

## **FERROCARRILES Y ESPACIO URBANO EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (1852 - 1890)**

**Galcerán, Virginia. Longoni, René. Molteni, Juan Carlos.\***

Cuando el 30 de agosto de 1857, el silbato del tren que sorprendió por primera vez a los habitantes de Floresta, en los bordes de la pampa, no sólo se había alterado ese "gran silencio de campo y cielo" como la describiría Ricardo Güiraldes, sino también como expresó en su discurso inaugural el gobernador Valentín Alsina (1857/1859), una nueva época había comenzado. No fué fácil esta empresa llevada a cabo por comerciantes y hacendados con el apoyo financiero del Estado de Buenos Aires (1), desde aquellos que se habían negado a dejar tender las vías por sus tierras, hasta los agoreros de un sinnúmero de desastres a causa "del monstruo de hierro". Pero otros estaban seducidos por este nuevo medio de transporte que ya había producido la transformación económica en Europa y era avanzada de la colonización en Estados Unidos. Pensadores, como Juan Bautista Alberdi (2) exponían que "la unidad política debe empezar por la unidad territorial y sólo el ferrocarril hace de dos parajes separados por quinientas leguas un paraje único ...el ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas difíciles sin decreto ni azonadas..., sin él,...tampoco podréis llevar hasta el interior de nuestros países la acción de la Europa por medio de sus inmigraciones que hoy regeneran nuestras costas". En este orden de ideas, las vías férreas al comunicar las principales y extensas regiones, ya no podrían favorecer el levantamiento de los caudillos contra los gobiernos provinciales y nacional, resultando además un principio de solución para la conquista del desierto. Fines políticos y de integración territorial, progreso, paz interior, conquista de nuevas tierras para la producción, arribo al interior de inmigraciones europeas, son expresiones del papel asignado a los ferrocarriles, claro símbolo de profundas transformaciones. Sin embargo, el nuevo fenómeno agregado a la escena nacional, iba a tardar todavía, en ser algo cotidiano y hasta el mismo Estado no lo iba a incorporar dentro de su planificación global.

Los primeros rieles del ferrocarril Oeste que partieron desde la Plaza del Parque (hoy Teatro Colón) hacia las quintas, permitía que el tren, circulara entre carruajes y peatones, porque aún la velocidad, tamaño y frecuencia de los convoyes no requería ninguna segregación y tampoco se reglamentaba su funcionamiento en los decretos y leyes de adjudicación (3). Esto sucedió varios lustros después y los problemas se fueron resolviendo de acuerdo a la práctica.

Esta pareciera ser la política del gobierno (nacional y provincial) dentro del territorio bonaerense que por un lado apunta a la promoción agrícola y a la inclusión del ferrocarril como incentivador del proceso de colonización, valorización y poblamiento del suelo y por otro lado provee de un escaso cuerpo reglamentario respecto al nuevo medio de transporte. Por ello la esencia de este trabajo es determinar, las coincidencias y contradicciones entre los discursos y formulaciones teóricas y las realizaciones llevadas a cabo por el Estado hasta la crisis financiera de 1890, cuando este abandona su rol de empresario urbano.

---

\* Investigadores de la Unidad de Investigación N° 10. Instituto de Estudios del Hábitat (IDEHAB). Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. Calle 47 N° 162 (1900) Tel/Fax 54-21-21 4705. La Plata. Argentina

## TERRITORIO, NUCLEOS URBANOS Y EL ESTADO

Desde los últimos años del siglo XVIII, continuaron los reconocimientos a la campaña de Buenos Aires más allá del Salado, con el propósito de controlar los ataques de los indios, el desplazamiento de su frontera hacia el río Negro y lograr una vía de comunicación con Chile.

Los sucesivos avances fronterizos estaban apoyados, básicamente en la necesidad de asegurar las tierras para fomentar el crecimiento ganadero como sustento del comercio de exportación y también como acrecentador de bienes tanto públicos como privados (4).

En la progresiva marcha hacia el oeste surge la creación de núcleos urbanos y en la distribución de su comarca siguieron diferentes disposiciones y normativas que organizaron el territorio en forma física, urbana y rural.

