

**ACADEMIA NACIONAL DE INGENIERÍA
SECCIÓN ENSEÑANZA DE LA INGENIERÍA**

**EL FERROCARRIL
BUENOS AIRES-PUERTO DE ENSENADA**

Arístides Bryan Domínguez
Académico de Número
Presidente de la Sección Enseñanza

**Buenos Aires
REPÚBLICA ARGENTINA**

**Versión original: 2008
1a Revisión y ampliación: julio 2014
2a Revisión y ampliación: agosto 2015**

CONTENIDO

- 1. LOS FERROCARRILES PORTUARIOS DE BUENOS AIRES.**
- 2. EL FERROCARRIL BUENOS AIRES AL PUERTO DE ENSENADA.**
- 3. EL RAMAL LA PLATA – BUENOS AIRES.**
- 4. LA ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL DEL NORTE.**
- 5. EL PASEO DE LA ALAMEDA.**
- 6. LA CASA AMARILLA.**
- 7. LA BOCA DEL RIACHUELO.**
- 8. LA ESTACIÓN ENSENADA.**
- 9. LA ESTACIÓN LA PLATA.**
- 10. EL FERROCARRIL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.**
- 11. EL MERCADO CENTRAL DE FRUTOS.**

1. LOS FERROCARRILES PORTUARIOS DE BUENOS AIRES

Desde la aparición del ferrocarril, no se ha concebido un puerto de envergadura que no tuviera acceso ferroviario.

La salida y entrada de mercaderías al puerto no podía hacerse de otra manera que no fuera ferroviaria.

En el caso de Buenos Aires, ya en 1859 se aconsejaba la utilización de una locomotora en el **muelle de la Aduana Taylor** y años más tarde se tendieron vías por donde circulaban los guinches a vapor.

También en el **muelle de pasajeros** se tendió un pequeño ferrocarril para el traslado de los equipajes, aunque éste era de tracción a sangre.

En todos los proyectos de puerto para Buenos Aires, incluido el de Puerto Madero, desarrollado por la firma inglesa Hawkshaw y construido por la empresa argentina Madero, el ferrocarril tenía un protagonismo indiscutido.

Antes de la construcción del Puerto Madero, ya había tres ***ferrocarriles portuarios*** en Buenos Aires:

1. **El Ferrocarril de Buenos Aires al Puerto de la Ensenada**, tenía acceso a los muelles del Riachuelo en la Vuelta de Rocha.
2. **El Ferrocarril del Sud**, tenía su propio muelle en la entonces estación Barracas al Sud, en donde después estuvo el frigorífico La Negra, en Avellaneda.
3. **La Compañía Muelles y Depósitos de las Catalinas** (compañía no ferroviaria), había construido su propio muelle, por el cual circulaba una locomotora que acercaba a los buques los vagones de varias empresas ferroviarias que llegaban por distintos empalmes.

La operación ferroviaria de los puertos constaba básicamente del remolque de los vagones, cargados y/o vacíos, desde los sitios de carga y descarga en los lugares de atraque hasta o desde las playas de maniobras o los empalmes de los ferrocarriles.

Hasta 1891 esta operación fue básicamente un problema de las empresas ferroviarias y no del puerto, ya que éstas accedían con sus locomotoras y vagones a los distintos muelles.

A partir de la inauguración del primer dique de Puerto Madero en 1889, se pensó en la necesidad de contar con elementos propios de tracción y vagones para el servicio del puerto, con la idea también de independizarse de las empresas ferroviarias.

Así entonces, la autoridad portuaria controlaría también la operatoria ferroviaria dentro del mismo.

2. EL FERROCARRIL BUENOS AIRES AL PUERTO DE ENSENADA

Hacia fines del siglo XIX una compañía de capitales británicos construyó y operó una red de ferrocarriles de trocha ancha (1,676 m) en la República Argentina.

Los navíos que llegaban a Buenos Aires debían descargar sus mercaderías y pasajeros a varios kilómetros de la costa, debido a la presencia de bancos de arena que impedía una mayor aproximación al puerto.

En 1857 el gobierno de la Provincia de Buenos Aires le otorgó a la compañía Brassey, Wythes & Wheelwright una concesión para construir un ferrocarril entre la ciudades de Buenos Aires y Ensenada, en la margen derecha del Río de la Plata (*).

NOTA: El 20 de mayo de 1863 el ingeniero William Wheelwright compró a Diego Simpson los derechos y privilegios para la construcción del Ferrocarril Buenos Aires-La Ensenada. En 1865 se inauguró el primer tramo que iba desde Paseo Colón y Venezuela (Buenos Aires) hasta Tres Esquinas, en Barracas. En 1870 llegó hasta La Boca, pero debieron paralizarse las obras hasta construir un puente sobre el Riachuelo.

