran a conformar pueblos.

Hacia 1876 la frontera bonaerense había logrado avanzar hacia el oeste. El proyecto de realizar una zanja defensiva para que Buenos Aires contuviera los malones no llegó a concluirse, y en 1877 -año en que murió su promotor Adolfo Alsina-, no se habían logrado los resultados esperados. Recién hacia 1880, una vez realizada la campaña al desierto liderada por Julio Argentino Roca, se conformaron algunos partidos en la provincia de Buenos Aires. (Figura 1)

La denominada “conquista del desierto” ocupó hacia 1878 posiciones estratégicas; en 1879 Roca arremetió sobre la campaña y con la ayuda del telégrafo llevó la frontera hasta Río Negro lo que supuso la eliminación del peligro indígena en los campos y pueblos bonaerenses.

En tanto que los empresarios de la provincia de Buenos Aires se encargaban de hacer prosperar sus empresas privadas en el territorio ya pacificado, en los territorios patagónicos se atacaba a la población indígena. En enero del año 1879 se publicó en el diario *La Nación*: “Indios- Recién ayer partió con destino al Rosario la goleta Rosales, remolcada por la cañonera Constitución, conduciendo doscientos cincuenta indios que

¹ En un decreto de 17 de abril de 1866 se reservaron tierras públicas para fundación de pueblos en varios partidos, destinándose en Vecino “el terreno número II, que lleva el nombre de Manuel Castaño, en la extensión de tres leguas cuadradas, “único de propiedad pública que existe en este Partido”, LEVENE, R., pág. 246

² Ley 1629, *Bases para la Creación de doce pueblos*, El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/1-1629.html>, consultado el 05/02/2015

pasarán al Norte de la República.”³ U otro aviso que, con fecha 10 de enero de 1879, anunciaba: “Mañana se espera un gran número de indios de chusma con procedencia de la frontera.”⁴

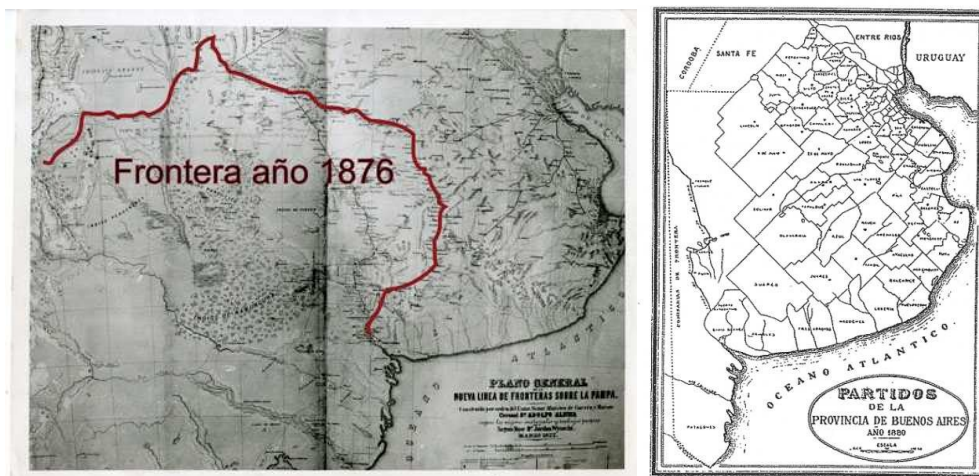


Figura 1: Izq. Frontera de Buenos Aires hacia 1876. Der: Partidos de la Provincia en 1880. Fuente: Rögind W, *Historia del Ferrocarril del Sud*, Buenos Aires, 1937.

El crecimiento en las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX de la ciudad de Mar del Plata posibilitó y activó la ejecución de obras de infraestructura sin precedentes en el ámbito provincial.

La ebullición de esta ciudad como destino turístico en primer término de las familias mas acaudaladas de la sociedad porteña, fue generando a su vez una marcada influencia en el ámbito territorial, por lo que resulta conveniente señalar al menos algunos aspectos que entendemos han incidido en el desarrollo de los pueblos que se encuentran, como en el caso de Gral. Guido, en su área de influencia.

Estando a cargo del gobierno de Buenos Aires Emilio Castro,⁵ promulgó la Ley de Ejidos de 1870 y otra con fecha 12 de agosto de 1871, que organizaban la comercialización de tierras públicas a fin de promover la ocupación del espacio pampeano, preservando la venta ordenada de lotes -16 leguas cuadradas cada uno con destino a fundación de pueblos y ejidos en los parajes que designara el Poder Ejecutivo- los que se regirían por una ley especial.⁶

El 10 de febrero de 1874 se aprobó la traza del pueblo “Puerto de la Laguna de los Padres” presentada por Peralta Ramos, y nació oficialmente lo que más adelante pasaría a ser Mar del Plata. En 1877 se sumó al emprendimiento Pedro Luro, el mismo que adquiriera en el partido de Gral. Guido la estancia “La Quinoa”. La presencia de este estanciero, saladerista, empresario, constructor de puertos primitivos, criador de ovejas, comerciante de lana y agricultor marcó el inicio de un período de prosperidad.

A principios de 1880, Luro y Peralta Ramos emprendieron gestiones para la realización de una estación de baños. En 1883 el gobernador de la provincia de Buenos Aires,

³ Diario La Prensa, Buenos Aires, 4 de enero de 1879

⁴ Diario La Prensa, Buenos Aires, 10 de enero de 1879

⁵ En 1865 fue electo vicegobernador de Adolfo Alsina en la provincia de Buenos Aires, y en el período 1868-1872 gobernador. Como gran parte de la clase dirigente, fue también hacendado, y realizó sus estudios en el Colegio Nacional de Buenos Aires. Al finalizar su formación se unió a los unitarios, por lo que en 1833 debió exiliarse en Montevideo. En 1839 se unió al ejército del Gral. Lavalle, y regresó a Buenos Aires después de la batalla de Caseros.

⁶ RANDLE, P. H., pág. 21.

Dardo Rocha realizó una visita; en 1885 se tendieron las líneas de telégrafo provincial, y el 26 de septiembre de 1886 llegó el primer tren con pasajeros desde la capital del país. (Figura 3)

En estos mismos años prosperaron en el Vecino -emplazado en el trayecto entre Buenos Aires y Mar del Plata- tres diferentes iniciativas privadas destinadas a la fundación de un pueblo cabeza de partido.

La propuesta favorecida por el gobierno fue la que planteó una estructura urbana de eje longitudinal enfatizada por la presencia de una amplia avenida que no guarda proporción con la escala urbana actual ni con el crecimiento demográfico. Esta calzada se adapta al borde costero de la laguna del Mirador, y el centro cívico, incluido en fecha posterior a la presentación del proyecto original, se encuentra distante de la estación del ferrocarril, en donde existe otro núcleo de población supuestamente más antiguo y bastante apartado, pero que pertenece al mismo pueblo. (Figura 2)



Figura 2: Vista aérea del pueblo de Gral. Guido, con su amplia avenida central. En la parte derecha inferior de la foto se aprecia la laguna del Mirador; a la izquierda la Autovía 2.

La decisión acerca de cuál de los tres proyectos presentados para el pueblo resultaba más pertinente quedó a cargo del Sub Inspector Agrónomo Don José C. Vernet, enviado por el Ministerio de Obras Públicas en 1890, comisionado que se trasladó a los terrenos que rodean la estación Velásquez y a la propiedad del Sr. Luis A. Viglione -distante del anterior emplazamiento-, a fin de inspeccionar la calidad e importancia de los terrenos en donde se proponía fundar el Pueblo y Centro Agrícola Rawson.⁷

Si bien el dictamen de Vernet expone las conveniencias de elegir los terrenos de Martín para el futuro pueblo cabecera, no se explica porque se aprobó ocupar terrenos

⁷ AAIIH, Departamento de Ingenieros. Carpeta N° 30283. Viglioni Luis A. V.N° 41 MOP/90. "Sobre formación de un pueblo en la C.A "Guillermo Rawson" que se declare cabeza de partido del Vecino"

anegadizos; en el informe no queda del todo clara la ubicación del Centro Agrícola Guillermo Rawson, ni tampoco porque razón este no se concreta. Tampoco se expone porqué la fundación no se definió en ninguno de los terrenos fiscales destinados con anterioridad y por el Estado para ese fin.

Este trabajo se propone analizar y explicar cuales fueron las condicionantes históricas que determinaron, trascurridas unas dos décadas de la primera reserva fiscal, la simultaneidad de tres propuestas urbanas privadas y en otros terrenos diferentes a los indicados; considerar a los actores y características que dieron lugar a este trazado urbano; y profundizar sobre los distintos intereses que se encontraban en juego en éstos emprendimientos.

