

HACIA LA «NUEVA BUENOS AIRES»

LA IDEA POLÍTICA DE LA CIUDAD DE LA PLATA (1880-1882)

TOWARDS THE «NUEVA BUENOS AIRES». THE POLITICAL IDEA OF THE CITY OF LA PLATA (1880-1882)

Valentín Magi¹*Palabras clave*

Capital provincial,
La Plata,
Economía política,
Determinismo
geográfico,
Capital fluvial

Recibido

27-2-2025

Aceptado

16-5-2025

Resumen

Este artículo indaga la coyuntura en que la dirigencia política de la provincia de Buenos Aires ideó la ciudad de La Plata. En respuesta a la federalización de la histórica capital bonaerense, la nueva cabecera se proyectó como una gran ciudad que, a través de su condición portuaria, buscaría disputarle la hegemonía urbana a la capital de la República. Analizando documentación legislativa, prensa y correspondencia, el ensayo muestra que La Plata fue pensada como una "nueva Buenos Aires" a partir de las contribuciones de Juan Bautista Alberdi y la sistematización teórico-política hecha por el gobernador Dardo Rocha. La amplia mayoría con que este contaba en la Legislatura, la autonomía financiera de la que gozaba su distrito y el momentáneo apoyo que le prestó el presidente Julio A. Roca compusieron una ocasión favorable para que un proyecto como el platense pudiera pensarse posible.

Key words

Provincial capital,
La Plata,
Political economy,
Geographical
determinism,
River capital

Received

27-2-2025

Accepted

16-5-2025

Abstract

This article explores the situation in which the political leadership of Buenos Aires province conceived the city of La Plata. In response to the federalization of the historic capital of Buenos Aires, the new one was projected as a great city that, through its port condition, would seek to dispute the urban hegemony of the Republic capital. Analyzing legislative documentation, press, and correspondence, the essay shows that La Plata was thought as a "new Buenos Aires" from the contributions of Juan Bautista Alberdi and the theoretical-political systematization made by Governor Dardo Rocha. His large majority in the Legislature, the financial autonomy enjoyed by his district and the momentary support given to him by President Julio A. Roca composed a favorable occasion for a project such as that of La Plata to be considered possible.

Todos aspiran a una gran ciudad, los que han contribuido a la solución y los que lo han resistido –los unos, porque son consecuentes con las ideas que los gobernaban al resolver la cuestión de la Capital de la República [...] los otros, porque sienten un inmenso vacío por la falta de la ciudad capital–.

Dardo Rocha²

1 Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / Universidad Nacional de Rosario / Universidad de San Andrés.
C.e.: valentinmagi@hotmail.com.

2 Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 1881, pp. 1186-7.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo analiza nada más que una idea: aquella que la política imaginó en la penúltima década del siglo XIX para dar fruto a la ciudad de La Plata. Fue Dardo Rocha, puntualmente, quien, al hacerse cargo de la gobernación de la provincia de Buenos Aires en 1881, debió proveer a su distrito de una nueva ciudad cabecera luego que la “vieja” Buenos Aires fuera convertida en capital federal. Ese sería el desafío principal de su gobierno.

La “Nueva Buenos Aires”, como la nombraron Juan Bautista Alberdi y el propio Rocha en un primer momento, debería ser un centro político, económico, social y cultural, capaz de competir con el polo porteño. Con ese objetivo en mente, el gobernador se preocupó por hacer de la nueva capital una ciudad de vanguardia: La Plata –como terminó llamándose– representó, incluso antes que Buenos Aires, la utopía de la ciudad moderna en el Río de la Plata, dado que sintetizó en su planificación los rasgos técnicos y estéticos de las ideas urbanísticas más avanzadas del siglo XIX (Gorelik 1998, Aliata 2006, Liernur 2001).

Esa dimensión del proyecto platense convocó más de una vez la atención de la historia de la arquitectura (de Paula 1987, Morosi 1983, Garnier 1989). No obstante, mucha menos atención ha recibido –si no ninguna de parte de la historiografía renovada– el momento anterior al de la planificación urbana, es decir, cuando la política provincial tomó la decisión de crear la nueva capital. La pregunta que este ensayo formula gira en torno al tipo de ciudad que subyació a esa decisión.

Nos referimos a una temporalidad más bien corta. Derrotadas las fuerzas autonomistas de la provincia de Buenos Aires en la revolución de 1880 y federalizada la ciudad homónima ese mismo año, fue a partir del próximo que Rocha desplegó una serie de iniciativas que le permitieron dar forma al proyecto legislativo que presentó en las cámaras provinciales en marzo de 1882. Esta es la pieza documental más relevante para comprender el tipo de ciudad que imaginaba. Pero al corpus de fuentes, además, lo completan la correspondencia que mantuvo al respecto con Alberdi en 1881, el dictamen de la comisión técnica que mandó constituir para recomendar una localidad capaz de ser capitalizada y las intervenciones que suscitó el tratamiento del proyecto en la Legislatura y la prensa porteña entre marzo y abril del 82. De tal manera, procuramos comprender no solo la definición teórica del tipo de ciudad capital que propuso Rocha, sino también el contexto de discusiones públicas que lo circundó. Por último, tomamos en cuenta la bibliografía disponible sobre la historia política del período y algunos trabajos que muestran la trayectoria que siguió la ciudad de La Plata una vez comenzada su construcción, con el objetivo de comprender las condiciones políticas de posibilidad del proyecto, tanto en la coyuntura en que fue imaginada como en las décadas siguientes, que alteraron seriamente el panorama político y económico de comienzos de los 80.

La hipótesis principal que estas páginas postulan sostiene que la decisión de crear la nueva capital comenzó por la elección de un sitio cuyo criterio excedió el saber

técnico que desplegó la comisión de estudios creada para tal fin. Rocha sostuvo que la capital debía ser una gran ciudad capaz de irradiar cultura y, en consecuencia, de sustituir el lugar que ocupaba la vieja Buenos Aires. En un régimen federal como el argentino, una capital provincial no debía ser un mero ente administrativo, sino una gran urbe multifuncional. Para cumplir ese objetivo, consideró –siguiendo las ideas alberdianas– que la capital debía ser fluvial: observando los casos de Rosario y Montevideo, indicó que una ciudad nueva solo podría crecer a partir del comercio con ultramar. Así, Rocha determinó que la condición de posibilidad de la capital se basaría en un criterio geoestratégico, razón por la que seleccionó al históricamente valorado puerto de la Ensenada para situar a la futura La Plata. Este nombre, acuñado por José Hernández en el tratamiento que dio el Senado provincial al proyecto de Rocha, apuntó justamente a identificar a la nueva ciudad con el río homónimo, es decir, con la puerta de entrada y salida al mar de una región que excedía a la Argentina. “La Plata”, pues, expresó también a través de su toponimia la ambición internacional que subyació a su idea original de ciudad.

No obstante, los apoyos no fueron unánimes para la propuesta rochista, puesto que, en la prensa porteña, donde escribió Sarmiento, y en el propio senado bonaerense, donde se destacó la voz de Juan Manuel Ortiz de Rozas, quien era aliado de Rocha, manifestaron su oposición a una capital fluvial próxima a Buenos Aires, toda vez que su escasa distancia y eventual competencia impedirían su crecimiento. El Estado nacional no permitiría que una nueva ciudad desafiara la hegemonía de la histórica capital; propusieron, en cambio, emplazarla en algún punto mediterráneo.

Pero esa oposición fue neutralizada por la amplia mayoría con la que contaba Rocha en la Legislatura y el momentáneo apoyo que prestó el presidente Julio A. Roca al plan del gobernador. Es que la provincia conservaba una importante autonomía electoral y financiera –esta última, a través de su superavitario banco provincial– que hacían imposible que la Nación interfiriera en los asuntos internos del distrito. Aunque esa realidad no se prolongaría más allá de la década de 1880, dada la consolidación política que lograría el roquismo y la crisis en que entrarían las finanzas provinciales a partir del *crack* de 1890, la coyuntura se revelaba favorable para que un proyecto urbano como el platense pudiera pensarse posible.