Este ferrocarril, inicialmente conocido como **Ferrocarril de La Boca**, conectaría Buenos Aires, La Boca, Barracas, Quilmes y Ensenada.

Ensenada es muy cercana a la ciudad de La Plata, y esta última se convertiría en capital provincial en 1882.

Esta línea férrea fue originalmente proyectada con el objetivo de sacar ventaja del puerto natural de Ensenada.

En Ensenada se proyectaba construir el **gran puerto de aguas profundas que requería Buenos Aires** y su factibilidad determinó la construcción de este ferrocarril.

Con el transcurso del tiempo, al no concretarse este propósito, el Ferrocarril Buenos Aires-Ensenada fue perdiendo importancia.

La **Estación Terminal en Buenos Aires** se levantaba al final de la calle Venezuela, cuando aún no existía la Avenida Paseo Colón, es decir con el río próximo a los andenes.

Esto obligó a levantar las vías sobre un alto andamiaje de hierro y madera que bordeaba la Ciudad.



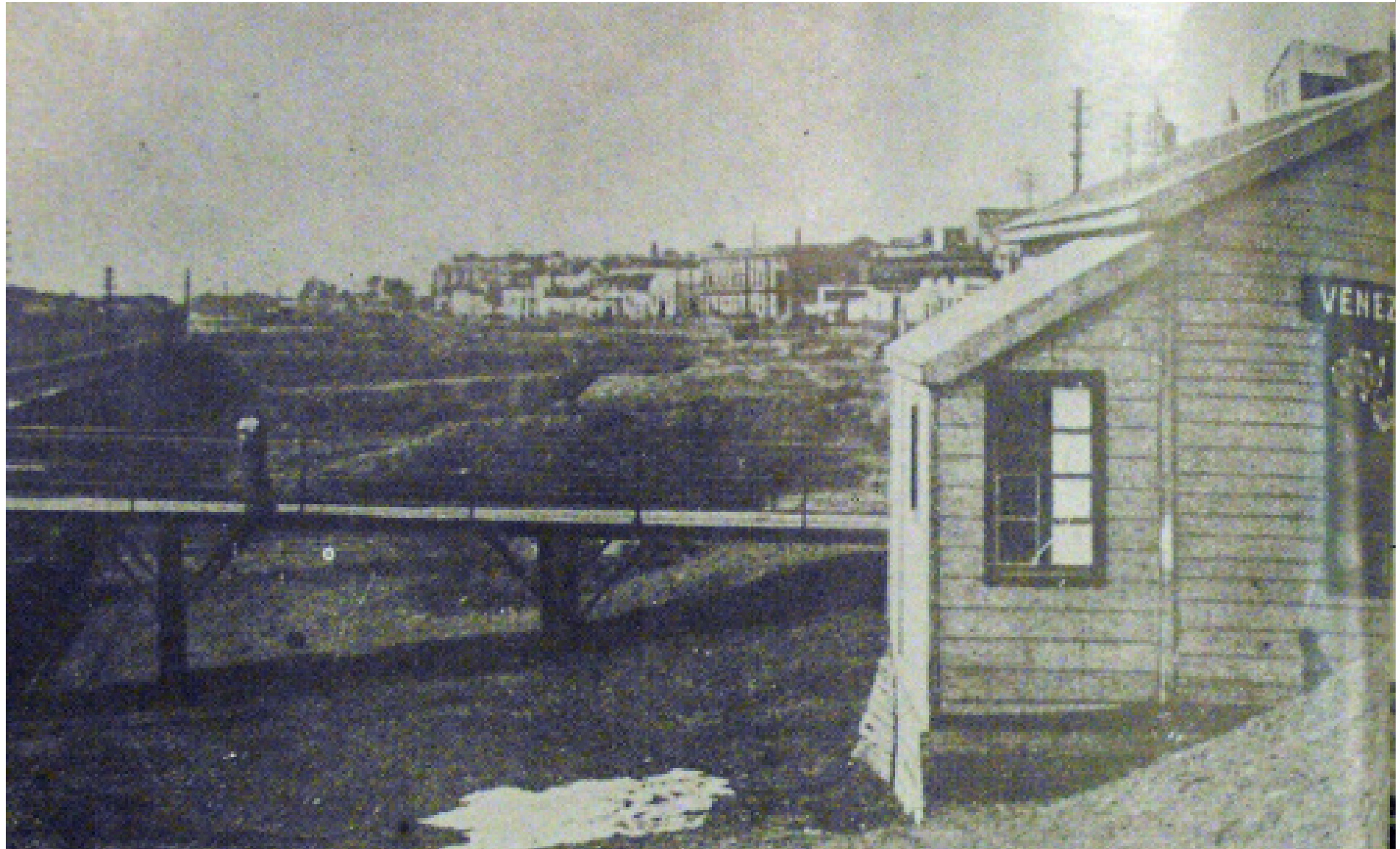
AVENIDA PASEO COLÓN
Estación Venezuela del Ferrocarril Buenos Aires - Ensenada