Para ello se analizaron fuentes primarias: Archivo de la Asesoría de Investigación Histórica del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires -carpetas de planos de Gral. Guido y Maipú, registros gráficos-; Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires Dr. Ricardo Levene -sección mapas-; escrituras del pueblo de Gral. Guido y de Maipú; Archivo Histórico de la Diócesis de Chascomús -documentos de las parroquias de Gral. Guido y Maipú-.

Creemos que el emplazamiento del pueblo cabecera se encuentra determinada por la presencia de la estación Velásquez del Ferrocarril del Sur construida sobre el ramal que une a la capital de la República Argentina con la ciudad balnearia de Mar del Plata, debido a que estas condiciones proponían mejores perspectivas de crecimiento.

Otro supuesto de partida consiste en estimar que el trazado urbano del Nuevo Pueblo Vecino -hoy Gral. Guido- se debe principalmente a tres factores: la existencia de un camino que funcionaba desde antes de la llegada del ferrocarril; la actividades que desempeñaba el emprendedor Claudio Martín -funcionario de obras públicas del municipio y dueño de una empresa de mensajerías que trabajaba desde la ciudad de Dolores hacia el sur de la provincia de Buenos Aires-; y por último, a que la propuesta urbana fue realizada por un ingeniero geógrafo y un agrimensor que durante esos mismos años planificaban una ciudad portuaria en Quequén junto a una red de transporte que condujera hasta ese puerto.

La Estación Velásquez y la extensión del sistema ferroviario.

El sistema ferroviario fue, en general, siguiendo aquellas rutas ya establecidas por las mensajerías. Para 1856 la empresa mas importante era la llamada “Las Mensajerías Argentinas”, que prestaba servicio de diligencia desde sus oficinas, ubicadas en la calle Santa Rosa, tres veces por mes con destino a Cañuelas, Lobos, 25 de mayo, Saladillo, Ensenada, Magdalena, Chascomús, Pila, Dolores, Vecino, Tuyú, Ajó y Tordillo. A Tandil, Ranchos, Lobería, Bahía Blanca y Patagones salía cada quince días, y la tarifa generalmente era de 5 pesos moneda corriente por legua y por persona. (Figura 3)

A partir de 1864 el “Ferrocarril del Sud” se propuso avanzar sobre el territorio de la frontera sur bonaerense, apoyándose en diferentes tácticas. Una consistió en la unión de poblados existentes como ciudades y centros agropecuarios y de inmigración, como lo fue en el caso de Chascomús, Dolores, Maipú y Mar del Plata. Otra, dictada por la necesidad tecnológica de los trenes que funcionaban a vapor, tuvo que ver con la construcción de estaciones intermedias en tramos de entre 20 y 30 km que pudieran proveer de agua. Esto acarreó la valoración de tierras, poblados, estancias y la prosperidad de los asentamientos en las cercanías de las estaciones, motivo por el cual las autoridades locales, los estancieros y los pobladores se convirtieron en activos promotores de la instalación de vías y estaciones.

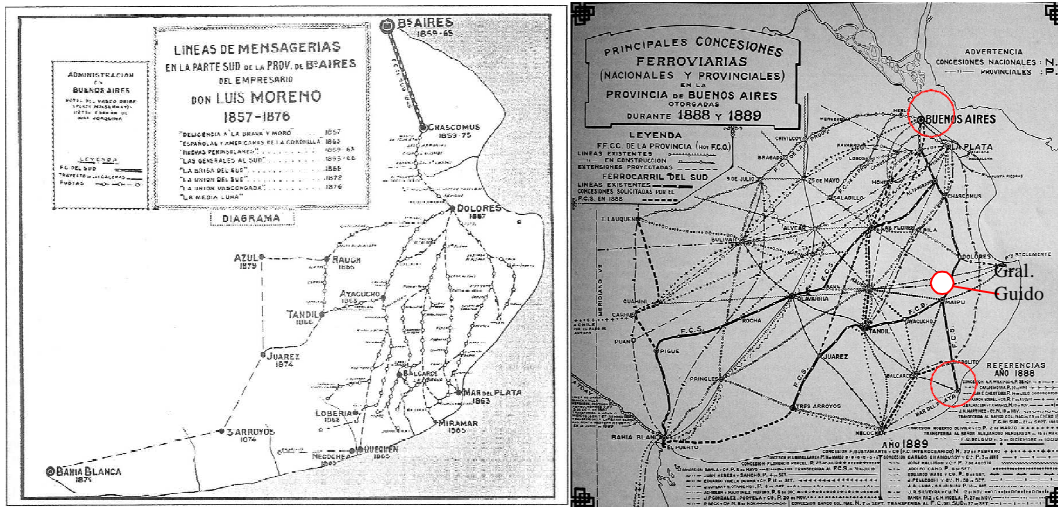


Figura 3: Izq. Líneas de Mensajerías en la provincia de Buenos Aires. Der. Principales concesiones ferroviarias nacionales y provinciales en la provincia de Buenos Aires otorgadas entre 1888 y 1889. Fuente: RÖGIND W, *Historia del Ferrocarril del Sud*, Buenos Aires, 1937.

Este medio de locomoción se utilizaba para recoger los frutos del país, que se concentraban en los comercios y caseríos rurales. La necesidad de proveer de agua a las locomotoras determinó el emplazamiento de la estación Velásquez, tal como se indica en el plano realizado por Carvalho y Moy para el “Nuevo Pueblo Vecino” en el que se puede ver la toma de agua y filtro del ferrocarril en las proximidades costeras de la laguna. (Figura 4)

La estación posibilitaba y representaba la conexión con las grandes ciudades mediante el correo y el telégrafo, por lo tanto, se constituyó como un lugar de encuentro para los pobladores del medio rural. Se estableció en un sitio que para 1826 ya resultaba de interés debido a la presencia de un camino transitado por la empresa de mensajerías y también por el arreo de ganado (Figura 5). Se implantó en el ramal que el Ferrocarril Sud inauguró entre Dolores y Ayacucho el 7 de diciembre de 1880, en terrenos pertenecientes a José Ayerza, tal como podemos ver en un plano de la traza del Ramal a Juancho del F.C.S., que va desde General Guido a los Montes Grandes, y tomó el nombre de un puesto que se encontraba en ese campo: Velásquez.⁸

Una gran cantidad de calzadas surcaban el partido antes del 17 de abril de 1866 en que por decreto se reservaron tierras públicas para fundación del pueblo -Figura 5- y se fundó la primera escuela.⁹ El cruce de éstos, próximo a la laguna Del Mirador, habría estado determinado por la presencia permanente de agua, elemento indispensable para la supervivencia de los ganados y las cabalgaduras durante los arreos. En este enclave se habría generado un asentamiento humano previo a la llegada del ferrocarril que, aunque no tuviera una estructura formal de pueblo, posiblemente llegaría a reunir una mayor cantidad de personas que otro punto cualquiera de la campaña.

⁸ AAIH, Carpeta de planos N°1 del Partido de General Guido

⁹ Esta primera escuela privada fue fundada por Pedro Iturralde en sus terrenos. Desconocemos la ubicación exacta.

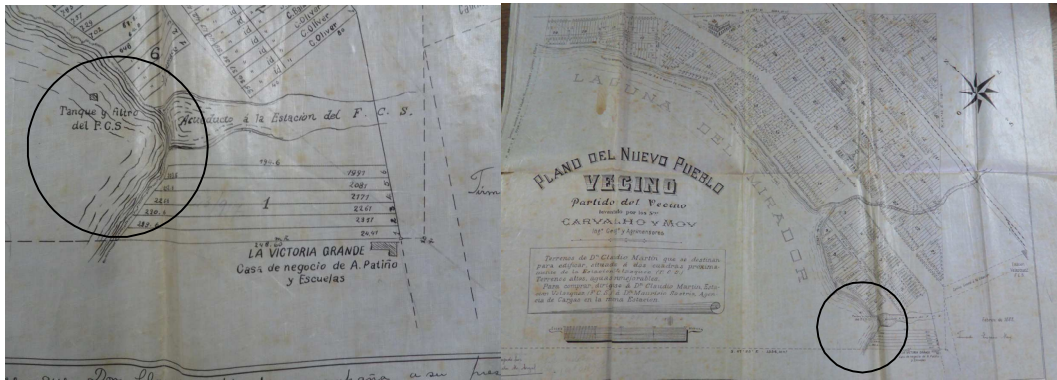


Figura 4: Toma de agua, tanque y filtro para el ferrocarril indicados en el Plano del proyecto del Nuevo Pueblo Vecino. AAIH, Carpeta N°2 del partido de General Guido.

Hacia fines del siglo XIX se produjeron las tres propuestas mencionadas para el desarrollo de un trazado urbano que sirviera de fundamento para la constitución del pueblo cabecera en el partido Del Vecino; sin embargo, como se dijo, ninguno de los tres coincidió con los terrenos previstos en 1866 y 1883 por el gobierno.