Los nuevos asentamientos humanos, hasta la irrupción del ferrocarril adoptaron un modelo enraizado en las Leyes de Indias que llamaremos monocéntrico. En el mismo una plaza central principal, dos avenidas en cruz y una avenida de circunvalación. Se añadían otras plazas en número par, generalmente equidistantes de la principal. El centro urbano estaba caracterizado por la presencia de los edificios para el gobierno, el culto, la seguridad y la educación (Figura 1).

Este esquema teórico de organización del poblado y su ejido (cuadrado de labranza) y las quintas y chacras circundantes, se remonta a los “primeros decretos republicanos que constituirían gradualmente un sistema de ordenamiento territorial y urbano totalmente inspirado en los conceptos básicos de las normas (indianas) derogadas” (5). Posteriores decretos de 1823, 1826 y 1828 (6), fijaban la extensión, forma y funciones de este nuevo modelo que “con escasas variantes subsistiría casi un siglo”. Tal son los casos de Dolores -1826- y Chivilcoy -1855-, en ambas márgenes del Salado.

Estos proyectos elaborados por los organismos técnicos del estado provincial que se afianzaron durante la gestión de Rivadavia (1824-1826). Posteriormente, estos organismos durante el corto gobierno de Vicente Lopez y Planes (1852), se reorganizan y reforman en el antiguo Departamento Topográfico (1852-1875) con su particular actividad de intervenir “en la traza de los pueblos y levantamiento de sus planos (7) y en la creación del Consejo de Obras Públicas (1852-1863) a cargo de la construcción o refacción de edificios del estado (con profesionales de la talla de Senillosa, Carlos Pellegrini, Pierre Benoit y Eduardo Taylor). En el convulsionado período que acompañó a la designación de Avellaneda para presidente de la Nación (1874-1880), el coronel Alvaro Barros a cargo de la gobernación, crea con aquellas estructuras el Departamento de Ingenieros (1875-1918) único organismo para la obra pública provincial, incluyendo a los “ferrocarriles con arreglo a las disposiciones vigentes” (8).

## LAS PRIMERAS INTERVENCIONES

La aparición del ferrocarril hizo crecer la agricultura y la producción lanera, se incrementó el intercambio, la población y por consiguiente la operaciones inmobiliarias. Entonces, no sorprendió la idea de adecuar aquella novedosa presencia dentro de algunos poblados, integrándola a los espacios existentes.

En Morón, una villa del siglo XVIII, ante el caso de regularizar lo construido, el estado provincial comisionó al joven oficial 2º del Departamento Topográfico, Pedro Simón Benoit para ejecutar el proyecto. Corría el año 1858: se encontró con dos condicionamientos “edificios fuera de las líneas y otros mal situados”, y la traza

ferroviaria con la estación, que al iniciarse los trabajos de topografía ya estaban definidas y probablemente construidas. Propone 20 varas de ancho para las calles comunes y una avenida de 30 varas para aquella que albergara las vías, “no obstante estar mandado, por punto general, que tengan 16 varas” (9).

Ante la falta de precisiones y antecedentes, Benoit propuso una avenida que permitiera la instalación de dos vías y además el uso público, opinando que quizás “con el tiempo sea necesario”. El proyecto finalmente aprobado por el Departamento Topográfico (marzo 1859) consigue un mayor ancho de las calles que el fijado por la tradición indiana, un indicador del espíritu progresista de esos tiempos y la avenida de 30 varas para el ferrocarril. “El tendido a nivel calzada, con árboles en sus bordes, reprodujo la escena urbana del primer tendido en la ciudad de Buenos Aires “ (10). En esa fecha, Benoit llega al pueblo de Merlo para ordenar su traza. Aún no había arribado el ferrocarril y sólo se conocía la futura ubicación de las vías.

Para este caso, además del amanzanado entre las vías y el camino real, propone una avenida de 30 varas de ancho, uniendo la plaza de la capilla con la futura estación debiendo al término de la misma trazarse una plaza pública. Esta, para llegada de carruajes “será a la parte interior, hacia el pueblo de la línea férrea y hacia fuera de ella deberá quedar la plaza de carretas” (11). Este tipo de relación “plaza-estación” también tiene su antecedente en la terminal del Parque o en la del Once de Setiembre, donde frente al edificio ferroviario había una plaza para llegada de cargas y pasajeros. Aquí hay otra propuesta funcional al crear dos plazas enfrentadas a la estación con distintas dimensiones y jerarquías: una para carretas y otra para el pasaje. Nace así una traza espacial integradora de manifestaciones cívicas y ferroviarias.