ESTACIÓN VENEZUELA - 00/00/1880

Cabecera del Ferrocarril Ensenada. Su punto de partida era una casilla de madera unida a un desguarecido andén por medio de una pasarela. Este ferrocarril se inauguró el 22/feb/1863. El recorrido de esta línea era un viaducto elevado a tres metros. La gente lo consideraba inseguro y tenía pocos pasajeros.

Fuente: Buenos Aires de ayer y de hoy. Roberto Conde. Ed corregidor. Conde 1982.

Latitud: -34.6135373246924 - Longitud: -58.3691811561584 Dirección: SS - Plano: 2



271



fs. 8
271-*F.C. Ensenada - Buenos Aires - Tranvía a Caballo

FERROCARRIL BUENOS AIRES, LA BOCA Y PUERTO DE ENSENADA

Viaducto metálico erigido en la costa del Río de la Plata, sobre la traza de la actual Avenida Paseo Colón. La Avenida Paseo Colón se construyó por encima del viaducto. Aún hoy aparecen partes de la estructura metálica cuando se hacen excavaciones en la Avenida Paseo Colón. El edificio con la chimenea es el Molino San Francisco





FERROCARRIL BUENOS AIRES, LA BOCA Y PUERTO DE ENSENADA

Viaducto metálico erigido en la costa del Río de la Plata, sobre la traza de la actual Avenida Paseo Colón



VISTA DE LA RIBERA DEL RÍO DE LA PLATA EN LAS CERCANÍAS DE LA CASA DE GOBIERNO

Los trabajos comenzaron en 1863 (*) desde la esquina de las actuales Avenida Paseo Colón y calle Venezuela, cerca del centro de Buenos Aires.

Desde allí las vías pasaban por un viaducto elevado hacia Casa Amarilla, luego pasaba por la *Barraca Peña*, la más antigua estación de cargas porteña aún en pie, en *avenida Pedro de Mendoza* 3121, General Brown, hasta la estación Tres Esquinas en Barracas, ubicada en las cercanías del encuentro de las calles Pedro de Mendoza, Montes de Oca y Osvaldo Cruz. Los rieles llegaron a Tres Esquinas el 18 de septiembre de 1865.

Desde Tres esquinas, en Barracas, los rieles cruzaban el Riachuelo hacia *Barraca Iglesias*, en Avellaneda y a otros parajes del sur, sobre un puente ferrocarrilero parabólico de hierro (+), inaugurado el 18 de abril de 1872 y se dirigían hacia la actual estación Pereyra.

En este punto giraban a la izquierda para alcanzar nuevamente la costa a la altura de Punta Lara y desde allí se dirigían a Ensenada. La primitiva estación de Ensenada estaba ubicada junto al *Fuerte Barragán*.

(*) **1863** - 1 de enero: Lincoln proclama la libertad de los esclavos en los Estados sublevados.

6 de marzo: Nace Joaquín V. González, fundador de la Universidad de La Plata.

21 de septiembre: España reconoce la independencia argentina.

(+) Arrasado por la inusual crecida del Riachuelo del 23 de septiembre de 1884. Fue reemplazado por uno de maderas duras, utilizado hasta su reconstrucción en hierro. Éste fue inaugurado el 28 de mayo de 1889.

Estación de Ferrocarril - Puente de la Ensenada a La Ensenada



PUENTE DEL FERRO CARRIL A LA ENSENADA

El servicio de cargas por esta vía continuó hasta 1914. Además, por ella circulaban los trenes de pasajeros que cubrían el trayecto entre Casa Amarilla y La Plata.

En 1864, los representantes del *Ferrocarril del Norte* y del *Ferrocarril La Boca-Ensenada*, acordaron la construcción de una estación que pusiera en contacto a ambos ferrocarriles.

Nació así la **Estación Central** en el Paseo de Julio (actual Avenida Leandro N. Alem), entre Cangallo y Rivadavia.

En 1866 se inauguró un ramal desde General Brown hasta La Boca.

El 18 de abril de 1872 se inauguró el tramo Barracas-Quilmes, cruzando desde la capital a la provincia por un puente que el río se llevó en una inusual crecida en el invierno de 1884.

Desde entonces los trenes de este ferrocarril cruzaron el río por el puente del Sud hasta que pudo ser habilitada una nueva estructura el 28 de mayo de 1889 (ver fotografía en diapositiva siguiente).