De este modo, recuperando categorías de José Luis Romero (1976), concluimos que La Plata nació al calor de la transición entre dos tipos de ciudades propias de la historia urbana latinoamericana. Por un lado, pretendió ser expresión cabal de la “ciudad burguesa” del período de entre siglos, época en que proliferaron grandes urbes basadas en el intercambio comercial y el urbanismo moderno; y, por el otro, protagonizó un reciclado intento por reproducir la “ciudad patricia” de pleno siglo XIX, definida en torno a los procesos de disputas territoriales abiertos durante las revoluciones de independencia, que enfrentaron a nuevos y viejos espacios consolidados del período colonial. Solo que, con La Plata, esa dinámica decimonónica no tendría ya la forma del enfrentamiento abierto, sino que la centralidad a la que aspiraba Rocha sería el resulta-

do de la dimensión burguesa de la nueva capital: a través de la prosperidad comercial la ciudad se convertiría, finalmente, en una “nueva Buenos Aires”.

ENTRE ALBERDI Y LA COMISIÓN TÉCNICA

No sabemos a ciencia cierta cuándo el gobernador comenzó a pensar en la nueva capital. Fue recién en noviembre del 80 que se consagró candidato por el autonomismo, pero probablemente venía pensando en el asunto desde algunos meses antes. Seguramente lo hubo empezado a considerar con seriedad a partir de septiembre, cuando el Congreso de la Nación aprobó la federalización de la ciudad de Buenos Aires, momento en que Rocha jugó un rol clave en la coordinación de los apoyos legislativos. Es que su acercamiento a Roca, quien en el mes de octubre se convertiría en presidente, implicó que Rocha trabajara para ceder la ciudad –a pesar de que siempre se había opuesto– y lograr a cambio que el primero lo apoyara en su candidatura a gobernador de la provincia. Desde allí, como trampolín, aspiraría a sucederlo en la presidencia de la Nación.

Durante los meses en que se discutió la federalización, el asunto de la futura capital bonaerense comenzó a tallar en la prensa y en la voz de los propios legisladores. Algunas editoriales de *La República* y *El Nacional* sostuvieron que la nueva sede del poder bonaerense sería con el tiempo una ciudad importante por la riqueza que llegaría desde su campaña. La clave del crecimiento urbano estaría en su eventual “posición comercial”, capaz de permitirle ser el mercado de los productos provenientes tanto del campo como del extranjero. Para el senador provincial Nicolás Achával, por ejemplo, la nueva capital podría “rivalizar” con la “gran capital de la Nación”, por lo que “la Provincia de Buenos Aires contendrá en su seno dos grandes e importantes ciudades”. Ambas capitales retribuirían positivamente en la provincia; la cesión sería una promesa de multiplicación del beneficio.

No obstante, *El Nacional* también advirtió sobre los criterios que deberían emplearse para seleccionar un nuevo punto en el mapa que fuera capitalizable. Además de mostrar que ya había localidades postulándose, el diario indicó que el asunto ameritaba un estudio serio que garantizara que la ciudad tuviera acceso al agua y servicios higiénicos, una posición favorable para el comercio y las comunicaciones y, finalmente, cercanía física con la vieja capital, dado que la proveería de hombres para el gobierno.

De esa manera, en el 80 se anticiparon ideas y perspectivas respecto a la futura cabecera provincial, e incluso algún aspecto procedimental –“un estudio serio”, como postuló *El Nacional*– que a partir del año siguiente Rocha sistematizaría. Podríamos suponer que, para el momento de su asunción, ya tenía una alternativa en mente; para madurar esa opción parece haber tenido en cuenta las recomendaciones que le llegaron por correspondencia de una pluma en particular: la de Juan Bautista Alberdi.

Ya durante los meses del debate legislativo por la federalización habían mantenido intercambios confidenciales, pero fue en marzo de 1881 que el autor de las *Bases* le envió un “Breve Memorandum” en el que recomendaba el puerto de la Ensenada

como “la Capital propia y natural” de la provincia. Según Alberdi, “donde hay vías de comunicación hay pronto habitantes, recursos, abundancia”, tal y como lo mostraba la historia de la propia Buenos Aires, pero también las de otras ciudades importantes como Montevideo, Nueva York, Boston, Filadelfia o Washington.

Alberdi desarrollaría esa idea con mayor profundidad en el libro que publicó un mes después con motivo de justificar conceptualmente la federalización de Buenos Aires, titulado *La República Argentina consolidada en 1880 con la ciudad de Buenos Aires por capital*. Allí, además de sostener que la república no podía darse otra capital porque solamente una ciudad poseía “puerto, tráfico, aduana, crédito, tesoro, administración, registros, archivos, oficinas, monumentos históricos” (p. 78), también recordó que la Ensenada era la mejor salida a ultramar de las costas occidentales del Plata, ergo, la mejor alternativa para situar la nueva capital.

El lugar había sido valorado ya en tiempos virreinales y también proyectado como puerto en los años rivadavianos. Para Alberdi no tardaría “la nueva ciudad de Buenos Aires en igualar a la pasada en riqueza y prosperidad, porque será una Capital habitada por capitalistas, es decir, por trabajadores productivos, en vez de componerse de empleados oficiales” (p. 179). En consecuencia, sería una ciudad mucho más libre que la anterior, de crecimiento espontáneo e improvisado.

El razonamiento abrevaba en un claro determinismo geográfico: era el emplazamiento geoestratégico vinculado al puerto y, en consecuencia, a sus beneficios económicos y sociales lo que sentaría las bases de una ciudad sólida, anclada en la modernidad y el progreso. En verdad, ese era el criterio con el que Alberdi proyectaba el futuro de cualquier ciudad; lo mismo sostuvo sobre Buenos Aires respecto de su puerto: siempre había sido la capital nacional “de hecho” dada su histórica condición de puerto monopolístico. Solo que, en el caso de la capital provincial, la ciudad no estaría destinada a encabezar la Nación, sino más bien a reflejar una proyección urbana global. Esta ambición se volvería evidente, por ejemplo, en los nombres de “sus calles y plazas”, que no recordarían “la guerra de la Revolución contra España”, sino “glorias y victorias universales de civilización, elementos e instrumentos de progreso y de engrandecimientos, aspiraciones nacionales, tendencias modernas a lo desconocido en los dominios del bien general” (p. 200).

Finalmente, Alberdi sostuvo que “Buenos Aires ignora todavía lo que es la Ensenada como elemento de riqueza y de poblamiento rápido y grande, a causa de celos estrechos” (p. 178), pero, al igual que el senador Achával, postuló que su cercanía física y múltiples vías de comunicación no las volverían rivales, sino que acabarían formando dos ciudades en una. La “vieja” Buenos Aires encarnaría proyecciones provenientes del pasado nacional y la “nueva” lo haría con expectativas sobre el futuro global.

Conociendo el contenido del mensaje que impartiría Rocha en la Legislatura un año más tarde, podríamos suponer, entonces, que para el momento de su asunción –el 1° de mayo de 1881– ya prefería a la Ensenada como el sitio donde fundar la nueva capital, en gran parte justificado en las ideas de Alberdi. No obstante, tres días después de

asumir la gobernación sancionó un decreto que nombró una comisión de estudios para seleccionar, de entre un conjunto de localidades, la más adecuada para ser capitalizada.

En la fundamentación del decreto el Poder Ejecutivo ponderó con carácter de “criterio general” para aquella comisión el hecho de que debía designar un punto ventajoso para la administración, el desarrollo del comercio y la industria y su probable crecimiento. Pero, además, debería prestar atención a otros criterios más “específicos”: la calidad de los terrenos para la edificación, la cantidad de agua para abastecer una ciudad populosa, la facilidad de la comunicación con el exterior y el resto del país, y la comodidad para hacer obras de higiene. Las localidades que deberían tener en cuenta serían Ensenada, Quilmes, Barracas al Sud, Los Olivos, San Fernando, Zárate, Chascomús, Dolores, Mercedes, San Nicolás, Belgrano y San José de Flores. Esta selección contemplaba aquellas que, al menos en una primera instancia, parecían satisfacer los requisitos del decreto. El plazo para realizar el estudio se dictaba en cuatro meses.