- Una fue la del “Centro Agrícola y pueblo Guillermo Rawson”, promovida por el Ing. Viglione en representación de una corporación compuesta por vecinos del partido de Maipú.
- Otra consistió en el loteo ubicado frente a la estación del FFCC, propiedad de la familia Castex, relacionado con Bernabé Artayeta Castex, quien suscribió en mayo de 1883 la ley que preveía, entre otras cuestiones, la reserva de terrenos necesarios para edificios y usos públicos, y la designación de autoridades subalternas en los pueblos.
- La tercera fue el proyecto para el Nuevo Pueblo Vecino, promovido por Claudio Martín, vicepresidente de la comisión municipal y de obras públicas Del Vecino, miembro de una familia de comerciantes radicada en Dolores que, entre otros negocios, tenía uno de galeras que cubría trayectos desde Dolores hacia el sur. Ésta última será la que finalmente aprobará el Departamento de Ingenieros y en los que intervendrán los profesionales Carvalho y Moy.

Antecedentes

Después de los intentos fallidos de construir un pueblo en los terrenos destinados por ley para su fundación en el Vecino, no resulta casual que tres propuestas fueran presentadas en forma simultánea hacia finales de ese siglo, en la que la formación de núcleos poblados se presentaba como un negocio inmobiliario que guardaba relación con leyes y disposiciones establecidas por el poder central. (Figura 5)

En 1901 Godofredo Daireux¹⁰ escribía en un artículo publicado en la revista Caras y Caretas:

*En un rincón perdido de la Pampa, sin agua mejor, sin más montes que en cualquier parte, y nada más que por un capricho del dueño del campo, se ha formado un pueblo. ¿Pueblo? Denominación algo pretenciosa para una aglomeración de media docena de casas o ranchos colocados sin orden alrededor de una cuadra pelada titulada Plaza.*¹¹

¹⁰ Escritor, funcionario público, ganadero, agricultor y fundador de pueblos, entre otros datos.

¹¹ DAIREUX, Godofredo, “Autoridades Rurales”; Caras y Caretas, Buenos Aires, 29-12-1900, N° 117, pág. 40

Si bien General Guido no responde necesariamente a esta idea, resulta conveniente acercar una imagen del aspecto de estos pueblos durante las primeras décadas del siglo, años en los que justamente se fundaron varias de las localidades de la provincia de Buenos Aires.



Figura 5: Ubicación de los terrenos destinados a la fundación de pueblos. Elaboración propia sobre Registro Gráfico de la provincia de Buenos Aires del año 1890.

Para fomentar la formación del pueblo el dueño regalaba algunos solares a los seis primeros pobladores, con la única condición de edificar en él una casa de dos piezas, que en general se trataba de un rancho de barro en 1250m² de terreno que había apartado en su propiedad (un recorte de terreno dentro del de la estancia), a pobladores satisfechos de tener su casa y terreno propios en donde explotar la tierra para su subsistencia.¹²

Ese pueblo en formación no tiene municipalidad, juez de Paz, ni policía; no hay cura porque no existe iglesia y el maestro de escuela es un viejo que llega a reunir escasamente a ocho muchachos en una pieza prestada. No habiendo autoridades no existe recaudador de impuestos, escribientes, secretarios, empleados. Se trata de un “¡Pueblo Feliz!” que no va a perdurar mucho puesto que el dueño del pueblo ya ha vendido unos solares, se han construido nuevas casas, se ha instalado un horno de ladrillos para las nuevas construcciones y varias casas de negocio.¹³

Si este pueblo se convierte en Cabeza de Partido los terrenos toman mayor valor, por lo que el propietario gestiona los trámites ante el gobierno provincial para lograr su objetivo. El gobierno, al atender esos pedidos, aprovecha la coyuntura para dar colocación á algunos amigos sin empleo y en pocos meses el pueblo se llena de funcionarios.¹⁴

¹² Ibidem, pág. 40

¹³ Ibid., pág. 40

¹⁴ Ibid., pág. 40

Por otra parte Randle¹⁵ comenta que los pueblecitos de la pampa son poco numerosos y que no ofrecen gran utilidad; no hay allí centros industriales que crear en la llanura donde la industria pastoril y el gran cultivo dominan por completo... poco a poco se van formando alrededor de las estaciones del FFCC aglomeraciones de comerciantes, artesanos que bastan plenamente para las necesidades de sociabilidad de la pampa. Este autor se pregunta: “¿Es que fueron poblados artificiales, solo fomentados por la especulación y la burocracia, o fueron -en cambio- realmente avances de la urbanización que traducía la vitalidad del litoral de la pampa costera?”.¹⁶ En su opinión, si bien pudo haberse tratado de una especulación de los poderes locales, ésta fue llevada adelante “con una inmensa fe en lo que el país debía ser”.

Aparentemente, los pueblos servían para aglomerar a los obreros que trabajaban en las obras de envergadura, como por ejemplo el ferrocarril, pero, una vez agotado el negocio del tendido, los pobladores quedaban sin posibilidades de trabajo.

Estas apreciaciones acerca de la inexistencia de fábricas o trabajo agrícola que justificaran la existencia de pueblos, tiene su correlato con lo que expresaba José La Frossia¹⁷ en sus memorias sobre Gral. Guido entre los años 1900 y 1921, cuando recordaba que el pueblo resultaba “muy movido” para los años de construcción del ferrocarril, y más adelante con la construcción de los canales, pero que cuando se produjo una venta de lotes en Colonia Divisadero -Gral. Madariaga- muchos se decidieron por comprar allá. Este registro de La Frossia da cuenta de la ausencia de un trabajo que realmente justificara la presencia de los pobladores, ya que finalizadas las labores del FFCC decidieron trasladarse a otra localidad.

Dado este contexto el Ingeniero Viglione presentó en 1890 una nota al Departamento de Ingenieros solicitando que se declarara Cabeza de Partido Del Vecino a un pueblo en formación ubicado en el Centro Agrícola Guillermo Rawson y pedía autorización para establecer un Tramway que uniera este emprendimiento con la estación de F.C del Sud de Maipú.¹⁸

La propuesta de este Centro Agrícola y la instalación de un Tramway guarda relación con el ensanche proyectado en 1906 desde el partido de Maipú; y no resulta casual que los promotores de esta urbanización también fueran propietarios en el partido que pretendía ensanchar sus límites (Figura 6).



¹⁵ Randle, 1969: 31

¹⁶ Randle, 1969: 31

¹⁷ LA FROSSIA, José; Memorias de Gral. Guido de 1900 a 1921. Datos sacados del manuscrito del autor, -obra inédita-

¹⁸ AAIIH, Departamento de Ingenieros. Carpeta N° 30283. Viglioni Luis A. V.N° 41 MOP/90. “Sobre formación de un pueblo en la C.A “Guillermo Rawson” que se declare cabeza de partido del Vecino”

Figura 6: Proyecto de ensanche -en línea roja se indica la propuesta de modificación- de 1906 del partido de Maipú. AAIH, Carpeta N°1 de Maipú. Fotos de la autora.

Centro Agrícola “Guillermo Rawson”. Ingeniero Viglione

El 22 de noviembre de 1887 se dictó la Ley N°1969¹⁹ que proyectaba la creación de centros agrícolas, con una extensión de 2.699 hectáreas divididas en chacras. La misma preveía la utilización de los terrenos circundantes a las estaciones del FFCC que no tuvieran centro poblado, con la condición de que las tierras resultaran aptas para el cultivo.

La ley admitía solicitudes de iniciativa oficial o privada, y el poder ejecutivo estaba facultado para expropiar las tierras necesarias en el término de dos años. En el caso de las iniciativas privadas, se permitía el loteo de los terrenos adquiridos.

Entre otros, concesionarios y agricultores gozaban del privilegio de obtener créditos con hipoteca amortizable en 10 años, 25% de descuento en fletes y liberación de gravámenes durante los tres primeros años, a cambio de trabajar la tierra.

Dado que las tierras fiscales existentes en las proximidades de las estaciones eran reducidas, los propietarios de las adyacencias podían negociar con ellas de dos maneras: una era la de someterse a la ley de expropiación, que las calificaba de utilidad pública y pagaba el importe correspondiente; otra, la de fundar centros por su cuenta y aprovechar las ventajas dadas por el Banco Hipotecario de la Provincia.

Las condiciones propiciaron el surgimiento de numerosos empresarios, y se produjo una fuerte inflación en el precio de las tierras, lo que devino en un reequilibrio financiero del Banco que tuvo que hacerse cargo de una cantidad de propiedades cuyo valor distaba mucho del que se había acordado en préstamo.

