

**Tipo de documento:** Tesis de maestría

# La federalización y la transformación urbana de Buenos Aires. Políticas, tensiones y conflictos. 1880-1890

**Autoría:** Borelli, Sergio

**Año de defensa de la tesis:** 2023

## ¿Cómo citar este trabajo?

*Borelli, S.(2023) "La federalización y la transformación urbana de Buenos Aires. Políticas, tensiones y conflictos. 1880-1890". [Tesis de Maestría. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella.*

*<https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/12218>*

El presente documento se encuentra alojado en el Repositorio Digital de la Universidad Torcuato Di Tella bajo una licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Argentina (CC BY-NC-SA 4.0 AR)

Dirección: <https://repositorio.utdt.edu>

**Universidad Torcuato Di Tella**

**Posgrado en Historia**

**Tesis de Maestría**

**“La federalización y la transformación urbana de Buenos Aires.**

**Políticas, tensiones y conflictos. 1880-1890”**

**Autor: Sergio Borelli**

**Directora: Dra. Claudia Shmidt**

**Buenos Aires, 31 de agosto de 2023.**

## Índice

Agradecimientos	1
Introducción	2
Precedentes y contexto	5
Estudios sobre la cuestión	11
Capítulo I: De sede transitoria a capital permanente	15
Capítulo II: Política y transformación urbana	22
Capítulo III: Contingencias de un terreno, un puerto y un límite	30
La Estación del Parque	30
El puerto de Buenos Aires	45
Definiendo nuevos límites para la capital y la provincia	67
Conclusiones	86
Bibliografía	94
Archivos y registros consultados	103
Índice de imágenes	105

## **Agradecimientos**

Al Lic. Ricardo Pinal Villanueva, sin cuyo apoyo no me hubiera resultado posible iniciar el recorrido que llevó a este trabajo.

A la Dra. Claudia Shmidt, quien generosamente aceptó dirigirme y a cuya dedicación y pericia debo el haber llevado mi tarea a término.

Al Dr. Mario Justo López (h), quien con gran amabilidad me allanó cuestiones claves sobre la situación de los ferrocarriles en el periodo estudiado.

A la Lic. Carla Quirco, la Dra. Sandra Pastran, la Trad. Públ. Carolina Scarlato, el Dr. Alberto Della Bianca y Pablo Buncuga, de la Dirección de Información Parlamentaria de la Cámara de Diputados de la Nación, por la diligencia con que atendieron mis numerosos requerimientos sobre leyes y debates relacionados con los hechos estudiados.

Al Lic. Máximo Etcheverry y a Lucía Odoardo, del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires “Dr. Ricardo Levene”, quienes me asesoraron y guiaron en la búsqueda de fuentes legislativas bonaerenses.

Al Arq. Sebastián De Zan, líder del Centro de Investigación de la Arquitectura Pública (CeDIAP) y Dante Aveille, de la misma institución, por haber puesto a mi disposición una importante base de datos sobre la obra pública materializada en Buenos Aires a partir de la federalización.

A Rodolfo Barragán, director de la Hemeroteca en Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, quien facilitó mis búsquedas en el fondo documental de esa institución.

Al personal del CEDOM, de la Dirección General Archivo Legislativo y Documentación de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que atentamente satisfizo el acceso a los registros que necesitaba consultar.

A Mariano Corujo, de la Biblioteca de la UTDT, quien se esforzó en procurarme material que me resultaba difícil encontrar.

Al Personal de la Dirección de Biblioteca de la Legislatura de la provincia de Buenos Aires, cuyas orientaciones fueron de mucha ayuda para localizar fuentes normativas de esa jurisdicción.

Y por supuesto a Laura, por acompañarme en esta nueva historia.

## Introducción

El lunes 6 de diciembre de 1880 hubo festejos en Buenos Aires. La ciudad había sido proclamada Capital de la República<sup>1</sup> y aunque poco tiempo había pasado desde que el ejército nacional y las milicias bonaerenses se enfrentaran en sus calles,<sup>2</sup> la población participó entusiasta de las celebraciones. La nueva condición como capital de la nación presagiaba desarrollo y mejoras para la urbe.

Ciertamente -y como se había convertido en un territorio federal que sería asiento de las autoridades nacionales- resultaría necesario demarcar claramente sus límites, construir los edificios para las dependencias del Gobierno, dotarla de los servicios de que carecía y darle un ornato acorde a su nuevo carácter, pero estas transformaciones, que eventualmente pudieron haberse desenvuelto en un marco de cooperación y coordinación entre las jurisdicciones involucradas, se concretaron como un conjunto de iniciativas expuesto a tensiones y conflictos entre la nación,<sup>3</sup> la provincia de Buenos Aires<sup>4</sup> y la municipalidad de la ciudad.<sup>5</sup> Dadas tales circunstancias, este trabajo se propone estudiar cómo gravitaron sobre los cambios urbanos que la ciudad de Buenos Aires<sup>6</sup> experimentó entre 1880 y 1890 y al efecto considerará lo acontecido con tres transformaciones de distinta escala y naturaleza, tomando como ejes analíticos aspectos urbanos, políticos y económicos.

En el primer caso se dará cuenta de lo que sucedió con la Estación del Parque del Ferrocarril del Oeste, instalación que cerrada en 1883 y puesta a la venta por la PBA, quedó envuelta en una pugna entre el Estado nacional y el municipio porteño, en tanto ambas jurisdicciones consideraban contar con derechos sobre la misma. Lo que se verá en este evento es cómo debido a las diferentes posiciones e intereses e, incluso, por la influencia de lo que la provincia llevaba adelante en La Plata, el diferendo entre la nación y la Municipalidad de la Capital ocasionó la localización de dos de los edificios más importantes de la ciudad (imagen 1).

---

<sup>1</sup> Aprobado por la Ley N° 1029 de fecha 21/09/1880.

<sup>2</sup> En el contexto de la revolución de junio de 1880. Sobre este episodio puede consultarse -entre otros- a Galíndez, Bartolomé: *Historia Política Argentina. La revolución del 80*, Comisión Nacional de Homenaje al Teniente General Julio A. Roca, Buenos Aires, 1945; Sabato, Hilda: *Buenos Aires en armas. La revolución de 1880*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2008.

<sup>3</sup> En adelante nación o Estado nacional, indistintamente.

<sup>4</sup> En adelante provincia de Buenos Aires, provincia o PBA, indistintamente.

<sup>5</sup> En adelante municipalidad de la ciudad, municipalidad de Buenos Aires o Municipalidad de la Capital, indistintamente.

<sup>6</sup> En adelante ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires o CBA, indistintamente.

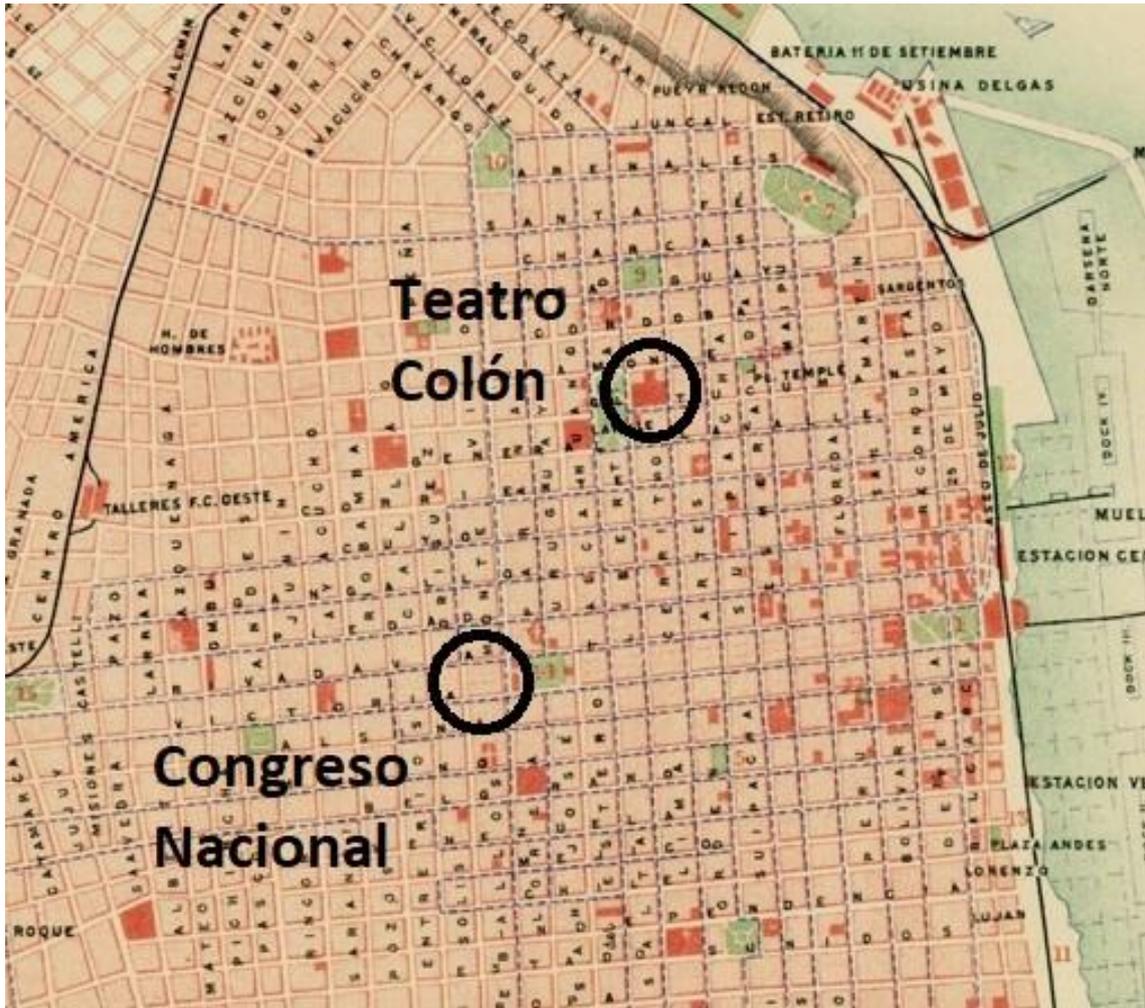


Imagen 1: Localización de los nuevos edificios del Teatro Colón y el Congreso Nacional. Graficada sobre fragmento del Plano Topográfico de la Ciudad de Buenos Aires construido por C. Beyer, Estrada y Cia., 1909. Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU. Disponible en <https://sites.google.com/view/ba-en-cartografia/p%C3%A1gina-principal>

En segunda instancia se considerará lo ocurrido con la construcción del que luego se conocerá como “Puerto Madero”, analizando particularmente el proceso decisorio, por cuanto más allá de la histórica controversia respecto de aspectos técnicos y económicos, su emergencia se encontró particularmente signada por diferendos políticos.

Para el momento de la federalización, la nación estaba colaborando con la provincia de Buenos Aires para mejorar el funcionamiento y expandir las operaciones del Puerto del Riachuelo, mas pocos años después el Gobierno nacional resolvió construir un nuevo puerto, en un área naturalmente no propicia y a poca distancia del existente, determinación que aspira a explicarse considerando la coyuntura política en la que se encontraban ambas jurisdicciones (imagen 2).

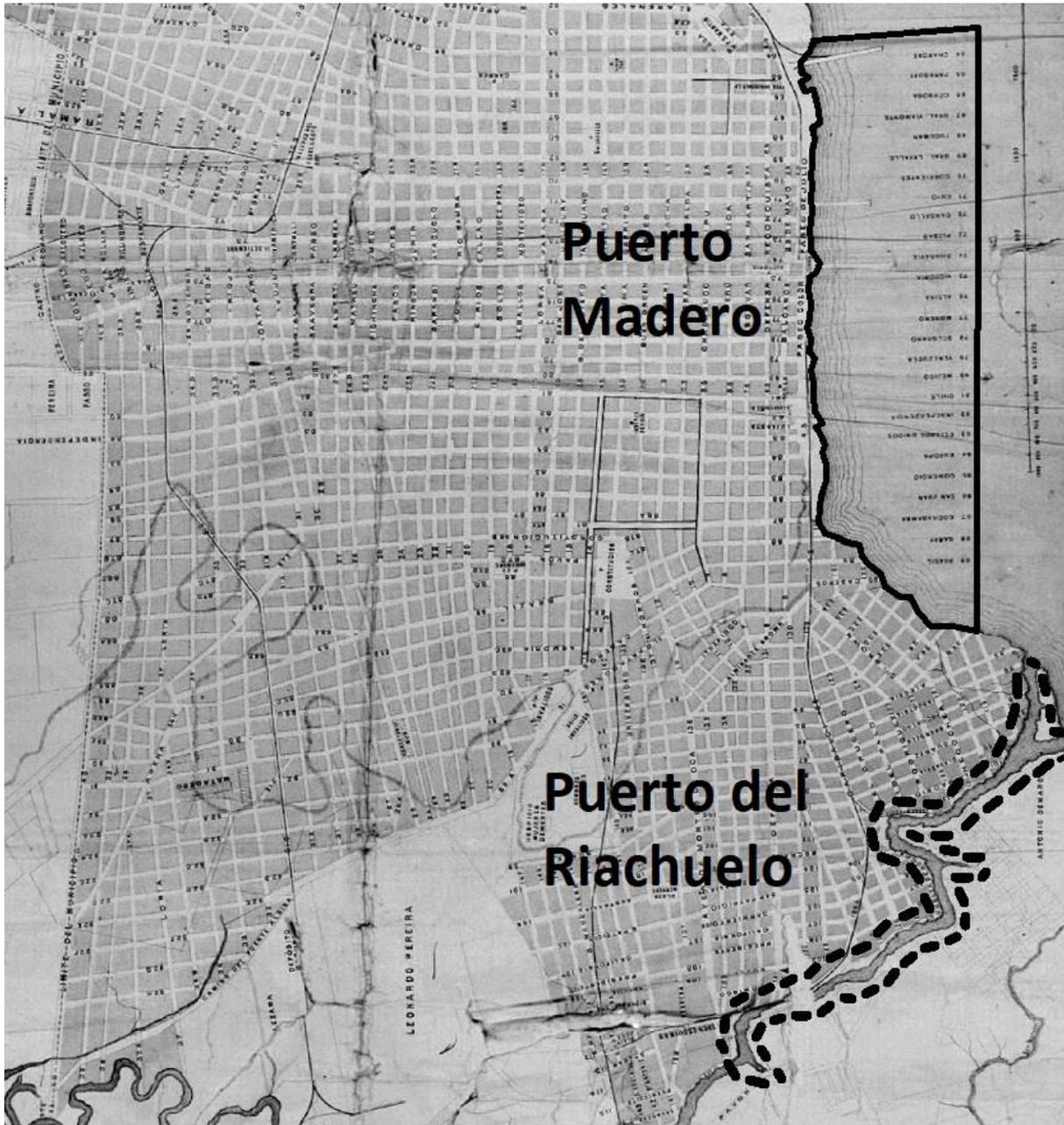


Imagen 2: Área destinada a la construcción del Puerto Madero y zona en la que se localizaba el Puerto del Riachuelo. Graficadas sobre fragmento del Plano de la Ciudad de Buenos Aires de la Guía Kraft, 1885. Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU.

En tercer lugar, se analizará lo sucedido en torno al ensanche del municipio de Buenos Aires, operación que, planteada a poco de la capitalización de la ciudad como una regularización de los límites existentes, concluyó siete años después con la casi cuadruplicación de su superficie, en un episodio que se pondrá en relación con la definición de los límites territoriales de la Provincia de Buenos Aires (imagen 3).

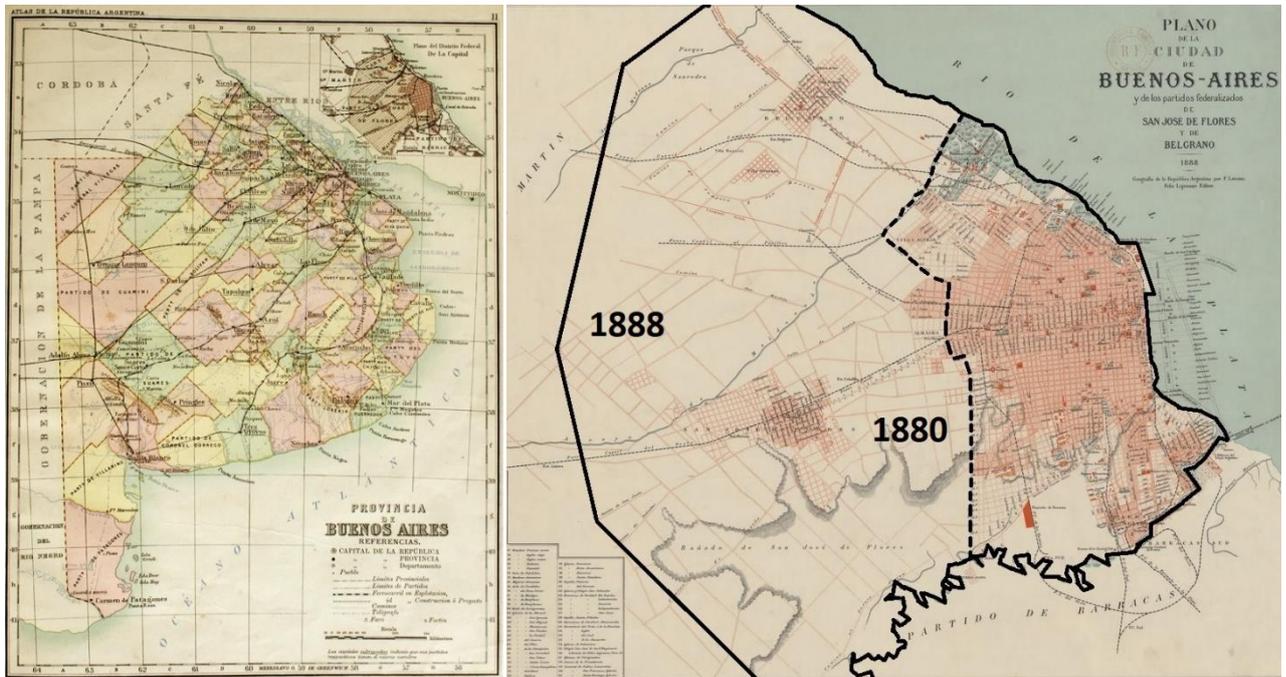


Imagen 3: Izquierda: límites de la provincia de Buenos Aires (Provincia de Buenos Aires, Atlas General de la República Argentina, Carlos Beyer, 1888. Imagen extraída de Archivo Histórico del portal Educ.ar: Disponible en <https://www.educ.ar/recursos/129474/mapas-historicos-del-actual-territorio-de-las-provincias-arg>). Derecha: expansión del límite de la ciudad de Buenos Aires entre 1880 y 1888. Graficada sobre el Plano de la Ciudad de Buenos Aires de F. Latzina, 1888. Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU.

Se trató de una de las transformaciones que mayor huella dejó en la ciudad, pero también una de las que amerita mayor escrutinio, por cuanto la expansión territorial resultante de la extensa y compleja tramitación demandada al efecto, resultó determinante no solo en el tamaño, sino también en la “forma” de la capital federal.

Finalmente, en el capítulo de conclusiones, se pondrá en perspectiva como la incidencia histórica de los hechos analizados definió mucho más que la superficie, los límites y ubicaciones de edificios y el puerto, sino sobre todo el “carácter” que desde entonces distingue a esta urbe.

### *Precedentes y contexto*

Para el momento en que fue declarada Capital de la República, la ciudad -aunque tenía tres siglos de existencia<sup>7</sup> y constituía el núcleo urbano más importante de Argentina- no contaba con las facilidades para alojar al Gobierno federal.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Para un compendio de la historia de Buenos Aires puede consultarse -entre otros- a Luna, Félix: *Buenos Aires y el país*, Sudamericana, Buenos Aires, 1982; Rapoport, Mario y Seoane, Marta: *Buenos Aires. Historia de una*

La asignación de esta nueva condición implicaba la conformación de una urbe que tanto dispusiera de la infraestructura del caso, como estableciera una nueva connotación: la ciudad ya no representaría a la provincia de Buenos Aires, sino al país.

Así, con su federalización, se llevaron adelante una serie de obras para adecuarla a su nueva función, tales como la construcción de sedes para los poderes del Estado y dependencias nacionales y la ampliación de servicios, pero la ciudad “*antinacional por excelencia*”<sup>9</sup> -que con anterioridad su clase dirigente había considerado heredera de los valores republicanos y la tradición de mayo-<sup>10</sup> fue asimismo intervenida espacialmente para representar su nueva condición (imagen 4).

No fue por cierto un fenómeno exclusivo de Buenos Aires, en tanto como señala Romero, buena parte de las capitales de Latinoamérica comenzaron por esa época procesos similares, pero la CBA se destacó en ese conjunto porque a diferencia de Lima y México -ex capitales de los virreinos más importantes en América- y Río de Janeiro, en su momento sede imperial, la de Argentina experimentó acaso el mayor cambio entre todas las capitales de los Estados de la región.<sup>11</sup>

---

*ciudad*, Planeta, Buenos Aires, 2007 y Romero, José y Romero, Luis (eds.): *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Altamira, Buenos Aires, 2000.

<sup>8</sup> El Poder Ejecutivo Nacional tenía su asiento en la Casa Rosada, la gobernación de la Provincia de Buenos Aires funcionaba en un edificio ubicado en la calle Moreno 134, la Corte Suprema en Bolívar 137, la corte provincial en Bolívar 23, la legislatura provincial en el edificio de Perú y Moreno y el Congreso -compartiendo sus cámaras las mismas instalaciones en distintos horarios- en el edificio de la esquina de las actuales calles Hipólito Yrigoyen y Balcarce (Fuente: “La federalización de Buenos Aires”, Museo Roca).

<sup>9</sup> Gorelik, Adrián: *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, 2016, p. 106.

<sup>10</sup> González Bernaldo de Quirós, Pilar: *Civilidad y política en los orígenes de la nación argentina. Las sociabilidades en Buenos Aires, 1829 – 1862*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2001.

<sup>11</sup> “Fue, sin dudas, la ciudad cuyo crecimiento llamó más la atención de los europeos – de cuyo tronco se nutría la inmigración que la transformaba- hasta convertirse en un pequeño mito” (Romero, José: *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004, p. 251).



Imagen 4: Buenos Aires. Palacio de Justicia, vista desde la galería superior, fines del siglo XIX. Archivo General de la Nación. Documento Fotográfico. Álbum Aficionados. Inventario 214226.

Ello fue resultado de una serie de factores: la vigorosa expansión de la economía nacional a partir del desarrollo del modelo exportador de base agrícola-ganadera, tanto como la masiva afluencia de inmigrantes a partir de la Ley de Inmigración y Colonización de 1876, impactaron en los planos poblacional, económico y socio-urbano contribuyendo a la transformación espontánea por crecimiento, pero fue la acción del Estado, particularmente interesado en hacerla una capital destacada, la que más profundamente operó para convertirla en la representación de un esperado nuevo país.

De este decía el presidente Julio A. Roca en 1880: “*¡Felices aquellos que puedan contemplar a la República Argentina dentro de cincuenta años con cincuenta millones de almas, después de medio siglo de paz ininterrumpida, en el apogeo de su gloria y poderío!*”,<sup>12</sup> siendo esta nación con destino de riqueza y progreso, lo que la ciudad que había pasado a ser su cabeza debía simbolizar.

---

<sup>12</sup> Proclama al pueblo del Brigadier General Julio A. Roca del 6 de diciembre de 1880 (Carranza, Arturo: *La Cuestión Capital de la República*, Tomo V, Edición del autor, Buenos Aires, 1932, p. 678).

Una capital federal definitiva para la república había sido una aspiración política de varias generaciones, tanto como un objeto idealizado por intelectuales y dirigentes. Su localización había dado lugar a numerosas iniciativas y su conformación y características habían sido igualmente postulados por diversos pensadores y políticos.<sup>13</sup>

Domingo F. Sarmiento y Juan B. Alberdi -quienes en un principio habían coincidido en rechazar la posibilidad de capitalizar Buenos Aires, pero luego lo aceptaron y apoyaron- habían planteado la necesidad de reconfigurarla teniendo presente el ejemplo de los grandes núcleos urbanos de la costa este estadounidense.

Sarmiento deseaba una ciudad que reflejara los cambios –reales y pretendidos– que se estaban dando en la sociedad, la política, la economía y la cultura, considerando que la Buenos Aires “ciudad” constituía el vestido antiguo que la Buenos Aires “sociedad” debía dejar atrás, debiéndose conformar una urbe nueva en torno a un gran parque “*como las ciudades arboladas de Nueva Inglaterra*”.<sup>14</sup>

Alberdi, por su parte -que en su momento había calificado a Buenos Aires como “*la peluca de la República Argentina, el florón vetusto del sepultado virreinato, el producto y la expresión de la colonia española de otro tiempo*”,<sup>15</sup> había propuesto intervenciones con la misma orientación. En el capítulo “Lo que ganará la ciudad de Buenos Aires con ser Capital de la Nación” de su trabajo de 1881 consignaba que debían llevarse adelante cambios “*...Remediando a la angostura de sus calles por anchos boulevards y avenidas que atraviesen diagonalmente la ciudad, como está la de Nueva York...*”.<sup>16</sup>

Además de estas ideas existían orientaciones planteadas desde el higienismo<sup>17</sup> -representado entre otros por Eduardo Wilde y Guillermo Rawson-<sup>18</sup> como pareceres de la elite porteña,

---

<sup>13</sup> Las distintas propuestas de localización de la capital que se sucedieron hasta la federalización de Buenos Aires pueden conocerse en, entre otros, Carranza, 1932, op. cit. y Lettieri, Alberto: *La cuestión Capital en Argentina*, Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires, 2015. Las ideas sobre las características y conformación que debería tener la capital pueden encontrarse en Gorelik, *La grilla y el parque...*, op. cit., Shmidt, Claudia: *Palacios sin reyes: arquitectura pública para la capital permanente, Buenos Aires 1880-1890*, Prohistoria, Rosario, 2012 y Radovanovic, Elisa: *Buenos Aires Ciudad Moderna. 1880-1910*, Ediciones turísticas de Mario Banchik, Buenos Aires, 2002.

<sup>14</sup> Gorelik, Adrián: *Miradas sobre Buenos Aires*, Siglo veintiuno editores, Buenos Aires, 2004, p. 76.

<sup>15</sup> Alberdi, Juan: *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Biblioteca del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 2017, p. 190.

<sup>16</sup> Alberdi, Juan B: *La República Argentina consolidada en 1880 con la Ciudad de Buenos Aires por Capital*, Imprenta de Carlos E. Coni, Buenos Aires, 1881, p. 190.

<sup>17</sup> Para un panorama sobre el origen y actuación del higienismo en Buenos Aires, puede verse Paiva, Verónica: “Higienismo: Ciencia, instituciones y normativa. Buenos Aires, siglo XIX”, *Boletín del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, N° 82, octubre de 1997; Petrocelli, Santiago: “Intervenciones

varias de cuyas figuras, como Francisco Seeber y Miguel Cané, se habían pronunciado en favor de tomar como modelos las grandes capitales europeas.<sup>19</sup>

Radovanovic señala que la evolución urbana de Buenos Aires a partir de su federalización, fue orientada por un modelo europeo “universal” al que en líneas generales adhirieron todas las elites latinoamericanas,<sup>20</sup> no obstante lo cual la transformación material de la ex capital de la provincia no se desarrolló a partir de un plan integral concebido al efecto, sino por lo que según Novick constituye un rasgo estructural distintivo del urbanismo porteño de finales de siglo XIX e inicios del XX: una sucesión de proyectos desarrollados por la municipalidad de la ciudad y el Estado nacional.<sup>21</sup>

La primera, encabezada al inicio del periodo bajo estudio por el intendente designado por Roca, Torcuato de Alvear,<sup>22</sup> se abocó a la realización de una serie de intervenciones focalizadas en el área central (imagen 5) en tanto el segundo tomó a su cargo la mejora y construcción de los edificios para los distintos órganos y dependencias federales que tendrían asiento en la capital y la realización de infraestructuras bajo su órbita (imagen 6).

---

urbanísticas en clave higienista. La ciudad de Buenos Aires de fines de siglo XIX”, *Arquisur Revista*, Año 10, N° 17, Jun-Nov, 2020, pp. 74-87; Álvarez, Adriana: “De la Higiene Pública a la Higiene Social en Buenos Aires, una mirada a través de sus protagonistas, 1880–1914”, *Bol Mex His Fil Med*, 10 (1), 2007, pp. 4–11.

<sup>18</sup> “*Salud del pueblo quiere decir instrucción, moralidad, buena alimentación, buen aire, precauciones sanitarias, asistencia pública, beneficencia pública, trabajo y hasta diversiones gratuitas; en fin, todo lo que puede constituir una exigencia por parte de cada uno y todos los mercaderes de una comarca o de una ciudad*” (Eduardo Wilde, 1877. Citado por Armus, Diego: “El descubrimiento de la enfermedad como problema social”, en Lobato, Mirta (dir): *El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*. Nueva Historia Argentina, T 5, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000).

<sup>19</sup> Cané, por caso, advertía al intendente Alvear sobre la diferencia que notaría cualquier europeo atraído por la fama que ganaba el progreso argentino que al llegar a Buenos Aires encontrara una ciudad atrasada y caótica (Miguel Cané: “Carta al intendente Torcuato de Alvear desde Viena” - 14 de enero de 1885. En Beccar Varela, Adrián: *Torcuato de Alvear. Primer Intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires*, Kraft, Buenos Aires, 1926, p. 481).

<sup>20</sup> Radovanovic, *Buenos Aires. Ciudad Moderna*, op. cit. Para ampliar sobre la elite argentina de la época, su composición social, relaciones con el poder, riqueza, capital intelectual, prácticas y atributos, puede consultarse a Losada, Leandro: *Historia de las elites en Argentina. Desde la conquista hasta el surgimiento del peronismo*, Sudamericana, Buenos Aires, 2009.

<sup>21</sup> Novick, Alicia: *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, Buenos Aires, 2008.

<sup>22</sup> Sobre la orientación urbanística de Alvear puede consultarse, entre otros, a Braun, Clara y Cacciatore, Julio: “El imaginario interior: el intendente Alvear y sus herederos. Metamorfosis y modernidad urbana”, en Vázquez Rial, Horacio (Dir.): *Buenos Aires 1880-1930. La capital de un imperio Imaginario*, Alianza Editorial, Madrid, 1996; Gorelik, *La grilla y el parque...*, op. cit; Radovanovic, *Buenos Aires. Ciudad Moderna*, op. cit. Para un compendio de su actuación al frente de Intendencia porteña, puede verse a Beccar Varela, *Torcuato de Alvear...*, op. cit.



Imagen 5: Buenos Aires. Construcción de la Avenida de Mayo. Intersección con la calle Chacabuco, c. 1890. Colección Museo de la Ciudad.



Imagen 6: Buenos Aires. Casa de Gobierno luego de concluidas las obras de ensanche y unión de edificios. Plaza de Mayo, Casa de Gobierno y Río de la Plata, c. 1886. Documento fotográfico. Witcomb, Placas reducidas, AGN.

Según Liernur el modelo adoptado consistió en una “ciudad ideal” con un ejido urbano acotado y un área perimetral destinada a funciones técnicas, de servicio y aprovisionamiento,<sup>23</sup> paradigma que eventualmente acompañado con intervenciones en las que los aspectos simbólicos y representativos tuvieron gran entidad,<sup>24</sup> se encontró en el periodo analizado en tensión con aquel que finalmente se impondría, el de una urbe metropolitana.<sup>25</sup>

### *Estudios sobre la cuestión*

Enfocado este trabajo en evaluar el impacto de tensiones y conflictos entre jurisdicciones de administración y gobierno en la transformación urbana de la ciudad de Buenos Aires con la federalización, resulta procedente referir -además de estudios sobre el proceso que la convirtió en capital de la república- las principales obras que se han ocupado del marco político y aquellas específicamente dedicadas a estudiar los cambios en su tejido y morfología en la década de 1880.

La capitalización de Buenos Aires, fin de un proceso de larga data, fue particularmente tratada por Isidoro Ruiz Moreno en *La federalización de Buenos Aires*<sup>26</sup> y por Arturo Carranza en *La Cuestión Capital de la República*,<sup>27</sup> comprendiendo esta última una completa recopilación de antecedentes sobre el asunto.

---

<sup>23</sup> “Aunque no existe ningún Plan elaborado o dibujado para ninguna de las dos ciudades, es evidente que en ambos casos las acciones están presididas por una misma lógica o imagen urbana. Esta parece haber consistido -y el primer intendente de Buenos Aires, Torcuato de Alvear, llegó a formularlo de modo explícito- en preservar la Forma -y, por lo tanto, como territorio de las principales inversiones públicas- a un área relativamente pequeña, más allá de la cual no se imaginaba su extensión”. (Liernur, Jorge F: *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*, Fondo Nacional de las Artes, Buenos Aires, 2001, pp. 27-28).