Concluido el proyecto, la empresa del ferrocarril, “por ventajas topográficas”, cambia el emplazamiento de la estación. Benoit agrega entonces otra trama oblicua, y aunque la relación ya no era clara, próxima y directa, se sigue valorizando las instalaciones ferroviarias como hito urbano mediante un nudo de avenida y plazas. Aquí aparece otro condimento de la época: los intereses públicos y privados enfrentados y la restricción de la capacidad de control de los organismos del Estado. Sarmiento, ministro del gobernador Mitre eleva un instructivo, el 1º de junio de 1860 (12) ”...en adelante la traza de los pueblos nuevos se haga por obra de los mismos particulares, en sus propios terrenos o por los jueces de paz en terrenos públicos. El Departamento Topográfico queda inhibido de entender en estos casos, sin previa autorización expresa del gobierno...”.

El ejemplo más acabado de “plaza-estación” lo constituye Moreno (1860) en tierras de Amancio Alcorta. Las vías corren por una avenida de 58 metros, con la estación en el punto central. La plaza de carruajes “arbolada” de 1 manzana y en frente, la “de las carretas” ocupando 3 manzanas (13). Síntesis de funciones y proporciones (Figura 2).

A dos años y medio de la inauguración, la línea del Oeste había llegado a Moreno (Cuadro 1), con 39 kilómetros de extensión y 5 estaciones. Las últimas eran una casilla sobre la misma avenida. La trocha, ancha de 1,676 metros. El equipo móvil semejaba los carruajes no mucho más rápidos que los traccionados a sangre. El tren convivía con la ciudad. La tecnología usada aún no requería separación.

## LA INSTALACION DEL GOBIERNO NACIONAL EN BUENOS AIRES

Instalado el Gobierno Nacional, luego del triunfo de Pavón, el presidente Mitre (1862-1868) ”...careció de los medios necesarios para hacer efectivo el poder político debido a la coexistencia obligada con el gobernador de Buenos Aires...” (14). Esta situación, se resolvió en 1880 tras cuatro días de episodios sangrientos definiendo la cuestión capital. Parecido estado de confusión y superposición de funciones caracterizó al ferrocarril en

esta época. Esta otra, se resolvió jurídicamente en 1892 (7), cuando la Provincia pierde la jurisdicción sobre sus ferrocarriles.

Mariano Saavedra, reelegido gobernador (1863-1866), cuando finalizó el período comenzado por Mitre, mantuvo buenas relaciones con la Nación, creó nuevos partidos y fundó pueblos en la campaña, ratificando por decreto de 1862 (15) el modelo indiano y la normativa republicana de organización del poblado y su ejido. Al adoptarse el sistema métrico decimal en 1864 (16) el ejido se asimila a un cuadrado de 10.000 m de lado, las manzanas a 1 ha., las quintas a 4 has., y las chacras a 16 has. Posteriormente es fundamental la sanción de la Ley de Ejidos en 1870 que dispuso conservar tierras públicas para la formación de pueblos (17). En este cuerpo legal nada se menciona acerca de los ferrocarriles que surcaban el “hinterland” de Buenos Aires:

-En 1862 inicia sus servicios “F.C. del Norte de Buenos Aires” uniéndolo con San Fernando (25 km) haciendo efectiva una concesión del 27/07/1857 en favor de Eduardo Hopkins.

-Otra ley, 27/05/1862, autorizaba a Eduardo Lumb la construcción del F.C. del Sud, desde Plaza Constitución hasta Chascomús (114 km), prestando servicio desde el 14/08/1865.

-Por decreto del 26/12/1862, el Estado provincial entra en posesión del F.C. Oeste, autorizándose a continuar las vías hasta Mercedes (101 km). Esta norma esboza las primeras restricciones al dominio, pues “...no permite que se levanten muros o edificios a menos de 50 varas del ferrocarril...” (18). Así es que en “...el caso de un pueblo cruzado por un ferrocarril, los propietarios de los lotes de terrenos ubicados sobre la línea, generalmente de 50 varas de fondo, se verán defraudados de no poder edificar dentro de sus propiedades...” (19).