Se desvirtuó el propósito de la ley, que se utilizó para obtener préstamos hipotecarios cuyo fin no fue cumplido. Los terrenos no pudieron ser enajenados y no llegaron a cultivarse. Se concedieron un millón y medio de hectáreas para la formación de “centros agrícolas”, pero se formaron veinte centros de los que solo prosperaron cuatro.

En relación a estos hechos, en el año 1890, el ex gobernador Carlos D’Amico publicó desde México y bajo el pseudónimo de Carlos Martínez, un texto que resultó ser una especie de best-seller del momento. En él denunciaba, entre otras cuestiones, el negocio de los Centros Agrícolas, expresando que: “Este ha sido el mayor escándalo de todos los conocidos hasta ahora, y de los revelados por la historia de las humanas explotaciones.”²⁰

Dado este contexto, para julio de 1890, algunos vecinos del pueblo de Maipú solicitaron la formación de un pueblo y Centro Agrícola en el Partido del Vecino, en un campo ubicado a unos 14 kilómetros de Maipú, a pesar de que para este año ya se encontraba funcionando la estación Velásquez en la propiedad de Teodoro Fresco, según consta en un plano del “Partido del Vecino”,²¹ y que ya se había determinado que el núcleo poblado lindante con la mencionada estación funcionaría como cabeza de partido.

El Proyecto de Fundación del Pueblo y Centro Agrícola Guillermo Rawson, resulta de sumo interés dado que se trata de información inédita. Efectivamente, hasta el presente

¹⁹ <http://www.gob.gba.gov.ar/intranet/digesto/PDF/ley1969.pdf>, Consultado: 07/04/2016

²⁰ Martínez, 1890: 466-467

²¹ AAIH, Carpetas de Planos, Carpetas N°1 y N°2 del partido de general Guido; AAIH, Departamento de Ingenieros. Carpeta N° 30283. Viglioni Luis A. V.N° 41 MOP/90. “Sobre formación de un pueblo en la C.A “Guillermo Rawson” que se declare cabeza de partido del Vecino”

el tema ha sido mencionado siempre de soslayo, y como justificación para encauzar la fundación del pueblo de Gral. Guido en su actual emplazamiento.

El mencionado plan fue redactado por Luis A. Viglione, ingeniero uruguayo que trabajó junto al Arq. Buschiazzo en la construcción del Banco Provincia en la ciudad de La Plata. Este trabajo fue publicado en el año 1890 por la Tipográfica San Martín bajo el título de *Proyecto de Fundación del Pueblo y Centro Agrícola Particular Denominado Guillermo Rawson en el Partido del Vecino*.²² (Figura 7 Izq.)

La ubicación señalada corresponde a una propiedad en las proximidades de Labardén, por tratarse del otro lado del Arroyo Chelforó,²³ que no se corresponde con el emplazamiento actual del pueblo cabecera. En un plano existente en el archivo Levene se registra la ubicación exacta de este emprendimiento, y en el que consta que fue expropiado para la construcción de un Centro Agrícola Oficial. (Figura 7 Der.)

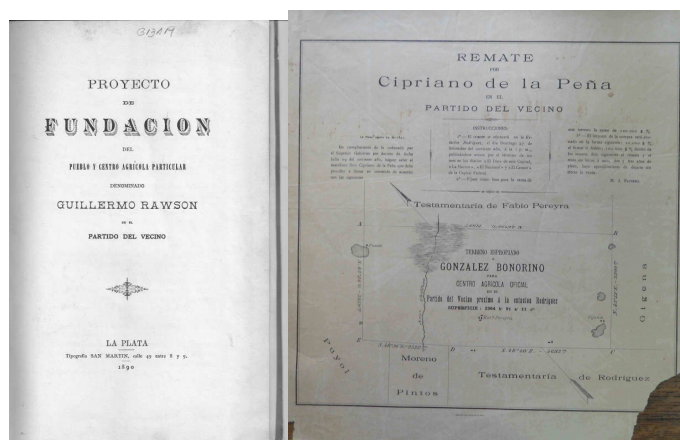


Figura 7: Izq. Publicación del proyecto de Fundación del Centro Agrícola Guillermo Rawson. Fuente: archivo de la autora. Der. Plano de los terrenos reservados para el Centro Agrícola Oficial. Fuente: AHPBA, sección Planos, foto de la autora.

En el plano de remate publicado para 1891 figura que los terrenos fueron expropiados a Gonzalez Bonorino para fundar este Centro Agrícola, pero en el resto de los documentos el emprendimiento se presenta como una iniciativa privada. Al respecto Viglione manifiesta:

Nuestro terreno es alto, en su totalidad albardonado, es excelente la calidad de sus pastos y tierra, tiene montes, poblaciones y alambrados, y está cruzado por un camino vecinal que liga la Estación de Maipú en el camino general de 3 Arroyos á Dolores, del que dista media legua.

En el mencionado terreno, que mide 2000 metros de frente por 5400 de fondo, tenemos dispuesto erijir un Centro Agrícola Particular, que se denominará Guillermo Rawson.
(...)

En la publicación de la Tipográfica San Martín no aparecen los planos a los que hace referencia Viglione. Lamentablemente, hasta el presente no hemos localizado información que nos brinde la posibilidad de ver los diseños mencionados que

²² “La Plata, Mayo de 1890, Excmo. Señor: El ingeniero que suscribe por sí y en representación de un sindicato, se presentan á V.E. con la exposición y solicitud siguientes: I. Somos propietarios de un terreno de campo ubicado en el Partido del Vecino, á unas tres leguas al Oeste de la Estación Maipú, en los sitios conocidos como Lomas de Vasquez, pasado el Chelforó.”

²³ El arroyo Chelforó aparece fotografiado en diferentes publicaciones de fines de siglo XIX y primeras décadas del XX, relacionadas con el ferrocarril como en el caso del libro “*Historia del ferrocarril Sud*”; o con Europa, tal como indica la publicación ilustrada sobre Argentina cuyos textos están en castellano, inglés y francés (libro grande de fondo antiguo de la Biblioteca de la Universidad Nacional de Mar del Plata cuyo nombre no consta)

adscribían a principios higienicistas ya que tampoco existe constancia en los archivos públicos:

La distribución de dicho Centro, que se acusa en el plano respectivo que adjuntamos, consta de 36 chacras, cuyas superficies son de 18, 20, 25, 30 y 35 hectáreas cada una. Cada chacra está aislada por calles de 12m.50 de ancho, y serán cercadas siguiendo las líneas de las calles con grandes árboles, como ser: eucaliptos y álamos de la Carolina, en modo de favorecer la higiene, belleza y producción de este Centro. (...) En cada chacra se construirá una cómoda vivienda para los colonos, y constará de un edificio de dos piezas, cocina y letrina y además de un pozo y un sauce. La construcción de esas poblaciones será de material rebocado en los muros, techo de fierro canaleta y carpintería de pino, siendo el todo rodeado de vereda de ladrillo.

En una de las mejores Lomas del campo inmediato al Monte San Hipólito se situará el Pueblo del Centro Guillermo Rawson.

Este pueblo está modelado según los principales rasgos de la distribución de la ciudad de La Plata. Consta de dos secciones cuadradas separadas por un Boulevard y divididas en sí por Boulevards diagonales y con otro perimetral. Cada sección tiene 32 manzanas ó en total 64, y 2 plazas.

La ciudad de La Plata, con su planta trazada según estos mismos principios, parece convertirse por esos años en el modelo común de muchos ingenieros y agrimensores encargados del diseño de las urbanizaciones. Los bulevares arbolados y orientados de manera de posibilitar una adecuada circulación de aire y un buen asoleamiento, parecen reflejar la semejanza planteada con la “ciudad modelo”.²⁴

Según parece los vecinos habían llegado a un acuerdo que favorecería la economía de sus propiedades rurales. A continuación Viglione expone:

II. Desplegado así el proyecto del Centro Agrícola Guillermo Rawson, entramos ahora a formular nuestra propuesta que en nuestro concepto, si bien nos traerá los beneficios que lógicamente se derivarán de su aceptación por el P.E., y de los esfuerzos que ejercitémos; entendemos así mismo que introduciremos ventajas indiscutibles para el Partido del Vecino.²⁵

Los propietarios del Centro Guillermo Rawson se comprometían a construir y ceder al Gobierno de la Provincia las construcciones y terrenos para la infraestructura cívica. A

²⁴ Las calles del Pueblo tienen 12 m.50, los Boulevards 20 m ancho y las manzanas 90 m por costado, escepto las triangulares. (...) Las Quintas numeradas del I al XIV, dán frente á los Boulevards perimetrales del Pueblo y por tanto rodean á este. Cada Quinta al igual de las chacras y los Boulevards será cercada de árboles, variando la superficie de cada una de 2h.50 á 5h.00. (...) Tales son algunos de los rasgos principales de la distribución de nuestro centro, que quedará completo si conseguimos realizar el Tranway á tracción mecánica que hemos proyectado. Este Tramway arrancará de la Estación Maipú del F.C del Sud, tocará los principales Establecimientos del tránsito, atravesará el Chilforó por un Puente que construiremos, y siguiendo después el camino vecinal que atraviesa nuestra propiedad, lo dirigiremos hacia el Pueblo del Centro haciendo su Estacion en la Quinta XII, que comprende el Monte San Hipólito. Esta vía de Tramway, no solo servirá los intereses del centro, sinó que estimulará la producción en aquella zona poblada, desde que los fletes serán baratos y rápidas las comunicaciones con la Estación de Maipú (AAIH, Departamento de Ingenieros. Carpeta N° 30283. Viglioni Luis A. V.N° 41 MOP/90. “Sobre formación de un pueblo en la C.A “Guillermo Rawson” que se declare cabeza de partido del Vecino).