<sup>24</sup> “En la época en que se trató de la arquitectura de este edificio, y de los materiales que habrían de emplearse en su construcción, el Gobierno había invertido ya una gran suma en las obras de salubridad, la mayor parte de la cual se había gastado en la construcción de las cloacas, y demás obras subterráneas, que no habían dejado constancia visible de la magnitud de la empresa. El Gobierno deseaba, por tanto, que este edificio sirviera de monumento para las obras...”. Ing. Richard Clere Parsons, de la firma constructora del Gran Depósito Distribuidor, citado por Tartarini, Jorge: *El palacio de aguas corrientes: de gran depósito a monumento histórico nacional*, AYSA Editoriales, Buenos Aires, 2017, p. 102.

<sup>25</sup> Para un análisis de la evolución del carácter metropolitano de Buenos Aires, puede consultarse, entre otros a Pírez, Pedro: “La formación de la ciudad metropolitana de Buenos Aires: de la riqueza al deterioro”, *Revista EURE* (Vol. XXI, N° 61), pp. 27-39, Santiago de Chile, diciembre 1994.

<sup>26</sup> Ruiz Moreno, Isidoro: *La federalización de Buenos Aires*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.

<sup>27</sup> Carranza, *La Cuestión Capital...*, op. cit.

La situación política de la década ha sido por su parte considerada por una numerosa serie de trabajos, entre los cuales, en virtud de las aportaciones realizadas y complementariedad, se destacan: *La República Conservadora*,<sup>28</sup> escrito por Ezequiel Gallo y Roberto Cortés Conde, estudio que con un enfoque funcionalista permite por caso apreciar el proceso de consolidación política que se dio en el fluctuante marco económico de las décadas finales del siglo XIX; *La Argentina del Ochenta al Centenario*,<sup>29</sup> compilado por Gustavo Ferrari y Ezequiel Gallo, que aportó -desde el análisis de importantes historiadores- elementos para componer el clima de ideas previo a la inauguración del régimen político que se inició en 1880 y las características en el contexto económico y social en el que se desarrolló; *El orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*,<sup>30</sup> de Natalio Botana, que resulta esencial para conocer los fundamentos y el funcionamiento del “régimen de hegemonía gubernamental” que montaron los integrantes del Partido Autonomista Nacional (PAN), al llegar al poder en 1880 y *Jardines secretos, legitimaciones públicas. El Partido Autonomista Nacional y la política argentina de fines del siglo XIX*,<sup>31</sup> de Paula Alonso, que complementa el enfoque político-institucional del trabajo de Botana, analizando la dinámica interna del PAN y los efectos que ella tuvo en el funcionamiento del sistema político en esos años.

En cuanto a la transformación de la ciudad en el período considerado, las referencias a los estudios que se han ocupado de esta cuestión deben comenzar -aunque la historiografía más reciente los considere eventualmente superados- por aquellos que resultaron centrales en la construcción de la historia urbana de Buenos Aires, tal el caso de *Buenos Aires: Urbanización e Inmigración*,<sup>32</sup> de Guy Bourdú, *Buenos Aires del Centro a los Barrios. 1870 – 1910*,<sup>33</sup> de James Scobie y *Latinoamérica. Las ciudades y la ideas*,<sup>34</sup> de José Luis Romero, obras que, aunque comparten el enfoque del espacio urbano como manifestación de procesos estructurales tales como la modernización, el crecimiento económico o la inmigración, dieron lugar a la consideración de la influencia de la política y hasta del rol del Estado y los técnicos, tal como se advierte especialmente en el trabajo de Romero.

---

<sup>28</sup> Gallo, Ezequiel y Cortés Conde, Roberto: *La República Conservadora*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.

<sup>29</sup> Ferrari, Gustavo y Gallo, Ezequiel (comp.): *La Argentina del Ochenta al Centenario*, Sudamericana, Buenos Aires, 1980.

<sup>30</sup> Botana, Natalio: *El orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1977.

<sup>31</sup> Alonso, Paula: *Jardines secretos, legitimaciones públicas. El Partido Autonomista Nacional y la política argentina a fines del siglo XIX*, Edhasa, Buenos Aires, 2010.

<sup>32</sup> Bourdú, Guy: *Buenos Aires: Urbanización e Inmigración*, Editorial Huemul S.A., Buenos Aires, 1977.

<sup>33</sup> Scobie, James: *Buenos Aires del centro a los barrios. 1870-1910*, Solar/Hachette, Buenos Aires, 1977.

<sup>34</sup> Romero, *Latinoamérica. Las ciudades...*, op. cit.

Entre los estudios más contemporáneos, parte de la producción que a partir de la década de 1990 corrió el foco de las interpretaciones estructuralistas y aportó nuevas claves para comprender las transformaciones de la Buenos Aires federalizada, cabe poner de relieve: *Buenos Aires. Historia urbana del Área Metropolitana*,<sup>35</sup> obra en la que Margarita Gutman y Jorge Hardoy dedicaron dos capítulos a analizar lo acontecido en Buenos Aires entre 1880 y 1890, destacando particularmente el impacto de la regularización y el ensanche del territorio de la capital como factores que potenciaron su crecimiento, así como la proyección de las ideas de “ornato” e “higiene” en el ordenamiento urbano concebido por Torcuato de Alvear; *Imágenes al Sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires*, de Adrián Gorelik y Graciela Silvestri<sup>36</sup> que, revisando la hipótesis consolidada por el historiador estadounidense en su ya clásico libro, demostró la coexistencia de distintos modelos de ciudad, de diversas relaciones entre tendencias de crecimiento urbano y la gravitación del “ensanche” en la definición territorial de esos años; el capítulo “Construir el país, imaginar la Nación. 1880-1910”, de *Arquitectura en la Argentina del siglo XX*<sup>37</sup> de Jorge F. Liernur, que puso por su lado en evidencia los múltiples roles que los edificios construidos por el Estado a escala nacional y provincial debían cumplir en las ciudades; *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la capital permanente. Buenos Aires, 1880-1890*,<sup>38</sup> de Claudia Schmidt, trabajo que dio cuenta por su parte de la incidencia de las tensiones entre los intereses “metropolitanos” -aquellos que necesitaban ordenar la ciudad en función del Estado nacional- y los de la provincia de Buenos Aires en la conformación de la CBA; *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*,<sup>39</sup> del referido Gorelik, que focalizado en lo que sucede *a posteriori* de la federalización, demostró la influencia de prefiguraciones e imaginarios culturales urbanos de intelectuales y políticos del momento en la emergencia del espacio público porteño; “La ciudad efímera”,<sup>40</sup> del ya citado Liernur, que sumó el análisis de un plano poco abordado, el de la dinámica en el que se dan las transformaciones y la contribución de la misma en el funcionamiento de una

---

<sup>35</sup> Gutman, Margarita y Hardoy, Jorge: *Historia urbana del Área Metropolitana*, Mapfre, Madrid, 1992.

<sup>36</sup> Gorelik, Adrián y Silvestri, Graciela: “Imágenes al sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires”, Seminario de crítica, Año 1991, *Boletín del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, N° 17, abril de 1991.

<sup>37</sup> Liernur, *Arquitectura en la Argentina...*, op. cit.

<sup>38</sup> Schmidt, *Palacios sin reyes...*, op. cit.

<sup>39</sup> Gorelik, *La grilla y el parque...*, op. cit.

<sup>40</sup> Liernur, Jorge: “La ciudad efímera. Consideraciones sobre el aspecto material de Buenos Aires: 1870-1910”, en Liernur, Jorge y Silvestri, Graciela: *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*, Sudamericana, Buenos Aires, 1993.

capital en proceso de construcción y “La ciudad y el río”,<sup>41</sup> de la también ya mencionada Silvestri, que aportó elementos novedosos y una interpretación significativa respecto de una de las intervenciones más importantes de la Buenos Aires convertida en capital federal: el Puerto Madero.

---

<sup>41</sup> Silvestri, Graciela: “La ciudad y el río”, en Liernur y Silvestri, *El umbral de la metrópolis...*, op. cit.

## Capítulo I: De sede transitoria a capital permanente

*“...al fin nos es dado inaugurar la Capital cantada por los poetas,  
consagrada por la historia  
y aclamada por los pueblos en el mismo asiento de los virreyes”.*

Julio A. Roca, Proclama al pueblo, 6 de diciembre de 1880.

Tras la caída de Juan Manuel de Rosas la PBA resistió integrarse a la Confederación Argentina,<sup>42</sup> pero cuando luego de la Batalla de Pavón (1861) el entonces Estado de Buenos Aires (imagen 7) se incorporó definitivamente a la República Argentina, las autoridades nacionales eligieron a la capital bonaerense como su sede transitoria.



Imagen 7: Mapa del Estado de Buenos Aires. “Carta topográfica, estadística, histórica y descriptiva del territorio administrado del Estado Argentino de Buenos Aires construida según noticias, relaciones y documentos topográficos, estadísticos, históricos y militares sobre la materia por el ingeniero Dn. Nicolás Grondona, 1858”. Archivo General de la Nación, colección Mapoteca: AR-AGN-MAP01-I203

<sup>42</sup> Originada por el Pacto Federal de 1831 y constituida por el Acuerdo de San Nicolás de 1852 (Romero, José: *Breve Historia de la Argentina*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1965).

Para ese entonces la ciudad de Buenos Aires había aumentado notablemente el contraste con el resto del país (imagen 8). Contaba con 100 mil habitantes -el 10% de la población nacional- mientras que Córdoba tenía 25 mil residentes y Paraná y Rosario tan sólo con 10 mil cada una. Las finanzas públicas daban cuenta por su lado de la misma asimetría en tanto, como destaca Botana, el presupuesto de la PBA superaba el de todas las otras provincias juntas.<sup>43</sup>



Imagen 8: Buenos Aires. Plaza de la Victoria. Esteban Gonnet, c. 1864. Colección Carlos Vertanesian.

El proceso que llevó a la federalización de la CBA venía de larga data. Si bien había sido designada “Capital del Estado” por el Congreso Constituyente reunido en 1824,<sup>44</sup> no había sido sino hasta 1853 que la cuestión de la capital había vuelto a considerarse institucionalmente. La Constitución dictada ese año había designado a Buenos Aires como capital de la Confederación (imagen 9), pero como tal disposición había sido desconocida por las autoridades porteñas, el Gobierno de la Confederación se había asentado en Paraná, capital de la provincia de Entre Ríos, la que había sido federalizada en su totalidad.

---

<sup>43</sup> Botana, Natalio: “La lucha por la capital”, en Romero, José y Romero, Luis (eds.): *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Tomo I, Altamira, Buenos Aires, 2000, p. 311.

<sup>44</sup> Ley del Congreso General Constituyente de las Provincias Unidas del Río de la Plata del 4 de marzo de 1826 (Iribarne, Rodolfo: “La Cuestión Capital en 1826”, *Lecciones y Ensayos N° 42*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, UBA, 1970).

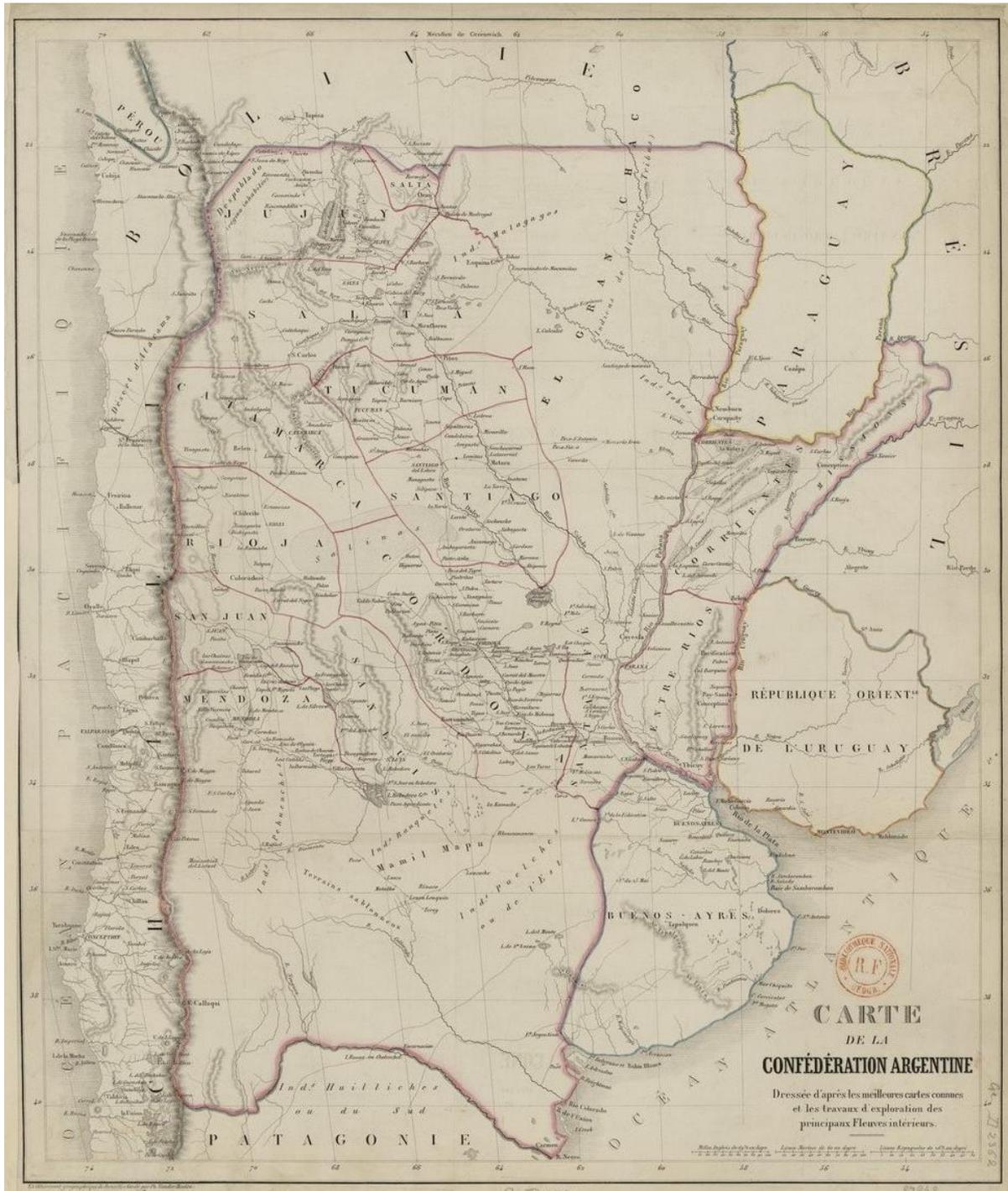


Imagen 9: Mapa de la Confederación Argentina. “Carte de la Confédération Argentina”, de Ph. Van der Naelen, c. 1860. Biblioteca Nacional de Francia-GED-2302.

La incorporación de la PBA a la república implicó conceder a la provincia la modificación de lo establecido en la Constitución de 1853 en cuanto a la capitalización de la ciudad Buenos Aires. En su nueva fórmula, la Constitución pasó a disponer que *“las autoridades que ejercen el Gobierno Federal residen en la ciudad que se declare Capital de la República por una ley*

*especial del Congreso, previa cesión hecha por una o más legislaturas provinciales, del territorio que haya de federalizarse".*

En 1862 el presidente Bartolomé Mitre consiguió que el Congreso aprobara una ley por la cual Buenos Aires pasaba a ser asiento del Gobierno nacional, quedando todo el territorio de la provincia sujeto a jurisdicción federal,<sup>45</sup> pero cuando la norma sancionada fue pasada a la legislatura de la PBA para que considerara la cesión del territorio, no fue aprobada y solo se acordó, por la denominada “Ley de Compromiso”, autorizar la residencia de las autoridades nacionales en la ciudad de Buenos Aires por cinco años.<sup>46</sup>

Durante ese lapso varias iniciativas trataron de definir la cuestión: En 1866 el senador nacional Martín Piñero presentó un proyecto para declarar a la localidad de Fraile Muerto - actual Bell Ville- como capital de la República y en 1867 el diputado nacional -y futuro presidente- Manuel Quintana hizo lo propio, postulando la proclamación de la ciudad de Rosario.<sup>47</sup> Casi simultáneamente la legislatura de Santa Fe hizo una propuesta similar y lo mismo hizo la de Córdoba ofreciendo la capital de esa provincia, iniciativas que fueron a sumarse a otras que planteaban localizar la capital federal en Las Piedras (actual Villa Constitución) y Villa Nueva (en las adyacencias de la actual Villa María), mas ninguna de ellas resultó exitosa.

Ante el vencimiento del plazo establecido por la Ley de Compromiso, el Poder Ejecutivo Nacional<sup>48</sup> fijó por decreto su asiento en la CBA amparándose en su derecho de fijar su residencia en cualquier punto del territorio nacional hasta que el Congreso tomase una decisión definitiva,<sup>49</sup> cosa que ocurrió el 18 de septiembre de 1868 cuando este designó a Rosario “capital de la República”.<sup>50</sup>

Mitre, firme en su idea de convertir a Buenos Aires en capital federal, vetó la ley argumentando que debía consultarlo con Sarmiento, su sucesor, y en tanto el Congreso no

---

<sup>45</sup> Ley N° 12, 28/08/1862.

<sup>46</sup> Ravignani, Emilio (ed.): *Asambleas Constituyentes Argentinas*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad de Buenos Aires, 1937-39, T. V, p. 530.

<sup>47</sup> Fundado ello en la escasa significación política que detentaba por entonces Rosario, la importancia de su comercio, su relativa autonomía respecto de la provincia de Santa Fe, su población industriosa e inmigrante, y su creciente papel en el tránsito comercial dentro del territorio nacional (Lettieri, *La cuestión Capital en Argentina*, op. cit.).

<sup>48</sup> En adelante Poder Ejecutivo Nacional o PEN, indistintamente.

<sup>49</sup> Lettieri, *La cuestión Capital en Argentina*, op. cit.

<sup>50</sup> *Ibid.*

consiguió reunir dos tercios de sus votos para invalidar el veto, el proyecto se archivó provisoriamente.

El 6 de julio de 1869 -y a instancias del Diputado Joaquín Granel- el Congreso volvió a designar a Rosario como capital de la nación,<sup>51</sup> lo que en esta ocasión fue vetado por Sarmiento aduciendo la “*difícil situación política y económica*” generada por la Guerra de la Triple Alianza que exigía conservar la capital en la ciudad de Buenos Aires, “*la más rica, inteligente y poblada de la Republica*”, para “*mantener el crédito interior y exterior en las ventajosas condiciones en que hoy se encuentra*”.<sup>52</sup>

Dos años después el Congreso sancionó la Ley N° 462 por la que dispuso la federalización de un área de 26 kilómetros cuadrados en Villa María -que para asiento de las autoridades nacionales debería adoptar el nombre de “Rivadavia”- pero Sarmiento volvió a vetar la norma argumentando en esta ocasión que por cuanto se trataba de un lugar “*despoblado*” y expuesto a malones indígenas, no era seguro para las autoridades nacionales.<sup>53</sup>

La ley de capitalización de Villa María fue archivada, pero en el Congreso se continuaron presentando y discutiendo propuestas hasta que una de ellas -una vez más en favor de Rosario- fue aprobada en 1873.<sup>54</sup> La iniciativa no tuvo, no obstante, suerte distinta a la de las anteriores, en tanto Sarmiento la vetó argumentando que cada año “*disminuye el número de votos que apoyan esta idea*” y de que el Gobierno nacional estaba “*en medio de las premiosas atenciones que reclama la rebelión*”, refiriéndose al alzamiento de López Jordán en Entre Ríos.<sup>55</sup>

No obstante, las propuestas para establecer la capital federal en localizaciones alternativas a Buenos Aires prosiguieron. Se plantearon iniciativas para federalizar, además de Rosario, a Córdoba y a un territorio ubicado entre las localidades de Ramallo y Pavón, mas cuando en 1879 el entonces presidente Nicolás Avellaneda anunció su intención de convertir a la CBA en capital de la nación,<sup>56</sup> la cuestión quedó comprendida en el conflicto suscitado entre el

---

<sup>51</sup> Ley N° 294, 06/07/1869.

<sup>52</sup> Lettieri, *La cuestión Capital en Argentina*, op. cit.

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Ley N° 620, 13/09/1873.

<sup>55</sup> Lettieri, *La cuestión Capital en Argentina*, op. cit.

<sup>56</sup> En su mensaje al Congreso con motivo de la clausura del periodo legislativo (Rey Balmaceda: *Buenos Aires. Una capital cuestionada*, OIKOS, Buenos Aires, 1982, p. 108).

Gobierno nacional y el de la provincia de Buenos Aires con motivo de las aspiraciones presidenciales de Roca y Carlos Tejedor.<sup>57</sup>

Roca ganó las elecciones realizadas en abril de 1880, el gobernador bonaerense comenzó con provocaciones y demostraciones de fuerza ordenadas a desconocer ese resultado, Avellaneda declaró alzado en armas a Tejedor y mudó la sede gubernativa al entonces pueblo de Belgrano y finalmente -en junio de ese año- se produjo una serie de acciones armadas (imagen 10) que resultaron en el triunfo del Gobierno nacional sobre el autonomismo porteño.



Imagen 10: Buenos Aires. Revolución de 1880. Primera compañía de rifleros en la trinchera de la calle Córdoba esquina Azcuénaga. Archivo General de la Nación (fs. 58, 558).

Despejado entonces el camino para avanzar con su iniciativa, el 24 de agosto de 1880 Avellaneda remitió al Congreso un proyecto que proclamaba como Capital de la República al municipio de la ciudad de Buenos Aires, acompañándolo con un mensaje que afirmaba que

---

<sup>57</sup> Roca -quien había sido ministro de Guerra y Marina de Avellaneda y en tal condición llevado adelante la “Campaña del Desierto”- contaba con el apoyo del presidente y la mayoría de los gobernadores. Tejedor, líder del Partido Autonomista de Buenos Aires tras la muerte de Adolfo Alsina y gobernador de la Provincia de Buenos Aires desde 1878, solo contaba con el apoyo bonaerense y el de algunos sectores liberales en el interior (Botana, Natalio: “1880. La federalización de Buenos Aires”, en Ferrari y Gallo, *La Argentina del Ochenta al Centenario*, op. cit.).

esa designación era *"el voto nacional, porque es la voz misma de la tradición y la realización bajo formas legales del rasgo más característico de nuestra historia..."*, que la Capital en Buenos Aires *"nada innova ni trastorna, sino que radica lo existente, dando seguridades mayores para el futuro"* y que *"erigiendo los argentinos la ciudad de Buenos Aires en capital definitiva de la República, daremos influencia permanente para el gobierno y sobre el gobierno al grupo de hombres que vive en la esfera más culta, más espaciosa y más elevada..."*.<sup>58</sup>

El proyecto fue aprobado el 21 de septiembre, la legislatura de la provincia otorgó el consentimiento necesario y Roca, que había asumido la presidencia el 12 de octubre, anunció luego oficialmente que Buenos Aires había sido designada para capital federal permanente afirmando *"La organización política de la República queda completada"*, destacando que esta se constituía donde *"echaron nuestros padres los fundamentos de la nacionalidad argentina, y lanzaron el grito que dio libertad e independencia a medio continente americano"*.<sup>59</sup>

La proclamación de la CBA como capital de la nación dio lugar a una serie de celebraciones que las autoridades organizaron con todo detalle. El mismo día del anuncio se dispuso iluminar el Paseo de Julio, los buques de la escuadra nacional fueron empavesados para la ocasión y se invitó al resto de las naves a hacer lo propio, a iluminarlos por la noche y a disparar bengalas a modo de festejo. Al día siguiente se realizó un desfile, cabalgatas y actuaron bandas de música y el día 8 de diciembre se celebró un tedeum en la Catedral, seguido luego por marchas y suelta de palomas, finalizando la jornada con una función de gala en el Politeama Argentino, todo ello en el marco de una ciudad profusamente adornada para la ocasión.<sup>60</sup> Pero así como en esas jornadas se festejó que el país contaba con una capital definitiva y permanente, el reacomodamiento territorial daba inicio a un periodo de tensiones y conflictos entre la nación, la provincia de Buenos Aires y la municipalidad de la ciudad.

---

<sup>58</sup> Carranza, *La Cuestión Capital de la República*, op. cit., p. 98.

<sup>59</sup> Proclama al pueblo del Brigadier General Julio A. Roca del 6 de diciembre de 1880 en Carranza, 1932, op. cit., p. 678.

<sup>60</sup> Carranza, *La Cuestión Capital de la República*, op. cit., pp. 679-692.

## Capítulo II: Política y transformación urbana

*“Esta es la máquina que se acaba de desarmar por la reciente ley de Capital, para dar al Soberano Argentino, que es el pueblo de las Provincias todas, una forma de Capital, que dé a la Nación la parte del poder que faltaba a su gobierno, y que quite a la Provincia de Buenos Aires la parte de poder que le sobraba”.*

Juan B. Alberdi, *La República Argentina en 1880*, 1881.

La federalización de Buenos Aires coincidió con el surgimiento de un régimen que hegemonizaría la escena política nacional en las siguientes décadas. Este, conformado por un complejo y cambiante grupo dirigencial caracterizado por su exclusivismo político e incluso calificado de cerrada oligarquía,<sup>61</sup> estructuró su accionar a través del Partido Autonomista Nacional, agrupación de la que surgieron los gobernadores, legisladores, ministros y presidentes que integraron los distintos Gobiernos de 1880 a 1916.

Uno de los sesgos distintivos de este sistema político fue el de la notoria supremacía del PEN y ese carácter también se puso de manifiesto en las transformaciones urbanas de la ciudad en la que tenía su asiento.

Finalizadas las celebraciones por la proclamación de la capital federal comenzó el turno de los acuerdos para la transferencias y cesiones territoriales e institucionales. El 9 de diciembre de 1880 se transfirió la policía del municipio, el 15 la municipalidad y la sociedad de fomento, el 17 el parque Tres de Febrero y la administración de aguas corrientes, cloacas, adoquinados y el 28 la penitenciaría y la cárcel correccional.<sup>62</sup>

El mismo 9 de diciembre -y hasta tanto se organizara la Municipalidad de la Capital por ley del Congreso-<sup>63</sup> Roca decretó la continuidad de la Comisión Municipal que había sido designada en septiembre ante la acefalía de la administración local.

La Comisión Municipal había sido establecida por la Ley Orgánica de Municipalidades sancionada en 1854, de conformidad con la Constitución de la provincia de Buenos Aires de ese año.<sup>64</sup> Esta ley disponía que el “presidente nato” del órgano administrador de la capital provincial era el ministro de Gobierno, pero al pasar la CBA a la órbita federal se aplicó lo

---

<sup>61</sup> Gallo, Ezequiel: “Política y sociedad en Argentina, 1870-1916”, en Bethell, Leslie (dir): *Historia de América Latina*, Tomo 10, Crítica, Barcelona, 1990, p. 58.

<sup>62</sup> Carranza, *La Cuestión Capital de la República*, op. cit., pp. 731-736.

<sup>63</sup> Que será a posteriori establecido por Ley N° 1129, de fecha 31/10/1881.

<sup>64</sup> Gorla, Carlos: *Evolución histórica del régimen municipal argentino*, CONICET, Buenos Aires, 2007, p. 22.

establecido por la Constitución Nacional reformada en 1860, que estipulaba que el presidente era “jefe local e inmediato de la Capital de la Nación”, prescripción que Roca dejó claro que asumiría plenamente a poco de hacerse cargo del poder. Decía en su mensaje al Congreso en mayo de 1881 *“Es de urgente necesidad, ante todo, completar la federalización de esta ciudad, dando leyes sobre administración de justicia, municipalidad y educación común, y determinando el modo y forma de su representación en el Congreso”*, para luego agregar, refiriéndose a los trabajos por realizar:

*“Designada esta ciudad para capital permanente, tenemos que pensar en dotarla de todas aquellas mejoras indispensables para el ornato, comodidad y salubridad de un gran pueblo. Hacen falta para el Honorable Congreso, el Poder Ejecutivo y la Suprema Corte de Justicia, edificios dignos de la Nación y de los representantes de su soberanía y para casi todas las oficinas de la administración, residencias cómodas y aparentes a las funciones que en ellas se desempeñan”*.<sup>65</sup>

Mas las condiciones en las que el presidente exponía sus iniciativas para la capital, daban cuenta del contexto político en el que deberían desarrollarse: en la sesión plenaria del Congreso había frente a Roca 35 diputados, de los cuales solo 5 correspondían a la PBA, siendo ello el resultado -además de algunas ausencias- de la pérdida de las bancas de los diputados de esa provincia que se habían negado a sesionar en el pueblo de Belgrano el año anterior.<sup>66</sup>

Ciertamente el tiempo que se iniciaba, tenía como marca inaugural el descabezamiento de la provincia de Buenos Aires, la que además de haberse quedado sin capital, había perdido los diputados de su primera sección electoral -los que en adelante representarían al pueblo de la ciudad- y los electores que ahora correspondían al territorio federal.<sup>67</sup>

---

<sup>65</sup> *Mensajes presidenciales. Apertura de los periodos legislativos. Congreso Legislativo Federal –Acta de la Apertura- Julio Argentino Roca. Presidente de la República Argentina (1880- 1886). 28vo Período Legislativo, Acta del 8 de mayo de 1881*, Biblioteca del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 2015.

<sup>66</sup> Por la que perdieron sus bancas, entre otros: Emilio Bunge, Rufino de Elizalde, Martín de Gainza, Emilio Mitre, Manuel Quintana, Norberto Quiroña Costa y Bartolomé Mitre (Carranza, *La Cuestión Capital de la República*, op. cit., p. 7 y Kress, Luce: "Julio A. Roca and Argentina, 1880-1886. A Political and Economic History", Ph.D. dissertation, Universidad de Columbia, 1972, p. 57, citado por Alonso, *Jardines secretos...*, op. cit., p. 134).

<sup>67</sup> Por la Ley N° 1081, de fecha 28/06/1881, pasó de tener 25 diputados a 16 (Carranza, *La Cuestión Capital de la República*, op. cit., p. 707) y de 56 electores en 1880 a 36 en 1886 y 1892 (Botana, *El orden conservador...*, op. cit., p. 56).

Pero así como la provincia derrotada en junio del año anterior se integraba a la nación con su peso político reducido tanto en el Congreso como en el colegio electoral, consolidaba un sesgo opositor que mantendría hasta los primeros años del siglo siguiente y partir del cual se encontraría en un estado de tensión política permanente con el Gobierno nacional,<sup>68</sup> que el régimen encabezado por Roca y los Gobiernos que lo sucederían, tramitarían en el marco de una política de disciplina y subordinación que alcanzaría a todas las provincias y cuyo objetivo principal sería robustecer y centralizar el poder del Estado nacional.<sup>69</sup>

Paralelamente -y en cuanto a intereses e ideas específicas para la capital federal- el Poder Ejecutivo Nacional llevaría adelante un conjunto de iniciativas con similar determinación, las que orientadas a una serie de transformaciones urbanas funcionales y simbólicas estarían a cargo de políticos afines, tanto en la Municipalidad de la Capital, como en los entes nacionales con competencia en la CBA.

Alvear, por caso, el primero de los intendentes de Buenos Aires y quien resultará más asociado a los cambios debidos a su federalización, había surgido de las fracciones del autonomismo alsinista volcadas al apoyo de Roca<sup>70</sup> y Eduardo Wilde, designado al frente de la comisión de aguas corrientes, cloacas y adoquinados para ocuparse de lo que el primer mandatario consideraba más importante,<sup>71</sup> aunaba a su reconocida condición de médico higienista, una activa militancia en favor del proyecto político del presidente de quien, asimismo, era amigo personal.

Y así como la oposición a Roca se manifestará a través de pronunciamientos de diversos dirigentes provenientes de las filas “cívicas”, también se expresará en cuestionamientos a funcionarios del régimen como Alvear, que no obstante el respaldo presidencial, será suspendido por el Concejo Deliberante porteño en 1883, en el marco de un cuestionamiento

---

<sup>68</sup> En las elecciones de 1880 y 1886 la Provincia de Buenos Aires volcaría todos sus electores a candidatos opositores al oficialismo y en las de 1898 desviaría 18 electores en favor de la candidatura de Bartolomé Mitre (Botana, *El orden conservador...*, op. cit., p. 62).

<sup>69</sup> El PAN solo enfrentará durante las siguientes dos décadas una oposición principalmente compuesta por las fuerzas derrotadas en 1880 y localizada en territorio bonaerense, en particular el mitrismo (Gallo, Ezequiel: “Política y sociedad en Argentina, 1870-1916”, en Bethell, *Historia de América Latina*, op. cit., pp. 61-62).

<sup>70</sup> Entre cuyos miembros más destacados se encontraron Carlos Pellegrini y Dardo Rocha (Gallo y Cortés Conde, *La República Conservadora*, op. cit., p. 67).