Un saber racional, basado en el estudio técnico de la provincia, daría respaldo al proyecto del gobierno provincial, buscando así ofrecer una alternativa fundada no solo en las preferencias individuales de Rocha o Alberdi, sino de un equipo de especialistas específicamente destinado a ese fin. Además de que el estudio proporcionaría una serie de datos fundamentales para las obras que demandaría la nueva capital, serviría para neutralizar “los intereses particulares” manifestados en las múltiples postulaciones de ciudades y pueblos para ser capitalizados y el “espíritu de especulación” que el asunto suscitó entre la dirigencia provincial.

La comisión técnica demoró un mes más de lo establecido en elevar el informe final al Ejecutivo. El 1º de octubre de 1881, Rocha contaba con el dictamen en mano, sumamente ajustado a su pedido. Durante esos meses, a su vez, el gobernador había ido tomando otras decisiones de importancia. Ya en el mes de mayo había convocado a un concurso internacional de proyectos para los principales edificios públicos –de dimensión palaciega– que alojaría la nueva capital, así como encargado al Departamento de Ingenieros de la provincia el diseño de la traza de la ciudad y los planos de otros edificios no concursados (de Paula 1987). Con esos requerimientos reforzaba los criterios que guiaban a la comisión, puesto que auguraba que el proyecto urbano se asemejaría más al de una gran capital moderna que al de un mero centro administrativo. Además, con el encargo del diseño de la traza adelantaba la condición *ex nihilo* de la ciudad, es decir, sería enteramente planificada. Lejos de apoyarse sobre alguna urbanización preexistente, la nueva capital miraría solamente al futuro.

Justamente, sobre esto último fue que Rocha buscó demostrar, a través de un censo provincial que se llevó adelante el día 9 de octubre del mismo año 81, que no había punto lo suficientemente poblado o desarrollado en términos urbanos que convocara a su capitalización. Una vez más, el gobernador apeló al saber racional que aportaba el moderno conocimiento censal para fundar la decisión sobre el sitio en que se ubicaría la capital. Lo cierto era que la cesión de la ciudad de Buenos Aires había reconfigurado

al espacio provincial, por lo que había que actualizar su estadística. Esta, a su vez, contribuiría a respaldar el trabajo de la comisión técnica.

El censo terminó arrojando una imagen de la provincia fundamentalmente ruralizada. Si bien el sistema urbano se hallaba estructurado en la mayor parte del territorio, solo cuatro localidades superaban los quince mil habitantes – San Nicolás, Azul y Chivilcoy, con Pergamino como caso extremo puesto que rozaba los veinte mil–. La distancia demográfica con la vieja capital era más que sugestiva: la ciudad de Buenos Aires alojaba la contundente suma de trescientos cuarenta mil habitantes. La antigüedad de su poblamiento hacía, además, que concentrara la mayor parte de las vías de comunicación, factores que explican que el censo encontrara al 62% de la población total provincial asentada en la zona norte del territorio (Otero 2023).

Ambas conclusiones corrían en sintonía con las decisiones que estaba tomando Rocha: por un lado, ninguna localidad podía compararse con la escala de la vieja capital, por lo que la propuesta de construir una ciudad enteramente nueva parecía válida frente a la falta de un polo urbano que pudiera competirle; y, por el otro, esto debía hacerse en una zona relativamente cercana a la capital de la República, ya que no partiría sino de ella el flujo de hombres y recursos que se precisarían para su poblamiento y edificación.

Ahora bien, en cuanto al trabajo hecho por la comisión técnica, los estudios que se realizaron fueron testeando cada uno de los casos sugeridos por el Ejecutivo según los criterios específicos impresos en el decreto. Como resultado de ese cruce, la comisión recomendó tres grupos de localidades: en primer término, por cumplir con el conjunto de las condiciones indicadas, se encontraron Campana, Ensenada y Zárate, acompañadas por un segundo grupo que cumplía muchas pero no todas de aquellas condiciones, integrado por Quilmes, Olivos y San Fernando; y finalmente, el tercer conjunto, más indistinto, compuesto por los pueblos de la línea férrea del Oeste, desde Moreno hasta Mercedes, que serían recomendables en caso de que se seleccionara una ciudad mediterránea.

Pero la decisión final que fallaría en favor de una en particular excedería el plano científico y sería, en todo caso, de carácter político. Así al menos lo entendió Rocha, quien recién el día 14 de marzo de 1882 elevó el proyecto para fundar una nueva capital para la provincia, mas no sin exponer frente al Senado una larga fundamentación al respecto. Esa pieza, que osciló entre la teoría y la historia urbana y política, dio cuenta, entonces, de la base del proyecto original de lo que poco tiempo después buscaría ser la ciudad de La Plata.

EL MENSAJE

“Toda capital [...] es una cabeza, un centro de vida, de dirección, de acción; pero la cuestión admite dos términos de solución: ¿debe ser solamente un centro político-administrativo, o debe ser también de población, de civilización y de comercio?”, se preguntó Rocha al dar comienzo a la justificación del proyecto que presentaba en la

cámara alta en 1882.³ El interrogante era un clásico que había organizado el debate sobre el carácter de la ciudad capital durante todo el siglo XIX, fuera y dentro del Río de la Plata. No obstante, aunque la respuesta que daría el gobernador era ya conocida por aquellos que lo estaban escuchando –puesto que el decreto del año anterior que había creado la comisión de estudios se inclinaba por uno de los términos de la pregunta y, además, Rocha ya había enseñado su posición cuando en 1880 defendió en el Senado de la Nación la propuesta roquista de federalizar Buenos Aires–, en esta ocasión, sin embargo, debía modularse de una manera particular, probablemente inédita en la historia argentina. Ya no se trataba de “toda capital”, sino de una variedad específica: la capital de provincia.

En la década de 1820, con motivo del primer debate dedicado a federalizar una ciudad para un naciente Estado-nación, la Legislatura había visto un primer encuentro de posiciones. Por un lado, buena parte de los diputados rivadavianos se había inclinado por la alternativa porteña, espejándose en el modelo romano-parisino de una gran ciudad que centralizaba funciones cual cabeza de un cuerpo que irradiaba su potencia hacia sus extremidades; por otro lado, un sector de los federales sostuvo que, en un país de provincias, la capital debía expresar la neutralidad del equilibrio territorial, por lo que sugirieron federalizar una aldea en un punto céntrico del mapa, orientada exclusivamente a la administración, carente de fasto y, sobre todo, de una opinión pública que pudiera influir sobre el gobierno (Aliata 2006). En este caso, el modelo era la novel Washington que, aunque no pensada originalmente como una aldea, las dificultades que afrontó su crecimiento hicieron que en la pluma de los viajeros del temprano siglo XIX apareciera referida como una *village* o *town*, asociada sin más que al rol de ser sede del gobierno federal (Abbott 1999).

La compatibilidad o correlación entre Buenos Aires y el unitarismo, y entre el federalismo y alguna alternativa no específicamente propuesta, fueron en ese momento asociaciones teóricas que se mantuvieron relativamente inalteradas en las décadas subsiguientes (Dócola 2017, Schmidt 2012). No obstante, a medida que el poder del Estado nacional se fue fortaleciendo desde comienzos de la segunda mitad del siglo XIX, el sector que se oponía a la federalización porteña se fue debilitando. Llegado el año 80, fueron los propios autonomistas quienes acabaron garantizando la cesión de Buenos Aires a cambio de ganarse un lugar en el naciente armado roquista (Sabato 2008). Incluso Sarmiento ya había descartado su americana *Argirópolis* (1850) cuando durante su presidencia (1868-1874) rechazó, por razones prácticas, el traslado de la capital hacia el interior del país, retomando su inclinación por Buenos Aires, tal y como lo había plasmado en el *Facundo* (1845). Ahora bien, todavía en 1882 Rocha reproducía los términos del primer debate dado en 1826 pero introduciendo un giro conceptual peculiar, puesto que ahora el asunto no pasaba por capitalizar un país, sino una provincia. ¿Cuál sería, en este caso, el tipo ideal?

3 *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores...*, 1881, p. 1176.