Pero esta legislación no se pone en práctica cuando se sanciona la ley de 1863 (20), “...a fin de levantar un pueblo y construir los edificios públicos...” en los partidos de campaña que no tienen centro de población.

Otras normas de 1865, actúan como causa fundacional en los ejemplos de Balcarce, Rauch, Lincoln, Ayacucho, Necochea (21). Pero están lejos de los rieles, aún no se prevee el impacto del ferrocarril en su traza. Una omisión algo inexplicable. Su llegada va a crear calles con pasos a nivel y otras cortadas, inhibiéndolas para el tránsito principal, quebrando esa indiferenciación vial típica del trazado en cuadrícula (22).

En 1870, las tres líneas Norte, Sud y Oeste totalizan 316 km. (Cuadro 2). El Sud provee locomotoras de avanzada (23). Las estaciones ocupan varias manzanas de la traza urbana. En el esquema “plaza-estación”, adoptado por privados (Jeppener -1865-, Moreno-1860-) emergen problemas dominiales en torno a la plaza, u omisiones en la reserva de tierras para edificios públicos. La velocidad alcanzada por los trenes crea inconvenientes. Comienza a dificultarse la convivencia con libre albedrío.

#### LEY DE COLONIZACION E INMIGRACION

Con la llegada a la presidencia de Sarmiento (1868-1874) y Avellaneda (1874-1880) impulsores del poblamiento del territorio arrebatado al aborígen, mediante una ciudad para agricultores minifundistas, reafirman la legislación indiana y posteriores experiencias, incluyéndolas en la Ley de Inmigración y Colonización de 1876 (24). Esta, redefine la función y la dimensiones del ejido. En lo urbano: manzanas de 100 x 100 metros divididas en 4 solares; plaza principal de 4 manzanas y otras menores de 1 manzana (Figura 3). Este modelo teórico de política colonizadora de la Nación, con similitudes y algunas diferencias es el modelo de aplicación de la Ley de 1878 (25), operación inmobiliaria para el financiamiento de la Campaña al Desierto. A ella, la Provincia cede 50.000 km. cuadrados al sudoeste de la denominada “Zanja de Alsina”.

Teóricamente se ignora a los ferrocarriles. Ante la imprevisión, el desarrollo de aquéllos sigue sus propios requerimientos técnicos y comerciales sin ninguna coordinación con la organización territorial y urbana. La llegada a algunas poblaciones con una existencia consolidada y una planta bien definida crea una bipolaridad beneficiosa para su crecimiento. En cambio otras proyectadas en cuadrícula a partir de una estación ferroviaria, se desarrollan sólo “indiscriminadamente a ambos lados” de sus rieles (22). El crecimiento de la actividad ferroviaria y avance tecnológico, derivan en incrementos de la velocidad, del tamaño de los convoyes y en las estaciones, del espacio para maniobras y depósitos. Se producen accidentes e incendios. Por esta experiencia el Departamento de Ingenieros de reciente creación “instruye” al agrimensor G. Kuhr en la traza de Brandsen (1876) ”...separar, alejar a las personas y a las casas de las vías férreas...” (19). Se resuelve en un cuadrado con plaza cívica central, definida por el cruce de dos pares de boulevards de 30 metros y las vías con la estación en forma tangencial. Se incorporan dos calles adyacentes a las vías férreas de 30 metros de ancho cada una para favorecer la circulación activa de pasajeros, vehículos y cargas; también evitar peligros a las propiedades, formando con sus 86 metros un “excelente canal de aireación” del pueblo. Un paso significativo en el diseño urbano (Figura 4). Ya se habían incorporado otras líneas unidas a las zonas portuarias: El “F.C. Buenos Aires y Puerto Ensenada” (55 km) inaugurado el 18/09/1872 y el 22/04/1876 el “F.C. Buenos Aires a Campana” (77 km). En 1880 las cinco líneas totalizan 1.071 km. (Cuadro 3). El desarrollo y la tecnología ferroviaria “invitan” al abandono del modelo “plaza-estación”. El Departamento de Ingenieros “instruye” separar claramente la actividad urbana y la ferroviaria.