<sup>71</sup> “*Pero hay una obra que está sobre todas, que es de vital importancia y cuya terminación no se debe postergar un día más, porque se trata de la salud pública. Me refiero a las obras de salubridad*” (*Mensajes presidenciales. Apertura de los períodos legislativos. Congreso Legislativo Federal –Acta de la Apertura- Julio Argentino Roca. Presidente de la República Argentina (1880- 1886). 28vo Período Legislativo, Acta del 8 de mayo de 1881*, Biblioteca del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 2015).

orquestrado por caudillos porteños que, aunque no necesariamente alineados, coincidían en atacar al roquismo a través de su representante.<sup>72</sup>

Lo acontecido en la circunstancia resulta ilustrativo de la dinámica política que caracterizará esos años: los concejales suspendieron al intendente con una justificación trivial, Alvear rechazó la medida, el ministro del Interior Bernardo de Irigoyen intentó negociar una solución, los concejales no aceptaron y el presidente los hizo desalojar por la policía.<sup>73</sup>

Al año siguiente surgió otro conflicto entre el intendente y el Concejo Deliberante, motivado esta vez por las elecciones locales: Alvear las suspendió por considerar que los padrones no habían sido correctamente confeccionados, los concejales no aceptaron la decisión y Roca intervino el Concejo Deliberante nombrando directamente él a sus integrantes.<sup>74</sup>

Esta intervención, que sería efectiva hasta 1890, no resolvió no obstante la tensión con ciertos sectores de la elite porteña que se había expresado en el órgano deliberativo porteño. En tanto la misma subsistió, en 1889 el Congreso sancionó una ley que directamente suprimió el Concejo Deliberante, reemplazándolo por una comisión cuyos miembros serían designados por el presidente con acuerdo del Senado de la Nación.<sup>75</sup>

Resulta oportuno tener presente -para calibrar el contexto de inestabilidad política en el que se desenvolverá la gestión municipal a partir de la federalización- que, con excepción de Alvear, quien gobernó la ciudad alrededor de 7 años (como presidente de la Comisión Municipal de 1880 a 1882 y como intendente de 1882 a 1887), en los siguientes doce años se sucedieron 9 intendentes, de los cuales solo 2 completaron el mandato de 2 años.<sup>76</sup>

Pero con independencia de las circunstancias de orden local, la transformación urbana de Buenos Aires sería también afectada por la situación política nacional.

---

<sup>72</sup> Los que, como apunta Gorelik, en su condición de “notables” de las distintas parroquias, tenían lógicas de enfrentamiento que pocas veces tenían que ver con problemas de la ciudad (Gorelik, *La grilla y el parque*, op. cit., p. 122).

<sup>73</sup> Beccar Varela, *Torcuato de Alvear...*, op. cit., pp. 31-47.

<sup>74</sup> Memoria de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires correspondiente a 1884, Tomo I, IX-XII.

<sup>75</sup> Landau, Matías: *Gobernar Buenos Aires. Ciudad, Política y Sociedad, del siglo XIX a nuestros días*, Prometeo, Buenos Aires, 2018, p. 63.

<sup>76</sup> Antonio Crespo, nombrado por Juárez Celman en mayo de 1887, renuncia al año y tres meses de gestión. Guillermo Cranwell, que asume en reemplazo de Crespo por ser presidente del Consejo Deliberante, renuncia a los 7 meses. Quien lo reemplaza, Francisco Seeber, renuncia con motivo de la Revolución del 90. Pellegrini nombra nuevamente a Alvear, pero este muere antes de hacerse cargo. Francisco Bollini, designado en reemplazo de Alvear, renuncia con el cambio presidencial de 1892. Miguel Cané, nombrado por Sáenz Peña, solo dura 8 meses en el cargo, sucediéndolo Federico Pinedo, quien se desempeña frente al municipio durante un año y dos meses y al que suceden los primeros dos intendentes en completar el mandato además de Alvear antes de finalizar el siglo: Emilio Bunge y Francisco Alcobendas (Gorelik, *La grilla y el parque*, op. cit, p. 139).

La construcción de La Plata, ordenada para dar asiento físico a las autoridades de la PBA generó una suerte de competencia en la que, a los esfuerzos para dar magnificencia a la nueva capital provincial (imagen 11), le correspondieron medidas orientadas a dar volumen a la edificación y jerarquizar el área central de la capital federal.<sup>77</sup>



Imagen 11: La Plata. Casa de Gobierno en construcción. Proyecto del arquitecto belga Jules Dormal, realizado desde 1883 a 1892. Archivo General de la Nación. AR-AGN-WIT01-SFAA- Caja 3 - Inventario 213151.

Según Felipe Yofre,<sup>78</sup> el entonces gobernador de la provincia, Dardo Rocha, pretendía fundar una ciudad cercana a Buenos Aires con posibilidades portuarias y, de ser elegido presidente en 1886, trasladar el asiento de las autoridades nacionales a esa nueva ciudad, devolviendo a la provincia de Buenos Aires su histórica capital.

<sup>77</sup> Que se materializó con las medidas adoptadas en los Reglamentos de 1887, 1891 y 1895 (Radovanovic, *Buenos Aires. Ciudad moderna*, op. cit., p. 135).

<sup>78</sup> Citado por Rey Balmaceda, Raúl. "La federalización de Buenos Aires, Contribución a la geografía histórica de la República Argentina". *Sexto Congreso de Internacional de Historia de América*, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1982, p. 199.

Como señala Rey Balmaceda, más allá de lo verosímil del plan -que explicaría, entre otras cosas, la ubicación elegida para La Plata y el excesivo boato que caracterizaron a los edificios públicos construidos allí- la edificación de la capital provincial agregaría nuevas tensiones: al tiempo que el Gobierno nacional dosificaría el apoyo para su construcción, el de la PBA retardaría la respuesta al pedido de tierras para regularizar y ensanchar el territorio de la capital federal.

Los Gobiernos que sucedieron al de Roca dieron continuidad a la política de propiciar intervenciones que jerarquizaran la CBA, como ratificar el precepto constitucional del ejercicio de la jefatura local inmediata y si bien muchas de las iniciativas fueron afectadas por la crisis económica de 1890, hasta fin de siglo la ciudad de Buenos Aires continuó siendo objeto de importantes obras de mejoras, inversiones edilicias y equipamiento de servicios. Los intendentes siguieron siendo, por su parte, miembros conspicuos de la elite porteña y aunque con diferencia de matices, focalizaron sus gestiones en la concreción de los idearios urbanos de los presidentes que los designaron.

Como señala Shmidt, el proceso de transformación operado en Buenos Aires a partir de su federalización tuvo puntos en común con lo acontecido en otras ciudades de Estados-nación emergentes con procesos de capitalización similares, como Budapest, Praga o Zagreb, urbes en las que la autorrepresentación resultó más importante que la eficiencia de las funciones urbanas.<sup>79</sup>

En el caso porteño y en tanto aquello que se había conseguido era la capital *permanente* para las autoridades federales, estas avanzaron en un conjunto de realizaciones -que además de resolver ciertas necesidades- expresaran el carácter republicano de la ciudad en la que tenían asiento y representaran la centralidad del Gobierno nacional.<sup>80</sup>

La combinación de estos objetivos, que se materializó con obras de salubridad, como con la realización grandes edificios, quedó comprendida en el marco de una tradición ingenieril regularizadora que ratificó una ciudad regular y concentrada, que en la gestión del primer intendente se ordenó sobre tres grandes lineamientos: recualificación del centro y

---

<sup>79</sup> Shmidt, Claudia: “Buenos Aires: una nueva capital para una nación moderna (1850-1888), *Revista electrónica de Fuentes y Archivos*, Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”, Córdoba, Argentina, año 2, número 2, 2011, pp. 69-89.

<sup>80</sup> Pretensión que según Botana “terminaría engendrando la peor de las desigualdades: la ilustración y el lujo ostensible en el centro; la oscuridad y la pobreza en la periferia. O su manifestación patológica: la apoplejía en la cabeza y la parálisis en las extremidades” (Botana, Natalio: “1880. La federalización de Buenos Aires”, en Ferrari y Gallo, *La Argentina del Ochenta al Centenario*, op. cit., p. 120).

revalorización de la estructura simétrica tradicional de la ciudad, regularización del límite con la PBA y formación de una estructura higiénica que rodease la misma.<sup>81</sup>

Siguiendo el primero de ellos se buscó fortalecer el eje este-oeste, integrando las plazas de la Victoria y 25 de Mayo y construyendo un boulevard central que, reforzando la ortogonalidad, abriera camino hacia lo que entonces se consideraba el borde de la ciudad, el segundo lineamiento trazó pautas para organizar la administración y la percepción de las rentas y ordenar la figura urbana y con el tercero se procuró propiciar la existencia de reservas de espacio verde cultivado en torno al núcleo urbanizado, en las que instalar los servicios “insalubres”, tales como mataderos y vertidos de residuos.<sup>82</sup>

Mas estas orientaciones urbanas, en cuyo contexto se insertó la arquitectura pública que el Estado nacional llevó adelante, lejos se encontró de conformar un plan, componiendo en todo caso un conjunto de proyectos no necesariamente articulados, tal el caso del Reglamento de construcción aprobado en 1887, que pretendía facilitar el crecimiento en altura de las construcciones para dar “magnitud” a la ciudad, sin que ello se conciliara con lo que con criterio higienista se materializaba en materia de parques, plazas y paseos.

En efecto, la preeminencia de proyectos sobre los planes resultará una característica distintiva de la forma de producción de espacio público en Buenos Aires en el periodo anterior al Centenario, pauta sobre la que será particularmente influyente la voluntad de “ciudadano ilustre”, es decir del peso del ejecutivo -municipal o nacional- en la adjudicación de los recursos, en su capacidad de promover la realización de algunas obras sobre otras, en la trascendencia asignada a la ejecución y -sobre todo- a las ceremonias de inauguración de las construidas.<sup>83</sup>

Fue por ello que el modelo de ciudad de Alvear, reducida, embellecida con parques y boulevares, concentrada en sus funciones burocrático-comerciales y rodeada por un territorio cultivado que garantizara su salubridad, entró en tensión a partir de 1888 con el ensanche del municipio, en tanto más allá de los anhelos, el *laissez faire* del Estado dio lugar a la emergencia de un espacio público metropolitano que, en palabras de Gorelik, resultó

---

<sup>81</sup> Pando, Horacio, Gorelik, Adrián (et. al.): “Buenos Aires”, en Liemur, Jorge y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo A-B, AGEA, Buenos Aires, 2004, p. 197.

<sup>82</sup> La apertura del boulevard central, la Avenida de Mayo y la obtención de tierras para conformar un cinturón verde en torno al área urbanizada, contó con la intervención del Gobierno nacional (N. del A.).

<sup>83</sup> Novick, *Pensar y construir la ciudad moderna...*, op. cit.

*“producto de una colisión fugaz e inestable entre forma y política (...) más el producto de un choque (...) que de una relación perseguida y estable”.*<sup>84</sup>

La necesidad de expresar valores para organizar personas, bienes y energías en torno a la capital (imagen 12), que llevaría a las autoridades nacionales a preocuparse particularmente por el carácter “representativo” de las intervenciones, debió ser compatibilizada con los intereses “metropolitanos” de la propia ciudad, circunstancia que se verá reflejada en lo sucedido con la ex Estación del Parque, el puerto y los límites de la capital.<sup>85</sup>



Imagen 12: Buenos Aires. Mercado del Oeste / Plaza de las carretas, c 1880. Desmontado por Alvear en 1882 para la construcción de la Plaza Once de Septiembre (Beccar Varela, 1926, op. cit.). Imagen extraída de: *Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal.* Buenos Aires, Talleres Peuser, 1925.

---

<sup>84</sup> Gorelik, *La grilla y el parque*, op. cit., p. 20.

<sup>85</sup> Para profundizar la gravitación del antagonismo capital-metrópolis en la conformación urbana de Buenos Aires a partir de su federalización, puede consultarse Shmidt, *Palacios sin reyes...*, op. cit.

### Capítulo III. Contingencias de un terreno, un puerto y un límite

*“...se haría necesario repensar el actual océano metropolitano no como una patología sino sólo como la expresión presente de una historia general de la inestabilidad y el "desorden".*

Jorge F. Liernur, *La ciudad efímera*, 1993.

#### La Estación del Parque

Como se ha planteado precedentemente, las transformaciones urbanas de Buenos Aires a partir de su capitalización fueron afectadas por diversos factores, entre ellos tensiones interjurisdiccionales entre el Gobierno nacional, la provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de la Capital. La operación de colocar bajo la órbita federal a la hasta entonces capital provincial supuso la transferencia de un ámbito a otro de un territorio, de instituciones y la implementación una serie de operaciones financieras que compensaran el traslado de rentas, gastos y patrimonio, acciones que, aun contando con un marco consensuado, dieron lugar a diferendos y fricciones.

Ejemplo de ello fue lo acontecido con la Estación del Parque (imagen 13), cabecera de la primera línea férrea tendida en territorio argentino, ferrocarril que había comenzado a funcionar en 1857 uniendo Buenos Aires con el poblado de Flores. Iniciado como un emprendimiento de capitales privados, era al momento de la federalización una empresa de la PBA<sup>86</sup> y su estación principal ocupaba los terrenos que esta había otorgado a la original concesión, ubicados frente a la Plaza y el parque de Artillería (imagen 14), a escasos 1300 metros de la Casa de Gobierno.

---

<sup>86</sup> En 1853 la “Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste” había presentado a la provincia de Buenos Aires un pedido para “*la concesión y privilegio de construir un camino de primer orden cuyas conducciones se efectuarían por locomotoras*”, el pedido había sido autorizado al año siguiente y tras sucesivos aportes de capital, el ferrocarril había pasado a ser controlado por la Provincia de Buenos Aires en 1862 (Scalabrini Ortíz, Raúl: *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Plus Ultra, 7° Edición, Buenos Aires, 1975, p. 21 y ss.).



Imagen 13: Buenos Aires. Vista de la Estación del Parque desde la Plaza del Parque, s/f. Archivo General de la Nación. AGN-AGAS01-rg-481-20276.



Imagen 14: Buenos Aires. Plaza y parque de Artillería, vistos desde la Estación del Parque. *Recuerdos de Buenos Ayres*, Esteban Gonnet, 1864.

La localización de la terminal había presentado tempranos inconvenientes. A lo exiguo de su superficie, se sumaba que los trenes que partían de la misma atravesaban un área ya urbanizada (imagen 15), razón por la que a los pocos años de inaugurada se planteó trasladarla.



Imagen 15: Localización de la Estación del Parque respecto de la Casa de Gobierno. Graficada sobre fragmento del Plano de la ciudad de Buenos, Capital de la República Argentina, de J. B. A. Bianchi, 1882. Imagen extraída de Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU.

La autorización recién fue conferida en 1874, cuando se habilitó por ley la inversión necesaria para la compra de terrenos y construcción de una nueva estación cabecera en adyacencias de la plaza Once de Septiembre. En 1878 se prohibió el tránsito de trenes a vapor por las calles del municipio desde la Estación del Parque a la nueva estación, otorgándose un plazo de un año para las obras,<sup>87</sup> el que vencido el de 29 de abril de 1879, dio lugar a reclamos por parte del intendente.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Memoria del presidente de la Comisión Municipal al Concejo correspondiente al ejercicio de 1882, p. 568.

<sup>88</sup> El 9 de noviembre de 1882, Alvear se dirigió al ministro de Hacienda de la provincia de Buenos Aires, pidiéndole se aceleren los trabajos en vista del plazo vencido y el reclamo de vecinos al respecto (Memoria de la Comisión Municipal de 1882, p. 568).

A pesar de las protestas de Alvear, las obras recién concluyeron en diciembre de 1882. Desde el 1 de enero del año siguiente todo el servicio de trenes comenzó desde la nueva estación y al tiempo que se iniciaron los trabajos para levantar las vías que quedaron en desuso y se clausuraba la antigua terminal, la provincia de Buenos Aires dispuso la venta de los terrenos que esta ocupara.<sup>89</sup> Pero la operación, aunque fue cuestionada por la municipalidad de la ciudad, se llevó adelante con un resultado singular: los terrenos fueron comprados por el Gobierno nacional.

En efecto, en marzo de 1883 se publicaba la Memoria del Presidente de la Comisión Municipal correspondiente al año anterior, la que en el capítulo “Propiedades Municipales”, daba cuenta que la legislatura de la provincia, a pedido de su Gobierno, había dictado recientemente una ley autorizándolo a vender la Estación del Parque del Ferrocarril Oeste y el terreno adyacente que forma esquina con las calles Libertad y Tucumán que era de propiedad municipal, por lo que debía gestionarse prontamente para evitar tal operación.

Se ampliaba apoyando la posición de la administración municipal porteña en el Decreto-Ley del 12 de enero de 1854, del cual se citaba textualmente *“Si en las diferentes estaciones que hubieran de establecerse en el curso del Ferro-Carril, se encontrasen terrenos de propiedad pública, el P.E. cederá a la Sociedad la porción suficiente de ellos para el solo fin de asentar las construcciones necesarias para los depósitos de las mercancías transportables”* (Art. 2, Inc. 5) y *“Las gracias, excepciones (SIC) y privilegios (SIC) concedidos por el presente decreto á la Sociedad de Ferro-Carril del Oeste, cesarán a los cincuenta años, ó antes si el Ferro-Carril permaneciere un año sin funcionar”*. Alvear agregaba que en uso de la autorización contenida en el inciso precitado, el ferrocarril había ocupado y ocupaba el terreno público situado en la esquina de Libertad y Tucumán, ángulo frente al N.E., el que era de propiedad de la CBA desde la instalación de la municipalidad,<sup>90</sup> pero no con el objeto establecido por la norma referida, sino para obtener una renta alquilándolo para diferentes usos, razón por la cual la corporación municipal tenía el derecho de reclamarlo como suyo propio, tal como había sido reconocido por el Gobierno provincial en 1867 cuando había

---

<sup>89</sup> Ley N° 1623, provincia de Buenos Aires, 09/01/1993.

<sup>90</sup> La Municipalidad de Buenos Aires fue constituida por Decreto del Director Provisorio de la Confederación Argentina, el 2 de septiembre de 1852 (Facultad de Filosofía y Letras: *Documentos relativos a la organización constitucional de la República Argentina*, Tomo II, Compañía Sud-americana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1911, p. 447).

requerido permiso para venderlo, comprometiéndose a entregar el importe de la operación al finalizar la cesión temporal de cincuenta años.<sup>91</sup>

Pero con independencia de esta y otras reclamaciones del intendente<sup>92</sup> y sin que mediara una resolución al respecto, el 9 de octubre de 1883 el Senado de la Nación trató sobre tablas y avaló un despacho de la Comisión de Hacienda autorizando al Poder Ejecutivo Nacional a comprar el terreno y edificios de la estación Parque del Ferrocarril Oeste.<sup>93</sup> El proyecto aprobado aludía a la solicitud formulada por el presidente el 6 de septiembre de ese año sobre el particular y el miembro informante explicaba que ya en la sesión anterior, al considerarse la ley de empréstito de 32.000.000 de pesos destinados a la prolongación de ferrocarriles y otras obras públicas, se habían reservado 220.000 pesos para la adquisición de los edificios del Parque y terrenos adyacentes, respondiendo a la conveniencia que el Gobierno nacional los poseyese para destinarlos a la Comisaría de Guerra y Marina y talleres de su dependencia.<sup>94</sup>

Posteriormente, el 22 de octubre, la Cámara de Diputados de la Nación trató un despacho de su Comisión de Hacienda que recomendaba ratificar el proyecto de ley aprobado por el Senado, pero modificando la fuente de financiamiento de la operación, en el entendimiento de que no se podía afectar para la compra fondos previstos por una ley aún no sancionada y destinada para obras públicas. Ciertamente el proyecto de ley de empréstito se encontraba a la fecha en trámite, pero sin perjuicio de ello la comisión de la Cámara consideraba que la adquisición que se analizaba -en tanto no constituía ni ampliación ferroviaria ni obra pública- no podía ser financiada con el empréstito en consideración, por lo que propuso reemplazar los fondos necesarios con una partida asignada al efecto. El diputado Benítez planteó dudas respecto de la titularidad de la propiedad a comprar, puntualizando que tan solo dos días antes, miembros del Concejo Deliberante habían requerido que el ministro de Interior reclamase la propiedad de esos terrenos para la ciudad de Buenos Aires, en virtud de que los mismos habían sido cedidos a la provincia para el emplazamiento de la estación en tanto esta funcionara allí. El diputado Civit, miembro informante de la Comisión de Hacienda, admitió

---

<sup>91</sup> Memoria del presidente de la Comisión Municipal al Concejo correspondiente al ejercicio de 1882, p. 519 y ss.

<sup>92</sup> Dos meses después, en la sesión ordinaria del Concejo Deliberante, el 18 de mayo del mismo año, el cuerpo consideraba un despacho de Alvear que daba cuenta que, con motivo del traslado de la Estación del Parque, había quedado en estado lamentable la plaza del Parque, lo que demandaría grandes erogaciones (Actas de Sesiones del Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires de 1883).

<sup>93</sup> Senado de la Nación, Sesión N° 59, 4° Sesión de prórroga, 9 de octubre de 1883.

<sup>94</sup> Ibid.

que en razón de las pretensiones de la municipalidad de la ciudad y de la PBA, la propiedad era dudosa, pero que en cualquier caso el PEN estaba habilitado a adquirirla. El diputado Enciso, que había ocupado con anterioridad la presidencia del Ferrocarril del Oeste, manifestó que la empresa contaba con las escrituras de ambos terrenos. Benjamín Victorica, ministro de Guerra y Marina presente en el debate, intervino argumentando que la reclamación de la municipalidad de Buenos Aires se refería al terreno *con frente* a la estación, ocupado en ese momento por el 8º Regimiento de Infantería de línea. Reconoció que existía un pleito entre el municipio, un particular y el ferrocarril -del que tenía conocimiento por distintos autos de los jueces comunicados al ministerio- pero que, sin perjuicio de ello, la operación resultaba inaplazable, ya que la empresa, urgida en construir una estación en La Plata, lo vendería a particulares y la nación perdería un edificio que no podría adquirir ni más barato, ni en mejores condiciones para el destino fijado. El debate se cerró finalmente con la intervención del diputado Calvo que planteó que, según la Ley Capital, la provincia de Buenos Aires mantenía la propiedad de los ferrocarriles, aunque empezase su arranque en el municipio de la ciudad y que por tanto la PBA podía venderlos, tras lo cual se votó el proyecto y resultó aprobado.<sup>95</sup>

En función de la modificación sobre la fuente de financiamiento para la adquisición de la Estación del Parque introducida por la Cámara de Diputados, el proyecto volvió por último al Senado, donde fue aprobado el cambio y fue convertido en ley el 23 de octubre de 1883.<sup>96</sup>

Hasta este punto el desarrollo de los eventos resulta llamativo: clausurada la Estación (a partir del 1 de enero de 1883), la provincia de Buenos Aires autorizó su venta a los pocos días (el 9 de enero). La inmediatez de la sanción de la norma que permitía su enajenación daba cuenta de cierta urgencia en concretar la operación. Efectivamente y tal como había planteado Victorica a los diputados, la empresa ferroviaria provincial necesitaba fondos para la construcción de la estación “19 de noviembre” en La Plata, pero aún con ese apremio, la operación de venta había ingresado en un periodo de demora. Alvear había aprovechado la publicación de la Memoria del presidente de la Comisión Municipal correspondiente al año anterior, para hacer público el reclamo del municipio respecto de la propiedad de los terrenos y en septiembre de ese año Roca había remitido al Senado un proyecto para que se lo autorizara a comprar la propiedad. Encontrándose en debate ese proyecto, el Concejo Deliberante le había pedido a Alvear demandara la propiedad de los terrenos de la Estación

---

<sup>95</sup> Cámara de Diputados de la Nación, Sesión del 22 de octubre de 1883.

<sup>96</sup> Senado de la Nación, Sesión del 23 de octubre de 1883.

del Parque,<sup>97</sup> pero aún con ello y admitiendo la existencia de dudas respecto de la titularidad del bien, el Congreso había aprobado el pedido del PEN y lo había autorizado a comprarle a la provincia de Buenos Aires el predio en cuestión.

Parece tratarse del aprovechamiento de circunstancias por parte del Gobierno nacional: la PBA se desprendía de un bien cuyas características y ubicación le resultaban convenientes para instalar dependencias militares y este resolvió adquirirlo sin perjuicio de algunas dudas respecto de su titularidad. Como sostenían varios de los miembros del parlamento que abogaron por la aprobación de la compra, no importaba finalmente quien era el titular del predio, ya que fuese la provincia o la municipalidad de Buenos Aires, el Gobierno nacional se lo terminaría comprando a quien correspondiera.<sup>98</sup>

La iniciativa del Poder Ejecutivo Nacional se fundó en ubicar en el edificio de la ex Estación del Parque la Comisaría de Guerra y los talleres de confección de vestuarios “*que funcionan en tres casas particulares, alquiladas y sin comodidad alguna*”,<sup>99</sup> pero la operación así justificada tomó otro carácter cuando al poco tiempo el predio terminó siendo cedido a la Municipalidad de la Capital para la construcción de un teatro, el nuevo Teatro Colón.

A criterio de Alvear el primer Teatro Colón -inaugurado en 1857 y localizado frente a la Plaza 25 de Mayo,<sup>100</sup> en las actuales calles Rivadavia y Reconquista (imagen 16)- había quedado obsoleto dadas sus características constructivas y capacidad<sup>101</sup> y ya en 1882 le había manifestado al Gobierno nacional la conveniencia de venderlo y destinar lo producido de esa venta a construir un nuevo teatro.<sup>102</sup> La pretensión comenzó a materializarse el 31 de diciembre de 1884, cuando el Concejo Deliberante habilitó la venta al Banco Nacional,<sup>103</sup> tras

---

<sup>97</sup> Intervención del Diputados Benítez. Cámara de Diputados de la Nación, Sesión del 22 de octubre de 1883.

<sup>98</sup> Intervenciones de los Diputados Civit, Enciso y Demaría. Cámara de Diputados de la Nación, Sesión del 22 de octubre de 1883.

<sup>99</sup> Intervención de Benjamín Victorica, ministro de Guerra y Marina. Cámara de Diputados de la Nación, Sesión del 22 de octubre de 1883.

<sup>100</sup> Nombre de la sección este de la luego denominada Plaza de Mayo (N. del A.).

<sup>101</sup> “*Destina la Municipalidad el producido de esta venta a la erección de un nuevo Coliseo que responda al acrecentamiento de la población, al desarrollo del gusto artístico del pueblo y a las seguridades con que la industria moderna garantiza hasta donde es posible la vida de los concurrentes en un caso probable de siniestro durante los espectáculos. Estas circunstancias no las reúne el Teatro Colón y sería imposible colocarlo en ellas, dadas las condiciones del contrato de arrendamiento y las reformas que el Concejo introdujo posteriormente en dicho contrato*” (Senado de la Nación, Sesión del 26 de julio de 1887. Mensaje del Intendente Municipal de Buenos Aires al ministro de Interior del 30 de septiembre de 1886).

<sup>102</sup> Beccar Varela, *Torcuato de Alvear...*, op. cit. p. 135.

<sup>103</sup> La operación se pactó en \$ 950.000 debiéndose destinar esa suma a la erección de un nuevo teatro (Memoria de la Intendencia Municipal de la Capital de la República correspondiente a 1886, p. 31).

lo cual, el 2 de septiembre de 1886 la municipalidad de la ciudad se dirigió al Roca para solicitarle gestionara ante el Congreso una ley que autorizase la operación.<sup>104</sup>



Imagen 16: Buenos Aires. Vista del primitivo Teatro Colón desde la Plaza de la Victoria, 1881. Archivo General de la Nación, Documentos Fotográficos Fondo Witcomb Caja 2 Inventario 11.

El 29 de enero de 1886 el Concejo Deliberante sancionó una ordenanza reglamentando la autorización conferida al intendente para efectuar un empréstito de diez millones de pesos moneda nacional, con destino a obras de pavimentación y la apertura de la Avenida de Mayo. Alvear esperaba que, con cargo a esos fondos, se lo autorizara a expropiar la manzana comprendida entre las calles Entre Ríos, Rivadavia, Victoria y Pozos con destino a la construcción de un gran Coliseum,<sup>105</sup> pero los concejales no lo aprobaron considerando que no era conveniente, por eventuales acciones especulativas, establecer de antemano dónde se construiría el teatro, tanto como antes de conocer los requerimientos de tal obra<sup>106</sup> y algunos

---

<sup>104</sup> Memoria de la Intendencia Municipal de la Capital de la República correspondiente a 1886, p. 32.

<sup>105</sup> Debe tenerse presente que en 1884 se había aprobado la ley que autorizaba la apertura de la Avenida de Mayo, cuyo remate resultaría la manzana referida.

<sup>106</sup> Concejo Deliberante de Buenos Aires, Sesión extraordinaria del 29 de enero de 1886.

meses después, el 13 de septiembre, varios concejales presentaron un proyecto para autorizar a Alvear a gestionar la entrega de la manzana de la ex Estación del Parque.<sup>107</sup>

En tanto, la venta del Teatro Colón cobraba impulso: El 16 de julio de 1887 el Senado nacional consideraba el proyecto de ley remitido por el PEN autorizando la operación, destacándose en el mensaje que lo acompañaba “*la urgencia que reviste este asunto*”.<sup>108</sup> Los senadores lo aprobaron y este pasó a ser considerado por los diputados. En esta cámara y tras varias referencias y apoyos fundados en el riesgo que implicaban las instalaciones del viejo teatro,<sup>109</sup> los diputados agregaron que la nueva sala que se construiría con lo producido por la venta del Colón debía llamarse igual, modificación que fue aceptada por la cámara de origen y que finalmente sancionó la ley el 11 de agosto de 1887.<sup>110</sup>

Inmediatamente el intendente Antonio Crespo<sup>111</sup> remitió al Concejo Deliberante un proyecto de ordenanza para que se lo autorizara a la construcción del nuevo teatro, los concejales lo aprobaron, pero con el agregado -de manera distinta de lo planteado a Alvear el año anterior- de que la obra debía levantarse en la manzana de Entre Ríos, Rivadavia, Pozos y Victoria.<sup>112</sup> El 26 de octubre Crespo -a diferencia de Alvear- propuso se dejase libre la elección del predio, pero el Concejo Deliberante insistió con el lugar<sup>113</sup> y en diciembre de ese año la Municipalidad de la Capital designó el jurado que debía establecer las bases del concurso para la presentación de planos y presupuesto para el nuevo teatro.<sup>114</sup>

En agosto de 1888 la Cámara de senadores consideró un despacho de la Comisión de Interior que aconsejaba sancionar una ley mandando al Poder Ejecutivo Nacional licitar la construcción de un teatro municipal para la capital federal en el terreno de la ex Estación del Parque, precisando que al término del contrato de concesión, la sala, los edificios accesorios

---

<sup>107</sup> Concejo Deliberante de Buenos Aires, Sesión ordinaria del 13 de septiembre de 1886.

<sup>108</sup> Mensaje del presidente al Congreso del 19 de octubre de 1886. Diario de Sesiones del Senado de la Nación, Sesión del 26 de julio de 1887

<sup>109</sup> “*En Buenos Aires vemos a la crema de la nuestra sociedad aglomerada en un horno que está ardiendo allí, y que por casualidad no consume en el funesto elemento a lo más bello que ella contiene*” (Diputado Barra, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación de 1887, Sesión del 10 de agosto de 1887).

<sup>110</sup> Ley N° 1969, 11/08/1887.

<sup>111</sup> Había sido designado intendente municipal, en reemplazo de Alvear, el 14 de mayo de ese año.

<sup>112</sup> Memoria de la Intendencia Municipal de la Capital de la República de 1887, pp. 110.

<sup>113</sup> Memoria de la Intendencia Municipal de la Capital de la República de 1887, pp. 112-113.

<sup>114</sup> Decreto del 5 de diciembre de 1887. Comisión que también deberá establecer las bases para el concurso de proyectos para el Palacio Municipal (Memoria de la Intendencia Municipal de la Capital de la República de 1887, p. 111).

y el terreno, pasarían a ser propiedad de la nación.<sup>115</sup> El miembro informante explicó que se elegía esa locación porque al pasar luego del plazo de concesión el teatro al Estado nacional y ser ese terreno de propiedad fiscal, ello demandaba una inversión menor para el oferente, razón por la cual distintos proyectos presentados por empresarios a la Cámara con anterioridad, habían coincidido en elegir ese terreno,<sup>116</sup> sin perjuicio de lo cual fue aceptada una moción para que el teatro también pudiese ser erigido en la manzana donde finalizaría la Avenida de Mayo.<sup>117</sup>

El 13 de septiembre de 1888 cerró sus puertas el Teatro Colón de la calle Victoria<sup>118</sup> y el 16 de octubre el proyecto aprobado por el Senado fue girado a la Cámara de Diputados donde fue convertido en ley.<sup>119</sup>

El 11 de marzo de 1889 se presentaron en el Ministerio del Interior tres proyectos, los que coincidieron en elegir el predio correspondiente a la ex Estación del Parque.<sup>120</sup> Entre estos se eligió la propuesta presentada por el empresario Ángel Ferrari, basada en un proyecto del arquitecto e ingeniero Francesco Tamburini (imagen 17) y en enero de 1890 comenzaron los trabajos de construcción del nuevo teatro.