En palabras del gobernador, la respuesta sería una “nueva Buenos Aires”. Según su razonamiento, en un régimen unitario las provincias se limitan a ejercer funciones administrativas, por lo que así se entienden también sus capitales; pero en un régimen federal, “exigen nuevas condiciones”. Recuperando premisas que hasta hacía menos de dos años había estratégicamente silenciado para aprobar la federalización del 80, Rocha sostuvo que las provincias debían concebirse como “organizaciones naturales” comprometidas con la civilización del sentimiento nacional, por lo que debería esperarse, en el caso de Buenos Aires, la reparación de la falta de su ciudad rectora, que había acostumbrado a los locales a la centralización. Ahora había que evitar que la capital federal siguiera siendo, en los hechos, la capital de la provincia, lo que convertiría a esta última en una “especie de colonia”. Solo un “gran centro de población” podría hacerlo, que además de fortalecer el poder provincial, combatiría las “masas ignorantes y resabios de barbarie” que predominaban en un distrito compuesto únicamente por la campaña, cuando su estado natural había sido el de la presencia de una gran ciudad.⁴

La fórmula parecía ser, entonces, la de una Roma o París “de provincia”, que recuperaba la tradición urbana rivadaviana, pero no su propuesta unitaria ya caduca. El federalismo de Rocha se encontraba lejos de la noción del equilibrio de neutralidades, cuya traducción capitalina se hallaría en una “Washington criolla”, para acercarse en su lugar a la idea de la competencia entre autonomías. Una paradójica “descentralización centralizante” le permitiría reparar la entrega de Buenos Aires, levantando, a cambio, su gemela.

La clasificación que haría el gobernador respecto del total de ciudades analizadas por la comisión sería distinta de la que esta había elevado mediante su informe. Los grupos serían también tres: ciudades mediterráneas, municipios colindantes con Buenos Aires, ciudades fluviales. A continuación, podrá verse por qué introdujo un nuevo criterio de selección que, como adelantamos, respondió más a su objetivo político que la ecuanimidad técnica.

En cuanto a la capital mediterránea, sostuvo que la mejor candidata del mapa de localidades sería Las Flores, cuya posición equidistante respecto del conjunto del territorio permitiría no solo el equilibrio, sino, en este caso puntual, un emplazamiento que construyera patrones espaciales alternativos a los tradicionales –organizados en torno a Buenos Aires– para así garantizar el levantamiento de una capital netamente provincial. Sin embargo, por esta misma razón, la exigencia de montar un nuevo sistema de comunicaciones que redirigiera por completo el “rumbo natural” de “los hombres y las cosas” volvería la empresa demasiado ambiciosa. Además, la falta de un puerto ultramarino y la enorme distancia del único disponible hasta entonces –el de Buenos Aires– haría en lo inmediato imposible proveer con celeridad de los recursos humanos y materiales para construir una capital y limitaría en el futuro la vida urbana a una estrictamente administrativa. El elemento oficial no sería estímulo suficiente para constituir una gran ciudad.

⁴ *Ibid.*, pp. 1177-8.

Respecto de los municipios colindantes a la vieja capital, la propuesta sería bastante más original. Rocha propuso que la mejor idea sería unir las localidades de Belgrano, San José de Flores (actuales barrios porteños) y Barracas al Sud (actual Avellaneda). Así se formaría en el futuro un cordón conurbano con Riachuelo incluido, que permitiría en sus extremos tener comunicación con el exterior, pero desde ya que las dificultades aparecerían pronto, puesto que el crecimiento de esa extraña capital despertaría “sentimientos recelosos” en dos sentidos: por un lado, la vieja Buenos Aires se vería acorralada y perdería población propia y recursos, y la nueva nunca se emanciparía de aquella, cuyos intereses serían, al fin y al cabo, distintos a los de la provincia.

Finalmente, el grupo de ciudades que apareció privilegiado en el discurso de Rocha fue el de las fluviales, es decir, todas aquellas que, ubicadas sobre las costas de la provincia, desde el Arroyo del Medio hasta Carmen de Patagones, podrían proveer a la nueva capital de un puerto natural. Si bien la valoración de este elemento era resultado de entender por qué Buenos Aires se había mantenido históricamente como ciudad rectora en toda la región del Plata, Rocha introdujo en su exposición una referencia alternativa: el caso de Rosario. Primero la consideró el “desenvolvimiento más rápido en la América del Sud de una ciudad” para luego afirmar que eso se debía a su ventaja de puerto natural, cuya utilidad era más bien de orden extraurbano. Esto había permitido realizar una aspiración de las provincias en tiempos de la secesión de Buenos Aires: “romper los antiguos vínculos comerciales” con la ciudad. Quedaba claro entonces cuál sería la condición *sine qua non* para que el proyecto de capital triunfase: poseer una competitiva puerta de entrada y salida hacia el exterior.

La provincia que Rocha gobernaba tenía la mayor parte de sus costas abiertas al mar. Por ello, evaluó el conjunto de los puntos costeros, algo que había hecho solo en parte la comisión de técnicos y sin discriminarlos como una serie específica. Fue con ese motivo, entonces, que el gobernador aprovechó para introducir su propia preocupación política o, antes bien, de economía política, que lo llevó a modificar el criterio de clasificación de aquellos, para introducir uno con carácter imperativo, en torno al cual ordenaría el resto de las variables.

Las costas provinciales fueron divididas en cuatro tramos: el más austral iba de Patagones hasta Bahía Blanca; el siguiente, mucho más extenso, seguía hasta la boca del río Salado; el tercero, evitando la capital federal, llegaba hasta San Fernando; y el último terminaba en el Arroyo del Medio. Las primeras dos franjas costeras fueron rápidamente descartadas puesto que, por un lado, el único puerto habilitado de todo el tramo, ubicado en Lavalle, no presentaba las condiciones naturales óptimas para una buena conexión internacional, además de que sus bañados y cañadones circundantes hubieran implicado importantes obras de drenaje; pero, por otro lado, las localidades noveles como Bahía Blanca, Necochea y Mar del Plata aún no contaban siquiera con conexión férrea, y Bahía, que era de esos puntos el más promisorio en términos comerciales, se encontraba en un extremo excéntrico respecto del sector consolidado de la provincia, con la densidad poblacional más baja.

La cuarta zona identificada por Rocha presentaba mejores ventajas, pero tampoco cumplía con el requisito que deseaba. Lugares como San Fernando, Zárate, Campana, San Pedro y San Nicolás formaban parte del circuito histórico de la provincia, en particular la última, que además contaba con el hecho de ser entre ellos el punto más poblado, pero la ubicación norte de sus puertos los condenaba al uso exclusivo de cabotaje. La comunicación externa se vería limitada, además de que, según el caso, las tierras bajas o los límites jurisdiccionales pondrían en duda la posibilidad del crecimiento urbano.

Finalmente, el sector de la costa que Rocha mejor ponderó fue el tercero, que corría entre San Fernando y el río Salado. Allí se encontraban los pueblos de Olivos y Ensenada. El primero contaba con algunos rasgos favorables, como abundantes agua y tierra fértil, dos fábricas de ladrillos para la construcción y cierta belleza paisajística, pero las desventajas eran más pronunciadas puesto que resultaba demasiado próximo a la capital federal, lo que impediría diferenciar a la nascente ciudad y, más importante, su puerto nunca podría ser acondicionado para buques de gran calado, incluso si se lo intervenía con grandes obras. El Riachuelo, o el muelle de las Catalinas en la zona del Retiro, le eran más competitivos, por lo que seguirían concentrando el grueso de las embarcaciones extranjeras.

Así, luego de ese pormenorizado descarte, la selección final recayó en Ensenada. Su distancia respecto de Buenos Aires era la deseable, puesto que por un lado permitiría trasladar materiales y hombres con rapidez, pero al mismo tiempo se encontraba lo suficientemente alejada como para evitar que “una parte de la población solo estuviera accidentalmente en la Capital durante el día”. Además, el terreno se presentaba apto para edificar, con arena y tierra disponibles para fabricar ladrillos y, lo más importante, se encontraba lindante a una salida al mar. Los gastos de carga y descarga podrían reducirse a su tercera parte respecto de lo que ocurría en la boca del Riachuelo, sumado al hecho de que las condiciones naturales de acceso le eran superadoras. Su posición atraería también corrientes comerciales de la provincia y del país porque permitiría conectarlo fácilmente con el sistema de comunicaciones a través de la extensión de un corto ramal del ferrocarril desde Buenos Aires. El gobernador incluso llegó a afirmar que después de la “libre navegación de los ríos la apertura de este puerto [...] será el hecho más trascendental que habremos realizado para modificar el antiguo sistema comercial”.