## LA PLATA

Resuelta por las armas la federalización de Buenos Aires, la fundación de La Plata ocurrió durante el período expansivo de los ferrocarriles y la “conexión de la nueva capital con la red general interurbana fue una de las metas prioritarias del gobierno de Dardo Rocha” (26). Convertirla en cabecera de transportes terrestres, junto al centro marítimo y fluvial materializado en su puerto. El gobernador indicó al Departamento de Ingenieros que el diseño sería ”...conforme a los trazados de las ciudades más modernas en cuanto sea compatible...con las costumbres de nuestras poblaciones...” (27). Exaltaba herencia y modernidad.

El diseño urbano n° 3 llamado “plano primitivo” del Departamento de Ingenieros (28), elevado el 19/05/1882, posee elementos del modelo indiano: cuadrícula, traza cuadrada, plaza principal central con edificios para culto, gobierno municipal y mansiones de notables (5). Una malla a 45° con la incorporación de los valores de las novísimas tendencias decimonónicas. Abarca 30 secciones y crea un anillo perimetral de circunvalación de 90 metros de ancho donde incluye las trazas ferroviarias y la estación central. Dichos elementos han pasado de ser principios declamatorios de modernidad a un hecho previsto en el diseño total (Figura 5).

Aquel proyecto se aprueba el 5 de junio, con orden de preservar el área del bosque. El 13 de noviembre se presenta el diseño urbano n° 4, similar en criterio al anterior, de 36 secciones e incluyendo el bosque. Llamado “plano de fundación” ha sido en rasgos generales el definitivo (29) (Figura 6), donde se descarta totalmente el trazado ferroviario sin explicación. El posterior por calle 1 y diagonal 80, de treinta metros de ancho, para unir la estación La Plata (hoy Tolosa) del F.C. Bs. As. y Ensenada, con la estación 19 de noviembre (frente a plaza San Martín), cuando se reemplazó el primitivo sistema Decauville, inserta el primer conflicto técnico-legal (30). Este se

agravó cuando durante 1884 se construye una doble vía entre las estaciones mencionadas “con el objeto de agilizar el transporte de carga y pasajeros” (31).

Un cuarto de siglo después del diseño de Benoit para Morón, se insiste en esa avenida alameda de 30 metros de ancho compartiendo el espacio con carruajes y peatones, generando problemas aún sin resolver en un sector (calle 1) de la trama urbana.

No es temerario suponer en vísperas de la fundación, una densa discusión desde el punto de vista funcional, por la ubicación distante de la estación central y su traza. De allí, probablemente, su escamoteo en el “plano de fundación”.

Cuando en 1910, ponen en marcha el “F.C. del Gobierno de Bs. As.” (La Plata - Meridiano V) a través de los boulevards de circunvalación, se convalida lo acertado del criterio espacial sustentado por aquel “plano primitivo”.

## LEY DE CENTROS AGRICOLAS

La decisión política de crear directamente por la provincia nuevas poblaciones, se manifiesta por la sanción de la Ley fundacional de 1883 (32), fijando sitio urbano y normas, con destino a autoridades del distrito. Aparecen dificultades para concretar Coronel Suárez, Tres Arroyos, Pringles y Castelli. Este último caso después de muchas frustraciones, agrega la particularidad de moldearse como centro agrícola.

La tierra pública ya era escasa. Para propiciar el poblamiento y la agricultura, la provincia sanciona por Ley de 1887 (33) la creación de centros agrícolas, tomando como base los terrenos privados que rodean las estaciones del ferrocarril.

El modelo oficial (34) se resuelve en un cuadrado de una legua de lado. Un eje horizontal de 76 metros de ancho, contiene la traza ferroviaria. Debajo el pueblo con 24 manzanas, arriba las quintas y futuro ensanche con calles de 20 metros. En el cruce con el eje vertical de 30 metros de ancho, se sitúan estación y plaza. Las chacras completan el recinto (Figura 7).