---

<sup>115</sup> Despacho de la Comisión de Interior del Senado de la Nación. Senado de la Nación, 37 Reunión, 35 Sesión Ordinaria, 18 de agosto de 1888.

<sup>116</sup> Senador Derqui. Senado de la Nación, 37 Reunión, 35 Sesión Ordinaria, 18 de agosto de 1888.

<sup>117</sup> Moción del Senador Baltoré. Senado de la Nación, 37 Reunión, 35 Sesión Ordinaria, 18 de agosto de 1888.

<sup>118</sup> Caamaño, Roberto: *La historia del Teatro Colón. 1908-1968*, Cinetea, Buenos Aires, 1969, p. 130.

<sup>119</sup> Ley N° 2381, 16/10/1888.

<sup>120</sup> Caamaño, *La historia del Teatro Colón*, op. cit., p. 130.



Imagen 17: Perspectiva del Teatro Colón. Francesco Tamburini. Proyectos de edificios públicos y privados en la República Argentina. 1884-1889. Imagen extraída de Gobierno de la Ciudad-Ministerio de Desarrollo Urbano: *Teatro Colón. Puesta en valor y actualización tecnológica*. Buenos Aires, 2011.

El devenir de eventos desde la venta de la ex Estación del Parque a la construcción allí del nuevo Teatro Colón, da lugar al menos a dos grandes interrogantes: ¿Que llevó al Gobierno nacional, en su momento presuroso en adquirir las instalaciones de ex estación para localizar en estas dependencias militares, las cediera a la municipalidad de Buenos Aires para la construcción de su nuevo teatro? y ¿Qué sucedió para que el edificio del Congreso, proyectado en la manzana de Callao, Paraguay, Rodríguez Peña y Charcas,<sup>121</sup> no resultase construido en esa ubicación? (imagen 18)

---

<sup>121</sup> El edificio fue proyectado por el arquitecto e ingeniero Tamburini a pedido de Roca en 1885 para ser localizado frente a la primera escuela-palacio, hoy Palacio Sarmiento, sede del Ministerio de Educación de la Nación (Shmidt, *Palacios sin reyes...*, p. 132).



Imagen 18: 1: Localización del primer edificio del Congreso Nacional, 2: Localización del primer Teatro Colón, 3: Localización considerada para el nuevo Teatro Colón y definitiva para el nuevo edificio del Congreso Nacional, 4: Localización considerada para el nuevo edificio del Congreso Nacional y 5: Localización definitiva del nuevo Teatro Colón. Graficadas sobre fragmento de plano de Buenos Aires de la Guía Nacional 1895 de Pablo Basch. Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU.

Por lo acontecido en 1883 ha quedado claro que el PEN eludió intervenir en las reclamaciones de la municipalidad de la ciudad sobre la propiedad de los terrenos de la ex Estación y que pretendía ese predio para ubicar la Comisaría de Guerra y talleres. El presidente pidió al Congreso lo autorizara a hacer la operación e incluso envió al ministro de Guerra y Marina al recinto para abogar en favor de la propuesta.

La dependencia militar se localizó efectivamente donde había funcionado la antigua terminal del ferrocarril y, de hecho -tiempo después- Victorica solicitó a la Municipalidad de la Capital el aporte de cuadrillas para la realización de obras de empedrado en la misma.<sup>122</sup>

Por otra parte, ha quedado en evidencia que Alvear, proyectando la importancia que adquiriría la manzana en la que remataría la Avenida de Mayo, consideró adquirir ese terreno para construir allí el teatro que reemplazara al antiguo Colón. Y ha resultado acreditado que los proponentes de proyectos para construir el nuevo teatro prefirieron, para minimizar la inversión, que el mismo se levantase en un terreno fiscal, de preferencia el de la ex Estación del Parque.

Se ha constatado, asimismo, que cuando Alvear propuso la construcción del nuevo teatro en el remate de la futura Avenida de Mayo, los concejales se opusieron, pero que luego, cuando Crespo planteó dejar libre la elección de la ubicación de la nueva sala, le impusieron que esta se levantase en ese lugar.

Se trata en suma de un cuadro que bien resume las tensiones y conflictos en el proceso de las transformaciones urbanas que se dieron en Buenos Aires a partir de su capitalización, en el que pretensiones del intendente y el Concejo Deliberante a veces coincidieron y a veces no, propuestas de la municipalidad de la ciudad y del Gobierno nacional a veces se solaparon y en otras divergieron y en las que algunas iniciativas evolucionaron a partir de cierta tensión con la provincia de Buenos Aires.

Se advierte como, ante la oportunidad de hacerse de un bien que le resulta conveniente, el Gobierno nacional se impuso a las pretensiones de la municipalidad de la ciudad atendiendo a sus propios intereses. Efectivamente y más allá de dudas sobre la titularidad de la ex Estación, el PEN resolvió comprarla, consiguió dilatar la venta encarada por la provincia, desatendió los reclamos de Alvear y concretó la adquisición para ubicar allí una dependencia propia. Pero luego, cuando consideró que la situación así lo ameritaba, no tuvo inconvenientes en deshacerse de lo adquirido y apoyar una iniciativa de orden local, en la que por su parte -y según el momento- tampoco necesariamente coincidieron el intendente y los concejales porteños.

---

<sup>122</sup> El 28 de abril de 1886 el Concejo Deliberante envía a la Comisión de Obras Públicas un mensaje del intendente, acompañando una nota del ministro de Guerra y Marina, pidiendo se construya por cuenta del Poder Ejecutivo Nacional y con cuadrillas municipales, los trabajos de empedrado de la antigua Estación del Parque (Concejo Deliberante de Buenos Aires, Sesión ordinaria del 28 de abril de 1886).

Y en este caso -como lo será en numerosas intervenciones urbanas y edilicias en la Buenos Aires de la década de 1880- la actuación de la nación y la municipalidad de Buenos Aires resultó asimismo atravesada por una sorda, pero efectiva pugna con la PBA.

La Plata, recientemente fundada, comenzaba a poblarse con edificios públicos cuya magnificencia comenzaba a rivalizar con el patrimonio edilicio porteño (imagen 19), proceso que no tenía indiferentes a las autoridades de la CBA, ni al Gobierno nacional. Y es solo considerando esta situación y el juego de intereses que se desarrolla, que se hace comprensible lo acontecido con la ex Estación del Parque.



Imagen 19: La Plata. Teatro Argentino a poco de su inauguración, c. 1895. Imagen extraída de “Da Capo”, sitio web del Archivo Histórico del Teatro Argentino de la Plata

Las necesidades logísticas militares del Gobierno nacional pasaron a segundo plano cuando comenzaron en La Plata las obras para la construcción del Teatro Argentino<sup>123</sup> y aquello

---

<sup>123</sup> En 1882 se crea la Sociedad Anónima Teatro Argentino de La Plata, que en 1885 compra la manzana en el que se construirá el teatro, el que es encargado a Leopoldo Rocchi el 14 de julio de ese año. Las obras comienzan en 1887 y se inaugura el 19 de noviembre de 1890 (Comisión de Cultura de la Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, Despacho de Comisión del 1 de junio de 1999).

inicialmente no acordado a la municipalidad de Buenos Aires por Roca -la entrega de los terrenos de la ex Estación- se consumó cuando su sucesor, Miguel Juárez Celman, consideró que el lugar en el que la administración local aspiraba construir el nuevo teatro era el conveniente para erigir el edificio del Congreso.

La cronología de eventos resulta en tal sentido sumamente gráfica: la venta del viejo Teatro Colón, que venía gestionándose desde 1884, se autorizó en 1887-considerándola un asunto de urgencia- cuando comenzaron las obras para el teatro provincial. En 1888 se resolvió licitar la construcción del nuevo teatro de la capital federal, considerando que el mismo podía levantarse en los terrenos de la ex Estación y en 1889, tras la elección del proyecto ganador - que en virtud de la conveniencia de menor inversión se inclinó por construir el edificio en ese predio- Juárez Celman resolvió construir la sede del Poder Legislativo donde Alvear primero, y el Concejo Deliberante porteño después, habían querido se construyese en el nuevo teatro (imagen 20).<sup>124</sup>

Lo sucedido con la primera estación ferroviaria del país permite apreciar, en síntesis, las diferencias de intereses entre distintas jurisdicciones y las tensiones que rodearon muchas de las intervenciones urbanas en Buenos Aires en los años siguientes a su capitalización. En este caso las mismas determinaron la localización de dos de los edificios más importantes de la ciudad, mas como se verá a continuación, la política gravitó sobre cuestiones de incluso de mayor magnitud.



Imagen 20: Buenos Aires. Vista de la manzana comprendida por Entre Ríos, Rivadavia, Pozos y Victoria luego de comenzadas las obras para la construcción del edificio del Congreso.  
Imagen extraída de “Caras y Caretas” N° 17, 28 de enero de 1899.

<sup>124</sup> La Ley N° 2461, de fecha 05/07/1889, estableció que el Palacio del Congreso se construiría en la manzana ubicada entre las calles Rivadavia, Entre Ríos, Victoria y Pozos, facultando al P.E. a adquirirla al efecto. (Registro Nacional de la República Argentina, Año 1889, Segundo Semestre, p. 16).

## El puerto de Buenos Aires

Entre las obras llevadas adelante en Buenos Aires a partir de su declaración como capital federal, pocas contaron con la historia previa y generaron controversia como la del puerto.

En efecto, la construcción del que sería llamado Puerto Madero,<sup>125</sup> estuvo precedida por una larga historia que comienza con la misma fundación de la ciudad, cuando Pedro de Mendoza inaugura de facto el puerto natural de la zona (imagen 21), formado por la desembocadura del Riachuelo en el Río de la Plata.<sup>126</sup>

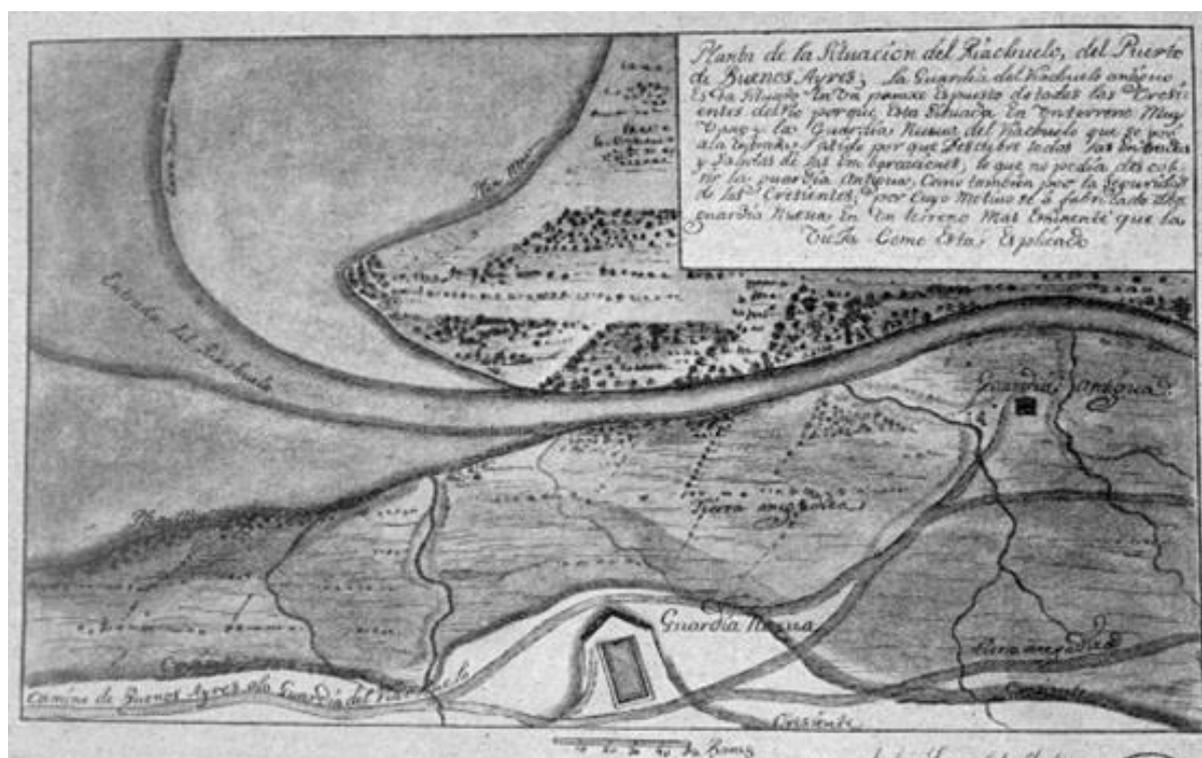


Imagen 21: Plano de la Situación del Riachuelo, del Puerto de Buenos Aires. Domingo Petrarca, 1729. Imagen extraída de: Taullard, Alfredo: *Los planos más antiguos de Buenos Aires: 1580-1880*. Buenos Aires: Jacobo Peuser SA. 1940.

Como desde su origen la actividad portuaria porteña estuvo vinculada con tres sitios: la costa frente a la ciudad,<sup>127</sup> el Riachuelo y la Ensenada (imagen 22),<sup>128</sup> estos fueron los

<sup>125</sup> Se da tal denominación a la primera de sus secciones (dársena sur, inaugurada el 28 de enero de 1889) y comienza a ser utilizada oficialmente al dictarse el Decreto de fecha 21 de febrero de ese año (Registro Nacional de la República Argentina, Año 1889, Primer Semestre, p. 180).

<sup>126</sup> Centro de Arqueología Urbana, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo", Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires: "*Arqueología de la primera Buenos Aires (1536-1541): entre la historia y el mito*", Buenos Aires, 19 de marzo de 2012.

<sup>127</sup> En la que ya Garay había reservado una franja para servicio portuario (Ricardo Figueira, "Del barro al ladrillo", en Romero, José y Romero, Luis (eds.): *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, op. cit., p. 111).

emplazamientos que se tuvieron en cuenta para la construcción del puerto en las distintas propuestas que se formularon, las que comenzaron a presentarse ya a partir de mediados del 1700.<sup>129</sup>

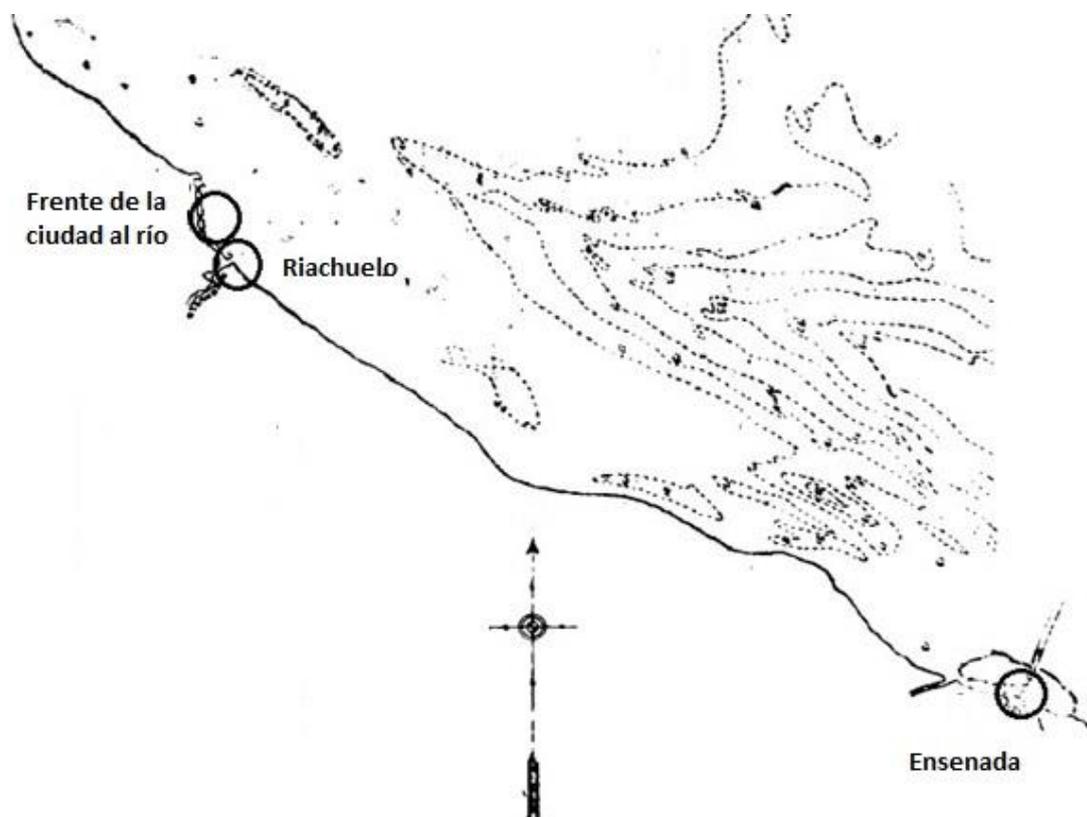


Imagen 22: Localizaciones de los puertos Madero, del Riachuelo y de la Ensenada (luego de La Plata). Graficadas sobre imagen extraída de Huergo, Luis: *El Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, Imprenta de la “Revista Técnica”, 1904.

El primer proyecto aprobado oficialmente -el de James Bevans<sup>130</sup> en la época de Rivadavia- proponía la formación de un dique en el bajo de “La Residencia”,<sup>131</sup> comunicado por dos canales con el Riachuelo y el Río de la Plata, con esclusas y compuertas (imagen 23).<sup>132</sup>

<sup>128</sup> Conocida también como “Ensenada de Barragán” y localizada 70 km al sureste de la ciudad de Buenos Aires, fue tempranamente utilizada como fondeadero de naves. Por disposición del Virrey Avilés, comenzó a funcionar como puerto legalmente autorizado en 1801 (Vitalone, Cristina: *Historia del Puerto La Plata. Un pasado con proyección de futuro*, Cristina Vitalone, La Plata, 2020, pp. 16-18).

<sup>129</sup> Silvestri, Graciela: “Puerto”, en Liernur, Jorge y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo O-R, AGEA, Buenos Aires, 2004, p. 122.

<sup>130</sup> Ingeniero inglés contratado por Rivadavia en 1822 para ocuparse del Departamento de Ingenieros Hidráulicos (Silvestri, Graciela: “Bevans, James”, en Liernur y Aliata, *Diccionario de Arquitectura...* Tomo A-B, op. cit., p. 153).

<sup>131</sup> Denominación dada a la zona aledaña a la Casa de Ejercicios que los Jesuitas levantaron sobre las actuales calles Humberto 1° y Defensa (Maroni, José: *El alto de San Pedro. Parroquias de La Concepción y de San Telmo*, Serie Cuadernos de Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1971, p. 25).

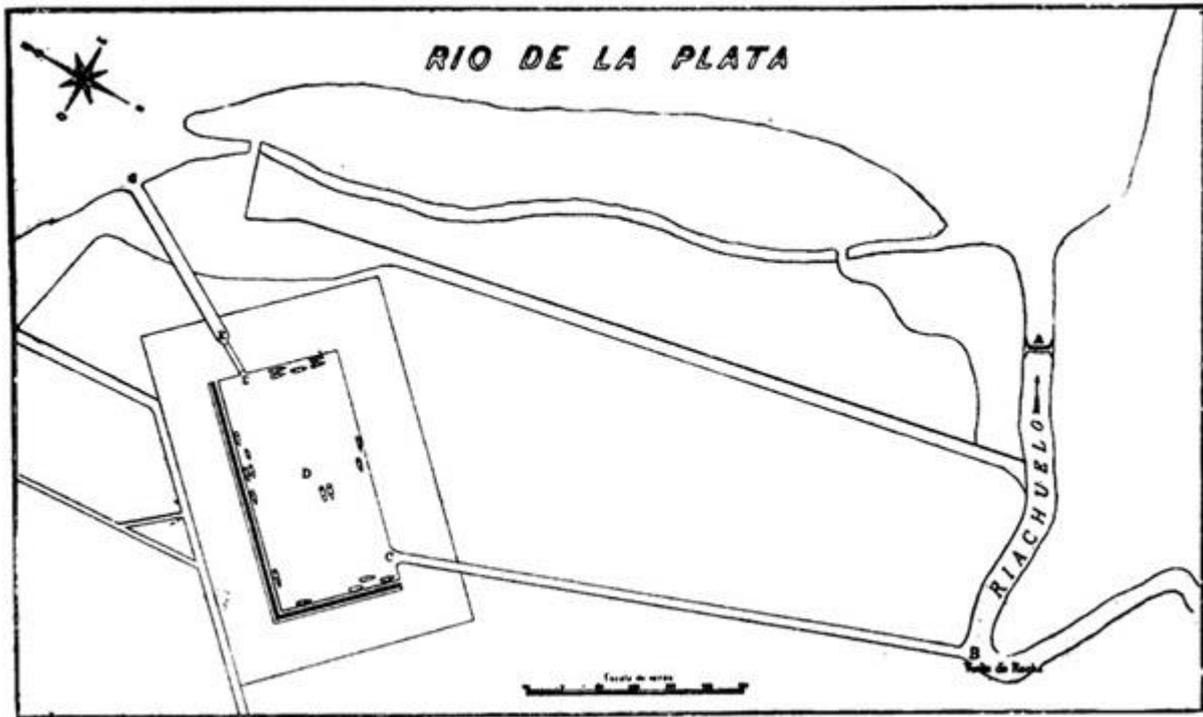


Imagen 23: Proyecto de puerto de Bevans, 1823. Imagen extraída de Huergo, Luis: *El Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, Imprenta de la “Revista Técnica”, 1904.

La iniciativa no se concretó porque los recursos previstos se gastaron en la guerra con el Brasil y aunque tras la caída de Rosas se consideraron varios proyectos, el conflicto entre la provincia de Buenos Aires y la Confederación y -particularmente- la disputa por la aduana,<sup>133</sup> no hicieron posible avanzar ninguna de estas propuestas, construyéndose en su lugar -entre 1857 y 1859- los muelles diseñados por Edward Taylor (imagen 24).<sup>134</sup>

<sup>132</sup> Silvestri, Graciela: “Puerto”, op. cit., p. 124.

<sup>133</sup> Sobre este tema puede consultarse a Botana, Natalio: “El puerto de la pampa húmeda”, en Romero, José y Romero, Luis (eds.): *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, op. cit., 2000; Garavaglia, Juan: “La disputa por la Nación: rentas y aduanas en la construcción estatal argentina, 1850 – 1865”, *Investigaciones de Historia Económica*, Vol. 10, Nº 1, febrero 2014, pp. 34 – 45; Oszlak, Oscar: *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*, Planeta, Buenos Aires, 1997; Schmit, Roberto: “Finanzas públicas, puerto y recursos financieros”, en Ternavasio, Marcela (Dir.): *Historia de la Provincia de Buenos Aires: tomo 3. De la organización provincial a la federalización de Buenos Aires (1821-1880)*, Edhasa-UNIPE, Gonnnet, 2013.

<sup>134</sup> Ingeniero – arquitecto inglés radicado en Buenos Aires en 1824, conocido particularmente por las obras realizadas en el período del Estado de Buenos Aires (1853 – 1862). (Aliata, Fernando: “Taylor, Eduardo”, en Liernur y Aliata, *Diccionario de Arquitectura...Tomo S-Z*, op. cit. p. 97).



Imagen 24: Buenos Aires. Vista del muelle hacia la Aduana, con el funcionamiento de vías y vagonetas. Imagen extraída de Schávelzon, Daniel: *Eduard Taylor: el muelle de pasajeros y la Aduana de Buenos Aires (1854-1857)*. Buenos Aires, Ediciones Olmo, 2010.

Los siguientes proyectos de puertos fueron los presentados por John Coghlan<sup>135</sup> en 1859 y por Charles Pellegrini<sup>136</sup> en 1862. El primero, solicitado por el Gobierno de la provincia, proponía la construcción de un puerto en el área sur, por considerar a esa ubicación aquella naturalmente más adecuada. El segundo, de manera distinta, localizaba el puerto en el sitio de la tradición cultural, relacionándolo con la ciudad, extendiendo a este la trama amanzanada característica de Buenos Aires y vinculándolo directamente a la infraestructura ferroviaria y la estructura comercial porteña localizada en el área central.

Estas propuestas, que compartían rasgos con las que años después formularon Huergo y Madero, la de la atención preferente a las condiciones naturales del territorio o la integración del puerto a la ciudad, fueron por su parte seguidas de aquella que se considera como el antecedente más cercano a la obra finalmente concretada, el proyecto de Bateman (imagen 25). Este ingeniero, contratado en 1871 para resolver el problema sanitario de Buenos Aires, propuso una solución que retomó algunas ideas de Coghlan, como la de desviar la costa y realizar un canal que empalmara con el Paraná, planteando a su vez características que los proyectos de Huergo y Madero luego recogerían, tal el caso de la escollera, presente en las

---

<sup>135</sup> Ingeniero irlandés que arriba al país en 1858 para ocuparse de la dirección del Ferrocarril Oeste (Silvestri, Graciela: “Coghlan, John”, en Liernur y Aliata, *Diccionario de Arquitectura...* Tomo C-D, op. cit., p. 100).

<sup>136</sup> Ingeniero de origen suizo, contratado a instancias de Rivadavia en 1827 para ocuparse de los problemas hidráulicos de la ciudad (Fuente: Silvestri, Graciela: “Pellegrini, Carlos Enrique”, en Liernur y Aliata, *Diccionario de Arquitectura...* Tomo O-R, op. cit., p. 59).

propuestas de ambos y el de los dos canales de acceso, incorporado a la iniciativa de este último.

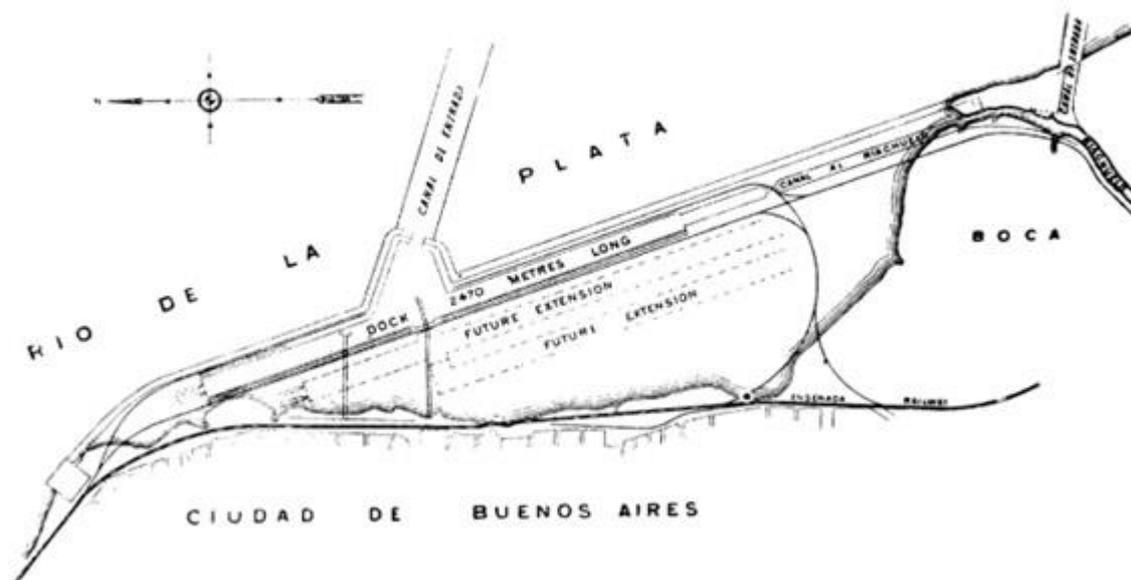


Imagen 25: Proyecto de puerto de Bateman, 1871.

Imagen extraída de Huergo, Luis: *El Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, Editorial de la “Revista Técnica”, 1904.

Los proyectos que finalmente compitieron por la realización de la obra de mayor envergadura material y simbólica de la ciudad convertida en capital federal, tomaron forma precisamente a partir de que en 1881 se expropiaron las obras que se desarrollaban para la ampliación del puerto del Riachuelo considerando que previo a continuar con las mismas, el Gobierno nacional debía hacerse con el control total de las instalaciones.<sup>137</sup>

Es en ese contexto que Huergo, quien se encontraba a cargo de las tareas para la mejora de ese puerto por encargo de la provincia conforme al proyecto de su autoría que había sido elegido en 1876,<sup>138</sup> presentó en julio de 1881 a la comisión administradora de la obra, estudios, planos y presupuestos para extender el antepuerto hacia el norte, profundizar el canal de entrada hasta los 21 pies y para construir el dique N° 1 del plan general formulado (imagen 26).<sup>139</sup>

<sup>137</sup> “La Comisión se apercibió de que, antes de proceder a autorizar obras de ese género de las que se proyectan en la ribera Norte del Riachuelo, era indispensable que la Nación recobrase todos sus derechos respecto a las obras que allí se están practicando bajo la dirección del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires”. (Diputado Ruiz de los Llanos, miembro informante de la Comisión de Obras Públicas. Cámara de Diputados de la Nación, 1° Sesión de prórroga del 3 de octubre de 1881).

<sup>138</sup> Aprobado por ley del Congreso de fecha 12/10/1876 (Huergo, Luis: *El puerto de Buenos Aires*, Imprenta de la “Revista Técnica”, Buenos Aires, 1904, p. 34).

<sup>139</sup> Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, op. cit., p. 38.

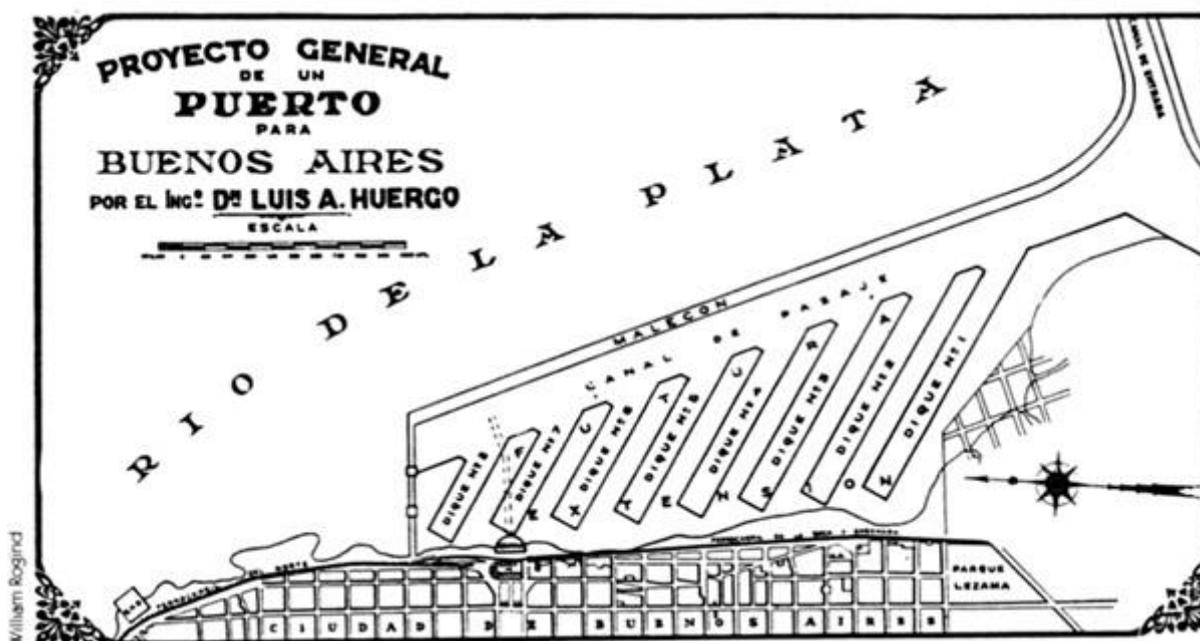


Imagen 26: Proyecto de puerto de Huergo, 1881.

Imagen extraída de Huergo, Hernán: “La cuestión puerto”. *Boletín del CPIC* N° 437, octubre-noviembre-diciembre 2018.

Simultáneamente Eduardo Madero, quien además de su actuación pública como diputado provincial, nacional, miembro de la Comisión Municipal y al frente de la Bolsa de Comercio, ya había presentado con anterioridad iniciativas para la realización de un puerto para Buenos Aires,<sup>140</sup> le propuso a Roca un proyecto para el que luego obtuvo el respaldo del ingeniero británico Sir John Hawkshaw y el financiamiento del Baring Bank. La propuesta de Madero, que podía materializarse por cuenta de la nación o de una sociedad particular, consistía en la construcción de 4 diques en ristra paralelos a la línea de la ribera, un dique militar, una dársena, un malecón exterior y dos canales de acceso en cada extremo, integrado ello a una serie de instalaciones como vías férreas, elevadores, grúas y telégrafos (imagen 27).