²⁵ 1° El Centro Agrícola, Guillermo Rawson, se erijirá con capitales propios y sin los privilegios que la Ley ha acordado á los Centros Agrícolas Oficiales. 2° Los propietarios del Centro Guillermo Rawson, se comprometen á construir á su costo y ceden al Gobierno de la Provincia las construcciones y terrenos siguientes: Un edificio para la Municipalidad que se construirá á nuestro costo según el proyecto adjunto, y que consta de cinco locales en planta baja, y un salon en planta alta con mas servicios; todo lo cual, se erijirá dentro del terreno frente á la Plaza, que también le adjudicaremos compuesto de 40m de frente por 45m de fondo. Una estátua del Dr. Don Guillermo Rawson, que será trabajada en mármol por el escultor Astorri, de Milan, y que erigiremos á nuestro costo en la Plaza Principal del Pueblo. Un terreno con frente á la Plaza Principal compuesto de 40m de frente por 45m de fondo, que se destina para Escuelas, y cuyo proyecto adjunto regalamos. Un terreno con frente á la misma Plaza compuesto de 40m de frente por 45m de fondo, que se destina para Capilla. Otro terreno de iguales dimensiones y con frente á la misma Plaza, para que se erija el Juzgado de Paz. (Viglione, 1890:3-7)

pesar de la propuesta ninguna de las construcciones habría prosperado, posiblemente porque los emprendedores estarían a la espera de que se aprobara el proyecto, o bien porque podrían no haber obtenido el crédito del Banco Hipotecario, entre otras posibilidades.

Continuaba Viglione exponiendo que cumplirían con los mencionados aportes si el Poder Ejecutivo concedía el beneficio declarar cabeza de Partido del Vecino al Pueblo que se había proyectado en el Centro Agrícola Guillermo Rawson, respetando, además, ese mismo nombre.

Aquí parece ponerse de manifiesto la observación de Daireux: “Si este pueblo se convierte en Cabeza de Partido los terrenos toman mayor valor, por lo que el propietario gestiona los trámites ante el gobierno provincial para lograr su objetivo...” (Caras y Caretas, 1901:40).

El escrito planteaba acordar un permiso para establecer un *tranway* que comunicara con la estación del ferrocarril del Sud de Maipú detallando con minuciosidad las características o partes del sistema tecnológico a instalar. En las cabezas de línea planteaba construir edificios para estaciones, depósitos y caballerizas; y otorgar el beneficio de pasajes gratis para los empleados de policía de la provincia, y los correos nacional y provincial.²⁶

Programaba, tal como lo estipulaba la Ley N° 1969 sobre la creación de centros agrícolas, una acción conjunta con el gobierno para el establecimiento de tarifas, el control de las obras y materiales, y también la expropiación a petición de la empresa de los terrenos que fuesen necesarios para las instalaciones.²⁷

Pero las demandas de los empresarios no concluían. Solicitaban asimismo la exención de impuestos, que el gobierno obtuviera para la empresa la libre introducción de todos los materiales y maquinarias necesarias para la construcción de los *tramways*, como así también el monopolio de esa vía comercial.²⁸

²⁶ “II. Acordarnos permiso para establecer un tranway á traccion mecánica ó animal, según nos convenga, que ligue la Estacion Maipú del F.C del Sud, con el Centro Agrícola, distancia que estimamos en unos 15 kilómetros. Esta concesion la hará el P.E. bajo las siguientes bases: 1° La vía á construirse será de 0m.75 de trocha: se compondrá de rieles Vignoles en acero del peso de 12k. tipo del Creusot por metro corrido, dispuestos sobre traviesas de madera dura, bien sujetas con clavos ó grampas y eclisadas en las cabezas. El todo se incorporará en una capa de ballasto hecho en tierra vegetal que deje la vía en buen pié de estabilidad. 2° La vía general dispondrá de un terreno de 12 metros de ancho por su largo. Se colocarán convenientemente los pasos á nivel, alcantarillas y desagües necesarios. 3° En las cabezas de línea se instalarán edificios para Estaciones, Depósitos y Caballerizas. Las estaciones extremas dispondrán cada una de dos metros cuadrados de terreno. 4° En las estaciones extremas, así como en las intermedias, se establecerán los cambios y desvíos necesarios. 5° El material rodante se formará con arreglo á las exigencias de la línea, constando en general de wagoes con freno para mercaderías, coches de pasajeros, de una sola clase de 1m.50 de ancho por 3m de largo y que servirán cada uno para 12 personas. Las locomotoras serán con tender á tres ejes acoplados y del peso de 9 toneladas. Habrá wagoes especiales, dispuestos de modo á poderse trasbordar con su carga desde el Tranway á las Zorras del F.C del Sud, á cuyo efecto se instalarán en sitios adecuados los pescantes necesarios. 6° Se ejercerá una vigilancia constante sobre la vía, á fin de mantenerla en buen estado de conservación y de servicio. 7° Tendrán pasage gratis en toda la línea de Tramways, los empleados de Policía de la provincia, y los Correos Nacional y Provincial.”

²⁷ 8° Las tarifas de pasajeros, carga y encomiendas, se establecerán por la empresa con intervenció del Gobierno. 9° El Gobierno tiene el derecho de mandar inspeccionar las obras y materiales, siempre que lo creyese oportuno. 10° El Gobierno expropiará, á petición de la Empresa, los terrenos que fuesen necesarios para la vía, estaciones, postas, etc.

²⁸ 11° La vía, obras, estaciones, tren rodante, etc., estarán libre de todo impuesto y contribució fiscal y municipal, durante todo el tiempo de la concesió. 12° El Gobierno obtendrá para la Empresa, la libre introducció de todos los materiales y tren rodante necesarios para la construccio de estos tramways. 13° Durante el tiempo de esta concesion no podrá otorgarse otra, para construir Tramway ó ferro-carril que ligue los extremos de esta línea ó le sea paralela próxima. 14° El gobierno podrá expropiar en

En la publicación de la Tipográfica San Martín se anexan, tal vez en sustitución de los de distribución del pueblo, los planos de equipos viales a los que no se hace referencia en el texto. Sin embargo resulta pertinente recordar lo que sostiene D'Amico:

(...) Por esa ley un individuo dueño de una extensión cualquiera de tierra, puede introducir en gran escala maquinarias á vapor, colonos con instrumentos y animales de labranza, valuar todo eso, dar un fiador á satisfacción del gobierno, y empeñar su crédito personal; y para todos los valores así proyectados, entre otras varias franquicias, el Gobernador puede hacerle dar por el Banco cédulas hipotecarias.²⁹

El 18 de octubre de 1890, el Ministerio de Obras Públicas comisionó al Sub Inspector Agrónomo Don José C. Vernet para que se trasladara a los terrenos que rodean la estación Velásquez y a la propiedad del Sr. Luis A. Viglione, a fin de inspeccionar la calidad e importancia de los terrenos mencionados en donde se proponía fundar el Pueblo y Centro Agrícola Rawson.³⁰

El loteo de la estación y la participación de Castex

Geográficamente distante del Centro Agrícola Rawson se encontraban los terrenos de Castex, ubicados próximos a los del Nuevo Pueblo Vecino, frente a la estación del ferrocarril Velásquez (Figura 5). Éstos fueron comprados a la señora Matilde Martínez de Ayerza en el año 1906, con posterioridad a la ley 1629 del 28 de mayo de 1883 que autorizaba al Poder Ejecutivo para fundar pueblos, realizar ventas de propiedades, y que expresaba que la fundación de los centros urbanos sería hecha directamente por la provincia y el Poder Ejecutivo, sujetándose a la Ley General de Expropiación.³¹

El 2 de diciembre de 1906, en la provincia de La Pampa, Eduardo y Alberto Castex fundaron oficialmente la localidad de Anguil. Del mismo modo que en Gral. Guido, los Castex fraccionaron sus campos adyacentes y otorgaron facilidades para el pago de los terrenos en el momento en que se produjeron adelantos en torno a la Estación del Ferrocarril.