Castelli, con ajustes en menores magnitudes, nace en 1888 (agrim. Maldonado) del centro agrícola en Estación Taillade (35). El diseño parte de una vía existente como eje estructurante del modelo. Toma elementos indios reconocidos, pero el hecho novedoso, es la integración ferroviaria (Figura 8).

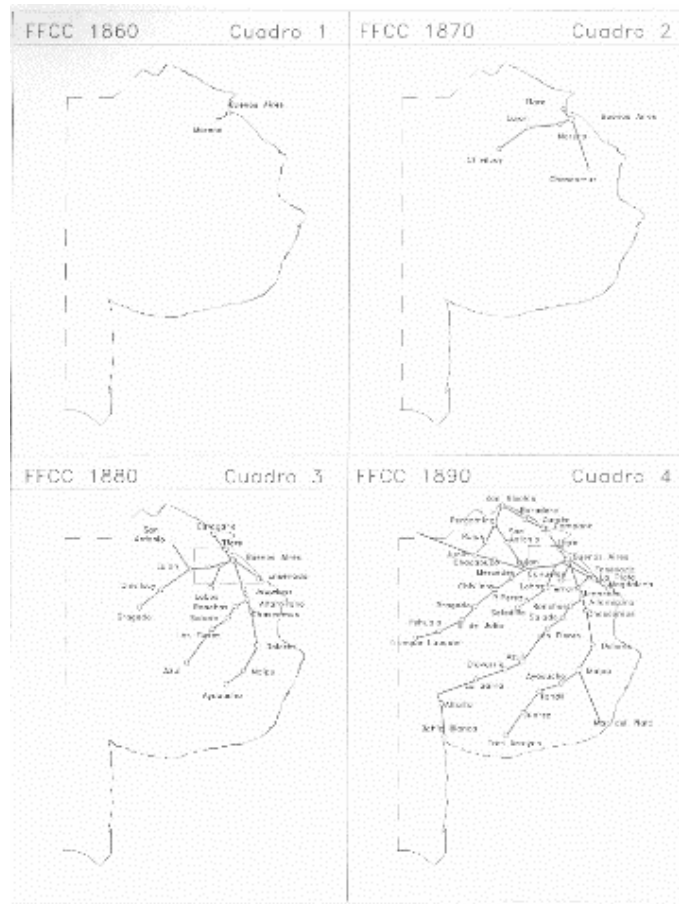
Este medio de transporte ha crecido en importancia, ahora en la planificación; también generando dificultades. En Capital Federal, más densamente poblado, se rechazan las líneas de superficie, obligando al levantamiento de ramales (aquel primer tendido entre estaciones del Parque y del Once) o la construcción de viaductos (36), tras las discusiones en la década de los ochenta.

El año 1890, constituye un hito desafortunado para la Provincia, cuando sus ferrocarriles superan los 3.000 km. (Cuadro 4): comienza a perder jurídicamente su propio sistema, a manos de la Nación y abandona, por la crisis financiera, su rol de empresario urbano.

## CONCLUSIONES

La llegada del ferrocarril tanta veces reclamada y aclamada por los pensadores de la llamada Organización Nacional, y exaltada por los gobernantes como incentivador del proceso de colonización y poblamiento, tuvo un andamiaje técnico-jurídico demasiado exiguo. Rara vez superó el marco teórico y especulativo de los discursos. El impacto que significó la irrupción de las vías férreas, en general no se tuvo en cuenta en los proyectos de planificación de los núcleos urbanos emprendidos por el mismo Estado, hasta la crisis financiera de 1890. Sin embargo, esta problemática se fue resolviendo pragmáticamente con aciertos y fracasos. Los rieles invadieron la mayoría de las veces alterando la típica indiferenciación vial de la cuadrícula urbana y creando con sus

estaciones focos de atracción y poblamiento a su alrededor, en desmedro de los centros cívicos previstos. Despertaron a la vida parajes lejanos. Comunicaron los distintos poblados generando prosperidad y riquezas, algunas inesperadas. Por ello, cuando contemplamos la clausura de ramales en algunos pueblos observamos que aquella vida urbana enriquecida, va languideciendo, lentamente.



TRAZAS FERROVIARIAS EN LOS POBLADOS (1859 - 1890)

\*TRAZA FERROVIARIA EN MORON - BENOIT, 1859.