<sup>140</sup> Presenta su primer proyecto en 1861 y luego, en 1869, un proyecto de mayor escala que es apoyado por Sarmiento (Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Biografía de Eduardo Madero).

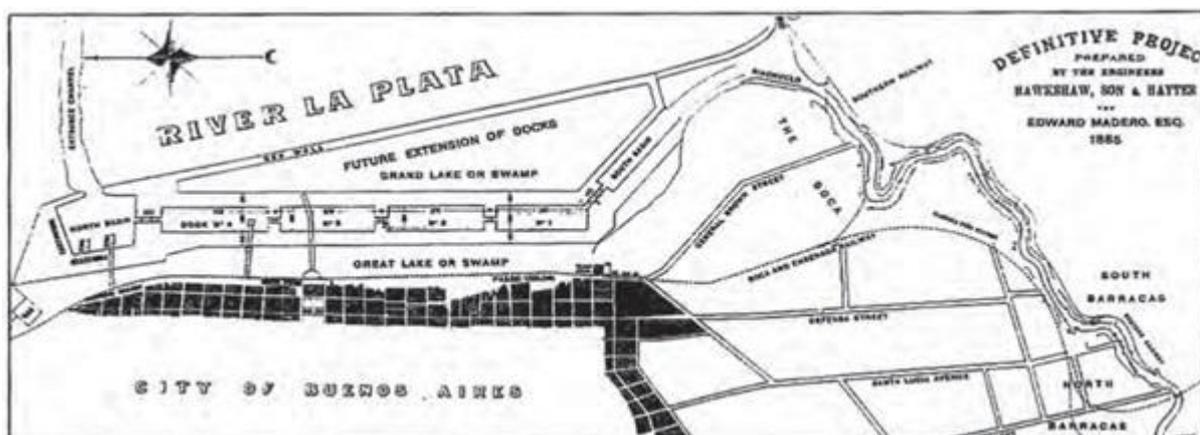


Imagen 27: Proyecto definitivo de puerto de Madero, 1886.  
 Imagen extraída de Silvestri, Graciela: “Hawkshaw, John”, en Liemur y Aliata, *Diccionario de arquitectura...* Tomo E-H, op. cit., p. 144.

Y es a partir de aquí que se suscitan los eventos que dan lugar a una polémica que perdurará incluso luego de finalizadas las obras y que para cierto sector de la historiografía da cuenta de como equivocadas decisiones del poder político, se impusieron sobre aquello técnicamente más conveniente, en beneficio de un determinado sector social y económico.

Tras la expropiación de las obras del Riachuelo por parte de la nación,<sup>141</sup> conforme lo establecido en el Artículo 2° de la ley<sup>142</sup> el Ministerio de Guerra y Marina pidió a Huergo la confección de un proyecto, acompañado de secciones, perforaciones, etc. y de un extenso informe, con detalles y presupuestos.<sup>143</sup>

En junio de 1882 Madero presentó por su parte su proyecto al Congreso y cuatro meses después se sancionó una ley autorizando al Poder Ejecutivo Nacional a contratar con Madero la construcción de las obras del puerto de la capital.<sup>144</sup> El acuerdo fue suscripto por las partes en 1884,<sup>145</sup> los planos definitivos fueron aprobados en 1886<sup>146</sup> y la construcción comenzó al año siguiente.

<sup>141</sup> Ley N° 1124, 28/10/1881.

<sup>142</sup> “Inmediatamente después de verificada la expropiación, el Poder Ejecutivo procederá a la confección del proyecto definitivo de las obras, comprendiendo el canal, los diques, muelles, pescantes, depósitos, etc. El Poder Ejecutivo someterá a la aprobación del Congreso, en las sesiones del año próximo, el referido proyecto con el presupuesto respectivo, continuando entretanto las obras bajo su plan actual”. (Ley N° 1124, Artículo 2°).

<sup>143</sup> Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, op. cit. p. 39.

<sup>144</sup> Ley N° 1257, 23/10/1882.

<sup>145</sup> El Gobierno firma contrato con Madero para la construcción del puerto de la Capital el 18/12/84 (Registro Oficial 82-84, N° 14104, p. 932).

<sup>146</sup> Roca aprueba los planos del puerto de la Capital el 07/04/86 (Registro 1885, 14893, p. 371).

Las tareas se demoraron por un largo periodo y aunque se llevaron adelante inauguraciones parciales, las actividades de construcción recién concluyeron en 1898, año en que se realizó la apertura del canal norte. Pero la finalización de las obras no implicó el cierre del debate que, surgido antes de su inicio, se extendió a lo largo de su materialización y que terminó llegando incluso hasta nuestros días.

En efecto, ya 1883 -y alternativamente a través de los diarios *La Prensa* y *La Nación*- distintos voceros ventilaron diferentes puntos de vista en torno a lo que se planteaba como una obra cara que no funcionaría, a la especulación que se produciría con las tierras adyacentes y a las comisiones que Madero percibiría.

Con el avance de los trabajos algunas cuestiones fueron despejándose,<sup>147</sup> pero ciertas críticas perduraron y terminaron siendo recogidas por numerosos autores que partiendo de las rápidamente constatadas deficiencias técnicas, funcionales y económicas del proyecto llevado adelante, alumbraron una interpretación hegemónica que bien resume Silvestri: “*una entente entre políticos corruptos, intermediarios y capital extranjero*”, produjo como resultado “*un cierto espacio, una cierta forma, una cierta técnica*”.<sup>148</sup>

Las hipótesis que sustentan tal interpretación relacionan el lugar elegido para el emplazamiento del puerto y su forma, con tendencias o influencias que se hacen manifiestas a partir de 1880. Della Paolera alude a la preexistencia de cierta vocación de crecimiento hacia el norte de la ciudad,<sup>149</sup> Ortíz asocia la elección del Puerto Madero con una determinada economía espacial que toma forma a partir de 1870<sup>150</sup> y Scobie- quien será seguido de autores como Difrieri<sup>151</sup> o Gutiérrez<sup>152</sup>- desarrolla una idea que identifica las localizaciones de los respectivos proyectos, con grupos de intereses antagónicos asociados a las áreas norte y sur de Buenos Aires.<sup>153</sup>

---

<sup>147</sup> El Gobierno le informa a Madero que no necesita de los terrenos de Catalinas para la obra del Puerto el 14/05/1886 (Registro Nacional de la República Argentina Años 1885-1886, 14981, p. 394).

<sup>148</sup> Silvestri, Graciela: “La ciudad y el río”, en Liernur, Jorge y Silvestri, Graciela: *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870 – 1930)*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1993, p. 101.

<sup>149</sup> Della Paolera, Carlos: *Hacia la formación de una ciudad más racional, salubre y hermosa. Problemas urbanos de Buenos Aires*, Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1940.

<sup>150</sup> Ortíz, Ricardo: *Historia económica de la Argentina*, Raigal, Buenos Aires, 1955.

<sup>151</sup> Difrieri, Horacio: *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

<sup>152</sup> Gutiérrez, Ramón: *Historia de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1992.

<sup>153</sup> Resultando victorioso el vinculado al norte, asociado a “*la mayor parte de los funcionarios más importantes del Gobierno nacional, la mayoría de los comerciantes y empresarios extranjeros residentes en la ciudad, casi todos los importadores, exportadores y comerciantes mayoristas y periódicos tales como El Diario, La Nación* y

Silvestri avanza por su parte en una interpretación que, considerando la forma en que los proyectos fueron producidos, sus elecciones técnicas y cómo se articularon con el territorio y refirieron a una política y una ciudad, atribuye a estos pretensiones antagónicas: reestablecer el equilibrio mediante el otorgamiento de una forma al caos (un caos determinado por las condiciones económico-sociales) o lograrlo a través de la asimilación a las leyes de la naturaleza.<sup>154</sup>

Según esta autora el proyecto de Huergo, tributario de una concepción ingenieril que aunaba ciencia, sentido común y naturaleza, resultó vencido por el Madero, que entre otros atributos respondía en mejores términos a postulados del higienismo, al incluir en una forma cerrada la respuesta a demandas presentes y futuras y a expresar, además de orden, *modernidad*.<sup>155</sup>

Desde esta interpretación, la elección de la propuesta formulada por Madero pareciera explicarse por la valoración de estas características, mas ciertas cuestiones surgidas durante el proceso que llevó a su concreción, aportan elementos para darle a la política un lugar significativo como factor interviniente.

Como se ha señalado, para el momento en que Buenos Aires es declarada Capital de la República, la provincia de Buenos Aires se encontraba desarrollando una importante ampliación del puerto del Riachuelo. En tanto para 1878 los barcos de ultramar habían comenzado a ingresar a este estimulando la actividad en la zona, la legislatura provincial había votado fondos adicionales para profundizar el canal de acceso a efectos de contribuir con ello a la recepción de naves de mayor porte,<sup>156</sup> pero las crecientes tensiones entre la provincia y la nación habían afectado la provisión de fondos.

Tras el conflicto armado de 1880 el Gobierno nacional había designado una comisión administradora encargada de las obras y reestablecido el aporte de recursos para las mismas, lo que había llevado a Huergo a realizar un rápido viaje a Inglaterra para contratar la construcción de dos nuevas dragas, un vapor remolcador y cinco chatas a vapor.<sup>157</sup>

---

*La Tribuna*", junto a la influencia de "intereses comerciales y financieros británicos" (Scobie, *Buenos Aires del centro a los barrios...*, op. cit., p. 95).

<sup>154</sup> Silvestri, "La ciudad y el río", op. cit., 167.

<sup>155</sup> Ibid., pp. 166-167.

<sup>156</sup> Ley N° 1273, provincia de Buenos Aires, 04/03/1879.

<sup>157</sup> Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, op. cit., p 38.

En 1881 la legislatura provincial, ratificando la ley de dos años antes, había votado una partida para el dragado del canal sur y del Riachuelo para llevarlos a 21 pies,<sup>158</sup> circunstancia que Huergo aprovechó para presentar su proyecto de puerto con diques paralelos protegidos por una escollera.

En agosto de 1881 el intendente de la CBA había cursado por su parte una nota al ministro de Interior pidiendo el Gobierno nacional considerara otorgar una concesión a la ciudad para construir y explotar diques portuarios en su jurisdicción, apuntado ello a dotarla de una fuente de recursos propios, tal como se había practicado en Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia,<sup>159</sup> pero el PEN no había prestado mayor atención al pedido y había remitido al Congreso un proyecto para que se lo autorizara a expropiar las obras del Riachuelo, lo que había resultado aprobado junto con la habilitación para contraer un empréstito al efecto.<sup>160</sup>

Esta operación parecía indicar que la nación había resuelto convertir el puerto del Riachuelo en la base del puerto de la capital, pero en junio del año siguiente Madero presentó su propuesta al Congreso y en el curso de pocos meses este terminó autorizando al presidente a contratar con Madero la construcción de un puerto “*en la ribera de la ciudad de Buenos Aires, comprendida entre la Usina del Gas del Norte y Boca del Riachuelo al Sud*”.<sup>161</sup>

¿Qué sucedió para que, a menos de un año de decidir expropiar las obras del puerto del Riachuelo, el Gobierno nacional resolviera construir otro puerto? ¿Fue suficiente ese lapso para que el PEN y el Congreso consideraran y evaluaran las propuestas de Huergo y Madero y resolvieran cuál era más adecuada?

Puede admitirse que las características distintivas de ambas iniciativas se conocían desde el año anterior a la elección, ya que la de Huergo se encontraba comprendida en lo que había presentado a la comisión administradora de las obras del Riachuelo en 1881, en tanto Madero le había presentado a Roca su proyecto en la misma época.

Pero está acreditado que el proyecto que Madero presentó al presidente fueron esencialmente ideas; ideas que Roca pidió a título personal a Guillermo White, responsable del

---

<sup>158</sup> Ley N° 1376, provincia de Buenos Aires, 26/03/1881.

<sup>159</sup> Memoria del presidente de la Comisión Municipal de 1881. XII Docks, p. 130 y ss.

<sup>160</sup> Ley N° 1124, 28/10/1881.

<sup>161</sup> Ley N° 1257, 22/10/1882.

Departamento de Ingenieros de la Nación, tradujera en dibujos,<sup>162</sup> copia de los cuales Madero llevó a Londres para convenir la asesoría de Hawkshawn y que constituyeron la documentación que sin mayores cambios presentó al Congreso en junio de 1882.<sup>163</sup> Por otro lado el proyecto que el Ministerio de Guerra y Marina le pidió a Huergo, no llegó a ser considerado por la Comisión de Hacienda del Senado que estudiaba la construcción del puerto, ya que solo fue citado en los debates en una única ocasión y por el diputado que abogaba por esta propuesta<sup>164</sup> y años después fue encontrado por Huergo en la Casa de Gobierno entre papeles pertenecientes a Madero.<sup>165</sup>

Los hechos dan cuenta que el Congreso solo consideró el proyecto de Madero, el que básicamente consistía en una copia de lo que White elaboró a pedido de Roca.

Cierto es que la Ley N° 1257 estableció que las obras que se autorizaba a contratar se ejecutarían “*bajo la base de los planos presentados por D. Eduardo Madero*” y que dentro de un año de aprobada la norma debían “*estar concluidos los estudios definitivos y de detalle y levantados los planos de construcción*”, por lo que más que un proyecto, lo que el Congreso aprobó en 1882 fue construir un nuevo puerto con determinadas características y localización, mas aún subsisten dos cuestiones ¿Por qué un nuevo puerto? ¿Por qué ese tipo y ubicación?

Sin perjuicio de considerar distintos grados de razonabilidad en las hipótesis precedentemente referidas, las mismas no parecen responder de manera completa a lo sucedido y si bien en estas no se elude reconocer la intervención de intereses, tensiones y conflictos de orden político, no parecen haber profundizado la incidencia de estos en el episodio.

Si se considera lo acontecido ya durante las obras de ampliación del puerto del Riachuelo que se desarrollaban desde 1876, puede apreciarse la emergencia de dificultades entre la PBA y el Estado nacional para dar continuidad a lo acordado.

En efecto, agotados los recursos iniciales otorgados por la provincia para la realización de los trabajos, su legislatura votó en 1878 otorgar la suma de 140.000 pesos oro para su continuación, pero si bien el mismo año el Congreso aprobó asignar la suma de 500.000 pesos oro, estos recién se entregaron a la comisión administradora de las obras dos años

---

<sup>162</sup> Diputado Adolfo Dávila (Cámara de Diputados de la Nación, 15° Sesión de prórroga del 20 de octubre de 1882).

<sup>163</sup> Silvestri, “La ciudad y el río”, op. cit., p. 134.

<sup>164</sup> Diputado Adolfo Dávila (Cámara de Diputados la Nación, 16° Sesión de prórroga del 21 de octubre de 1882).

<sup>165</sup> Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, op. cit., p. 39.

después, en diciembre de 1880 y tras una velada amenaza de venta formulada por el gobernador.<sup>166</sup>

Habiendo sido habilitado para la navegación de buques de ultramar (imagen 28) por el Gobierno nacional en 1878,<sup>167</sup> el puerto del Riachuelo constituía una fuente de ingresos crecientes para la provincia, en tanto esta cobraba un derecho de puerto y muelle sobre el tonelaje registro de los buques.<sup>168</sup>



Imagen 28: Buenos Aires. Vapor “Regina Margherita” en el Puerto de La Boca. Samuel Boote, 1885. La nave tenía una eslora de 112 metros y desplazaba 3577 toneladas. Imagen extraída de Huergo, Hernán: “La cuestión puerto”. *Boletín del CPIC* N° 437, octubre-noviembre-diciembre 2018.

---

<sup>166</sup> “Los recursos votados por la ley de 4 de febrero de 1879 son ilusorios y el Gobierno de la Nación no ha entregado los 500.000 \$ con que había prometido contribuir. Creo que dada la inmensa importancia de estas obras, Vuestra Honorabilidad está en el deber de dar una solución favorable a este asunto. O ellas se continúan por cuenta del Gobierno, procurándose al efecto los fondos necesarios, o habrá que decidirse a enagenarlas, so pena de perder los capitales ya empleados” (Mensaje del Gobernador a la legislatura de la provincia de Buenos Aires del 1 de mayo de 1880. Citado por Huergo, 1904, op. cit., p. 37).

<sup>167</sup> Decreto del 21 de noviembre de 1878 (Huergo, 1904, op. cit. 36).

<sup>168</sup> En 1879 se produjo el ingreso de 195 buques con 50.091 toneladas de registro (Mensaje del gobernador a la legislatura de la provincia de Buenos Aires. 1 de mayo de 1880. Citado por Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, op. cit. p. 37).

La ampliación y mejora de las instalaciones portuarias del Riachuelo, resultaba en consecuencia ventajosa para la PBA, porque si bien pagaba parte de los trabajos, se apropiaba de los derechos de uso. Cuando la nación se quedó con “*las obras que actualmente se practican bajo la dirección del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires en el Riachuelo de Barracas*”,<sup>169</sup> dejó a la provincia sin esa fuente de ingresos.<sup>170</sup>

En el momento en que la expropiación comenzó a debatirse en el Congreso, el miembro informante de la Comisión de Obras Públicas del Cámara de Diputados, además de alegar que ello era menester para continuar con las obras de ampliación, planteó que lo que se había acordado entre la PBA y la nación en 1876, había sido debido a que el Estado nacional carecía de recursos, pero que cambiada la situación, más con el agregado de la capitalización de Buenos Aires, la injerencia de la provincia en la construcción del puerto del Riachuelo había pasado a ser algo “*anormal*” e “*irregular*”.<sup>171</sup>

Cuando en el debate se objetó la urgencia de la expropiación, el ministro de Guerra y Marina, allí presente, reconoció que no la había en lo absoluto, resaltando que lo central era que la nación no tenía la intervención debida en una obra que la afectaba directamente,<sup>172</sup> mientras que el ministro de Hacienda, también presente, afirmó que la cuestión principal respecto del puerto era la referida al canal de entrada, en tanto el puerto del Riachuelo -que ofrecía una extensión de 9000 metros de muelles y que se estaba profundizando y dotando de los pescantes, depósitos y demás facilidades- podía ser complementado por diques para una ciudad de tres millones de personas, tal lo demostrado en el proyecto del propio ingeniero a cargo de las obras.<sup>173</sup>

Pasada la iniciativa a revisión al Senado, este agregó al proyecto que el PEN debía confeccionar tras la expropiación, la palabra “diques”, apoyando la moción formulada por el senador del Valle, en cuanto se pretendía que los diques que se proyectasen en el puerto de Buenos Aires fuesen hechos por el Estado nacional y no por empresas particulares.<sup>174</sup>

---

<sup>169</sup> Según el artículo 1 de la Ley N° 1124.

<sup>170</sup> En 1879 la provincia percibió 70.776 por derechos de puerto, el 10% del capital invertido en las obras de ampliación y mejora (Mensaje del gobernador a la legislatura de la provincia de Buenos Aires del 1 de mayo de 1888. Citado por Huego, *El puerto de Buenos Aires*, op. cit., p. 37).

<sup>171</sup> Diputado Ruiz de los Llanos. (Cámara de Diputados de la Nación, 1° Sesión de prórroga del 3 de octubre de 1881).

<sup>172</sup> Benjamín Victorica, ministro de Guerra y Marina. (Cámara de Diputados de la Nación, 2° Sesión de prórroga del 4 de octubre de 1881).

<sup>173</sup> Juan José Romero, ministro de Hacienda. (Cámara de Diputados de la Nación, 2° Sesión de prórroga del 4 de octubre de 1881).

<sup>174</sup> Senado de la Nación, 13° Sesión de prórroga del 27 de octubre de 1881.

En la Cámara de Diputados la Comisión de Obras Públicas planteó no aceptar tal modificación, por entender que la misma pretendía bloquear el proyecto en trámite presentado por la empresa Woodgate<sup>175</sup> y que, contrariamente a la concepción de los senadores, consideraba conveniente que esta clase de obras las llevaran adelante particulares,<sup>176</sup> aunque admitió que la nación también podía construir diques, tal como los planteados por Huergo.<sup>177</sup>

La ley, finalmente aprobada con la modificación propuesta por el Senado, se cumplió en lo concerniente a la expropiación, pero no ocurrió lo mismo respecto del proyecto definitivo de las obras que el Poder Ejecutivo Nacional debía confeccionar y someter a aprobación del Congreso.

Sucedió a continuación la ya referida presentación de Madero al Congreso. Además de describir las obras y cómo serían financiadas, justificó la localización en razón de considerar que *“Los buques deben traerse a descargar tan cerca del centro comercial como sea posible”*, por lo que *“El plano general obedece a reglas universalmente aceptadas como principios inconcusos para esta clase de obras. Están proyectadas tan cerca como es posible del centro comercial”*.<sup>178</sup>

Recibida la propuesta, la Comisión de Hacienda del Senado consultó sobre el particular al Departamento de Ingenieros de la Nación, dependencia que con fecha 5 de agosto -y tras referirse, sugestivamente, a la *inconveniencia de considerar al puerto de Ensenada para servir al comercio de importación y exportación de la ciudad de Buenos Aires-* contestó opinando *“que las obras del puerto para la Capital deben realizarse en la ribera para la ciudad, pero en íntima conexión con la que se ejecutan actualmente en el Riachuelo, por medio de un canal navegable de convenientes dimensiones”*, pudiendo las obras frente a la

---

<sup>175</sup> Este proyecto, que proponía construir dos diques en la ribera norte del Riachuelo, entre La Boca y los terrenos conocidos como Casa Amarilla, era el que había dado lugar a la petición formulada por el intendente de Buenos Aires en agosto de ese año (Memoria del presidente de la Comisión Municipal de 1881. XII, Docks, p. 135).

<sup>176</sup> *“Es a la iniciativa particular, desarrollada en grande escala, a la que debe Inglaterra que sus puertos sobresalgan sobre todos los puertos del mundo; siendo el sistema contrario el que ha hecho que los puertos franceses queden muy atrasados”* (Diputado Ruiz de los Llanos. Cámara de Diputados de la Nación, 18° Sesión de prórroga del 28 de octubre de 1881).

<sup>177</sup> *“Ha tenido ocasión la Comisión, de ver un gran plano, levantado por dicho ingeniero, en que están detallados multitud de diques susceptibles de establecerse en la ribera del Río de la Plata, frente a la ciudad, y que pasan de veinte”* (Diputado Ruiz de los Llanos. Cámara de Diputados de la Nación, 18° Sesión de prórroga del 28 de octubre de 1881)

<sup>178</sup> Propuesta Eduardo Madero al Congreso. 2 de junio de 1882. (Senado de la Nación, 53° Sesión Ordinaria del 26 de septiembre de 1882).

ciudad ejecutarse “*en la extensión que fuere necesaria para el movimiento comercial, y que podrían ensancharse a medida que su incremento lo reclame*”.<sup>179</sup>

El 28 de agosto la Dirección de Rentas, también convocada a pronunciarse respecto de la cuestión del puerto de la capital y volviendo a referirse a la posibilidad de que este se construyese en Ensenada, se expidió enfáticamente por la construcción frente a la ciudad, fundado ello en la economía de gastos derivada de la disminución de tiempos y trabajos en las operaciones de depósito, carga y descarga.<sup>180</sup>

Y tras estos informes, el 26 de septiembre, el Senado trató el despacho de su Comisión de Hacienda que recomendó aprobar la construcción del puerto conforme el proyecto formulado por Madero. Carlos Pellegrini, presidente de la comisión y miembro informante, planteó que *estaba en consideración la disputa entre tres proyectos*, siendo estos el puerto de Ensenada, el puerto de la Boca y el puerto de Las Catalinas.<sup>181</sup> Declaró que para ahorro de costos de movimientos y *por seguridad* el puerto debía construirse inmediato al centro comercial de la ciudad y que no existía disyuntiva entre localizarlo en el Riachuelo o en Las Catalinas, porque finalmente tanto el proyecto de Madero como el de Huergo, planteaban extender las instalaciones portuarias sobre todo el frente ribereño.

El ministro del Interior, presente en la sesión, afirmó por su parte “*la idea de un puerto frente a la ciudad de Buenos Aires es una idea que el Poder Ejecutivo encuentra conveniente y aceptable*”<sup>182</sup> y cuando el senador Carrillo cuestionó que en este caso no se estaba cumpliendo con la regla de estudios previos que había observado el Congreso para todas las obras públicas,<sup>183</sup> Pellegrini respondió que dada la importancia de la obra lo único que podía exigirse era un ante plano, una idea general.

---

<sup>179</sup> Guillermo White, presidente del Departamento de Ingenieros de la Nación. Respuesta a la Comisión de Hacienda del Senado de la Nación. (Senado de la Nación, 53° Sesión Ordinaria del 26 de septiembre de 1882).

<sup>180</sup> “*Suponiendo iguales condiciones hidrográficas en los tres puntos señalados en los distintos proyectos que antes nos hemos ocupado, la dirección no trepida en asegurar que el puerto de la Capital debe localizarse al frente de la ciudad*” (David Saravia, director de Rentas. Respuesta a la Comisión de Hacienda del Senado de la Nación. Senado de la Nación, 53° Sesión Ordinaria del 26 de septiembre de 1882).

<sup>181</sup> Refiriéndose al área ocupada por la empresa “Depósitos y Muelle de las Catalinas”, localizada entre las actuales calles Paraguay, Reconquista y la Avenida Leandro M. Alem (Menéndez, Eleonora: *La puerta de acceso americana. Tres representaciones de Catalinas Norte. Buenos Aires 1872/1961/1974*, Tesis de Maestría, Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, 2015, p. 33).

<sup>182</sup> Bernardo de Irigoyen, ministro de Interior. (Senado de la Nación, 53° Sesión Ordinaria del 26 de septiembre de 1882).

<sup>183</sup> “*Ahora tratamos de construir un puerto y respecto de la obra, que va a ser la más graves de todas las que construya la Nación en esta época, mandamos hacer los estudios y sin conocer los resultados de ellos,*

Cuando aprobado por el Senado el proyecto pasó a ser considerado por los diputados, el despacho de minoría de la Comisión de Obras Públicas desaconsejó hacer lo propio, en tanto no se había cumplido la ley de expropiación de las obras del puerto del Riachuelo, en cuanto que esta mandaba -una vez consumada la expropiación- que el Poder Ejecutivo Nacional debía elaborar y enviar una iniciativa al respecto al Congreso, además de por el excesivo costo de la propuesta de Madero y porque la opinión oficial del Departamento de Ingenieros era adversa a la misma.<sup>184</sup>

Se replicó que habiendo sido remitido al Congreso acompañado de un informe del Departamento de Ingenieros al presidente aconsejando su realización y estimando su costo, el PEN consideraba al proyecto de Madero "*la resolución definitiva del puerto*",<sup>185</sup> a lo que se agregaba que se contaba con un informe del Departamento de Ingenieros de fecha 26 de agosto, solicitado verbalmente por Roca, según el cual la solución final era hacer las obras que se trataban de autorizar: con los dos canales de entrada, los cuatro diques, el dique militar y la dársena.<sup>186</sup>

En el debate que se suscitó, el diputado Dávila cuestionó el patrocinio del Poder Ejecutivo Nacional al proyecto bajo análisis y dio cuenta que los planos y presupuestos atribuidos al Departamento de Ingenieros, habían sido realizados de manera no oficial en 1881 ante un pedido verbal de Roca a White, detalló las desventajas financieras del proyecto de Madero y cuestionó, particularmente, los dos canales que contemplaba, cosa que afirmó no existía en ningún puerto artificial,<sup>187</sup> no obstante lo cual el proyecto fue aprobado por la Cámara y al día siguiente sancionado por los senadores.

Así, a tan solo cuatro meses de haber presentado su iniciativa y sin perjuicio de no estar respaldada con planos y presupuestos, de no estar acreditada su conveniencia económica y de no contar con informes técnicos oficiales favorables, la propuesta de Madero fue aquella que se resolvió contratar para construir el puerto de la ciudad de Buenos Aires. En resumen: el Gobierno nacional -aunque acababa de expropiar las obras del puerto del Riachuelo y estaba

---

*autorizamos al Poder Ejecutivo para que gaste todo lo que haya de más*". (Senador Carrillo. Senado de la Nación. 54° Sesión Ordinaria. 27 de septiembre de 1882).

<sup>184</sup> Diputado Adolfo Dávila (Cámara de Diputados de la Nación, 15° Sesión de prórroga del 20 de octubre de 1882).

<sup>185</sup> Diputado Delfín Gallo (Cámara de Diputados de la Nación, 15° Sesión de prórroga del 20 de octubre de 1882).

<sup>186</sup> Diputado Rafael Ruíz de los Llanos (Cámara de Diputados de la Nación, 15° Sesión de prórroga del 20 de octubre de 1882).

<sup>187</sup> Diputado Adolfo Dávila (Cámara de Diputados de la Nación, 16° Sesión de prórroga del 21 de octubre de 1882).

obligado a continuarlas- resolvió construir un nuevo puerto en Buenos Aires y definió que este debía tener el emplazamiento y características del ideado por Madero.

¿Puede haber sido ello por una vocación de crecimiento hacia el norte de la ciudad, o por la gravitación de una cierta economía espacial o por la influencia de grupos de intereses ligados a distintas áreas de la CBA? Podría convenirse con Silvestri que el Puerto Madero sintetizaba una serie de aspiraciones en cuanto a representatividad y forma, pero lo que se refirió en los debates en cuanto a forma se limitó a poner de relieve la conveniencia de que las instalaciones se localizasen cerca del centro comercial y la urgencia con la que se tramitó la elección solo resultó sostenida por consignas que aludían al largo tiempo transcurrido sin que la cuestión hubiese sido resuelta.

En todo caso, aquello que mejor parece explicar lo ocurrido entre los años 1881 y 1884, es decir desde la expropiación de las obras del Riachuelo a la firma del contrato con Madero, está más asociado a cuestiones políticas, que económicas o técnicas.

Si se tienen presente los momentos en que la iniciativa fue planteada, considerada y aprobada, puede observarse un correlato sugestivo.

En mayo de 1882 se declaró capital de la provincia de Buenos Aires al municipio de Ensenada, estableciéndose que el Poder Ejecutivo debía “*proceder a fundar inmediatamente una ciudad que se denominará La Plata frente al puerto de la Ensenada sobre los terrenos altos*”.<sup>188</sup> Al mes siguiente la legislatura provincial sancionó una ley autorizando al Gobernador a celebrar un convenio con el Gobierno nacional para construir en la Ensenada un puerto con “*capacidad suficiente para recibir buques de veintiún pies de calado*”, es decir buques de ultramar,<sup>189</sup> autorización con la que Rocha presentó al PEN el proyecto para el puerto de la futura capital bonaerense (imagen 29).<sup>190</sup>

---

<sup>188</sup> Ley N° 1463, provincia de Buenos Aires, 01/01/1882.

<sup>189</sup> Ley N° 1472, provincia de Buenos Aires, 05/06/1882.

<sup>190</sup> Conforme a los estudios realizados por el ingeniero holandés Jan Abel Adriaan Waldorp, contratado al efecto por el Gobierno de Buenos Aires (Vitalone, *Historia del Puerto La Plata...*, op. cit.).

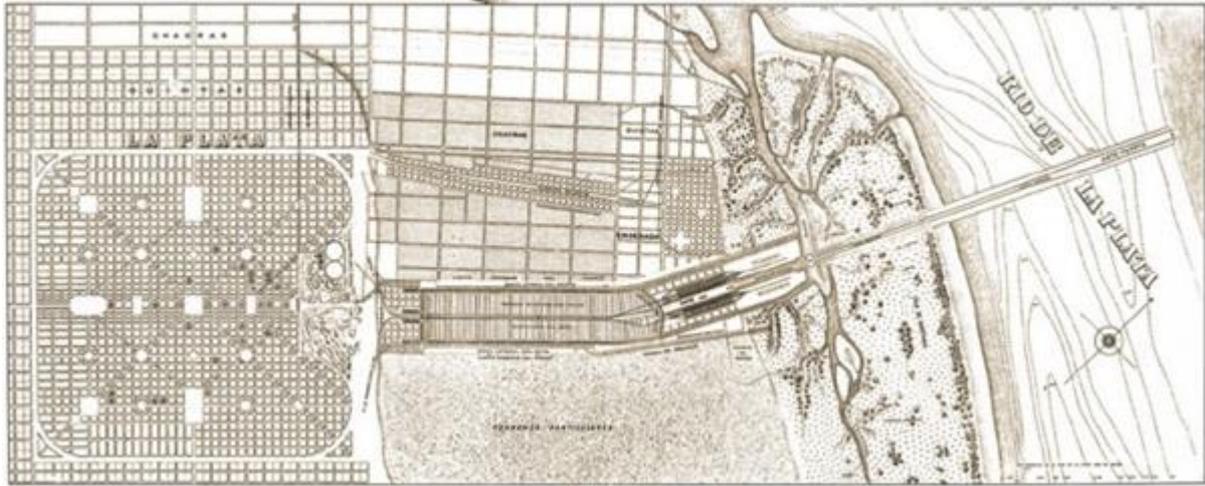


Imagen 29: Proyecto del puerto de La Plata de Waldorp, 1886.  
 Imagen extraída de Vitalone, *Historia del Puerto La Plata...* op. cit.