La actividad de padre e hijo no quedó limitada a estas dos localidades, ya que también en la provincia de La Pampa, y en relación con el ferrocarril, fundaron el 20 de septiembre de 1908 una localidad bajo el nombre de Colonia Castex, cabecera del departamento Conhello, que años más tarde pasaría a llamarse Eduardo Castex.

En estos casos realizaron trazados urbanos bajo el mismo esquema del de Gral. Guido, con algunas variaciones en cuanto al número y disposición de unas pocas diagonales, y destinaron terrenos para la construcción de edificios públicos.

En la escritura N°91³² perteneciente a la compra de la casa destinada a Asilo de Ancianos Municipal de Gral. Guido, se expresa que el lote adquirido poseía 40 metros de frente hacia el este, cara a la calle de Circunvalación sobre la que se ubica la Estación

cualquier tiempo la línea de Tramway que representa esta concesion, abonando 25% más sobre su valor ó costo efectivo. 15° La concesion durará cincuenta años. 16° Esta concesion que solicitamos, es sin garantía de parte del Gobierno sobre el capital que cueste. (AAIH, Departamento de Ingenieros. Carpeta N° 30283. Viglioni Luis A. V.N° 41 MOP/90. "Sobre formación de un pueblo en la C.A "Guillermo Rawson" que se declare cabeza de partido del Vecino)

²⁹ Martínez, 1890: 466-467

³⁰ AAIH, Departamento de Ingenieros. Carpeta N° 30283. Viglioni Luis A. V.N° 41 MOP/90. "Sobre formación de un pueblo en la C.A "Guillermo Rawson" que se declare cabeza de partido del Vecino"

³¹ Ley 1629, *Bases para la Creación de doce pueblos*, El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/1-1629.html>, consultado el 05/02/2015

³² Tesorería Municipio de General Guido. Realizada en Maipú el 5 de septiembre de 1952 y rubricada por el escribano Anibal F.Rappallini.

General Guido del Ferrocarril Nacional General Roca; y por el norte, un frente de 75 metros que da a una calle sin nombre. Más adelante se aclaraba que esta misma manzana recibía también otra denominación catastral, en la que le correspondía el número 93. En otra parte de la escritura dice:

El inmueble deslindado correspondió a Don Alberto Eduardo Castex, padre, siendo de estado viudo, adquirió con su hijo, el hoy causante don Alberto Eduardo Castex, una mayor fracción de campo, objeto de esta posterior subdivisión urbana, por compra a doña Matilde Martínez de Ayerza, según escritura que se les otorgó en la ciudad de La Plata el veintidos de febrero de mil novecientos seis, ante el Escribano don Antonio Schifino...

En el año 1926 la firma Belmaña & Cía. anunció el remate que se realizaría en General Guido el domingo 21 de marzo, en el que se pondrían a la venta 49 manzanas divididas en 106 Lotes y 7 Quintas. Como en casi todos los anuncios de este tipo se indicaba la distancia a la estación del ferrocarril, principal medio de transporte de la época.³³

Terrenos excepcionalmente ubicados rodeando la estación del F.C, empalme de las líneas del Sud con el ramal Juancho en comunicación directa con Mar del Plata y a pocas horas de tren de Capital Federal, tierras inmejorables para cultivo, ganadería, etc. Oportunidad que debe aprovechar el que desee colocar bien su dinero adquiriendo tierras que como las que ofrecemos rendirán indudables beneficios a sus poseedores...Remate Liquidación por cuenta y orden del Sr. Alberto Castex, con orden terminante de vender a cualquier precio.³⁴ (Figura 8)

En el reverso de la publicidad se encuentra el loteo de los bienes ofrecidos que pertenecían a Alberto Castex, quien para el año 1908 ya había efectuado algunas ventas. El diseño presentaba dos calles en diagonal que de alguna manera intentaban recuperar la traza de un camino existente.³⁵(Figura 10)

Esta traza proponía una plaza central de una manzana ubicada a 200 metros de la estación del FFCC, que conformaría el centro cívico junto con terrenos previstos para el municipio y policía, en la manzana 41; e iglesia y escuelas en la manzana 47. Es decir que la propuesta de Castex contemplaba un trazado urbano completo. (Figura 9)

Este proyecto, del que no hemos encontrado documentación anterior a 1906, proponía destinar terrenos para la construcción de una iglesia, a pesar de que como consta en documentos del archivo episcopal de Chascomús, ya se había edificado una en el Nuevo Pueblo Vecino.

Si bien se decidió que el pueblo se fundara sobre la base de lo propuesto por Martín, el loteo de las tierras de Castex contemplaba una infraestructura cívica que el plano del “Nuevo Pueblo Vecino” planteaba de modo parcial o, al menos con un aspecto descuidado. No sabemos si esto se debió al hecho de que la ubicación de la infraestructura cívica sería acordada por Martín con las autoridades, o, tal vez, porque antes de la propuesta de Castex ya existía algún tipo de población en ese mismo sitio, es decir frente a la estación, -abiertamente incorporada en el nombre de la propuesta de Martín “Nuevo Pueblo Vecino”- que justificara la ausencia de infraestructura en la propuesta de éste último.

Para diciembre de 1911 los ingenieros Bernardo Meyer y Esteban Belsunce realizaron en Buenos Aires el proyecto de un ensanche en los terrenos de Castex que proponía el

³³ El remate se realizó un domingo y en verano, como era usual en la época debido a que el régimen laboral de los trabajadores no brindaba demasiado margen y el invierno entorpecería la llegada de los interesados debido a las inclemencias del tiempo - como hemos podido verificar en los numerosos anuncios de remates de lotes en la ciudad de Mar del Plata, existentes en el Archivo y Museo Histórico Municipal Roberto Barili de la misma ciudad.-. Se promocionaban lotes ubicados a 200 metros del andén y el remate se realizó en el hotel que se encontraba justo en frente de la estación. Museo “Del Vecino”.

³⁴ Transcripción del texto del anuncio de remate de la firma Belmaña & Cía. Figura 68.

³⁵ AAIH, Carpeta N°1 del partido de General Guido

loteo de quintas y preveía un espacio urbano destinado a la instalación de la policía y de un matadero.³⁶

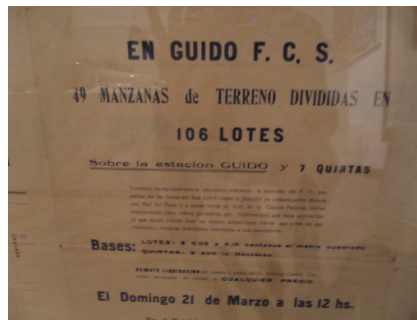


Figura 8: Anuncio del remate de los lotes de la firma Belmaña & Cía frente a la estación del ferrocarril, Museo "Del Vecino", foto de la autora.



Figura 9: Anuncio del remate de los lotes de la firma Belmaña & Cía frente a la estación del ferrocarril, Museo "Del Vecino", foto de la autora.

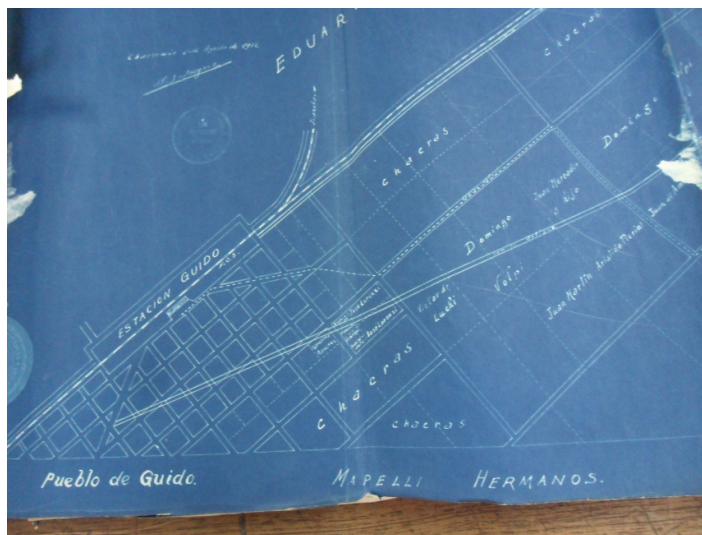


Figura 10: Loteo de Alberto Castex, AAIH, Carpeta N°1 del partido de General Guido, foto de la autora.

³⁶ AAIH, Carpeta N°1 del partido de General Guido, 6 Plano del Ensanche del Ejido

Acción de los urbanistas Carvalho y Moy para el emprendimiento de Claudio o Claude Martín

Caracteriza a General Guido una amplia avenida central que, en términos urbanísticos, no guarda correspondencia con el desarrollo que ha tenido la localidad. En este sentido cabe preguntarse cuáles habrían sido los motivos que causaron esta falta de relación entre la propuesta y el desarrollo efectivo del núcleo urbano.