\*DECRETO PROVINCIAL, 26/12/1862.



\*PROPUESTA URBANA EN BRANDSEN - INFORME DTO. INGENIEROS 17/05/1876.



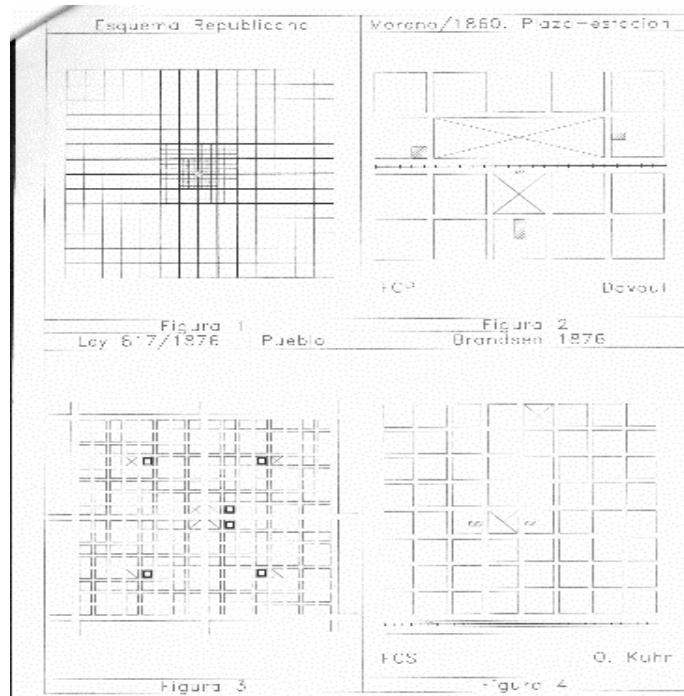
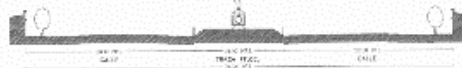
\*PLANO PROYECTO DE LA PLATA (diseño urbano n° 3) - APROBADO 05/06/1882.



\*TRAZA FERROVIARIA EN LA PLATA (1884) A TRAVES DE CALLE 1 (entre 32 y 44).

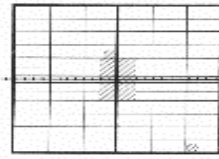


\*PLANO OFICIAL CENENOS AGRICOLAS - DEPARTAMENTO INGENIEROS 17/02/1888.