A las pocas semanas -en junio de 1882- Madero presentó su propuesta al Congreso, en septiembre la provincia colocó la piedra fundacional del puerto de la Plata,<sup>191</sup> el 23 de octubre -en un trámite que se destacó por su celeridad, tanto como por cierta liviandad en cuanto a fundamentación técnica-<sup>192</sup> el Congreso aprobó el proyecto de Madero y luego, cuatro días después, autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a convenir con la PBA la construcción del puerto de Ensenada.<sup>193</sup>

Pero con independencia de como evolucionaron ambas iniciativas a continuación,<sup>194</sup> resulta evidente que la propuesta de Madero, presentada a Roca en 1881, fue adoptada y propulsada por el Gobierno nacional cuando la provincia de Buenos Aires resolvió crear La Plata y dotarla de un puerto propio.

Mas la iniciativa de la provincia no solo parece haber impulsado al Gobierno nacional a construir un puerto en la capital federal con urgencia, sino también a elegir, contra la opinión adversa de los técnicos, un tipo de puerto y una ubicación en particular.

En efecto, cuando se discutió en el Congreso autorizar al PEN a contratar con Madero la construcción del nuevo puerto de la ciudad de Buenos Aires, el Departamento de Ingenieros planteó que el nuevo puerto debía estar íntimamente conectado con el puerto del Riachuelo y

<sup>191</sup> 16 de septiembre de 1882 (Vitalone, *Historia del Puerto La Plata*, op. cit., p. 20).

<sup>192</sup> “*Como habíamos discutido tan precipitadamente esta ley...*” (Senador Aureliano. Senado de la Nación, 16° Sesión de prórroga del 23 de octubre de 1882).

<sup>193</sup> Ley N° 1258, 27/10/1882.

<sup>194</sup> La provincia y la nación firman el acuerdo en enero de 1883, el PEN aprueba los planos en abril y el puerto comienza a construirse en noviembre de ese año. El contrato entre la nación y Madero se firma recién a fines de 1884, los planos son aprobados en 1886 y el puerto comienza a construirse en 1887.

luego -aunque no cumpliendo con ello el Congreso lo aprobó- la comisión de expertos convocada por el Gobierno para estudiar la iniciativa, se pronunció afirmando “*El Gobierno debe hacer presente al Honorable Congreso los inconvenientes y dificultades anotadas así como las ventajas que reporta al país el no formalizar el contrato autorizado por ley de 27 de Octubre de 1882*”,<sup>195</sup> no obstante lo cual el Poder Ejecutivo Nacional continuó adelante y contrató a Madero.

Se está ante una elección que no se encontró fundada en conveniencias económicas, ni cualidades técnicas ¿en qué resultó entonces justificada?

Sin perjuicio de la posible incidencia de cuestiones de orden funcional (la proximidad al centro comercial) o arquitectónico (la expresión de “modernidad” referida por Silvestri), la evidencia sugiere que fue el desacuerdo político el factor determinante.

En abril de 1882 Sarmiento, quien en su momento había apoyado una propuesta anterior de Madero,<sup>196</sup> publicó un artículo en el que bajo el sugestivo título “Tres puertos o ninguno”, criticaba a los “localistas” que antes asociaban a Buenos Aires al puerto, que devenidos en “nacionalistas”, dejarían a la ciudad sin Capitanía, aduana, almacenes y hoteles si este se trasladaba al “riacho” o la “Ensenada”.<sup>197</sup>

La llaga en la que Sarmiento ponía el dedo tenía la forma de una capital que aún no representaba la supremacía de la nación por sobre las provincias, en particular sobre la de Buenos Aires, por lo que amonestaba a las autoridades federales sobre la posibilidad de que el puerto quedase en los lindes con esta o directamente en su territorio y hacía palanca en la actividad económica para reclamar un puerto “de Buenos Aires”.

Mas la admonición de Sarmiento, se complementaba con advertencias que daban cuenta de las tensiones políticas existentes, tal la formulada por Carlos Pellegrini, quien más allá de manifestar en el debate de la propuesta de Madero que se encontraba familiarizado con la

---

<sup>195</sup> Informe de la Comisión integrada por José Gorostiaga, Juan Anchorena, Guillermo White, Juan Coghlan y Hunter Davison (Citado por Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, op. cit., p. 47).

<sup>196</sup> Presentada en 1869 y defendida por Dalmacio Vélez Sarsfield, su ministro de Interior, no prosperó por la oposición política de Mitre (Silvestri, “La ciudad y el río”, op. cit., p. 139). Para ampliar sobre el episodio, puede consultarse “Cuestión Puerto de Buenos Aires. Cinco discursos pronunciados en el Senado Nacional en las sesiones del 11, 14 y 16 de setiembre de 1869”, en Mitre, Bartolomé: *Arengas*, Carlos Casavalle, Buenos Aires, 1889 y Villegas Basavilbaso, Benjamín: “Un debate parlamentario histórico: Mitre versus Vélez Sársfield”, en *Contribuciones para el estudio de la historia de América. Homenaje al Dr. Emilio Ravignani*, Peuser, Buenos Aires, 1941.

<sup>197</sup> Sarmiento, Domingo: “Tres puertos o ninguno”, *El Nacional*, 27 de abril de 1882.

cuestión *por razones de índole personal*,<sup>198</sup> planteaba que, de localizarse el puerto alejado de la ciudad, *se interceptaría toda comunicación entre este y su aduana y el centro comercial en caso de convulsiones interiores o guerras intestinas*.<sup>199</sup>

La reacción del Gobierno nacional a la iniciativa bonaerense no quedó solo entonces circunscripta a replicar inmediatamente a la misma, sino que, tomando el carácter de una demostración de fuerza en el territorio, adoptó la forma de un puerto emplazado directamente contiguo a su asentamiento.

El Gobierno nacional no tenía interés en otorgarle a la municipalidad de Buenos Aires una fuente de ingresos que podía ser propia y por eso rechazó el pedido de Alvear, pero sobre todo necesitaba responder rápido y de manera contundente a lo que comenzaba a tomar forma en La Plata y -aunque con todos los cuestionamientos referidos- lo llevó adelante. Fue por eso que los mejores argumentos del senador Adolfo Dávila, el más ilustrado cuestionador del proyecto de Madero, nada pudieron hacer para torcer la decisión de Roca. Todas sus argumentaciones chocaron con la enfática defensa de un grupo de hombres cercanos al Gobierno encabezados en el Senado por Pellegrini,<sup>200</sup> acaso el colaborador político más estrecho del presidente, o Rafael Ruiz de los Llanos en la Cámara de Diputados, a cargo de la Comisión de Obras Públicas de ese cuerpo y cercano a Roca desde sus épocas escolares.<sup>201</sup>

El Gobierno nacional, en tanto acababa de expropiárselo, no podía dejar a la provincia sin puerto a riesgo de tensionar unas relaciones que de a poco venían recomponiéndose, pero, así como prestó conformidad al pedido de autorización para construir un reemplazo en la Ensenada, se abocó con celeridad a construir uno propio, material y simbólicamente inmediato al asiento de su poder (imagen 30).

---

<sup>198</sup> Carlos Pellegrini era hijo de Charles Pellegrini y María Bevans Bright, hija de James Bevans (González Garaño, Alejo y otros: *C. H. Pellegrini: su obra, su vida, su tiempo*, Amigos del Arte, Buenos Aires, 1946).

<sup>199</sup> Senador Carlos Pellegrini. (Senado de la Nación, 53° Sesión Ordinaria del 26 de septiembre de 1882).

<sup>200</sup> Quien en los debates, entre otros argumentos, afirmará que la propuesta de Madero había sido aprobada por el Departamento de Ingenieros “*con algunas observaciones de detalle*” y que “*era indiscutible que la iniciativa había sido tomada por el señor Madero que había adquirido ciertos derechos que era necesario respetar*” (Senador Carlos Pellegrini, Senado de la Nación, 53° Sesión Ordinaria del 26 de septiembre de 1882).

<sup>201</sup> Rafael Ruiz de los Llanos, originalmente Diputado por Salta, había sido compañero de banco de Julio A. Roca en el Colegio Nacional de Concepción del Uruguay (Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Biografía de Rafael Ruiz de los Llanos).



Imagen 30: Buenos Aires. Vista de la construcción del Dique 2 de Puerto Madero. c. 1890. s/a. Archivo General de la Nación.

Alfred Ebelot,<sup>202</sup> refiriéndose en la época a la reacción de Buenos Aires frente al puerto de La Plata afirmó que la ciudad *“No admite que pueda existir, en todo el territorio, ningún puerto de primer orden que no sea el puerto tradicional, el puerto por excelencia, el que dio a sus habitantes el nombre, del que se enorgullecen, de porteños”*.<sup>203</sup>

Ciertamente lo idiosincrático y cultural pueden haber gravitado, mas un puerto de primer orden, el puerto principal del país, quedaba satisfecho por el proyecto de Huergo. Puede advertirse, en todo caso, que lo que mejor explica la elección del proyecto de Madero fue la situación de tensión política entre la CBA, el Gobierno nacional y el de la PBA, en tanto ese puerto -como señala Silvestri- era el que mejor subrayaba el carácter que debía asumir la capital, acentuando su aislamiento de la provincia para hablar de su pertenencia a la

---

<sup>202</sup> Ingeniero francés que llegado al país en 1870 trabajó en la Oficina de Obras Públicas de la municipalidad de Buenos Aires, trabajó en la construcción de la Zanja de Alsina y participó de la campaña de Roca en Río Negro en 1879. Colaboró con varios periódicos y escribió varios libros con sus memorias (Raquillet, Pauline: “Alfredo Ebelot: un ingeniero francés a la conquista de Buenos Aires”, *Historias de la Ciudad*, Año III, Número 15, mayo de 2002).

<sup>203</sup> Ebelot, Alfred: “Comment s'improvise une capitale - Etudes sud-américaines”, *Revue des Deux Mondes*, 3e période, tome 73, 1886, pp. 423-454.

nación,<sup>204</sup> cuestión que los mismos actores se encontraban dirimiendo simultáneamente respecto del territorio y límites de la capital federal.

---

<sup>204</sup> Silvestri, “La ciudad y el río”, op. cit. p. 138.

## Definiendo nuevos límites para la capital y la provincia

Cuando se federaliza el municipio de Buenos Aires, la ciudad ocupaba un territorio de 3936 ha<sup>205</sup> que se encontraba determinado por los límites fijados por ley de la provincia de Buenos Aires en 1867.<sup>206</sup>

Esta norma había establecido que la entonces capital bonaerense se encontraba limitada al este por el Río de la Plata, al norte por el arroyo Maldonado, al oeste por una línea que hoy se podría ubicar sobre las trazas de las avenidas Córdoba, Medrano, Belgrano, Boedo y Sáenz y al sur por el Riachuelo (imagen 31).

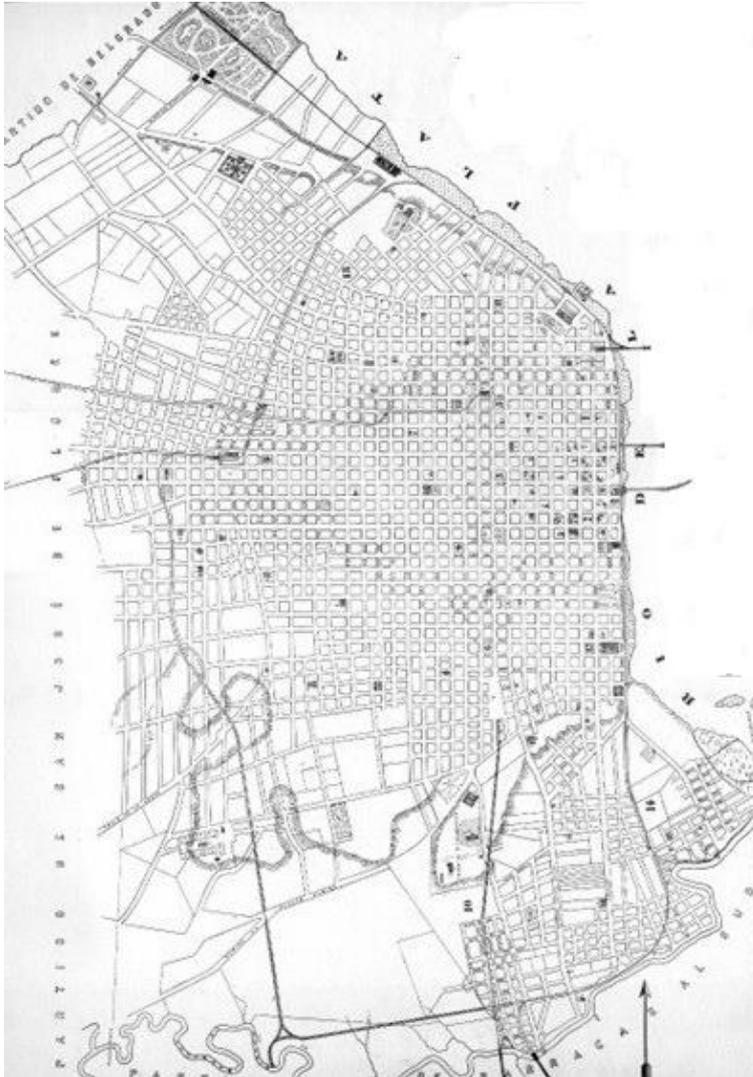


Imagen 31: Plano de la Ciudad y Municipio de Buenos Aires de Pedro Uzal, 1879.  
Imagen extraída de Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU.

<sup>205</sup> Bourdé, *Urbanización e inmigración*, op. cit., p. 87.

<sup>206</sup> Ley N° 522, provincia de Buenos Aires, 30/10/1867.

Se trataba de un territorio que al oeste no se encontraba deslindado por ningún accidente natural y que no tenía establecida una línea regular que lo separara de la jurisdicción provincial, razones por las que a solo 36 días de declarada la federalización, Alvear -con unanimidad de votos de la Comisión Municipal- se dirigió a Bernardo de Irigoyen -a cargo de la cartera de Interior- exponiendo la necesidad de regularizar la línea del municipio porteño, expandiéndolo en 1200 cuadradas de 150 varas por costado, construir un boulevard de 50 metros como límite y sacar fuera del área céntrica hospitales, asilos, cuarteles y demás establecimientos incómodos o insalubres (imagen 32).<sup>207</sup>

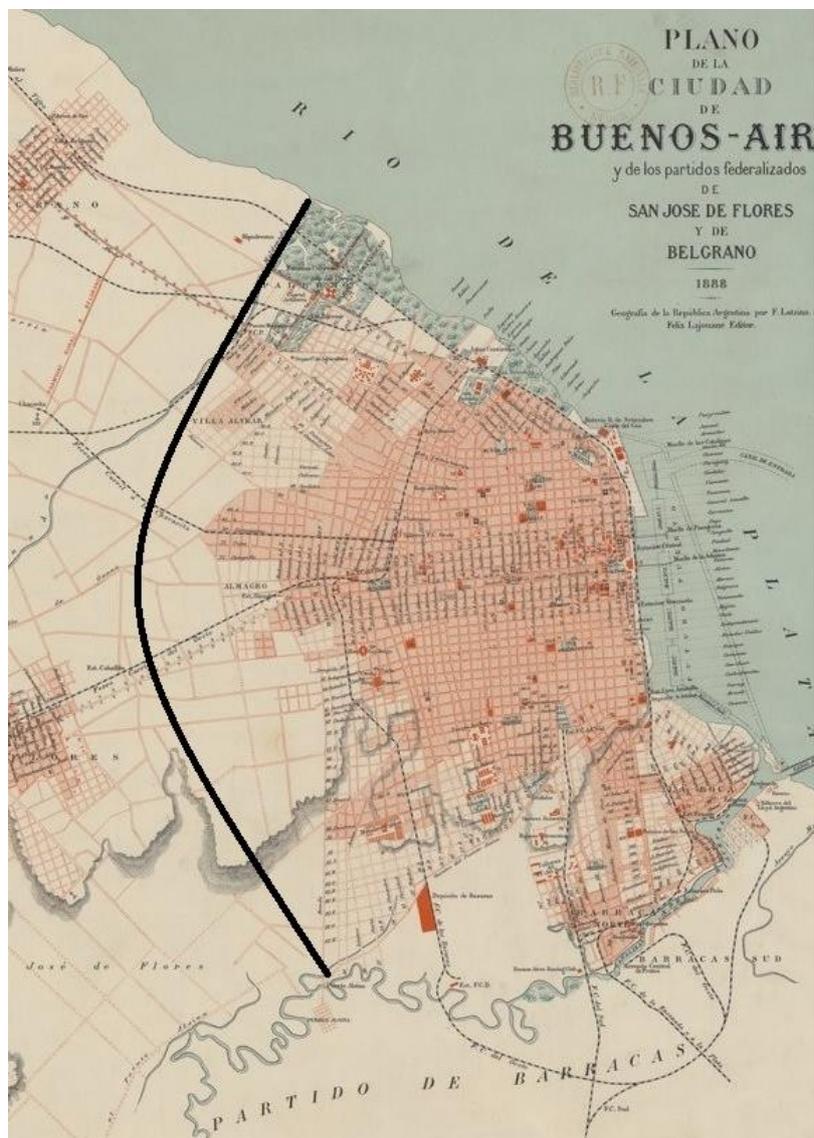


Imagen 32: Trazado aproximado del boulevard de separación propuesto por Alvear, según esquema de Gorelik, *La grilla y el parque...* op. cit. Graficado sobre Plano de la Ciudad de Buenos Aires de F. Latzina, 1888.

Imagen extraída de Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU.

<sup>207</sup> Carranza, Arturo: *La Capital de la República. El ensanche de su Municipio. 1881-1888*, Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso, 1938, Buenos Aires, p. XXVII.

El 17 de febrero de 1881 -y por instrucciones de Roca- Irigoyen le pidió a Juan José Romero, gobernador interino de Buenos Aires, remitiera a la legislatura la petición de la cesión del territorio necesario para regularizar la línea de límites de la capital federal, demanda que Romero trasladó al cuerpo legislativo provincial.<sup>208</sup>

Como transcurrieron varios meses sin que se considerara la petición formulada, el 25 de noviembre Alvear volvió a dirigirse al ministro de Interior pidiéndole intercediera ante el gobernador de Buenos Aires para que este recabase a la legislatura la sanción del proyecto, destacando la urgencia de sancionarlo en atención de la necesidad de contar con áreas aireadas y salubres para localizar servicios que no debían quedar localizados en la zona urbanizada.<sup>209</sup> Irigoyen trasladó a Dardo Rocha -recientemente electo gobernador de la provincia- un pedido de pronto despacho el 4 de enero de 1882 y este, como hizo Romero, lo pasó a la legislatura.<sup>210</sup>

Mas aún con esta insistencia, el legislativo bonaerense no trató la cuestión, la que entró en un impasse de más de dos años hasta que el 3 de julio de 1884 Irigoyen, en nombre de Roca, le pidió a Carlos D'Amico, nuevo gobernador, la cesión ya no de “*una pequeña área de terreno*” como planteaba Alvear en 1881,<sup>211</sup> sino de parte de los municipios de Flores y Belgrano para ensanchar<sup>212</sup> la Capital de la República.<sup>213</sup>

D'Amico respondió remitiendo a la legislatura el 25 de julio un proyecto de ley respecto del que manifestaba que si bien los límites no eran los mismos que los indicados por el Gobierno nacional, no alteraban la importancia de la cesión pero salvaban el inconveniente administrativo de modificar la superficie del partido de San Martín, que reconocía que la ciudad de Buenos Aires era pequeña para cumplir con sus objetivos como capital federal y que si bien la provincia cedería dos municipios que le producían beneficios y que contaban con dos ciudades adelantadas, razones de orden político y de patriotismo debían prevalecer sobre los intereses materiales, de territorio y de renta.<sup>214</sup>

---

<sup>208</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., p. XXVII.

<sup>209</sup> Memoria de la Comisión Municipal de 1881, p. 70.

<sup>210</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., p. XXVII.

<sup>211</sup> Memoria de la Comisión Municipal de 1881, p. 70.

<sup>212</sup> Para profundizar el concepto de “ensanche” respecto del de “regularización”, puede verse Shmidt, *Palacios sin reyes...*, op. cit., p. 102 y ss.

<sup>213</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., p. 1.

<sup>214</sup> *Ibid.*, pp. 2-3.

El proyecto disponía ceder a la nación la jurisdicción que la PBA ejercía sobre parte de los referidos municipios y estipulaba una serie de condiciones, siendo las más importantes: la no disminución de la representación de la provincia en el Congreso, que la nación se haría cargo de las deudas de los municipios cedidos y que continuaría siendo exclusiva de la provincia de Buenos Aires la legislación y jurisdicción de los ferrocarriles del Sur, del Oeste, del Norte y de La Boca y Ensenada.<sup>215</sup>

A partir de agosto de ese año las Cámaras de diputados y senadores de la legislatura trataron el proyecto, realizaron algunas modificaciones sobre el territorio cedido correspondiente al municipio de Flores<sup>216</sup> y considerando la urgencia de sancionarlo por encontrarse próximo a finalizar el periodo de sesiones en el Congreso, lo convirtieron en ley el 27 de octubre de 1884.<sup>217</sup>

De inmediato, el 30 de octubre, Roca remitió al Senado un proyecto por el que se aceptaba la cesión efectuada. En el mensaje que lo acompañaba elogiaba los elevados sentimientos de la provincia de Buenos Aires y afirmaba que las condiciones para la cesión eran aceptables, *a excepción de la referida a que la legislación y jurisdicción sobre los ferrocarriles quedaría a cargo de la provincia*, por cuanto ello ya se encontraba consignado en el artículo 4° de la ley de capitalización.<sup>218</sup> Comenzado el tratamiento el senador Rafael Igarzabal, miembro informante de la comisión que había estudiado el ofrecimiento, puso de relieve que si el despacho se posponía, la legislatura podía derogar la ley porque no era un acto consumado y que la legislatura bonaerense del año siguiente podía tener otra opinión. Destacaba que la única cuestión no aceptable era la puntualizada por el Poder Ejecutivo Nacional e instaba a la aprobación del proyecto suprimiendo tal condición. Juárez Celman, senador por Córdoba, advirtió que, si la legislatura no aceptaba la eliminación de esa condición, la cesión quedaría sin efecto, pero el proyecto fue aprobado conforme lo envió el presidente.<sup>219</sup>

---

<sup>215</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., pp. 3-4.

<sup>216</sup> Se resuelve ceder solo parte del Municipio de Flores, por encontrarse este más subdividido y encarecer la expropiación para la construcción del boulevard de separación (conforme el despacho de la Comisión de Legislación. Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, 6° Sesión de prórroga del 27 de octubre de 1884.).

<sup>217</sup> Ley N° 1722, provincia de Buenos Aires, 27/10/1884.

<sup>218</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., p. 55.

<sup>219</sup> *Ibid.*, pp. 56-76.

El mismo día el proyecto fue tratado y aprobado por la Cámara de Diputados de la Nación, suprimiéndose adicionalmente la condición de que la cesión no alteraría la representación de la PBA en el Congreso, por cuanto se consideró que la población de los municipios de Flores y Belgrano no alcanzaba el mínimo establecido por la Constitución para elegir diputados y el 31 de octubre el Senado, al que el proyecto volvió en revisión, aceptó la modificación introducida por los diputados y sancionó la Ley N° 1585 aceptando la cesión de territorio efectuada por la provincia de Buenos Aires.

Veinticinco días después ingresó a la Cámara de senadores de la provincia una nota del gobernador que remitía la ley de aceptación de la cesión aprobada por el Congreso. La misiva indicaba que como ese cuerpo había suprimido en la aceptación la jurisdicción bonaerense sobre los ferrocarriles, la legislatura debía aprobar una norma que aclarara que la provincia conservaría su jurisdicción solo en la parte que sus líneas recorrían territorio provincial. D'Amico argumentaba que era incuestionable la jurisdicción de la nación en el recorrido de las líneas sobre territorio federal y que no habiendo sido la intención del inciso suprimido transformar este orden de cosas, sino dejar establecido que la provincia conservaba la jurisdicción de los ferrocarriles en la misma forma que la había ejercido antes de la ley, limitada al territorio provincial, pedía por tanto la sanción del proyecto rectificatorio. El presidente del Senado provincial planteó que el cuerpo debía resolver primero si se consideraba el asunto en sesiones extraordinarias. Se realizó una votación y resultó afirmativa, pero en circunstancias confusas se volvió a votar, el resultado pasó a ser negativo y la cuestión quedó entonces sin tratarse.<sup>220</sup>

Al día siguiente se aceptó en la Cámara de Diputados bonaerense un pedido del gobernador para que se incluyera en sesiones extraordinarias el proyecto modificatorio de la ley de cesión y el 2 de diciembre se recibió en el Senado una nota de D'Amico insistiendo ante ese cuerpo sobre la importancia y urgencia de ocuparse de la cuestión. Los senadores provinciales aceptaron incorporar el tema y resolvieron tratarlo sobre tablas. El ministro de Gobierno, Nicolás Achával, presente la sesión, abogó por la sanción de la modificación, enfatizando que en tanto la intención de la condición original no había sido interpretada con el espíritu con el que había sido incluida en el proyecto, esto es *“que la Provincia conservaría la jurisdicción que hasta entonces había ejercido sobre los ferrocarriles, y la jurisdicción que hasta entonces había ejercido se limitaba al territorio de la Provincia y no al de la Nación, que*

---

<sup>220</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., pp. 88-89.

*está sometido sin limitación alguna a la jurisdicción nacional*”, el gobernador pretendía aclarar tal sentido con el proyecto de modificación, sin perjuicio de lo cual también aceptaba la supresión de la cláusula en cuestión de la ley original, en tanto ambas fórmulas “*conducen a la realización del pensamiento patriótico que entraña la ley del 28 de octubre, sin menoscabo de los derechos de la Provincia y sin perjuicios de sus intereses materiales*”.<sup>221</sup> Los senadores debatieron el proyecto remitido por D’Amico y lo aprobaron, pasándolo para su tratamiento a la Cámara de Diputados provincial.

En esta, el 17 de diciembre, el diputado Salterain manifestó que por cuanto sin perjuicio de “*la urgencia que hay en despachar este proyecto*”, urgencia que había llevado al Senado bonaerense a aceptar incluir el tema en sesiones extraordinarias, algunos diarios de Buenos Aires habían publicado que la Cámara de Diputados de la provincia no había actuado en el tema con buena fe y que se habían valido de subterfugios para retardar la sanción, el cuerpo debía considerar el asunto sobre tablas. La moción de Salterain pasó a ser votada, resultó rechazada y el proyecto quedó sin tratarse.<sup>222</sup>

Sugestivamente y tras haber admitido considerar en sesiones extraordinarias el proyecto de aclaración de la ley sancionada tan solo dos meses atrás, la Cámara de Diputados de Buenos Aires no volvió a tratarlo, la cesión no se efectivizó y la cuestión solo volvió a tomar estado público en mayo de 1887,<sup>223</sup> cuando en senador provincial José Hernández propuso a su cámara dirigir una minuta a la de diputados solicitando la atención del asunto que se encontraba allí encarpetao.<sup>224</sup>

A poco, el 28 de julio, Máximo Paz, entonces gobernador de Buenos Aires, remitió a la Cámara de Diputados provincial un mensaje en el que exponiendo que se encontraba pendiente el “*trascendental arreglo*” que diera lugar a la ley sancionada en 1884, instaba a la legislatura a sancionar una nueva ley de cesión completa de los municipios de Flores y Belgrano, reduciendo las condiciones a preservar la representación de la PBA en el Congreso,

---

<sup>221</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit. p. 96.

<sup>222</sup> *Ibid.*, p. 99.

<sup>223</sup> Sobre las transformaciones que sucedidas en la ciudad entre 1884 y 1887 permitieron al Gobierno nacional incrementar la presión sobre la PBA, puede consultarse a Shmidt, *Palacios sin reyes...*, op. cit., p. 114 y s.

<sup>224</sup> *Ibid.*, pp. 101-102.

que las deudas de esos municipios pasasen al Estado nacional y a que esta hiciera a su costa un boulevard de al menos 100 metros de ancho en el límite del territorio cedido.<sup>225</sup>

El 3 de agosto se constituyó en esa cámara una comisión ad hoc para estudiar la petición de Paz, el 31 de ese mes la comisión se expidió recomendando aprobar el proyecto y el 2 de septiembre este fue aprobado por los diputados.<sup>226</sup>

Remitido al Senado provincial, el proyecto pasó a ser considerado por el mismo el 20 de septiembre y resultó aprobado el día 27 de ese mes.<sup>227</sup> Al día siguiente la nueva ley de cesión sancionada por la legislatura fue enviada por el PEN al Congreso y el mismo día sus cámaras trataron y aprobaron la aceptación de la cesión efectuada.<sup>228</sup>

En octubre los Gobiernos de la nación y de la PBA designaron a los ingenieros Pablo Blot y Luis Silveyra, respectivamente, para trazar el deslinde de los terrenos cedidos y en noviembre el PEN encomendó al contador Ricardo Cranwell encargarse de los arreglos económicos definitivos.

En enero de 1888 Blot y Silveyra presentaron un plano de deslinde, que, compensando entrantes y salientes de los municipios cedidos con una fracción del partido de San Martín, estableció un área regular que posibilitaba la construcción de una circunvalación (imagen 33). El 6 de febrero la nación y la provincia aprobaron el plano y así, a 6 años del pedido inicial, quedó ampliado y regularizado el territorio de la capital federal.<sup>229</sup>

La ciudad de Buenos Aires pasó a tener una superficie casi cuatro veces mayor al ejido que tenía al momento de su federalización, comprendiendo ahora los pueblos de Flores, Belgrano, el parque 3 de febrero, el cementerio de la Chacarita y una vasta cantidad de tierras con quintas, chacras, tambos, hornos de ladrillos, bañados y lotes baldíos.<sup>230</sup> La provincia de Buenos Aires, por su parte, transfirió las deudas de Flores y Belgrano a la nación, no

---

<sup>225</sup> Ibid., pp. 104-106.

<sup>226</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., pp. 107-169.

<sup>227</sup> Ibid., pp. 170-175.

<sup>228</sup> Ibid., pp. 176-196.

<sup>229</sup> Ibid., pp. 197-199.

<sup>230</sup> Tras el ensanche, el territorio de la ciudad pasa a 18.141 Has (Bourdé, *Urbanización e inmigración*, op. cit., p. 88).

disminuyó su representación en el Congreso y conservó el dominio de sus propiedades dentro del terreno cedido.

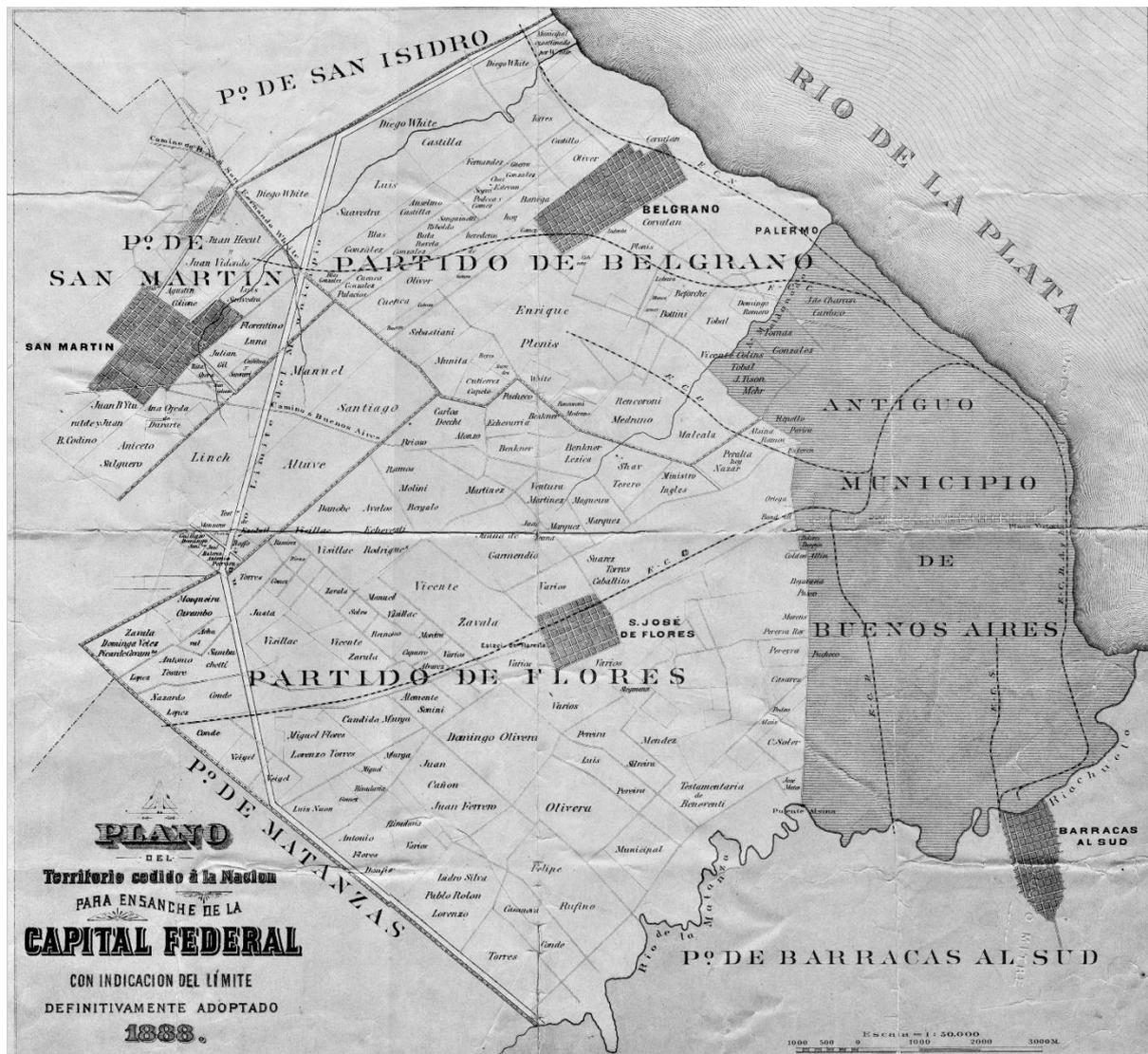


Imagen 33: Plano del territorio cedido a la nación para el ensanche de la Capital Federal, 1888. Imagen extraída de Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU.