Ensenada ocuparía para el sur del país el lugar que Rosario ocupaba para el norte, por lo que las provincias tendrían ahora mejor distribuida su salida al mar. Sin embargo, Rocha incorporó una segunda referencia sobre la cual espejaba a la Ensenada: lo hizo sobre Rosario si de la geografía interna se trataba, pero si quería disputar la puerta de entrada y salida a la provincia de Buenos Aires, que hasta el momento era también la puerta de entrada y salida principal de toda la República, debía mirar al mismo tiempo el caso de Montevideo. Este aventajaba a la propia Buenos Aires por su posición geoestratégica más cercana al Atlántico y por las condiciones naturales de su puerto,

razones por las que desde el siglo XVIII una y otra habían rivalizado en términos comerciales y políticos. Según Rocha, si Montevideo no había logrado imponerse había sido por el estado de agitación interna en Uruguay, que había demorado por demasiado tiempo las obras hidráulicas necesarias. Pero esto en Argentina no ocurriría porque, de acuerdo con el gobernador, Ensenada sería resultado de la armonía política que imperaba desde la guerra de 1880, de la que si la provincia había salido entregando su capital, el presidente Roca no podría menos que contribuir a desarrollar su sustituta.

Pero más allá de los dilemas políticos –que no tardarían demasiado en aparecer (o reaparecer)– en una primera instancia la idea de Rocha resultaba de una variación de un tema clásico: la ciudad era determinada por la geografía. La capital tenía como punto de partida un resorte en particular: el sitio en que estaría emplazada, que no era ni podía ser suelo inerte o neutro. La marca fluvial, en particular, era la que Rocha privilegiaba, porque era la llave al gran comercio, que era a su vez la clave para el desarrollo demográfico y cultural.

Si bien en su exposición frente al Senado no hizo citas eruditas, los diferentes debates sobre la capitalización de la Nación durante el siglo XIX y la obra de Sarmiento –el único de los letrados del período que reflexionó en clave especialmente urbana– ya habían hibridado el elemento geográfico con lo fluvial y lo comercial (Aliata 2012, Shmidt 2012). No era esto demasiado novedoso, lo era, en cambio, la unilateralidad con que Rocha lo hacía, subordinando, o haciendo depender los otros elementos mencionados: población y cultura. Aquí la marca alberdiana resulta evidente, como ya lo hemos adelantado. El proyecto de fundar una capital no podía siquiera comenzar a pensarse sin una condición previa, de orden físico y extraurbano: la posesión de un competitivo puerto natural. Luego, y solo a partir de este, la ciudad crecería demográficamente y las instituciones de su cultura se sofisticarían.

El gobernador respaldó su elección al nombrar autoridades especializadas en materia portuaria. Desde Rivadavia y el ingeniero Bevans, quienes en el proyecto de ley de federalización de Buenos Aires de 1826 habían señalado a Ensenada como mejor puerto ultramarino, pasando por el empresario constructor de vías férreas Guillermo Wheelwright, quien había ponderado sus ventajas geoestratégicas y, finalmente, el ingeniero Waldorp, procedente de Holanda, cuyo aval para realizar obras hidráulicas en el lugar ya había sido dado para el momento en que Rocha presentaba el proyecto de capitalización. Lo cierto es que el río Santiago, en la Ensenada de Barragán, había oficiado de entrada y salida a la margen occidental del Río de la Plata desde tiempos coloniales, por lo que la intención de regularizar su acceso era una pretensión largamente imaginada, en la que habían contribuido, aunque con falta de éxito, virreyes, comerciantes, políticos revolucionarios de mayo y sus herederos rivadavianos, así como empresarios de la segunda mitad del siglo XIX (Aliata 2006, Vitalone 2020). Rocha resolvería esa deuda pendiente otorgando a la provincia de Buenos Aires la más deseada de las llaves al Atlántico que la geografía argentina había podido dar.

ENTRE LAS CRÍTICAS Y EL NOMBRE

Luego de que el proyecto fuera presentado en la Legislatura, la mayor parte de la prensa porteña se mostró crítica. *La Nación* sostuvo que la provincia no precisaba “la formación de una gran ciudad” basada en “construcciones costosísimas [...] invirtiendo el producto de las cargas públicas”, lo que convertiría al Poder Ejecutivo en un empresario monopólico, “digno de la política económica de los López del Paraguay”.

El diario de Mitre fue original al traer a la discusión el aspecto financiero del proyecto. Como veremos, el tratamiento en las cámaras no incluiría preocupación al respecto. Es que las cuentas del Banco de la Provincia de Buenos Aires, principal instrumento para sustentar la construcción de la ciudad, se encontraban en óptimas condiciones. Esto lo diferenciaba no solamente de otros bancos provinciales, sino del propio Banco Nacional, que entre 1876 y 1881 había tenido vedada la posibilidad de emitir por haberse endeudado, precisamente, con el banco bonaerense. Luego de un acuerdo firmado con Roca que le permitiría retomar al primero sus potestades financieras, el banco de la provincia recibió pagos en bonos por aquel préstamo y, además, se le acreditaron los pagos por la federalización de la ciudad de Buenos Aires. Así, contaba con las posibilidades de colocar deuda externa y emitir moneda de curso legal. Además, la provincia podía emitir crédito mediante el Banco Hipotecario, que se había convertido en otra herramienta importante por las cédulas que venía librando desde concluida la Campaña del Desierto. En consecuencia, al despuntar la década de 1880 la provincia todavía se imponía como la parte dominante en materia financiera de todo el país (Gerchunoff, Rocchi, Rossi 2008). La crítica del mitrista *La Nación* se fundaba, entonces, más que en una evaluación sensata del asunto económico, en su oposición política al autonomismo.

En todo caso, sería la propia rivalidad entre las capitales lo que el resto de voces críticas coincidió en señalar, vista la ambición que cargaba el proyecto de Rocha. Las editoriales de *El Nacional* y *La Prensa* contribuyeron en ese sentido, además de la intervención de Ortiz de Rozas en el tratamiento que le daría el Senado provincial.

Es que fue allí donde se produjo la discusión más sustanciosa. El proyecto de ley que envió el gobernador declaraba capital al municipio de la Ensenada; anunciaba la fundación de una nueva ciudad frente al puerto financiada por la emisión del banco provincial y pactaba el traslado de la administración pública para el momento en que se encontraran terminados los edificios que la alojarían. Más allá de la fundamentación que ofreció José Hernández –el senador a cargo de defender el proyecto–, quien repitió los argumentos que había expuesto Rocha, su contribución más significativa fue la de otorgarle el nombre “La Plata” a la nueva capital, inspirado en los antecedentes que se encontraban en la “geografía patria”. Citando a la vieja Gobernación del Río de la Plata, el virreinato y las provincias unidas, Hernández recuperó la toponimia alusiva a la vasta región identificada con el río.

Precisamente, ese espacio más difuso que el de Argentina o de la propia provincia estimuló a que, en la cámara de Diputados, Carlos Pellegrini propusiera que la nueva

ciudad adoptase otro nombre, el de “Rivadavia”, por la conocida apuesta del expresidente por el puerto de la Ensenada. Sin embargo, sus propios colegas sostuvieron que de esa manera se aludía a un personaje unitario cuando el país vivía bajo un régimen federal, además de que tanto Rivadavia como Moreno –quien en 1810 también había bregado por la protección y la habilitación del puerto– eran nombres ya adjudicados a dos partidos de la provincia y serían internacionalmente mucho menos conocidos que uno alusivo a la tradición histórica. La virtud de la propuesta de Hernández justamente era que identificaba toponímicamente la nueva capital con un grupo de ciudades y lugares correspondidos con una red históricamente conectada con el exterior antes que con sus circuitos internos. El nombre de la ciudad parece ser, entonces, una expresión sintagmática de la ambición internacionalmente competitiva que Alberdi, Rocha y sus aliados esperaban que tuviera la nueva capital.