Ley Centros Agrícolas 1887 - Modelo Oficial



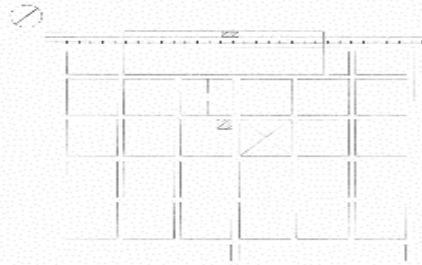
Eje



Fueblo

Figura 7

Castelli 1888



Maldonado

Figura 8

## NOTAS

- (1) SCALABRINI ORTIZ, RAUL. Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Editorial Devenir. Bs. As. 1958. Pág. 29. “Data que a la inauguración, el capital invertido \$ 6.900.000 m/c estaba integrado por accionistas particulares \$ 2.000.000 m/c, el Estado de Buenos Aires \$ 1.330.000 m/c y el resto provenía de la deuda contraída con aval de los directores”.
- (2) ALBERDI, JUAN BAUTISTA. Bases. Editorial Plus Ultra. Bs.As. 1993. Pág. 97.
- (3) REBUELTO, EMILIO. Índice cronológico de las leyes nacionales sobre ferrocarriles argentinos. Congreso Sudamericano de FF.CC., Año XVI, número 32.
- (4) BARBA, FERNANDO. Ideas y acciones en torno al avance de la frontera de Buenos Aires desde fines del siglo XVIII hasta 1854. Presentado al V Congreso de Historia de los Pueblos de la Pcia. de Bs. As.
- (5) MOROSI, JULIO. La Plata: expresión de un modelo urbano permanente. Ed. Municipalidad de La Plata. 1995. Págs. 7 a 13.
- (6) Decreto sobre demarcación de los pueblos de campaña. Bs. As. 16/04/1823.  
Decreto aclaratorio del dictado el 16/04/1823. Bs. As. 22/04/1826.  
Decreto designando en los fuertes de la nueva línea de frontera, el terreno para las poblaciones y tierras de pan llevar. Bs. As. 28/04/1828.  
“...cada manzana será un cuadrado de 100 varas de lado...”. Se imponía la reserva para la erección de edificios públicos y cuatro manzanas para plazas secundarias.
- (7) RAZZORI, AMILCAR. Historia de las Ciudades Argentinas. T III. Pág. 441.
- (8) Art. 5. Nombramiento y atribuciones de Departamento de Ingenieros. Departamento de Hacienda. Bs. As. 19/04/1875.
- (9) BENOIT, PEDRO. Memoria de Proyecto. En D.I.H. y C. - Geodesia - Dup. Mensura 29 Pdo. de Morón. 12/03/1859.
- (10) LONGONI, RENE. Los pueblos de Morón y Merlo en 1859. Primeros proyectos urbanos de Pedro Benoit. Ponencia al IV Congreso de Historia de los Pueblos de la Pcia. de Bs. As. Noviembre de 1993.
- (11) BENOIT, PEDRO. Memoria de Proyecto. En D.I.H. y C. - Geodesia - Dup. Mensura 17 Pdo. de Merlo. 13/07/1859.
- (12) OCAMPO, JUAN C. Orígenes históricos de la ciudad y el partido de Moreno (1860-1910). Imprenta López. Bs. As. 1964.
- (13) BOTANA, NATALIO. El orden conservador. Editorial Hyspamérica. Bs. As. 1985. Pág. 29.
- (14) Ley Nacional 2873 del 18/11/1891. Art. 3: Son ferrocarriles nacionales los que ligen la Capital con una o más provincias.  
Dictamen procurador general de la Nación. Sabiniano Kier del 25/03/ 1892. “Ferrocarriles aún provinciales están sujetos a la inspección y vigilancia de la Nación”.
- (15) Decreto 1/09/1862. Normas a las municipalidades de campaña.
- (16) Ley Nacional de Pesas y Medidas del 6/08/1864.
- (17) Ley de Ejidos de la Provincia de Bs.As.
- (18) Decreto del 26/12/1862. Bs. As. “Organizando la dirección de F.C. del Oeste”.
- (19) Informe Departamento de Ingenieros. 17/05/1876. F. Lavalle, C. Encina, E. Moreno.
- (20) Ley 28/07/1863. “Creación de nuevos pueblos”.
- (21) RAZZORI, AMILCAR. Idem. T III. Pág. 386. Leyes 1907 y 3108 de 1865.
- (22) RANDLE, PATRICIO. La ciudad pampeana. Editorial Oikos. Bs. As. 1977. Pág. 94.
- (23) LOPEZ, MARIO J. “Los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires 1857-1886”. Pág. 345.
- (24) Ley de Inmigración y Colonización. Bs. As. 19/10/1876. Número 817.
- (25) Ley Nacional 947. 5/10/1878.
- (26) DE PAULA, ALBERTO. La ciudad de La Plata. Ediciones Banco Provincia. Bs. As. 1987. Pág. 345.
- (27) Decreto del 7/05/1881.
- (28) D.I.H. y C. - Geodesia - Figura bajo signatura 806-30-2 plano primitivo.
- (29) DE PAULA, ALBERTO. Idem. Pág. 89.
- (30) Se ignora Ley 757. 23/11/1871. Bases para concesiones ferroviarias. Art. 6 ...“queda prohibido pasar por ninguna calle, ni camino público, sino para atravesarlos...”.
- (31) DE PAULA, ALBERTO. Idem. Pág. 349.
- (32) Ley de Creación de 12 pueblos. 12/05/1883
- (33) Ley de Centros Agrícolas. 23/11/1887.
- (34) Traza Departamento de Ingenieros aprobada 17/02/1888.

(35) Informe D.I.H. y C. - Geodesia - 15/12/1994.

(36) Levantamiento de vías F.C. Oeste entre estaciones del Parque y del Once, 1883. Once - Riachuelo, 1895. Viaducto Constitución - Barracas F.C. Sud, 1901.