Si bien en teoría se proyectaba una red de ciudades pampeanas, éstas nacieron sin un plan claro que las organizara de acuerdo a su jerarquía. La falta de previsión generó, tal como puede verse en Gral. Guido, trazados urbanísticos de escala monumental que superaron las necesidades reales, o que hicieron una previsión acerca del poblamiento que no se correspondió con el desarrollo económico y político del país.

En 1865 llegó el ferrocarril a Chascomús; en 1873 pasó a ser considerada oficialmente ciudad, y durante las primeras décadas del siglo XX, se desarrolló bajo los cánones de una sociedad tradicional caracterizada por la presencia de terratenientes y de inmigrantes de distintas nacionalidades. Hasta la última década del siglo XIX la laguna era solo un paisaje, pero en 1890 algunos empresarios instalaron un balneario -solo para hombres-. Esto sucedió en los mismos años en los que Claudio Martín propuso el ensanche del Nuevo Pueblo Vecino, realizado por los profesionales Carvalho y Moy, a unos 130 km al sur de Chascomús, propuesta que parece considerar las características o potencialidades de la laguna como una opción de esparcimiento.

Los de Mar del Plata y Chascomús no resultaban los únicos emprendimientos de este tipo que consideraban como un negocio la promoción de pueblos con posibilidades de convertirse en destinos turísticos.

Los profesionales que realizaron el trazado urbano para Martín estaban trabajando en otras empresas de este tipo en diferentes sitios de Argentina. Posiblemente esta modalidad de contemplar los aspectos relacionados con la salud los llevó a investigar las propiedades de las aguas de la laguna que se encuentra en el Nuevo Pueblo Vecino, pensando, tal vez, en la posibilidad de que pudiera convertirse en un atractivo turístico relacionado con cualidades medicinales.

A fines del siglo XIX, ubicadas al sur de Mar del Plata surgieron otras asociaciones destinadas a la fundación de ciudades en las que participó Eugenio Moy. Entre 1888 y 1889 se propuso la fundación de Miramar, Mar del Sud y Boulevard Atlántico. En estos proyectos el profesional contemplaba las ideas higienicistas. Entre otras cuestiones, en los proyectos de Mar del Sud y del Nuevo Pueblo Vecino, se utilizaron amplios boulevares, tal como se puede verificar en la actualidad, tal vez con vistas a concretar el proyecto del puerto de Quequén.³⁷

En el plano del “Nuevo Pueblo Vecino” se expresa que fue levantado por Carvalho y Moy, en terrenos de Dn. Claudio Martín, situados a dos cuadras de la estación Velázquez. (Figura 4)

El plano consta de 58 manzanas, de las cuales 3 se reservaron para edificios públicos, las 25, 31 y 35, y prevé la construcción de un puente sobre el Arroyo del Mirador (actual canal General Guido al mar) que separaba ésta urbanización de la estación de ferrocarril. A pesar de que en un principio no se contempló la reserva de terrenos para

³⁷ Moy trabajó también para compañía “Ciudad de Quequén”, la que se proponía el desarrollo de un sistema planificado de circulación y crecimiento con centralidad en este puerto, y la generación de una ciudad basada también en principios higienicistas. A pesar de que este macro proyecto no llegó a concretarse resulta posible que este marco general estuviera presente en los planes de los proyectistas en el momento de diseñar localidades menores. Se estaba proyectando la infraestructura territorial y urbana pensando en los territorios patagónicos anexados al nuevo modelo de país.

plaza, ni se propuso infraestructura urbana, llama la atención no sólo la jerarquía que se da al boulevard, sino también la escala de los edificios agregados que en uno de los casos llega a tener dos pisos. (Figura 11)

A pesar de que en el trazado urbano no se ha previsto sitio para la iglesia, en junio de 1896 las Sras. Estela de Newton, María Elena de Pizarro y Josefa Iturralde, le habían enviado al Obispo una nota en la que le expresaban que ya había sido concluido el edificio de la Capilla dedicada a Nuestra Señora de Mercedes³⁸ en el Partido de General Guido -a unas cuadras de distancia del loteo de Castex-, y que ya habían adquirido todo lo necesario para la celebración del Culto Católico, por lo que le solicitaban contemplara su bendición para “que quede habilitada y puedan celebrarse los divinos misterios”.³⁹

La iglesia, el municipio y la escuela se constituyen en instituciones fundantes. Es posible que Martín lograra algunos acuerdos con éstas familias y con la iglesia para que la balanza se inclinara a su favor, ya que según se indica en los considerandos de la resolución “(...) los hechos producidos y las manifestaciones del vecindario y autoridades locales no dejaban duda de que por su situación, los terrenos propiedad de Claudio Martín eran los más adecuados para cabecera del distrito.”⁴⁰

Sus calles se presentan numeradas: la principal es la que lleva el número 1, y con dimensiones de Gran Boulevard -50 metros de ancho- organiza el conjunto urbano.

El plano hace referencia a las barrancas de la laguna El Mirador que tienen de 3 a 4 metros de elevación, a la playa cuyo piso se compone de tosca y arena, y, a sus aguas que: “son excelentes para baño porque contienen abundante potasa.”

El proyecto presentado por Claudio Martín, lejos de propiciar las condiciones para la constitución de un pueblo, parecía atentar desde su diseño contra esta premisa. El trazado disperso, sus lotes inundables, el Arroyo que lo separaba de la estación y la distancia a ésta demoraron la constitución del poblado, pero a estas cuestiones se sumaron las de índole legal.



Figura 11: Plano del proyecto del Nuevo Pueblo Vecino. Las manzanas 25, 31 y 35 para edificios públicos. AAIH, Carpeta N°2 del partido de General Guido.

El promotor se había comprometido a donar terrenos destinados a edificios y usos públicos, y se estableció que se obligaría a someter a aprobación del Poder Ejecutivo el plano definitivo del pueblo y a enajenar sus tierras en venta particular o remate público,

³⁸ La Orden de la Merced, u Orden Real y Militar de Nuestra Señora de la Merced y la Redención de los Cautivos, fue fundada en 1218 por San Pedro Nolasco para la redención de los cristianos cautivos. Los mercedarios se comprometen a los votos de pobreza, obediencia, castidad y a liberar a otros más débiles en la fe.

³⁹ AHDCH, Erección de una capilla pública en la Est. Velazquez (Partido del Vecino), 1896.

⁴⁰ AAIH, Carpeta N° 30283, Viglioni Luis. A Vecinos del Pueblo Gral. Guido, Sobre formación de un pueblo en el C.A Guillermo Rawson, que se le declare cabeza de Prdo. Del Vecino

en la forma que se expresaba, al mismo tiempo que se dejaba constancia de que para comprar terrenos los interesados podían acudir al propietario o a Mauricio Sastría, Agencia de Cargas de la estación.⁴¹ (Levene, 1941: 247)

El 29 de febrero de 1891 Claudio Martín se había comprometido a presentar la aprobación del plano definitivo, y también a enajenar en venta particular cada año al menos una tercera parte del total de los lotes, con la cláusula de que la Municipalidad quedaba autorizada para ordenar la venta si no cumplía lo pactado.⁴²

En el momento del remate algunos de los lotes se encontraban bajo el agua, razón por la que muchos compradores optaron por abandonarlos. A pesar que se lograron algunas ventas,⁴³ Claudio Martín se negó a cumplir con lo pactado acerca de la comercialización y la gestión del plano definitivo de las parcelas restantes del Nuevo Pueblo Vecino, incluso se negó a realizar los títulos de los terrenos de la iglesia una vez que ésta ya estaba concluida, motivos por los que se iniciaron acciones a través del Juez de Paz, del Escribano Mayor de Gobierno y del ministerio de Gobierno, con el objetivo de hacer efectivo el acuerdo firmado. (Figura 12)



Figura 12: Inundación 1913 frente a la plaza de Gral. Guido. Archivo Flia. Landi, Abajo Izq. Casa familia Julia Sánchez (año desconocido)

⁴¹ El 21 de enero de 1891 el poder ejecutivo resuelve: PRIMERO; Con el nombre de General Guido declárase pueblo, cabeza de partido del Vecino al núcleo de población formado sobre terrenos de Don Claudio Martín contiguo a la estación Velázquez del Ferro Carril del Sud.- SEGUNDO; Declárase tierras para formar el ejido de General Guido los terrenos comprendidos en el croquis de Don Justo Escobar, que acompaña su informe de fecha julio de 1889; debiendo remitirse copia de dicho croquis a la Municipalidad para su conocimiento.-TERCERO; Acéptase los terrenos destinados para plaza, edificios públicos, iglesia, escuelas, cementerio y corrales de abasto ofrecidos por Claudio Martín.- La Municipalidad designará los sitios más apropiados para esos objetos y aceptará las escrituras de propiedad que el donante otorgará.