Ahora bien, en cuanto a la base del proyecto de ciudad, Ortiz de Rozas discutió abiertamente con Hernández. La situación se asemejaba al contrapunto que había protagonizado el último con Leandro N. Alem en la cámara provincial de diputados cuando se trató la cesión de la ciudad de Buenos Aires (Magi 2025). Alem había sostenido entonces que la provincia no podría reparar la falta de su capital porque cualquiera que le hiciera de relevo vería limitado su crecimiento y consecuente poderío por el histórico predominio que caracterizaba a la vieja Buenos Aires; no habría, para él, ciudad rival posible.

En esa línea fue que Ortiz de Rozas postuló que “las grandes ciudades no se decretan. [...] pretender crear una gran ciudad a las puertas de una ciudad como la Capital de la República, es pretender producir un fenómeno que la historia no da noticia se haya producido hasta ahora”.

Así, el senador se apropiaba de una de las opciones que Alem había supuesto podrían presentarse para la nueva capital: ésta podría ser una ciudad alejada de Buenos Aires y, en consecuencia, condenada a un estado desértico, puesto que no atraería residentes; o una ciudad inmediata que, por su cercanía, viviría prácticamente dentro de aquella, como una especie de sucursal o satélite. Para Rozas, La Plata sería un ejemplo de ésta última.

Si bien su crítica no incluía la idea de que la capital fuera una gran ciudad, lo hacía sobre la factibilidad de hacerlo de manera impuesta, a partir de una decisión política. En contraparte, propuso avanzar hacia un régimen territorial descentralizado. Si las provincias y no la Nación eran las preexistentes en el federalismo de Alem, podría sostenerse que para Rozas las localidades o pueblos lo eran respecto de la provincia. Según el senador, las municipalidades debían ser independientes, capaces de gozar de “rentas propias” para que el conjunto pudiera “localizarse después en una gran metrópoli”. Acto seguido, presentó un proyecto de capital alternativo al de Rocha, según el cual se designaba al pueblo de San José de Flores como residencia provisoria de los poderes públicos provinciales y postergaba la elección de la capital permanente para una convención constituyente.

Aunque con la presentación de una alternativa concreta Rozas se diferenciaba de Alem, puesto que este solo había terminado proponiendo el llamado a una convención, la solución de la cuestión de fondo era la misma. La sede definitiva de la capital provincial se postergaría de manera indeterminada, hasta que el propio desarrollo interno inclinara el “comercio y los intereses” hacia un punto determinado. Ese proceso espontáneo le daría a la nueva capital una vida emancipada respecto de su antecesora, que seguramente Rozas imaginaba en un punto mediterráneo, tal y como lo sugirió en el planteo que hizo en el año 81 para que la comisión técnica incluyera en su estudio las localidades de la línea del Ferrocarril Oeste. Así, la capital estaría lo suficientemente alejada de Buenos Aires como para que no acabara siendo su satélite.

La posición y los argumentos del senador fueron repetidos y respaldados en la prensa por un largo editorial escrito por Sarmiento en el diario *El Nacional*. Allí sugirió “una capital más adentro” antes que una

[...] al lado de la vieja Buenos Aires, como los Estados Unidos a su madre la Inglaterra, para arrebatarle el dominio de los mares. [...] No hay centros de comercio y civilización con dos cabezas [...]. Solo el cambio de las rutas de comercio muda de un lugar a otro los centros de intercambio.

Sarmiento se inclinó sobre todo por capitalizar Azul, dada su posición céntrica en el territorio provincial y echó una crítica bastante original sobre las concepciones acostumbradas del vínculo ciudad-campaña: por un lado, sostuvo que ningún legislador bonaerense “concibe capital sin puerto [...] ni capital sin ciudad grande” y, por otro lado, observó que la “campaña ha permanecido en el lenguaje como en la idea que representa un campo de estancias aun después que existen ciudades y villas”.

Resulta difícil encontrar en las ideas de Sarmiento posteriores a su *Argirópolis* ese tipo de valoración en cuanto al tema de la ciudad capital. Como mencionamos, durante su presidencia rechazó más de una ley que federalizaba una localidad distinta a Buenos Aires justificándose en la falta de conexión internacional y de instituciones públicas preexistentes (Shmidt 2012). En todo caso, lo que pareció invitarlo a sugerir lo contrario en el 82 es el hecho de que la ciudad capital que imaginaba Rocha se ajustaba más bien a “crear una NACIÓN, en lugar de dar cabecera a una Provincia”. Por eso retomó la propuesta de Ortiz de Rozas de convocar a una convención antes de apostar a una “capital marítima” que rivalizara con la vieja Buenos Aires.

Pero, en relación con la posición del diario, si bien Sarmiento había utilizado más de una vez las páginas de *El Nacional* para expresarse sobre temas de relevancia pública, lo curioso es que, al no estar firmadas, sus editoriales sobre la nueva capital provincial fueron identificadas como la posición del propio diario. Paradójicamente, como mostramos al comienzo, luego de la federalización del 80, *El Nacional* se había inclinado por el argumento contrario al de Sarmiento: la nueva capital debería ser de carácter comercial y estar próxima a la vieja Buenos Aires. De hecho, en el mismo ejemplar en que se desplegó la pluma sarmientina, el periódico comenzó a publicar una secuencia de columnas que aparecieron durante tres días con la propuesta de diseño de plano

para la nueva capital del arquitecto Juan Martín Burgos, inspirado en grandes ciudades europeas y americanas, todas de carácter comercial.

No está claro por qué el vespertino mostró posiciones inversas en un plazo tan corto de tiempo. Quizás fuera su apoyo al gobierno nacional o, más bien, su identidad porteña lo que explique el cambio editorial en oposición al proyecto de Rocha. En verdad, para comienzos del año 82, *El Nacional* atravesaba una transición que se consumaría en la segunda mitad cuando su principal accionista, Aristóbulo del Valle, terminase dando su apoyo al gobernador en su anticipada candidatura presidencial para las elecciones de 1886, cuando se enfrentaría a Miguel Juárez Celman, bendecido por Roca (Alonso 2007). Para el momento en que Rocha presentó el proyecto de capital, *El Nacional* todavía no se posicionaba abiertamente contra el presidente, pero ya podía verse una relación cambiante y contradictoria a través de sus editoriales. De cualquier forma, si tomamos la columna de Sarmiento como lo que fue, es decir, la posición oficial del diario, deberíamos sostener que este se mostró crítico con el proyecto del gobernador, tal y como lo hicieron el resto de las publicaciones periódicas porteñas. *La Prensa* lo sintetizó con claridad cuando resumió que la amplia mayoría discrepaba con “la trascendencia nacional que tendrá la futura capital” y la eventual incubación de “una política nueva capaz de crear hondos conflictos al sistema de gobierno que rige a la Nación”.

Ese era el meollo de la preocupación que compartían con Ortiz de Rozas, quien mostró su disidencia incluso a pesar de participar de las filas autonomistas. El senador también planteó que, si la capacidad de éxito de la nueva ciudad reposaría en su puerto, el gobierno nacional respondería acelerando la construcción de las obras del Riachuelo. Además, sostuvo Rozas, cualquier intento de que los impuestos de uso del puerto de la Ensenada fueran abaratados sería impedido para evitar que el primero cayera en quiebra.

Su advertencia no era infundada: en el mismo momento en que se discutía en la Legislatura de la provincia su nueva capital portuaria, se sucedían propuestas elevadas por Luis Huergo y Eduardo Madero al Poder Ejecutivo Nacional para otorgarle uno a la Capital Federal que estuviera a la altura de sus necesidades y ambiciones. De hecho, el propio Sarmiento también había escrito en su editorial que “quieren dotarnos de un puerto artificial y de una capital emporio de comercio para estarle arrebatando los ricos bocados de la boca a su madre”. Es decir que la futura capital representaría un desafío para Buenos Aires que, hasta el momento, la historia no había atestiguado: una sería competencia frente a la monopólica salida al mar de la que siempre había gozado.