Los términos del acuerdo, pocos y sencillos, parecen reflejar un arreglo de carácter menor, pero sin embargo insumió años de pedidos no tratados, leyes en las que se fijaron y luego quitaron condiciones en apariencia esenciales, demandas que cambiaron y tratamientos paralizados o súbitamente acelerados, involucrando a dos presidentes, cuatro gobernadores y seis distintas composiciones de las cámaras del Congreso y de la legislatura provincial ¿Cuáles fueron las causas de tan accidentado y dilatado derrotero? ¿Fue acaso mala disposición por parte de los gobernadores a lo solicitado por el Gobierno nacional? No parece ser el caso: Cuando en 1881 Irigoyen le pidió a Romero remitiese a la legislatura la petición

de cesión de territorio, este la trasladó de inmediato y lo mismo hicieron Rocha y D'Amico en 1882 y 1884, respectivamente, en tanto Paz, ante la parálisis del trámite, lo impulsó motu proprio en 1887. ¿Se trató entonces de falta de diligencia de la legislatura? No resulta evidente, por cuanto cuando D'Amico remitió el proyecto en 1884, la legislatura lo consideró y aprobó en 3 meses y cuando Paz solicitó tratar la cuestión pendiente, los diputados y senadores provinciales despacharon la ley en 60 días ¿Tuvo entonces relación con la magnitud de lo pedido? Tampoco parece ser la causa, ya que el requerimiento de una pequeña fracción de tierras formulado en 1881 no resultó atendido y si se consideraron y aprobaron las solicitudes de cesión formuladas en 1884 y 1887 afectando en un caso la mayor parte y en otro la totalidad de los partidos de Flores y Belgrano.

¿Qué explica entonces lo sucedido en torno a la regularización y ensanche de la ciudad de Buenos Aires con su federalización?

Considerando que el Estado nacional procuraba disciplinar y acrecentar su poder sobre una provincia que había quedado debilitada tras la pérdida de su capital y principal fuente de recursos, resulta oportuno explorar aquello que aconteció en tal sentido relacionado con el plano económico.

Siguiendo el orden cronológico de los eventos descriptos se advierte así que, en 1881, año en que Roca formuló el pedido inicial de cesión de tierras para ampliar la capital, se sancionó la Ley N°1130 que establecía la unificación monetaria y la eliminación de las monedas locales. El Banco de la Provincia de Buenos Aires, hasta entonces el principal banco del país y una de las principales fuentes de ingreso del fisco bonaerense, se vio obligado a canjear sus emisiones en “pesos fuertes” por el peso “oro” o “moneda nacional” (imagen 34), quedando a partir de entonces dentro de un ordenamiento regido por las autoridades nacionales, las que autorizaron a incrementar las emisiones del Banco Nacional (de 2,4 millones a 27 en el lapso de dos años), sin permitírsele al banco provincial.<sup>231</sup>

---

<sup>231</sup> Regalsky, Andrés y Da Orden, María: “Banca y finanzas públicas”, en Palacio, Juan Manuel (dir.): *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo: 1880-1943*, T 4, Edhasa-UNIPE, Gonnet, 2013, p. 254.

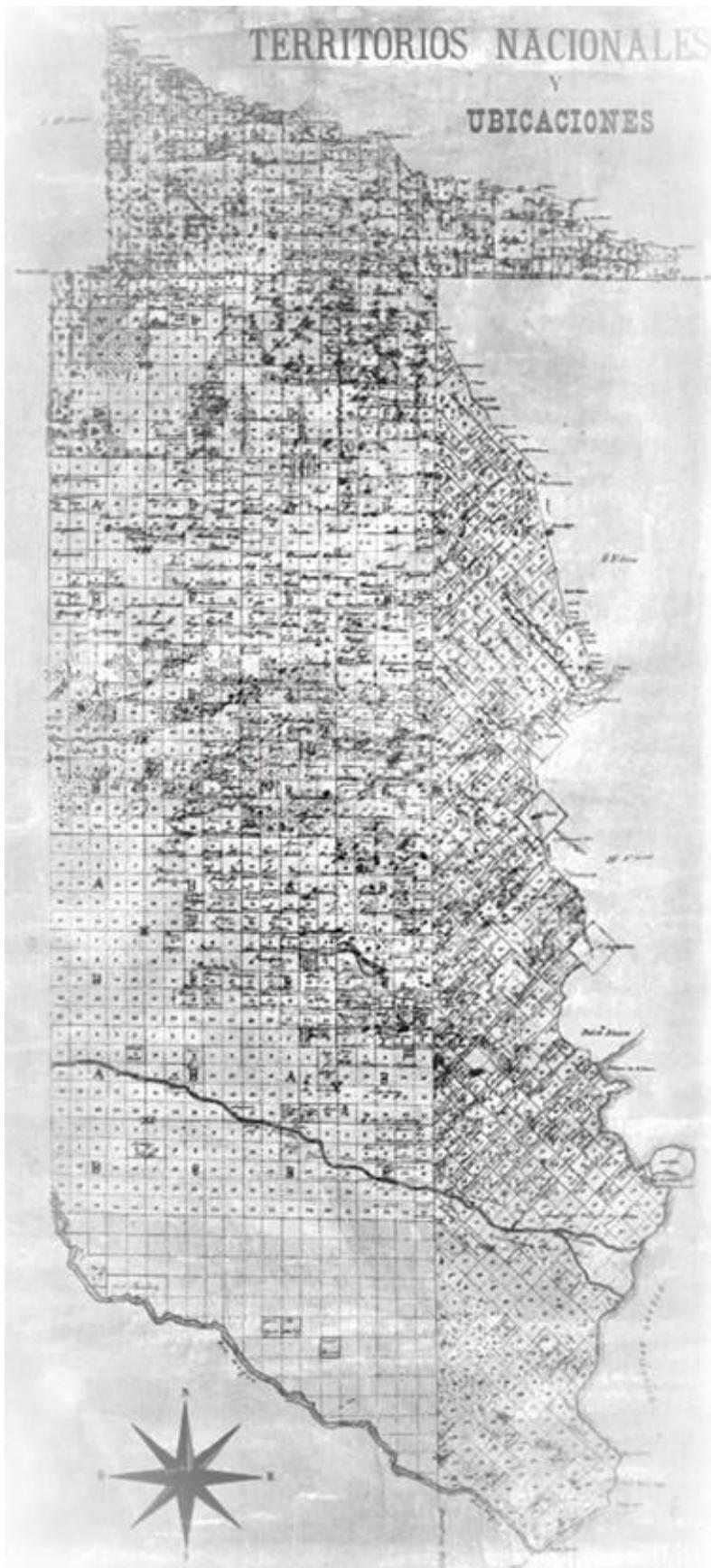


Imagen 34: Arriba: Billete de 5 Pesos Fuertes emitido por el Banco de la Provincia de Buenos Aires antes de la unificación monetaria (1881). Abajo: Billete de 1 Peso oro emitido por la misma entidad en 1883, tras la unificación (1883). Imágenes extraídas del Museo Banco Provincia.



La medida, destinada a disputarle la hegemonía al Banco de la Provincia en la plaza porteña, asestó un duro golpe al fisco bonaerense y fue en ese contexto que discurrió sin resultado la petición realizada por Roca a inicios de 1881.

Mas ese mismo año, la PBA llevó adelante una reclamación importante. En diciembre su legislatura sancionó una ley por la que ordenó la nivelación de terrenos inundables la que, además, entre otras disposiciones, requirió al Gobernador solicitase al Poder Ejecutivo



Nacional el sobrante de las tierras cedidas en 1878 que no habían sido enajenadas, para venderse en remate público (imagen 35).<sup>232</sup>

Imagen 35: Mapa de Territorios Nacionales. Puede apreciarse que, además de la provincia de Buenos Aires, los territorios nacionales comprendían áreas de las provincias de Santa Fe, Córdoba y San Luis y la futura La Pampa. Imagen extraída de Pesoa Marcilla, Melisa: *Una ciudad para la Pampa. La construcción del territorio en la Provincia de Buenos Aires (1810-1916)*. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona, mayo 2016.

Los territorios nacionales correspondientes a la provincia de Buenos Aires se encuentran parcelados con una orientación geométrica girada 45% respecto del norte, conforme al sistema cuyo origen se remonta al reparto de "suertes de estancia" realizado por Juan de Garay en 1580 (N. del A.).

<sup>232</sup> Ley N° 1448, provincia de Buenos Aires, 05/12/1881.

Se trataba de tierras que habían sido entregadas para aplicación de la ley sobre la línea de fronteras,<sup>233</sup> norma que ya en su momento había generado reclamos por parte de la provincia, en tanto contrariamente a la aspiración histórica de que el límite de la jurisdicción hacia el oeste fuese la cordillera, lo había fijado en el meridiano 5 respecto de uno 0 establecido en la ciudad de Buenos Aires (imagen 36).<sup>234</sup>



Imagen 36: Mapa de la provincia de Buenos Aires por el Alumno Maestro José Toscano, 1882. Archivo General de la Nación, Mapoteca II 121.

<sup>233</sup> Ley N° 947, 04/10/1878.

<sup>234</sup> Para ampliar sobre el meridiano 0, puede consultarse a Manzano: Marcelo: *El meridiano X Oeste de Buenos Aires*, ponencia en el XII Congreso Nacional de Agrimensura, s/f.



La determinación de ese meridiano como deslinde había motivado el reclamo de Tejedor, quien se había hecho presente en el Congreso en oportunidad de tratarse la ley,<sup>235</sup> pero lo cierto es que más allá de la limitación de facto impuesta por el dominio indígena, la ley había frustrado la aspiración de Buenos Aires de extenderse no solo hasta la cordillera hacia el oeste, sino hasta tierra del Fuego hacia sur (imagen 37), según los límites que había establecido la Constitución del Estado de Buenos Aires de 1854.<sup>236</sup>

Imagen 37: Plano del Partido de Patagones, 1864. Imagen extraída del “Registro gráfico de las propiedades rurales de la provincia de Buenos Aires”. Biblioteca Digital del Patrimonio Iberoamericano.

<sup>235</sup> Carcano, Miguel: *Evolución histórica del régimen de la tierra pública 1810-1916*, Eudeba, Buenos Aires, 1972, citado por Cacopardo, Fernando y Da Orden, María: “Territorio, sociedad y Estado en la provincia de Buenos Aires: una aproximación a partir de los Registros Gráficos, 1830-1890”, *Registros*, Año 5, N° 5, Mar del Plata, 2008, pp-31-50, p. 40.

<sup>236</sup> Art. 2 “Sin perjuicio de las sesiones que puedan hacerse en Congreso General, se declara: que su territorio se extiende norte-sur desde el Arroyo del Medio hasta la entrada de la cordillera y del mar., lindando por una línea al oeste-sudoeste y por el oeste con las faldas de las cordilleras y por el nordeste y este con los ríos Paraná y Plata y con el Atlántico, comprendiendo la isla de Martín García y las adyacentes á sus costas fluviales y marítimas” (Corbetta, Juan: *Textos constitucionales de Buenos Aires*, Suprema Corte de Justicia de la provincia de Buenos Aires, La Plata, 1983, p. 59).

Las tierras comprendidas entre la “Zanja de Alsina”<sup>237</sup> y el meridiano 5 (imagen 38), habían quedado así en un estatus peculiar, pertenecían nominalmente a la PBA, pero en tanto esta no tenía control efectivo sobre las mismas, las había cedido al Estado nacional para que las enajenara a medida que las conquistaba<sup>238</sup> y financiara con ello el costo de la campaña que debía llevar la frontera “sobre la margen izquierda de los ríos Negro y Neuquén”.<sup>239</sup>

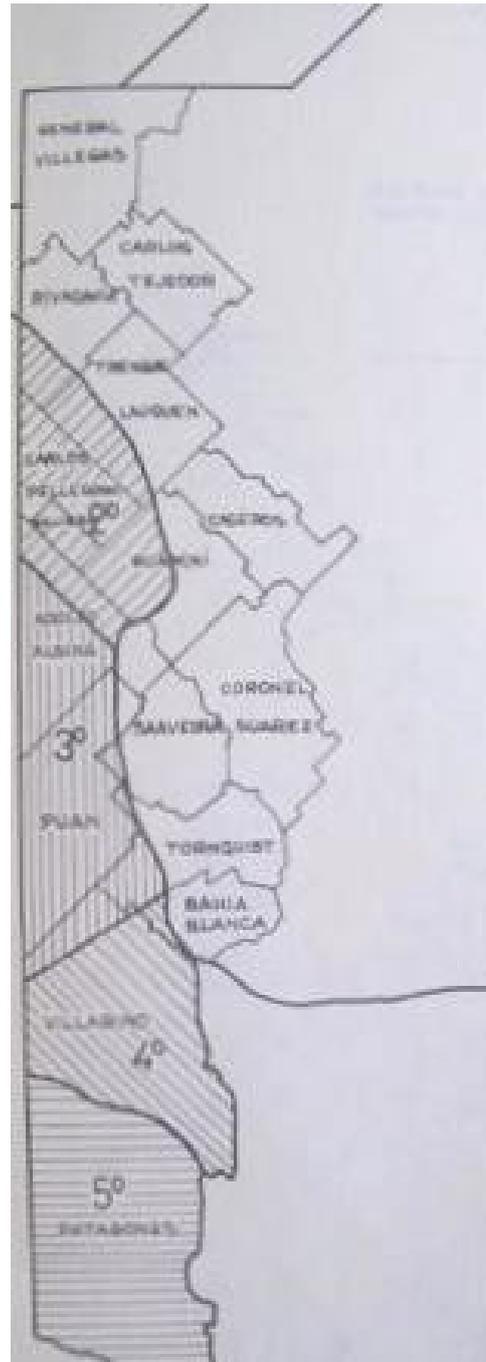


Imagen 38: Secciones de tierra de la provincia de Buenos Aires para enajenar. Imagen extraída de Barba, Enrique (et. al): “La Campaña del Desierto y el problema de la tierra: la ley de 1878 y su aplicación en la provincia de Buenos Aires”. En: Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires. 2., Tandil, 1972. Actas y trabajos aprobados. v. 1. p. 225-254. Mapas.

<sup>237</sup> Sistema defensivo compuesto por fosas, terraplenes y fortificaciones mandado construir por Adolfo Alsina, ministro de Guerra y Marina de Avellaneda, entre 1876 y 1877 (Alsina, Adolfo: *La nueva línea de fronteras*, Eudeba, Buenos Aires, 1977).

<sup>238</sup> A cuyo efecto fueron mensuradas y subdivididas en secciones de un millón de hectáreas, particionadas en cuatro fracciones de 250.000, las que fueron subdivididas en 25 lotes de 10.000 hectáreas, que extendiéndose desde el sur del río Salado, incluían tierras de los que luego serían partidos de Trenque Lauquen, Guaminí, Adolfo Alsina, Puan y Villariño. (García Palacios, Rodolfo: *Procesos de ocupación territorial, construcción y desarrollo del Territorio Nacional de La Pampa Central entre 1881/1910*, X Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario, Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario. 2005).

<sup>239</sup> Las que totalizaban 1855 leguas (Informe del Diputado Fernández. Cámara de Diputados de la Nación, 5° Sesión Ordinaria del 16 de mayo de 1883.).

La nación había dividido esas tierras en cuatro secciones y procedido a venderlas,<sup>240</sup> mas habiendo concluida la campaña resultando un remanente de 400 leguas no adquiridas,<sup>241</sup> la provincia de Buenos Aires, siguiendo el ejemplo de la de Córdoba, reclamó su devolución.

Mas a diferencia de lo que ocurrió con el pedido de Córdoba, que fue resuelto rápidamente, el de la PBA se demoró. El PEN solicitó al Congreso la aprobación del proyecto a mediados de 1882 y la ley recién se sancionó el 16 de mayo de 1883.<sup>242</sup> El Diputado Fernández, miembro de la Comisión que estudió el proyecto, aconsejó su sanción argumentando: *“Buenos Aires, después de haber cedido su principal fuente de riqueza, la ciudad histórica, hoy Capital de la Nación, ha tenido y tiene que luchar con inconvenientes graves para dar solución acertada a los importantes problemas económicos ocasionados por la reorganización política y administrativa de la Provincia”*.<sup>243</sup> Ciertamente la provincia atravesaba un periodo en el que experimentaba dificultades derivadas de las restricciones a su banco y nuevos gastos originados en la construcción su nueva capital y fue en ese periodo que Roca reiteró, sin éxito, el pedido de cesión de tierras para ensanchar la capital federal.

Durante 1885 y 1886, años en los que la provincia tuvo grandes fluctuaciones en sus ingresos, gastos crecientes y limitaciones para expandir su financiamiento a través de su banco,<sup>244</sup> ni la legislatura consideró la eliminación de la cláusula que impedía la cesión de tierras, ni se registraron pedidos en este sentido por parte del gobernador.

Pero en 1887 una sucesión de eventos cambió el estado de situación. El 9 de mayo, en el mensaje de apertura de sesiones del Congreso, Juárez Celman dio cuenta que se había hecho un arreglo de la deuda que la nación tenía con la PBA proveniente de un empréstito de 1882 y de la expropiación de las obras del Riachuelo, señalando: *“El Banco de la Provincia tenía paralizada su marcha, sin poder servir, por falta de emisión, los intereses comerciales e industriales. Fue, pues, indispensable atender su pedido, para aumentar en siete millones*

---

<sup>240</sup> La ley N° 947 contemplaba en su artículo 4° que la nación podía enajenar aquellas tierras que las provincias cedieran *“sin afectar la jurisdicción provincial”*.

<sup>241</sup> Informe del Diputado Fernández. Cámara de Diputados de la Nación, 5° Sesión Ordinaria del 16 de mayo de 1883.

<sup>242</sup> Ley N° 1271, 16/05/1883.

<sup>243</sup> Diputado Fernández. Cámara de Diputados de la Nación, 5° Sesión ordinaria del 16 de mayo de 1883.

<sup>244</sup> Los ingresos por contribución directa y patentes caen casi a la mitad de los de 1883. Los provenientes de impuestos al Papel sellado y guía, se reducen un tercio. Los gastos se incrementan por las obras de construcción de La Plata, el puerto y de nivelación de suelos para evitar inundaciones, en tanto el Banco de la Provincia, no obstante la expansión económica general del país, debe mantener limitada su emisión en los montos establecidos en 1881 (Regalsky y Da Orden, “Banca y finanzas públicas”, op. cit.).

*más su emisión*”<sup>245</sup> y al día siguiente, en el Senado de la provincia, José Hernández planteó que encontrándose hacía tres años paralizada en la Cámara de Diputados bonaerense la ley por la que la provincia de Buenos Aires cedía territorios para ensanchar la capital federal, resultaba conveniente dirigirle una minuta a la misma a efectos de reactivar su tratamiento.

En el curso del siguiente mes el PEN designó al contador Manuel Pérez del Cerro para arreglar las cuentas pendientes entre la nación y la provincia. El gobernador de Buenos Aires hizo lo propio designando a Juan Dillon (h).<sup>246</sup>

El 14 de julio se firmó un convenio entre la nación y la PBA, por el que la primera quedaba autorizada para emitir y entregar a la segunda la cantidad suficiente de fondos públicos para pagar el saldo de la liquidación del valor de los edificios cedidos en la capital, la expropiación de las obras del Riachuelo y el préstamo de cuatro millones de pesos fuertes según contrato de 1882<sup>247</sup> y el 3 de agosto la Cámara de Diputados de la provincia trató el proyecto de ley girado por el gobernador planteando la anexión completa de Flores y Belgrano.

El 15 de agosto se aprobó el convenio suscripto entre la PBA y la nación el mes anterior.<sup>248</sup> Dos semanas después la Cámara de Diputados bonaerense dio conformidad al proyecto de cesión de Flores y Belgrano, lo propio hizo el Senado provincial el 27 de septiembre y al día siguiente la cesión fue aprobada por ambas cámaras del Congreso.

En el mes de noviembre se sancionó la ley de bancos garantidos. La norma permitió a los bancos que adhirieran emitir en tanto contaran con fondos públicos en oro por un par equivalente, tanto como a no sacar de circulación las emisiones previas adquiriendo fondos públicos financiados a siete años.

El 6 de febrero de 1888 los Gobiernos de la nación y de la provincia de Buenos Aires aprobaron el deslinde de tierras efectuado por los ingenieros Blot y Silveyra, el 29 de ese mes

---

<sup>245</sup> Presidente Miguel Juárez Celman. Acta de Apertura del Congreso Legislativo Federal en su periodo 1887, Asamblea del 9 de mayo de 1887.

<sup>246</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., p. 197.

<sup>247</sup> Considerandos del Decreto del 29/02/88 (Registro Oficial de 1887, 16743, p. 573).

<sup>248</sup> Ley N° 1968, 11/08/1887.

el Banco de la Provincia quedó acogido a la ley de bancos garantidos y el 9 de agosto fue autorizado a elevar su emisión a 50 millones de pesos.<sup>249</sup>

Finalmente el 19 de septiembre se aprobó el convenio por el que conforme las liquidaciones efectuadas por los contadores designados, la nación pagaba a la PBA \$ 10.000.000 sobre la base de la deuda con el banco de la provincia, el saldo resultante por la expropiación de las obras del Riachuelo y créditos a favor por obras públicas ejecutadas en los territorios de Flores y Belgrano y el convenio de fecha 4 de septiembre, por la adquisición de edificios, institutos y terrenos y créditos pendientes -por el que la nación pagaba \$ 5.430.369,90- más \$ 75.436,91 por la maquinaria de la escuela Mecánica y \$ 71.000 por el edificio cedido en La Plata para el Colegio Nacional, cuya tasación final quedaba pendiente.

Así, y tras consumarse la cesión de Flores y Belgrano para el ensanche de la capital federal, quedó cerrado un acuerdo por el que el Gobierno nacional pagó al de la provincia de Buenos Aires un total de \$ 15.430.399, 90,<sup>250</sup> monto equivalente a las tres cuartas partes del presupuesto anual de esta última.<sup>251</sup>

Puede advertirse, por tanto, conforme la secuencia de eventos desarrollada, que la ampliación y regularización del territorio de la ciudad de Buenos Aires concretados en 1888, tuvo un proceso fuertemente afectado por cuestiones de orden político pero también económico, que recién concluyó cuando la nación atendió ciertas demandas de la PBA y realizó determinadas concesiones a su banco.

Como se ha planteado, a las tensiones preexistentes entre la nación y la provincia anteriores a 1880, se sumaron aquellas derivadas de la federalización de la ciudad de Buenos Aires.<sup>252</sup>

Además de mecanismos institucionales con los que se limitó la autonomía, el Gobierno nacional aplicó una serie de políticas tendientes a controlar la evolución económica para limitar con ello el peso político de la PBA.

---

<sup>249</sup> Ley N° 2297, 09/08/1888.

<sup>250</sup> Carranza, *La Capital de la República...*, op. cit., p 340 y Registro Oficial de 1887, 17299, p. 742.

<sup>251</sup> El presupuesto correspondiente a 1888 ascendió a \$ 20.936.385,91 (Ley N° 2126, provincia de Buenos Aires, 11/12/1888).

<sup>252</sup> Entre las que deben considerarse las dificultades del Poder Ejecutivo Nacional para ocuparse de las cuestiones de la capital de manera unitaria, dado el espacio de gestión “compartido” entre nación y municipalidad de Buenos Aires. Téngase presente por caso que el mismo día en que se aprueba en el Congreso la condicionada aceptación de tierras para ensanchar el municipio porteño, 30 de octubre de 1884, se aprueban las obras para construir la Avenida de Mayo.

Por el lado bonaerense se trató por su parte de resistir el sometimiento y tratar de tomar las mayores ventajas en el lugar que el nuevo orden de cosas había asignado.

Visto resumidamente se aprecia que el pedido inicial de terrenos para regularizar el límite de la ciudad de Buenos Aires, no atendido, coincidió con la imposición de serias limitaciones a la operatoria del principal agente financiero provincial. Luego el Gobierno nacional autorizó la construcción del puerto de la ciudad de La Plata<sup>253</sup> y devolvió 400 leguas de tierras.<sup>254</sup> Hizo entonces un nuevo pedido, pero incluyendo esta vez a casi la totalidad de Flores y Belgrano. La solicitud se atendió, pero no se concretó. El PEN redujo entonces las restricciones que pesaban sobre el banco bonaerense y manifestó su disposición para cancelar sus deudas con la PBA. El pedido de tierras para ensanchar la capital, esta vez incluyendo a la totalidad de los partidos de Flores y Belgrano se aprobó y la provincia de Buenos Aires obtuvo a posteriori una suma muy importante de fondos y autorización para que su banco aumentara su giro.

Se está, en suma, ante un proceso en que tres jurisdicciones con diferentes intereses políticos y económicos confrontan, negocian y finalmente acuerdan en función de tiempos, necesidades y del poder que detentan.

No pueden soslayarse, de todos modos, las posiciones personales y políticas de los hombres involucrados en los acontecimientos, los que además de pertenecer a diferentes jurisdicciones, integraron distintas facciones dentro del PAN. Rocha, por caso, quien aspiraba a ocupar la presidencia en 1886, tempranamente comenzó a construir una liga opositora a Roca, contando para ello -entre otros instrumentos- con el Banco de la Provincia. Roca -quien sostenía que Rocha le debía la Gobernación de la provincia, se sentía fastidiado por su independencia política y consideraba inconveniente para la unificación nacional que “*un porteño gobierne la nación*”-<sup>255</sup> respondió por su parte alentando la organización de una facción autonomista conformada por fuerzas rivales al gobernador.<sup>256</sup> D’Amico, aunque

---

<sup>253</sup> Decreto del PEN, 03/04/1883 (Registro Oficial de 1883, 12927, p. 369).

<sup>254</sup> Equivalentes a 932.000 hectáreas.

<sup>255</sup> Citado por Alonso, Paula: “La política y sus laberintos: el Partido Autonomista Nacional entre 1880 y 1886”, en Sabato, Hilda y Lettieri, Alberto (comp.), *La vida política en la Argentina del siglo XIX. Armas, votos y voces*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2003, p 282.

<sup>256</sup> Alonso, *Jardines secretos...*, op. cit. p. 106.

calificaba a Rocha de “*político artero*” y consideraba a Paz un “*traidor y advenedizo*”,<sup>257</sup> no tuvo por su lado inconvenientes en confabularse con ellos para planear una revolución para derrocar a Roca,<sup>258</sup> y este tampoco los tuvo para amenazar a D’Amico con declarar a la provincia en rebeldía, si no cesaba con los sobornos a empleados nacionales y distribución de armas para mantener el control rochista de Buenos Aires.<sup>259</sup>

---

<sup>257</sup> D’Amico, Carlos: *Buenos Aires, sus hombres, su política (1860-1890)*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1977, p. 124.

<sup>258</sup> *Ibid.*, p. 127 y ss.

<sup>259</sup> Alonso, *Jardines secretos, ...*, op. cit., pp. 106-107.

## Conclusiones

*“Buenos Aires es un pedazo de pampa traducido en ciudad.*

*Esto explica su construcción en manzanas (...).*

*Repitiendo al infinito las manzanas, se hace una ciudad...”.*

Georges Clemenceau, *Notas de viaje por la América del Sur*, 1911.

Aunque buena parte de la historiografía considera a la federalización de Buenos Aires como punto final de un largo conflicto, este en rigor continuó por varios años más, ya que como señala Shmidt, definido donde debía estar la capital permanente, emergieron disputas en torno a otras dos cuestiones: el territorio necesario y cómo debía ser la ciudad asiento de las autoridades nacionales.

La primera se resolvió en 1888 con la cesión de tierras para el ensanche y la regularización del ejido del municipio capitalino y la segunda, sin perjuicio de la preferencia por el modelo concentrado y jerarquizado de impronta europea, resultó paradójicamente definida por la extensión que la ciudad pasó a tener.

Y así como tensiones y conflictos entre la nación, la provincia de Buenos Aires y la municipalidad porteña gravitaron en la localización y construcción de edificios públicos, la elección del emplazamiento y tipo de puerto y la definición del territorio necesario para la capital, también lo hicieron sobre la forma de la ciudad.

Más allá de la cuestión de la servidumbre de paso al cementerio de la Chacarita, la vinculación comercial y funcional entre la capital y los municipios de Flores y Belgrano y las aspiraciones de dotar a Buenos Aires de una cintura higiénica en la que pudiera localizar mataderos, industrias, hornos o basureros, el Gobierno nacional aspiraba a que la ciudad contara con una extensión que dejara el casco urbano a cierta distancia del territorio provincial, como situara en jurisdicción nacional ciertas instalaciones militares. El polvorín de Flores, Cuartel de Caballería Maldonado, el Arsenal de Artillería de Marina y los Talleres Nacionales de Marina estaban fuera del ejido porteño federalizado en 1880 (imagen 39), por

lo que resulta comprensible que el PEN, encabezado por un militar, pretendiera que estos quedaran en un área bajo su control.<sup>260</sup>

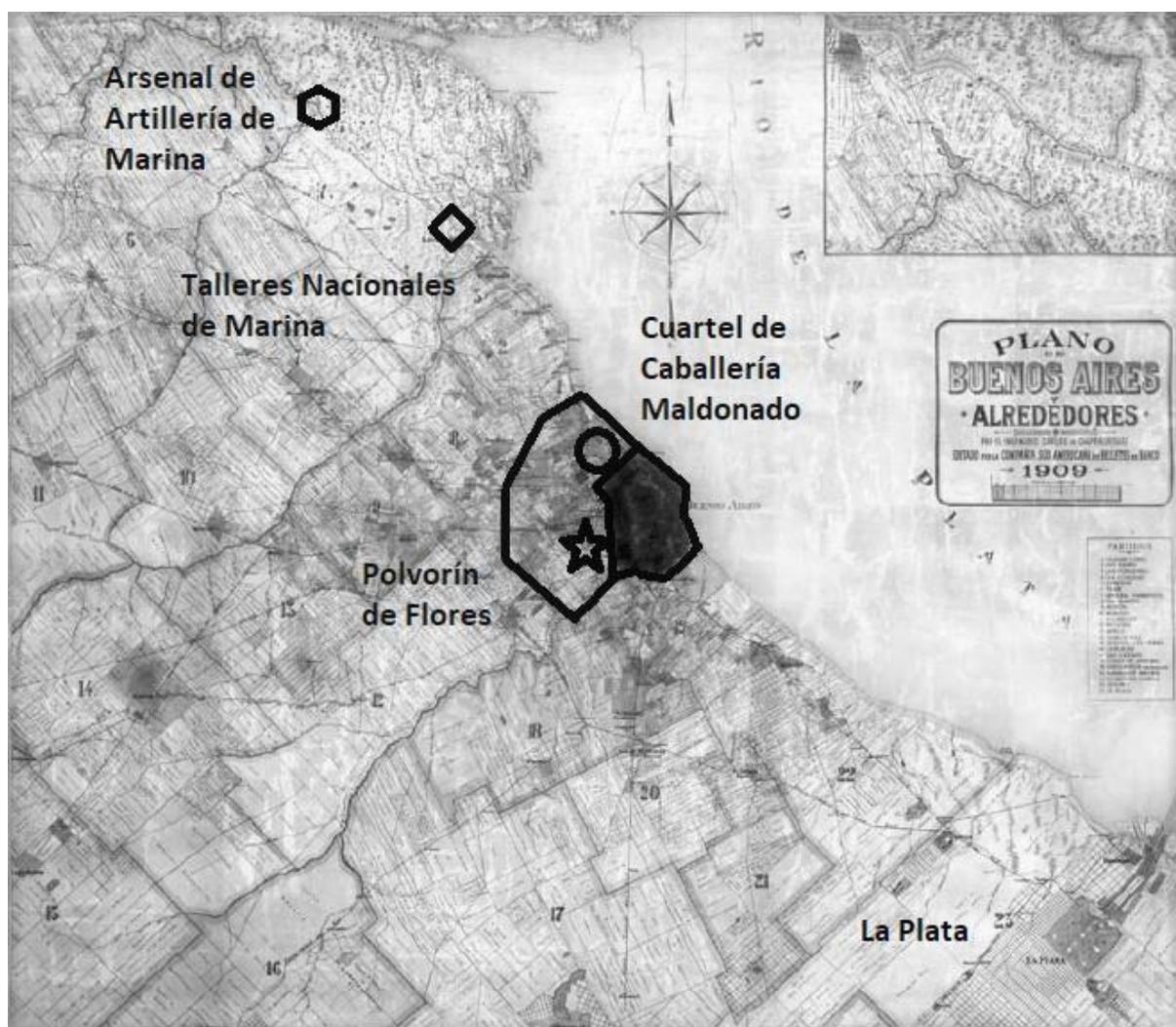


Imagen 39: Localización de las principales instalaciones militares fuera del ejido de la ciudad de Buenos Aires al momento de la extensión de sus límites. Graficada sobre Plano de Buenos Aires y Alrededores de Carlos Chapeaurouge, 1909. Imagen del plano extraída de Novick, A., Favelukes, G. y Vecalir, L. (2015). Mapas, planes y esquemas en la construcción del Gran Buenos Aires. Anales del IAA, 45 (1), 55-72. Consultado el 29/07/2023 en <http://iaa.fadu.uba.ar/oja/index.php/anales/article/view/162/148>

Gorelik<sup>261</sup> destaca que las historias tradicionales de Buenos Aires *fin de siècle* apuntan a mostrar una ciudad “europea”, que se moderniza con capitales británicas, con criterios urbanos franceses y con constructores italianos, afirmaciones que, aunque

<sup>260</sup> El Polvorín de Flores y el Cuartel de Caballería Maldonado, quedaron dentro del ejido de la ciudad al expandirse sus límites en 1888. El Arsenal de Artillería de Marina, localizado en Zárate y los Talleres Nacionales de Marina, ubicados sobre la margen derecha del Río Luján, en Tigre, fueron trasladados a la Dársena Norte del Puerto Madero al concluirse las obras de este en 1897.