⁴² CUARTO; Claudio Martín se obligará a presentar a la aprobación del Poder Ejecutivo, el plano definitivo del pueblo de General Guido y a enajenar en venta particular, o en remate cada año, por lo menos una tercera parte del total de los lotes en que fracciona el terreno; no haciéndolo así, la Municipalidad queda autorizada para ordenar la venta en esa forma. Al efecto, el concesionario deberá prestar su conformidad a esa resolución antes de proceder a darle cumplimiento.-

⁴³ Entre los primeros propietarios que adquirieron lotes en el Nuevo Pueblo Vecino podemos mencionar a C. Oliver, G. Balansar, J. Zalotti, B. Fagoaga, B. Nogues, J. Arquer, M. Sastría, J. Erausquin, J. Goroicochea, N. Dorrego, R. Pérez, C. Loisaga, S. Prado, R. García, J. Larroy, G. Newton, F. Oromi, E. Moy, A. Lemos, C. Rivera, J.V. Rodríguez, E. Real de Azúa, J. Laplace, F. Laplace, F. Carosell, I. Brie y P. Iturralde.

Debido a que no se lograba dar cumplimiento a lo acordado respecto de la venta, y de que los trámites de la Municipalidad no prosperaban ante el Superior Gobierno bonaerense, el gobernador Udaondo intimó por medio del Juez de Paz el 20 de octubre de 1899: “(...) que en vista de la negativa de entregar los planos, quedara aprobado el presentado por el agrimensor Eugenio Moy...”, y obligaba al empresario a la venta de las tierras: “(...) y deberá vender las tierras en el término de 90 días.”

Ese mismo año en el que se adoptó esta solución, se extravió el expediente fundacional y se produjo nuevamente un estancamiento de las gestiones que se prolongó por varios años.

En 1906, con la reconstrucción de la Municipalidad y la designación de Don J. Cecilio Altharparro como jefe comunal, se recuperó el expediente y se reiniciaron las gestiones ante las autoridades provinciales, las cuales dieron como resultado que el gobernador Ignacio Irigoyen autorizara a la Municipalidad a la venta de los terrenos, hecho que motivó a Martín a promover una acción penal contra el intendente Altharparro por indemnización, daños y perjuicios, tarea que fue continuada por Juan Roncoroni, sucesor en el cargo de jefe comunal. A pesar de que Martín perdió este juicio el cumplimiento del decreto fue demorándose varios años más.⁴⁴

El 10 de junio de 1909, en representación de la Intendencia Municipal, el Juez de Paz notificó al propietario sobre la resolución del Poder Ejecutivo, y el 30 de septiembre de ese mismo año la Municipalidad publicó un decreto en el que anunciaba el futuro remate de las tierras.

La intención fue regularizar, en primer lugar, a aquellos muchos pobladores que habiendo pagado sus terrenos solo tenían boletos de compraventa para justificar su propiedad, por lo que éstas figuraban a nombre de Martín.

Los terrenos que se encontraban en esa situación no serían enajenados y se abrió un registro para que en el plazo de 30 días se inscribieran aquellos que se consideraran amparados por ese beneficio.⁴⁵

Ese pleito tuvo un largo proceso que demoró la venta de los terrenos, hasta que finalmente la Suprema Corte se expidió el 19 de marzo de 1914 con un fallo favorable a la Municipalidad de General Guido, que obligó a Martín al pago de costas.⁴⁶

Esa sentencia judicial posibilitó dar cumplimiento al decreto de 1891 que autorizaba la venta, sin embargo hubo que esperar hasta el 4 de marzo de 1916 para que el martillero Domingo J. Negri pudiera vender en remate público los terrenos pertenecientes a Martín. Esta venta había sido dispuesta por el intendente Juan Roncoroni el 15 de febrero de 1915, en cumplimiento del decreto del Superior Gobierno del 12 de mayo de

⁴⁴ “El 9 de mayo de 1909, el Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta una nota de la Municipalidad de General Guido, el dictamen del Fiscal de Estado y lo expuesto por el asesor del Gobierno, resolvió autorizar a la Municipalidad del Partido del Vecino para vender los lotes de tierra que no había enajenado Martín, de acuerdo con lo especificado en el artículo 4° del decreto de 16 de febrero de 1891. De esta forma, la municipalidad quedaba facultada para realizar la venta, previa notificación personal a Don Claudio Martín.” AAIH, Carpeta N° 30283, Viglioni Luis. A Vecinos del Pueblo Gral. Guido, Sobre formación de un pueblo en el C.A Guillermo Rawson, que se le declare cabeza de Prdo. Del Vecino

⁴⁵ En esa convocatoria se anotaron los siguientes vecinos: Gayo, Rodrigo; Martínez, Eloy; Madrid, Liberata; Madrid de Muñoz, Juliana; Lencina, José; Badera, Juan; Bares, Luis; Rongera, Juan (transferido por Guillone, Juan); Macedo, Teófilo; Sixto, Pedro; Lázaro, José; Vázquez, M. (transferido por Loubet, Juan); Barragán, Rosa; Juan, José y Martín; Cortez, Saturnino; Lafrasa, Angel; Arlati, Santiago; Cruz, María Ciriaca; De la Fuente, Juan (para los menores Estanislao, Carmen, Tomás y Erasmo de la Fuente); D’Amico, Juan; Clemente, Damián; Berardo, María; Sarraín, Juan M; Cruz, Victorio; Abalos, Basilio; Carlucho, Vicente; Hipólito Cruz o Luque, Dartchón, Pedro.

⁴⁶ AAIH, Carpeta N° 30283, Viglioni Luis. A Vecinos del Pueblo Gral. Guido, Sobre formación de un pueblo en el C.A Guillermo Rawson, que se le declare cabeza de Prdo. Del Vecino.

1909, y aprobada por el Poder Ejecutivo el 30 de diciembre de 1916 mediante un decreto. (Figura 13)

Dice el diario *El Portavoz* del 1º noviembre de 1935 bajo el título de “Relato Histórico del partido de General Guido, PUEBLO DE GENERAL GUIDO”:

En la repartición no existe ninguna constancia relativa a la aprobación oficial de su trazado, pero hay plano de dos fraccionamientos ejecutados en tierras colindantes, cuyos antecedentes son:

El archivado con el N 1653-35-1, trata del fraccionamiento en manzanas, quintas y chacras en tierras situadas sobre la laguna “El Mirador” trazado en 1890 por el ing. Geógrafo Carvalho y agrimensor Moy, con el nombre de “Nuevo Pueblo Vecino” esas tierras eran de propiedad de Dn. Claudio Martín.

Otro plano agregado al folio 4 del Tomo 1 de planos de General Guido, es copia de un remate y representa el fraccionamiento en manzanas, quintas y chacras del ensanche del Egipto del Pueblo de General Guido en tierras situadas al oeste de la vía férrea del F.C.S y sobre la estación Guido que antes llevaba el nombre de estación Velázquez. Esos dos fraccionamientos están unidos. Así lo explicó el Sr. Jefe de la Sección Mapa de la provincia, Juan H. Loustau.

Efectivamente, como explica el Sr. Loustau, ambos fraccionamientos se encuentran unidos por la avenida central. (Figura 14)

Respecto de los antepasados del promotor inmobiliario del Nuevo Pueblo Vecino comenta Galli Thévenon en su artículo “Los franceses en Dolores, dos figuras que se destacan”, que Claudio, Claude o Jean Claude Martín, fue el principal promotor de la llegada al país de casi todos los saboyardos que se radicaron en Dolores.⁴⁷

Jean Claude, inmigrante, se estableció en Dolores que para ese entonces era uno de los puntos más australes de la frontera. Comenzó trabajando como panadero, y con el tiempo creó una serie de almacenes-postas que estaban situadas a 60 km unas de otras y que serían parada obligada para las caravanas de carretas que transportaban mercaderías y productos del campo. En esta localidad adquirió también varias manzanas para establecer la estación terminal de una línea de carruajes, y en la esquina de Rivadavia y Mendoza (Agustín Álvarez) construyó una posta para los viajeros.⁴⁸



Figura 13: Plano del proyecto del Nuevo Pueblo Vecino con los lotes vendidos y en disputa señalados en azul y rojo, -anotaciones realizadas en la ciudad de La Plata en el año 1932-. AAIH, Carpeta N°1 del partido de General Guido.

⁴⁷ Un cuarto hermano se llamaba asimismo Claude, pero recibía el apodo de León; una de sus hermanas, Philomene, se casó con Jean Thévenon, bisabuelos de la autora del artículo.

⁴⁸ Archivo Sr. Heriberto Balbi, actual propietario de la vivienda original de Claudio Martín en la ciudad de Dolores.



Figura 14: Proyecto de Martín (Sup) unido con el Loteo de Castex (Inf.)