Para Rozas, esa afrenta sería un fracaso asegurado; en cambio, para sus colegas de recinto, así como para los diputados, era una optimista promesa de futuro. Aunque el alineamiento detrás del gobernador era ampliamente mayoritario en las cámaras, lo que explica la celeridad con que el proyecto fue tratado en sesiones ordinarias, se destaca en los discursos de los parlamentarios un tono particularmente armonioso. No solamente descartaron cualquier conflicto entre provincia y Nación por la supues-

ta competencia entre puertos y capitales, sino que también le endilgaron a Rozas, en palabras de Hernández, una “falta de fe en el progreso”. Además de retomar los argumentos de Rocha, senadores, diputados y ministros hicieron hincapié en la magnitud del crecimiento económico del país, lo suficientemente contundente como para diluir riñas y tensiones políticas.

Ensenada, Rosario, el mismo Riachuelo, y en un futuro Bahía Blanca, contribuirían por igual a multiplicar el comercio de exportación de la Pampa, que se encontraba en plena transición de la producción ganadera a la producción agrícola, en un contexto de alza de la demanda mundial de alimentos. Argentina precisaba volverse competitiva en materia de intercambios frente a Uruguay o Brasil, que contaban con ciudades como Río de Janeiro o Montevideo, mejor emplazadas en la conexión con el Atlántico. La competencia no era, entonces, interna sino externa. La Plata jugaría en un concierto de urbes y puertos internacionales, junto con Buenos Aires, sin por ello pretender hacerle sombra.

CIERRE: LA PLATA, CIUDAD PATRICIA / CIUDAD BURGUESA

Poco tiempo después de que Roca y Rocha asumieron sus respectivas magistraturas, el primero solicitó que la provincia volviera a ceder parte de su jurisdicción a la Nación para ampliar el distrito de la Capital Federal, además de que en el Congreso se deslizaron proyectos para nacionalizar el Banco Provincia. Sin embargo, Rocha rechazó de plano esas propuestas en defensa de los intereses provinciales, por lo que el autonomismo bonaerense retomó una postura díscola frente al gobierno nacional (Allende 1971, Alonso 2010).

Para 1882, las aguas se calmaron puesto que Roca decidió separar miembros de su gabinete abiertamente críticos con Rocha y desautorizar esquilas periodísticas con expresiones furibundas para con el gobernador. Dado el poder financiero y la autonomía electoral que todavía conservaba la provincia, Roca prefirió mantener un vínculo de relativa armonía. Así, le dejaría cierta libertad de acción al gobernador, al menos hasta que asumiera el sucesor, momento en que retomaría los intentos por profundizar la subordinación de la dirigencia bonaerense.

De hecho, el mismo día en que Rocha presentó el proyecto de ley para capitalizar Ensenada intercambió cartas con Roca. El primero le aclaró que “no será posible sin las obras del puerto realizadas brevemente y que para eso necesito la autorización nacional de que hemos hablado”. La respuesta del presidente fue favorable y no se hizo esperar:

[...] este será el acto más trascendental de su Gobierno, y [...] contribuirá [...] a la consolidación del gran paso dado últimamente con la fijación de la Capital permanente de la República. Debe y puede contar Ud. con el Presidente y el amigo para todo lo que sea ayudarlo en la patriótica tarea que se ha señalado Ud. en la ocasión presente

Nuevamente, así como los legisladores y el gobernador habían sostenido que imperaba una armonía tal entre provincia y Nación que el proyecto platense solo con-

tribuiría a profundizar, Roca acompañaba en su carta ese mismo auspicio, aunque lo hiciera de forma impostada. De esta manera, para el momento en que la Legislatura tramitaba el proyecto de capital, Rocha contaba con el instrumento económico para llevarlo adelante –el Banco Provincia– y el apoyo político del poder provincial y nacional. El espíritu volcado hacia el porvenir que se escuchaba en las cámaras sintonizaba entonces con el buen vínculo –aunque fuera de momento– entre el presidente y el gobernador. El proyecto de ciudad capital que Rocha imaginaba parecía que pronto se volvería una realidad.

Si seguimos las categorías de Romero (1976), podríamos plantear que La Plata nació al calor de la transición entre dos tipos de ciudades latinoamericanas. Por un lado, pretendió expresar la “ciudad burguesa” típica del período de entre siglos, definida en torno al gran comercio internacional y el reformismo urbano moderno; y, por otro lado, buscó protagonizar un reciclado intento por reproducir la “ciudad patricia” de pleno siglo XIX, caracterizada por las disputas territoriales con los espacios consolidados durante el período colonial. Solo que, con La Plata, esa dinámica decimonónica no tendría ya la forma del enfrentamiento abierto, sino que la centralidad sería el resultado de su dimensión burguesa: a través de la prosperidad comercial la ciudad se convertiría en una “nueva Buenos Aires”. De este modo, La Plata podría ser pensada como un proyecto zanjado en una coyuntura transicional entre un tipo y otro de ciudad. Sería dos ciudades en una: la burguesa, expresada en su vida comercial y forma urbana, y la patricia, expresada en la capacidad para disputar la hegemonía de Buenos Aires.

No obstante, y a pesar de lo promisorio que resultó el proyecto durante el mandato de Rocha, poco tiempo después de concluido, durante los últimos años de la década del 80, los auspicios con los que aquel había nacido se irían apagando hasta alcanzar un intrépido fracaso.

Por un lado, mientras se construía la nueva capital, el Estado nacional fue profundizando su ascendencia sobre la ciudad de Buenos Aires para garantizar que su potencia política, económica y cultural siguiera reproduciéndose sin discontinuidad. Entre fines del siglo XIX y principios del XX, su espacio urbano y público fueron testigos del despliegue de una batería de iniciativas –entre ellas, la mencionada construcción del Puerto Madero– que apuntaron, justamente, a que la ciudad burguesa del Río de la Plata fuera una sola e indiscutida. En ese contexto, luego de que Roca lograra truncar las aspiraciones presidenciales de Rocha cuando se impuso Juárez Celman en las elecciones de 1886, este consumó el pedido por incorporar al territorio de la Capital Federal los pueblos de San José de Flores y Belgrano, entrega que tramitó el gobernador Máximo Paz en 1887, alineado con el roquismo. El polo porteño multiplicó así su presencia física e impidió que la escala del plano platense se acercara al de las proporciones de la vieja capital, como originalmente había sido pensado (Gorelik 1998, Alonso 2010, Shmidt 2012, Liernur 2001).

Pero, por otro lado, el *crack* de 1890 terminó con la autonomía financiera de la que gozaba la provincia. El Banco Hipotecario provincial y el Banco Constructor (de inicia-

tiva privada, dedicado a la edificación doméstica) entraron en *default* y cerraron sus puertas definitivamente, mientras que el Banco Provincia entró en moratoria de pagos y se cerraron la mayoría de las sucursales, incluida la platense. El novel Banco de la Nación Argentina sería, de allí en más, el único capaz de emitir moneda en toda la República (Gerchunoff, Rocchi, Rossi 2008).

El resultado de ese proceso sería el declive del proyecto urbano platense. Hasta la crisis del 90, la ciudad fue considerada nacional e internacionalmente como un modelo utópico respecto de lo que se esperaba de una ciudad moderna. La Plata prometía condensar rasgos tales como una grilla regular cruzada por diagonales, alta presencia de espacios verdes, obras sanitarias higiénicas, alumbrado eléctrico, palacios públicos monumentales, rápido crecimiento demográfico, puerto ultramarino e instituciones científicas de vanguardia. De hecho, el propio Sarmiento abandonó la posición crítica sobre el proyecto de Rocha y pasó a celebrar el “espíritu moderno argentino” que se desplegaba en una ciudad que había abandonado el “modelo colonial” y que solo podía entenderse si se la comparaba con las grandes urbes occidentales de fines del siglo XIX.

Sin embargo, la crisis económica detuvo por completo la construcción de la ciudad. La obra pública quedó paralizada. El puerto, por ejemplo, llegó a inaugurarse el mismo año 90, pero solo pudo aprovecharse en sus funciones mínimas, puesto que no se lo continuó acondicionando para el tráfico de grandes embarcaciones. Hubo decrecimiento demográfico, por lo que la grilla no llegó a poblarse por completo; la higiene urbana se volvió un asunto difícil de manejar; las cuentas públicas de la ciudad fueron sobre todo deficitarias y, en consecuencia, la propia dirigencia bonaerense evitó radicarse en ella.