<sup>261</sup> Gorelik, *La grilla y el parque...*, op. cit., p. 28.

verosímiles, no permiten entender la peculiaridad de lo que se produjo como ciudad y sociedad en tanto desconocen la larga tradición de repudio a la grilla y a lo que esta representaba: la expansión suburbana ilimitada.

Y es precisamente respecto a esta cuestión donde la federalización aparece dejando en Buenos Aires acaso su mayor marca, ya que fue a partir del ensanche de su territorio que la ciudad terminó adoptando aquello tantas veces cuestionado, la cuadrícula regular.

La Buenos Aires histórica y reducida se convirtió en 1888 en una urbe con una extensión de 18000 hectáreas, una de las jurisdicciones municipales más extensas entre las metrópolis más importantes, ya que a excepción de Londres -que contaba en ese momento con 30000 hectáreas- ninguna de las ciudades europeas tenía un territorio tan extenso, en tanto París tenía 7900, Berlín 6300 y Viena 5540 siendo que, por otro lado, todas contaban con una población muchísimo mayor.<sup>262</sup>

Esta superficie, integrada en su mayor parte por quintas, chacras y terrenos baldíos, dio lugar a una expansión del mercado residencial cuya dirección natural fue el oeste, dado ello principalmente por la altura del suelo. Y fue frente a esta dinámica, consecuencia directa del ensanche del ejido, que en 1898 la municipalidad de Buenos Aires, posiblemente con más intención de ordenar que la de impulsar el crecimiento, extendió a todo el territorio capitalino la cuadrícula del trazado fundacional.<sup>263</sup>

Y aunque en lo formal el plano en el que se dibujaron con detalle las calles y manzanas de la ciudad hasta alcanzar los límites jurisdiccionales y que se publicó en 1904, no fue aprobado por el Congreso, se convirtió en el instrumento administrativo que, aunque no tuviera estatus de “proyecto de ciudad”, la definió de ahí en adelante (imagen 40).

---

<sup>262</sup> Gorelik, La grilla y el parque..., op. cit., p. 13.

<sup>263</sup> Novick, Alicia: “Notas sobre planes y proyectos. Buenos Aires 1898, 1906, 1911”, *Seminario de Crítica*, Año 1995, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, N° 60.



Imagen 40: Fragmento del plano de Buenos Aires de Domingo Sanguinetti, editado por Guillermo Kraft, 1906.  
Fuente: Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU.

En tanto su planteo no fue la reforma de la ciudad existente, sino su completamiento, el plano eludió los cuestionamientos y no dio lugar a controversias como las generadas por la apertura de la Avenida de Mayo o el proyecto de avenidas diagonales elaborado en la gestión del intendente Crespo y frente a la inexistencia de otras propuestas y en una coyuntura de inestabilidad política y problemas financieros, terminó por expresar la posición del Estado respecto a los viejos planteos de “¿ciudad reducida?” “¿ciudad grande?” *¿belleza o utilidad?* Buenos Aires sería una ciudad de gran extensión, caracterizada por la regularidad, la homogeneidad y la integración.

La cuadrícula se extendería sin solución de continuidad hasta los bordes de la ciudad, conformando una grilla que no plantearía mayor diferenciación entre áreas de vivienda, industriales o de servicios, trazando una directriz para convertir a Buenos Aires en una comunidad de pequeños propietarios.<sup>264</sup>

No fue por cierto una definición menor: descartando los modelos de “suburbio jardín” cuyo

---

<sup>264</sup> Resulta ilustrativo al respecto -y tal como lo señala Rocchi- que 30 años después del ensanche de Buenos Aires la expansión de las industrias hacía el territorio sumado era relativo y limitado, manteniéndose por caso en el barrio de Once una de las mayores concentraciones de establecimientos industriales (Rocchi, Fernando: “La armonía de los opuestos: Industria, importaciones y la construcción urbana de Buenos Aires en el período 1880-1920”, *Entrepasados*, Año IV, Número 7, fines de 1994, pp.43-66).

aislamiento favorecía la estratificación social, se adoptó un trazado que ratificaba el carácter residencial de la capital y cuya homogeneidad daba un marco uniforme para la integración de nuevos sectores populares al corazón urbano.

Gorelik considera que se trató de otra vía de *ciudadanización inducida*, como las puestas en prácticas por otras instituciones de reforma como la escuela y el hospital público en la ambición de universalización racional y equitativa de los derechos públicos, siendo posible coincidir con este autor -a tenor de sus consecuencias futuras- que se trató de una de las medidas más importantes que se han tomado en la historia de Buenos Aires.<sup>265</sup>

Puede por tanto advertirse que las políticas, tensiones y conflictos que se manifestaron con la federalización de Buenos Aires influyeron en la conformación urbana de la ciudad en grado mucho mayor al que a priori podría estimarse, ya que, al gravitar sobre la *forma*, también lo hicieron sobre el *carácter* de la capital de la república.

La disputa entre la municipalidad de Buenos Aires y el Gobierno nacional en torno a la Estación del Parque llevó a redefinir la localización del Congreso y con ello a reforzar una dirección para la expansión de la ciudad.

Ciertamente y aunque Roca había dejado preparado el proyecto para construir la sede del poder legislativo en una manzana del barrio de Recoleta<sup>266</sup> -la zona en la que comenzaba a concentrarse la edificación pública- este fue finalmente localizado en el remate de la Avenida de Mayo y así, un *boulevard* que originalmente se justificó en razones de salubridad y de facilitación de la circulación y la expansión comercial,<sup>267</sup> pasó a adquirir en términos de lógica parisina la función de unir monumentos o edificios significativos, al tiempo de definir un eje para la reproducción de la trama urbana (imagen 41).

---

<sup>265</sup> Gorelik, *La grilla y el parque...*, op. cit., p. 138.

<sup>266</sup> Predio donado por la familia Rodríguez Peña para destinarse a la edificación de una iglesia católica (Shmidt, 2012, *Palacios sin reyes...*, op. cit., p. 174).

<sup>267</sup> Robira, Enrique: "El proyecto de la Avenida de Mayo", Ulrico. *Revista de historia y patrimonio de la Ciudad de Buenos Aires*, diciembre de 2019, Año 6, N° 9.



Imagen 41: Buenos Aires. Vista de la Avenida de Mayo y el Congreso Nacional, 1926: AGN AR-AGN-AGAS01-Ddf-rg-67-139834.

Como se ha visto por otra parte, fue la intención de alejarlo del territorio de la provincia de Buenos Aires uno de los factores que más gravitó en la decisión de construir un nuevo puerto

para la ciudad, un puerto para la *capital* en detrimento de la ampliación y mejora de un puerto metropolitano.

Localizado adyacente al casco histórico, inmediatamente contiguo a la Casa de Gobierno (imagen 42), el Puerto Madero enfatizó el centro de una ciudad que se pretendía pequeña, representativa e independiente en tanto territorio nacional.



Imagen 42: Buenos Aires. Puerto Madero en construcción, Estación Central y Casa de Gobierno, s/f. AGN, Dpto. Documentos Fotográficos. Fondo Witcomb. Inventario 265, Caja 13.

Y lo analizado en cuanto a la regularización y el ensanche del territorio capitalino da cuenta como la conflictiva relación política entre la nación y la provincia de Buenos Aires, llevó a la primera demandar una desproporcionada cesión de tierras para la ciudad, las que incorporadas al ejido porteño pasaron a su vez a darle a Buenos Aires acaso su mayor rasgo de carácter, el de una urbe extensa, de trama regular y con áreas prácticamente indiferenciadas (imagen 43).



Imagen 43: Fragmento de vista panorámica de Buenos Aires. Jean Dulin, 1915. Dibujo temple-témpera y tintas sobre papel. Fuente: Museo Histórico “Cornelio Saavedra”.

Puede afirmarse, en síntesis, que tensiones y desacuerdos políticos pueden dejar marcas quizá más profundas que las que resultan de políticas concertadas, siendo la transformación urbana de la ciudad de Buenos Aires con su federalización buen ejemplo de ello.

Sergio Borelli

## Bibliografía

Alberdi, Juan: *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Biblioteca del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 2017.

*La República Argentina consolidada en 1880 con la Ciudad de Buenos Aires por Capital*, Imprenta de Carlos E. Coni, Buenos Aires 1881.

Aliata, Fernando: “Taylor, Eduardo”, en Liernur, Jorge F. y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo S-Z, AGEA, Buenos Aires, 2004.

Alonso, Paula: “La política y sus laberintos: el Partido Autonomista Nacional entre 1880 y 1886”, en Sabato, Hilda y Lettieri, Alberto (comp.), *La vida política en la Argentina del siglo XIX. Armas, votos y voces*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2003.

*Jardines secretos, legitimaciones públicas. El Partido Autonomista Nacional y la política argentina a fines del siglo XIX*, Edhasa, Buenos Aires, 2010.

Alsina, Adolfo: *La nueva línea de fronteras*, Eudeba, Buenos Aires, 1977.

Álvarez, Adriana: “De la Higiene Pública a la Higiene Social en Buenos Aires, una mirada a través de sus protagonistas, 1880–1914”, *Bol Mex His Fil Med*, 10 (1), 2007, pp. 4–11.

Armus, Diego: “El descubrimiento de la enfermedad como problema social”, en Lobato, Mirta (dir.): *El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916). Nueva Historia Argentina, T 5*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000.

Barba, Enrique (et. al): “La Campaña del Desierto y el problema de la tierra: la ley de 1878 y su aplicación en la provincia de Buenos Aires”, en: *Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires, 2*, Tandil, 1972, Actas y trabajos aprobados, v. 1, p. 225-254, Mapas.

Beccar Varela, Adrián: *Torcuato de Alvear. Primer Intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires*, Kraft, Buenos Aires, 1926.

Botana, Natalio: *El orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1977.

“1880. La federalización de Buenos Aires”, en Ferrari, Gustavo y Gallo, Ezequiel (comp.): *La Argentina del Ochenta al Centenario*, Sudamericana, Buenos Aires, 1980.

“El puerto de la pampa húmeda”, en Romero, José y Romero, Luis (eds.): *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Altamira, Buenos Aires, 2000.

“La lucha por la capital”, en Romero, José y Romero, Luis (eds.): *Buenos Aires: Historia de cuatro siglos*, Tomo I, Altamira, Buenos Aires, 2000.

Bourdé, Guy: *Buenos Aires: Urbanización e Inmigración*, Editorial Huemul S.A., Buenos Aires, 1977.

Braun, Clara y Cacciatore, Julio: “El imaginario interior: el intendente Alvear y sus herederos. Metamorfosis y modernidad urbana”, en Vázquez Rial, Horacio (dir.): *Buenos Aires 1880-1930. La capital de un imperio Imaginario*, Alianza Editorial, Madrid, 1996.

Caamaño, Roberto: *La historia del Teatro Colón. 1908-1968*, Cinetea, Buenos Aires, 1969.

Cacopardo, Fernando y Da Orden, María: “Territorio, sociedad y Estado en la provincia de Buenos Aires: una aproximación a partir de los Registros Gráficos, 1830-1890”, *Registros*, Año 5, N° 5, Mar del Plata, 2008, pp-31-50.

Carranza, Arturo: *La Cuestión Capital de la República*, Tomo V, edición del autor, Buenos Aires, 1932.

*La Capital de la República. El ensanche de su Municipio. 1881-1888*, Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso, Buenos Aires, 1938.

Centro de Arqueología Urbana, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo”, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires: *Arqueología de la primera Buenos Aires (1536-1541): entre la historia y el mito*. Buenos Aires, 19 de marzo de 2012. Disponible en <https://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=3174>

Clemenceau, Georges: *Notas de viaje por la América del Sur. Argentina, Uruguay, Brasil*, Cabaut y Cia, Editores, Buenos Aires, 1911.

Corbetta, Juan: *Textos constitucionales de Buenos Aires*, Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1983.

D'Amico, Carlos: *Buenos Aires, sus hombres, su política (1860-1890)*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1977.

Della Paolera, Carlos: *Hacia la formación de una ciudad más racional, salubre y hermosa. Problemas urbanos de Buenos Aires*, Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1940.

Difrieri, Horacio: *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

Ebelot, Alfred: “Comment s'improvise une capitale - Etudes sud-américaines”, *Revue des Deux Mondes*, 3e période, tome 73, 1886, pp. 423-454. Disponible en [https://fr.wikisource.org/wiki/Comment\\_s%27improvise\\_une\\_capitale\\_-\\_Etudes\\_sud-am%C3%A9ricaines](https://fr.wikisource.org/wiki/Comment_s%27improvise_une_capitale_-_Etudes_sud-am%C3%A9ricaines)

Ferrari, Gustavo y Gallo, Ezequiel (comp.): *La Argentina del Ochenta al Centenario*, Sudamericana, Buenos Aires, 1980.

Figueira, Ricardo: “Del barro al ladrillo”, en Romero, José y Romero, Luis (eds.): *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Altamira, Buenos Aires, 2000.

Galíndez, Bartolomé: *Historia Política Argentina. La revolución del 80*, Comisión Nacional de Homenaje al Teniente General Julio A. Roca, Buenos Aires, 1945.

Gallo, Ezequiel: “Política y sociedad en Argentina, 1870-1916”, en Bethell, Leslie (dir.): *Historia de América Latina*, Tomo 10, Crítica, Barcelona, 1990.

Gallo, Ezequiel y Cortés Conde, Roberto: *La República Conservadora*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.

Garavaglia, Juan: “La disputa por la Nación: rentas y aduanas en la construcción estatal argentina, 1850 – 1865”, *Investigaciones de Historia Económica*, Vol. 10, N° 1, febrero 2014, pp. 34 – 45.

García Palacios, Rodolfo: *Procesos de ocupación territorial, construcción y desarrollo del Territorio Nacional de La Pampa Central entre 1881/1910*, X Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia, Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario, Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario. 2005.

Gobierno de la Ciudad - Ministerio de Desarrollo Urbano: *Teatro Colón. Puesta en valor y actualización tecnológica*, GCABA, Buenos Aires, 2011.

González Bernaldo de Quirós, Pilar: *Civilidad y política en los orígenes de la nación argentina. Las sociabilidades en Buenos Aires, 1829 – 1862*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2001.

González Garaño, Alejo y otros: *C. H. Pellegrini: su obra, su vida, su tiempo*, Amigos del Arte, Buenos Aires, 1946.

Gorelik, Adrián: *Miradas sobre Buenos Aires*, Siglo veintiuno editores, Buenos Aires, 2004.

*La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, 2016.

Gorelik, Adrián y Silvestri, Graciela: “Imágenes al sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires”, Seminario de crítica – Año 1991, *Boletín del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, N° 17, abril de 1991.

Gorla, Carlos: *Evolución histórica del régimen municipal argentino*, CONICET, Buenos Aires, 2007.

Gutiérrez, Ramón: *Historia de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1992.

Gutman, Margarita y Hardoy, Jorge: *Historia urbana del Área Metropolitana*, Mapfre, Madrid, 1992.

Huergo, Hernán: “La cuestión puerto”, *Boletín del CPIC* N° 437, octubre-noviembre-diciembre 2018.

Huergo, Luis: *El puerto de Buenos Aires*, Imprenta de la “Revista Técnica”, Buenos Aires, 1904.

Iribarne Rodolfo: “La Cuestión Capital en 1826”, *Lecciones y Ensayos N° 42*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, UBA, 1970.

Landau, Matías: *Gobernar Buenos Aires. Ciudad, Política y Sociedad, del siglo XIX a nuestros días*, Prometeo, Buenos Aires, 2018.

Lettieri, Alberto: *La cuestión Capital en Argentina*, Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires, 2015. Disponible en <https://apym.hcdn.gob.ar/publicaciones/ensayos/2>

Liernur, Jorge F: “La ciudad efímera. Consideraciones sobre el aspecto material de Buenos Aires: 1870-1910”, en Liernur, Jorge y Silvestri, Graciela: *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires. 1870-1930*, Sudamericana, Buenos Aires, 1993.

*Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*, Fondo Nacional de las Artes, Buenos Aires, 2001.

Losada, Leandro: *Historia de las elites en Argentina. Desde la conquista hasta el surgimiento del peronismo*, Sudamericana, Buenos Aires, 2009.

Luna, Félix: *Buenos Aires y el país*, Sudamericana, Buenos Aires, 1982.

Manzano: Marcelo: *El meridiano X Oeste de Buenos Aires*, ponencia en el XII Congreso Nacional de Agrimensura, Academia Nacional de Agrimensura. Disponible en <https://academianacionaldeagrimensura.org/2019/11/06/meridiano-x-oeste-de-buenos-aires/>

Maroni, José: *El alto de San Pedro. Parroquias de La Concepción y de San Telmo*, Serie Cuadernos de Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1971.

Menéndez, Eleonora: *La puerta de acceso americana. Tres representaciones de Catalinas Norte. Buenos Aires 1872/1961/1974*, Tesis de Maestría, Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, 2015.

Mitre, Bartolomé: *Arengas*, Carlos Casavalle, Buenos Aires, 1889.

Novick, Alicia: “Notas sobre planes y proyectos. Buenos Aires 1898, 1906, 1911”, *Seminario de Crítica* – Año 1995, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, N° 60.

*Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, Buenos Aires, 2008. Disponible en [http://nccr-north-south.ch/Upload/Novick\\_pensar%20y%20construir%20la%20ciudad%20moderna\\_08.pdf](http://nccr-north-south.ch/Upload/Novick_pensar%20y%20construir%20la%20ciudad%20moderna_08.pdf)

Novick, A., Favelukes, G. y Vecalir, L: “Mapas, planes y esquemas en la construcción del Gran Buenos Aires”, *Anales del IAA*, 45 (1), pp. 55-72. Consultado el 29/07/2023 en <http://iaa.fadu.uba.ar/oja/index.php/anales/article/view/162/148>

Ortíz, Ricardo: *Historia económica de la Argentina*, Raigal, Buenos Aires, 1955.

Oszlak, Oscar: *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*, Planeta, Buenos Aires, 1997.

Pando, Horacio, Gorelik, Adrián (et. al.): “Buenos Aires”, en Liernur, Jorge F. y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo A-B, AGEA, Buenos Aires, 2004.

Paiva, Verónica: “Higienismo: Ciencia, instituciones y normativa. Buenos Aires, siglo XIX”. *Boletín del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, N° 82, octubre de 1997.

Pesoa Marcilla, Melisa: *Una ciudad para la Pampa. La construcción del territorio en la Provincia de Buenos Aires (1810-1916)*, Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona, mayo 2016.

Petrocelli, Santiago: “Intervenciones urbanísticas en clave higienista. La ciudad de Buenos Aires de fines de siglo XIX”. *Arquisur Revista*, Año 10, N° 17, Jun-Nov, 2020, pp. 74-87.

Pírez, Pedro: “La formación de la ciudad metropolitana de Buenos Aires: de la riqueza al deterioro”, *Revista EURE* (Vol. XXI, N° 61), pp. 27-39, Santiago de Chile, diciembre 1994.

Radovanovic, Elisa: *Buenos Aires Ciudad Moderna. 1880-1910*, Ediciones turísticas de Mario Banchik, Buenos Aires, 2002.

Rapoport, Mario y Seoane, Marta: *Buenos Aires. Historia de una ciudad*, Planeta, Buenos Aires, 2007.

Raquillet, Pauline: “Alfredo Ebelot: un ingeniero francés a la conquista de Buenos Aires”, *Historias de la Ciudad*, Año III, Número 15, mayo de 2002. Disponible en <https://buenosaireshistoria.org/juntas/alfredo-ebelot-un-ingeniero-frances-a-la-conquista-de-buenos-aires/>

Ravignani, Emilio (ed.): *Asambleas Constituyentes Argentinas*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1937-39.

Regalsky, Andrés y Da Orden, María: “Banca y finanzas públicas”, en Palacio, Juan Manuel (dir.): *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo: 1880-1943*, 1a ed., T 4, Edhasa-UNIPE, Gonnet, 2013.

Rey Balmaceda: *Buenos Aires. Una capital cuestionada*, OIKOS, Buenos Aires, 1982.

“La federalización de Buenos Aires, Contribución a la geografía histórica de la República Argentina”, *Sexto Congreso de Internacional de Historia de América*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1982.

Robira, Enrique: “El proyecto de la Avenida de Mayo”, *Ulrico. Revista de historia y patrimonio de la Ciudad de Buenos Aires*, diciembre de 2019, Año 6, N° 9, p. 6.

Rocchi, Fernando: “La armonía de los opuestos: Industria, importaciones y la construcción urbana de Buenos Aires en el período 1880-1920”, *Entrepassados*, Año IV, Número 7, fines de 1994, pp. 43-66.

Romero José: *Breve Historia de la Argentina*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1965.

*Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*, Siglo veintiuno Argentina S.A., Buenos Aires, 2004.

Romero, José y Romero, Luis (eds.): *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Altamira, Buenos Aires, 2000.

Ruiz Moreno, Isidoro: *La federalización de Buenos Aires*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.

Sabato, Hilda: *Buenos Aires en armas. La revolución de 1880*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2008.

Sarmiento, Domingo: “Tres puertos o ninguno”, *El Nacional*, 27 de abril de 1882.

Scalabrini Ortíz, Raúl: *Historia de los ferrocarriles argentinos*, 7° Edición, Plus Ultra, Buenos Aires, 1975.

Schávelzon, Daniel: *Eduard Taylor: el muelle de pasajeros y la Aduana de Buenos Aires (1854-1857)*, Ediciones Olmo, Buenos Aires, 2010.

Scobie, James: *Buenos Aires del centro a los barrios. 1870-1910*, Solar/Hachette, Buenos Aires, 1977.

Schmit, Roberto: “Finanzas públicas, puerto y recursos financieros”, en Ternavasio, Marcela (dir.): *Historia de la Provincia de Buenos Aires: tomo 3. De la organización provincial a la federalización de Buenos Aires (1821-1880)*, Edhasa-UNIPE, Gonnet, 2013.

Shmidt, Claudia: “Buenos Aires: una nueva capital para una nación moderna (1850-1888)”, *Revista electrónica de Fuentes y Archivos*, Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”, Córdoba, Argentina, año 2, número 2, 2011, pp. 69-89.

*Palacios sin reyes: arquitectura pública para la capital permanente. Buenos Aires 1880-1890*, Prohistoria, Rosario, 2012.

Silvestri, Graciela: “La ciudad y el río”, en Liernur, Jorge F. y Silvestri, Graciela: *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870 – 1930)*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1993.

“Bevans, James”, en Liernur, Jorge F. y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo A-B, AGEA, Buenos Aires, 2004.

“Coghlan, John”, en Liernur, Jorge F. y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo C-D, AGEA, Buenos Aires, 2004.

“Hawkshaw, John”, en Liernur, Jorge F. y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de arquitectura en Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo E-H, AGEA, Buenos Aires, 2004.

“Pellegrini, Carlos Enrique”, en Liernur, Jorge F. y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo O-R, AGEA, Buenos Aires, 2004.

“Puerto”, en Liernur, Jorge F. y Aliata, Fernando (comp.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, Tomo O-R, AGEA, Buenos Aires, 2004.

Tartarini, Jorge: *El palacio de aguas corrientes: de gran depósito a monumento histórico nacional*, AYSA Editoriales, Buenos Aires, 2017.

Taullard, Alfredo: *Los planos más antiguos de Buenos Aires: 1580-1880*, Jacobo Peuser SA, Buenos Aires, 1940.

Villegas Basavilbaso, Benjamín: “Un debate parlamentario histórico: Mitre versus Vélez Sársfield”, en *Contribuciones para el estudio de la historia de América. Homenaje al Dr. Emilio Ravignani*, Peuser, Buenos Aires, 1941.

Vitalone, Cristina: *Historia del Puerto La Plata. Un pasado con proyección de futuro*, Cristina Vitalone, La Plata, 2020.

## Archivos y registros consultados

Actas de sesiones del Congreso Nacional.

Atlas Histórico de Planos Urbanos/Archivo Buenos Aires. UBA, FADU. Disponible en <https://sites.google.com/view/ba-en-cartografia/p%C3%A1gina-principal>

Asambleas Constituyentes Argentinas. Disponible en <http://ravignani.institutos.filo.uba.ar/publicacion/asambleas-constituyentes-argentinas-0>

Archivo digital de la Legislatura de provincia de La Pampa

Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Disponible en <https://www.hcdn.gob.ar/secparl/dmuseo/archivo-Parlamentario/principal.html>

Archivo General de la Nación.

Archivo Histórico del Teatro Argentino de la Plata.

Biblioteca Digital del Patrimonio Iberoamericano. Disponible en <http://www.iberoamericadigital.net/BDPI/Inicio.do>

Biblioteca Digital Hispánica, Biblioteca Nacional de España. Disponible en <https://www.bne.es/es/catalogos/biblioteca-digital-hispanica>

Biblioteca Nacional de Francia. Disponible en <https://www.bnf.fr/es>

Caras y Caretas. Colección del Museo de la Ciudad.

Centro de investigación de la arquitectura pública (CeDIAP).

Dirección General Archivo Legislativo y Documentación. Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Facultad de Filosofía y Letras: *Documentos relativos a la organización constitucional de la República Argentina*. Buenos Aires, Compañía Sud-americana de Billetes de Banco, 1911.

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Sistema de información normativa y documental. Disponible en <https://normas.gba.gob.ar/>

Guía de Patrimonio Cultural de Buenos Aires, 2003.

Memorias de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, años 1880-1900.

Memorias del presidente de la Comisión Municipal.

Memorias de la Comisión Municipal.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Información Legislativa y Documental. Disponible en <http://www.infoleg.gob.ar/>

Municipalidad de Buenos Aires. Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal. Buenos Aires, Talleres Peuser, 1925.

Municipalidad de la Capital. Actas de sesiones del Concejo Deliberante, años 1884-1889.

Museo del Banco Provincia.

Museo Roca.

Portal Educ.ar

Registro Nacional, años 1880-1890.

Sistema de información normativa y documental Malvinas Argentinas. Gobierno de Provincia de Buenos Aires. Disponible en <https://normas.gba.gob.ar/>

## Índice de imágenes

1: Localización de los nuevos edificios del Teatro Colón y el Congreso Nacional.	3
2: Área destinada a la construcción del Puerto Madero y zona en la que se localizaba el Puerto del Riachuelo.	4
3: Límites de la Provincia de Buenos Aires y expansión del límite de la ciudad de Buenos Aires entre 1880 y 1888.	5
4: Buenos Aires. Palacio de Justicia, vista desde la galería superior, fines del siglo XIX.	7
5: Buenos Aires. Construcción de la Avenida de Mayo. Intersección con la calle Chacabuco, c. 1890.	10
6: Buenos Aires. Casa de Gobierno luego de concluidas las obras de ensanche y unión de edificios, c. 1886.	10
7: Mapa del Estado de Buenos Aires. N. Grondona, 1858.	15
8: Buenos Aires. Plaza de la Victoria. E. Gonnet, c. 1864.	16
9: Mapa de la Confederación Argentina. Ph. Van der Naelen, c. 1860.	17
10: Buenos Aires. Revolución de 1880. Primera compañía de rifleros en la trinchera de la calle Córdoba esquina Azcuénaga.	20
11: La Plata. Casa de Gobierno en construcción. Proyecto del arquitecto Jules Dormal, realizado desde 1883 a 1892.	26
12: Buenos Aires. Mercado del Oeste / Plaza de las carretas, c. 1880.	29
13: Buenos Aires. Vista de la Estación del Parque desde la Plaza del Parque, s/f.	31
14: Buenos Aires. Plaza y parque de Artillería, vistos desde la Estación del Parque. E. Gonnet, 1864.	31
15: Localización de la Estación del Parque respecto de la Casa de Gobierno.	32
16: Buenos Aires. Vista del primitivo Teatro Colón desde la Plaza de la Victoria, 1881.	37
17: Perspectiva del Teatro Colón. F. Tamburini, 1884-1889.	40
18: Localizaciones originales, consideradas y definitivas de los edificios del Teatro Colón y el Congreso Nacional.	41
19: La Plata. Teatro Argentino a poco de su inauguración, c. 1895.	43

20: Buenos Aires. Vista de la manzana comprendida por Entre Ríos, Rivadavia, Pozos y Victoria luego de comenzadas las obras para la construcción del edificio del Congreso, 1899.	44
21: Plano de la Situación del Riachuelo, del Puerto de Buenos Aires, D. Petrarca, 1729.	45
22: Localizaciones de los puertos Madero, del Riachuelo y de la Ensenada (luego de La Plata).	46
23: Proyecto de puerto de Bevans. 1823.	47
24: Buenos Aires. Vista del muelle hacia la Aduana, con el funcionamiento de vías y vagonetas, c. 1857.	48
25: Proyecto de puerto de Bateman, 1871.	49
26: Proyecto de puerto de Huergo, 1881.	50
27: Proyecto definitivo de puerto de Madero, 1886.	51
28: Buenos Aires. Vapor “Regina Margherita” en el Puerto de La Boca. S. Boote, 1885.	56
29: Proyecto del puerto de La Plata de Waldorp, 1886.	62
30: Buenos Aires. Vista de la construcción del Dique 2 de Puerto Madero, c. 1890.	65
31: Plano de la Ciudad y Municipio de Buenos Aires. P. Uzal, 1879.	67
32: Trazado aproximado del boulevard de separación propuesto por Alvear.	68
33: Plano del territorio cedido a la Nación para el ensanche de la Capital Federal, 1888.	74
34: Billeto de 5 Pesos Fuertes emitido por el Banco de la Provincia de Buenos Aires Antes de la unificación monetaria (1881) y billete de 1 Peso oro emitido por la misma entidad tras la unificación (1883).	76
35: Mapa de Territorios Nacionales.	77
36: Mapa de la provincia de Buenos Aires. J. Toscano, 1882.	78
37: Plano del Partido de Patagones, 1864.	79
38: Secciones de tierra de la provincia de Buenos Aires para enajenar.	80
39: Localización de las principales instalaciones militares fuera del ejido de la ciudad de Buenos Aires al momento de la extensión de sus límites.	87
40: Fragmento del plano de Buenos Aires. D. Sanguinetti, 1906.	89

41: Buenos Aires. Vista de la Avenida de Mayo y el Congreso Nacional, 1926.	91
42: Puerto Madero en construcción, Estación Central y Casa de Gobierno. s/f.	92
43: Fragmento de vista panorámica de Buenos Aires. J. Dulin, 1915.	93