El acontecimiento que reactivaría la vida social y cultural de La Plata llegaría recién con la creación de la universidad nacional en 1905. Sus aulas e instituciones anexadas, como el Museo de Ciencias Naturales o el Observatorio Astronómico –hasta entonces de carácter provincial– motivaron, con el tiempo, la radicación de jóvenes estudiantes. Sin embargo, el proyecto universitario en realidad respondió en sus inicios a las necesidades de la ciudad de Buenos Aires: proveer a los hijos de su elite de un espacio de estudio y formación moderno, más próximo a los campus anglosajones que a la “enviciada” gran ciudad en que se estaba convirtiendo la capital federal a razón de la inmigración masiva. El Estado nacional, además, federalizó el puerto en 1904 y lo convirtió en un antepuerto del de Buenos Aires, que ya no lograba dar abasto con el flujo del comercio internacional (Vallejo 2007, Vitalone 2020).

De tal manera, pasadas sus primeras décadas de existencia, La Plata se convertiría antes que en una ciudad burguesa de competencia global, en una suerte de apéndice urbano de la burguesía porteña. Más allá de que hubo ciertas etapas en que se buscó reavivar su autonomía, el eje neurálgico de la provincia, tanto en materia política como económica, social y cultural, siguió siendo la histórica ciudad de Buenos Aires (Hora 2022).

Así, el paso del tiempo demostró que las perspectivas de Alem y Ortiz de Rozas, críticas de la posibilidad de que surgiera una ciudad próxima que compitiera con sus

funciones, se mostraron bastante más ajustadas a las condiciones que ofrecía la hora política de comienzos de la década de 1880 que para la realización del tipo de ciudad con que soñaba Rocha.

Visto en retrospectiva, quizás podría decirse que el gobernador cometió un error de cálculo. El capital político con que había asumido Roca, apoyado por la mayoría de las provincias y erigido sobre la derrota de Buenos Aires en el 80, no dejaría margen para que se reinstalara un proyecto autonomista. La crisis del 90 parece haber sido el episodio que terminó definitivamente con la posibilidad de que la provincia alcanzara algún tipo de competencia significativa frente al Estado nacional.

Este rodeo final, en el que intempestivamente resumimos el futuro próximo que acabó teniendo La Plata, contribuye a reforzar la idea de que la aventura urbana en que se embarcó Rocha solo se entiende en el contexto estrictamente coyuntural en que fue caldeada. Y no solo porque aquella representó la transición entre la ciudad patricia y la burguesa, sino también porque solo pudo planificarse en un momento en que la provincia todavía mantenía un importante grado de autonomía electoral y financiera.

El "error" de Rocha parece, entonces, mejor entendido si lo planteamos como una paradoja: la de haber proyectado en esa coyuntura una capital cuya construcción y emancipación trascenderían necesariamente ese momento. Lo que lo llevó a pensar que a pesar de eso el proyecto tendría éxito sería una desmedida apuesta por su propio futuro político: al fin de cuentas, el gobernador creyó que podría maniobrar a las fuerzas del Partido Autonomista Nacional y que, en consecuencia, su carrera presidencial sería un éxito. Si bien no sabemos qué decisiones hubiera tomado desde el Poder Ejecutivo Nacional, durante su campaña electoral transmitió la idea de que, en caso de imponerse, la provincia que gobernaba volvería a hegemonizar la conducción del poder central y así se revertiría la subordinación a la que este la estaba sometiendo (Alonso 2010). En ese hipotético escenario, el montaje de la nueva ciudad y su puerto seguirían su curso y se volverían, seguramente, un éxito.

Pero lo cierto es que ese destino no pudo verificarse. La ciudad de Buenos Aires se afirmaría sobre sus potestades y poderes históricamente consolidados para acentuar incluso más que antes su doble condición de epicentro provincial y nacional. La Plata buscaría producir una alternativa frente a ese hecho porteño-céntrico que todavía organiza el sistema urbano argentino, pero ni siquiera la definición inicial del proyecto escapó a la omnipresencia que aquel polo ejerce sobre la concepción de la ciudad capital en Argentina. Al menos así lo indicó el propio Rocha en el fragmento con que comenzamos este ensayo. Alem y Ortiz de Rozas creyeron imposible que prosperara una capital construida a la vera de la vieja Buenos Aires porque, justamente, el gobernador apostaría por emularla construyéndola nueva. Fue esa la manera que creyó encontrar para regresar como el porteño triunfante que su antecesor no había podido ser. Un plan póstumo para el autonomismo provincial que volvería a fallar, sin solución de continuidad.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ABBOTT, C., 1999. *Political Terrain. Washington, D.C., from Tidewater Town to Global Metropolis*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- ALIATA, F., 2012. Contemplar y recordar. Sarmiento frente a la arquitectura, el paisaje y la ciudad. En A. AMANTE (dir.), *Sarmiento*. Buenos Aires: Emecé. pp. 133-158.
- ALIATA, F., 2006. *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario (1821-1835)*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo.
- ALLENDE, A., 1971. Julio A. Roca y Dardo Rocha. Una amistad y una enemistad históricas. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, vol. XLIV, pp. 204-232.
- ALONSO, P., 2010. *Jardines secretos, legitimaciones públicas. El Partido Autonomista Nacional y la política argentina de fines del siglo XIX*. Buenos Aires: Edhasa.
- ALONSO, P., 2007. Los lenguajes de oposición en la década de 1880. *La Nación y El Nacional. Revista de Instituciones, Ideas y Mercados*, n° 46, pp. 35-63.
- BADENES, D., 2012. *Un pasado para La Plata. Producción editorial y disputa de sentidos sobre la historia de la ciudad en su centenario -1982-*. Tesis de maestría. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- DE PAULA, A. S. J., 1987. *La Ciudad de LA PLATA, sus tierras y su arquitectura*. Buenos Aires: Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- DÓCOLA, S., 2017. *Espacios de poder para la Confederación Argentina. La capital, el puerto y el lugar del soberano. 1854-1859*. Tesis doctoral. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- GARNIER, A., 1989. *Le carré rompu. Rêves et réalités de La Plata*. Genève: Editions Archigraphie.
- GERCHUNOFF, P., ROCCHI, F., ROSSI, G., 2008. *Desorden y progreso. Las crisis económicas argentinas 1870-1905*. Buenos Aires: Edhasa.
- GORELIK, A., 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- HORA, R., 2022. Buenos Aires, el gigante que no ha logrado pararse sobre sus propios pies. *Anuario IEHS*, 37 (1), pp. 243-268.
- LIERNUR, J. F., 2001. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- MAGI, V., 2025. Buenos Aires Capital. Representaciones sobre el tema de la ciudad capital en la federalización de 1880. *Prismas*, 30, <https://doi.org/10.48160/18520499prismas30.1562>.
- MOROSI, J. A., 1983. *LA PLATA, Ciudad nueva, ciudad antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local / Universidad Nacional de La Plata.
- OTERO, H., 2023. Aproximaciones al concepto de frontera demográfica. La provincia de Buenos Aires en 1881. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 23 (1), s/p.
- ROMERO, J. L., 1976. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- SABATO, H., 2008. *Buenos Aires en armas. La revolución de 1880*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- SCHMIDT, C., 2012. *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la "capital permanente". Buenos Aires, 1880-1890*. Rosario: Prohistoria.
- VALLEJO, G., 2007. *Escenarios de la cultura científica argentina. Ciudad y universidad (1882-1955)*. Madrid: CSIC.
- VITALONE, C. E., 2020. *Puerto La Plata. Un Pasado con proyección de Futuro, 1883-1904*. La Plata: edición de la autora.

FUENTES

- ALBERDI, J. B., 1881. *La República Argentina consolidada en 1880 con la ciudad de Buenos Aires por capital*. Buenos Aires: Imprenta de Pablo E. Coni.
- D'AMICO, C., 1895. *Siete años en el gobierno de la provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires: Imprenta, Litografía y Encuadernación Jacobo Peuser.

ETCHICHURY, L. M., 1914. *La Plata. Estudio Histórico-Estadístico-Demográfico. 1882-1914*. La Plata: Municipalidad de La Plata.

MUSEO Y ARCHIVO DARDO ROCHA, 1956. *Fundación de la ciudad de La Plata (Documentos para su estudio)*. La Plata: Dirección de Imprentas Oficiales.