(*) En 1899 este puente era propiedad del Ferrocarril Sud.



SEGUNDO PUENTE DEL FERROCARRIL BUENOS AIRES - PUERTO DE ENSENADA

Habilitado en 1889

Los trenes de pasajeros que circulaban entre la estación Casa Amarilla y La Plata pasaron por este nuevo puente hasta el 1º de octubre de 1909, fecha en la que se habilitó el empalme de la línea principal con la vía Quilmes. Todos los trenes de pasajeros partieron y llegaron a Plaza Constitución.

Por este puente cruzaron luego sólo trenes de carga por cuatro años más, hasta la habilitación del puente de Barraca de Peña. Luego quedó inactivo hasta que por las obras de construcción de un nuevo puente Pueyrredón se lo usó para cruzar provisoriamente los tranvías de las líneas al sur de Barracas y como puente peatonal. Finalizada esta obra, el puente del ex Ferrocarril a la Ensenada fue desmantelado.

Al construirse el nuevo acceso a la estación de cargas Sola desde el kilómetro 4 de la línea principal, había que cruzar nuevamente el Riachuelo a la altura de la estación de cargas del Ferrocarril Oeste. El Ferrocarril del Sud utilizó para este fin la estructura del llamado Puente Chico, que el ex Ferrocarril Buenos Aires-Ensenada había instalado en el cruce del arroyo Maciel y que el Ferrocarril Sud había cambiado por otro al hacerse cargo de la línea.

En diciembre de 1872 se inauguró el tramo final Quilmes-Ensenada.

La traza completa de 61 kilómetros desde Buenos Aires hasta Ensenada de este complejo ferroviario fue inaugurada el 31 de diciembre de 1872 con la presencia del presidente de la Nación, Domingo Faustino Sarmiento.

La compañía Brassey, Wythes & Wheelwright construyó el Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de Ensenada (**FCBAPE**) a un costo de 670.000 libras.

En 1872 se fundó la compañía ***Buenos Aires & Ensenada Port Railway (BA&EP)***, que se hizo cargo del *Ferrocarril de La Boca* con la intención de desarrollar la ciudad de Ensenada, que tenía un puerto natural, para convertirlo en el puerto principal de Buenos Aires.

En 1873 el ferrocarril La Boca-Ensenada transportó 512.000 pasajeros. Quilmes era su estación principal, con 5 trenes diarios de ida y otros tantos de vuelta correspondiendo un promedio de 140 pasajeros por cada tren.

La competencia entre la compañía *Buenos Aires & Ensenada Port Railway* (BA&EP) y el *Ferrocarril del Sud* era feroz.

Finalmente, en 1898, esta última empresa adquirió todos los bienes del Ferrocarril Buenos Aires & Puerto de Ensenada, que tenía acceso al Puerto de Buenos Aires y con él un puente tendido sobre el Riachuelo, a escasos metros, río abajo del suyo propio.

La vida de la Estación Central en Buenos Aires no fue muy larga, ya que el 14 de febrero de 1897 un incendio destruyó sus instalaciones.

Las empresas de los ferrocarriles *Central Argentino*, *Buenos Aires al Pacífico* y *Buenos Aires-Rosario*, pasaron a operar en la estación Retiro.

La línea *Buenos Aires-Ensenada* volvió a su estación Venezuela y más tarde a la de Casa Amarilla, en el barrio de La Boca.

Ref.: Colin M. Lewis, *British Railways in Argentina 1857-1914: A Case Study of Foreign Investment*, Athlone Press (para el Instituto de Estudios Latinoamericanos, Universidad de Londres), 1983.

3. EL RAMAL LA PLATA – BUENOS AIRES

Apenas resuelta la ubicación de la Ciudad de La Plata, nueva Capital de la Provincia de Buenos Aires, el gobierno consideró necesario vincularla a la que sería la Capital Federal mediante una línea férrea.

Recurrió para ello al procedimiento más práctico y de más rápida solución: *Extender los rieles del ferrocarril “Boca y Ensenada”, que había sido inaugurado en diciembre de 1872, desde la estación terminal **Ensenada** al pueblo de **Tolosa**, que lindaba con la nueva ciudad de **La Plata**, aún no construida.*

La construcción de la línea **Ensenada-Tolosa** se realizó con tal celeridad que pudo ser habilitada *un mes antes de la colocación de la piedra fundamental de la construcción de la ciudad de **La Plata** en 1882.*

En el año 1883 el tren La Boca–Ensenada llegaba a la **Estación Central 19 de Noviembre en La Plata.**

Algunos años más tarde, la *Estación Central de la Plata* fue trasladada a la ubicación actual, e inaugurada el 1º de octubre de 1906.

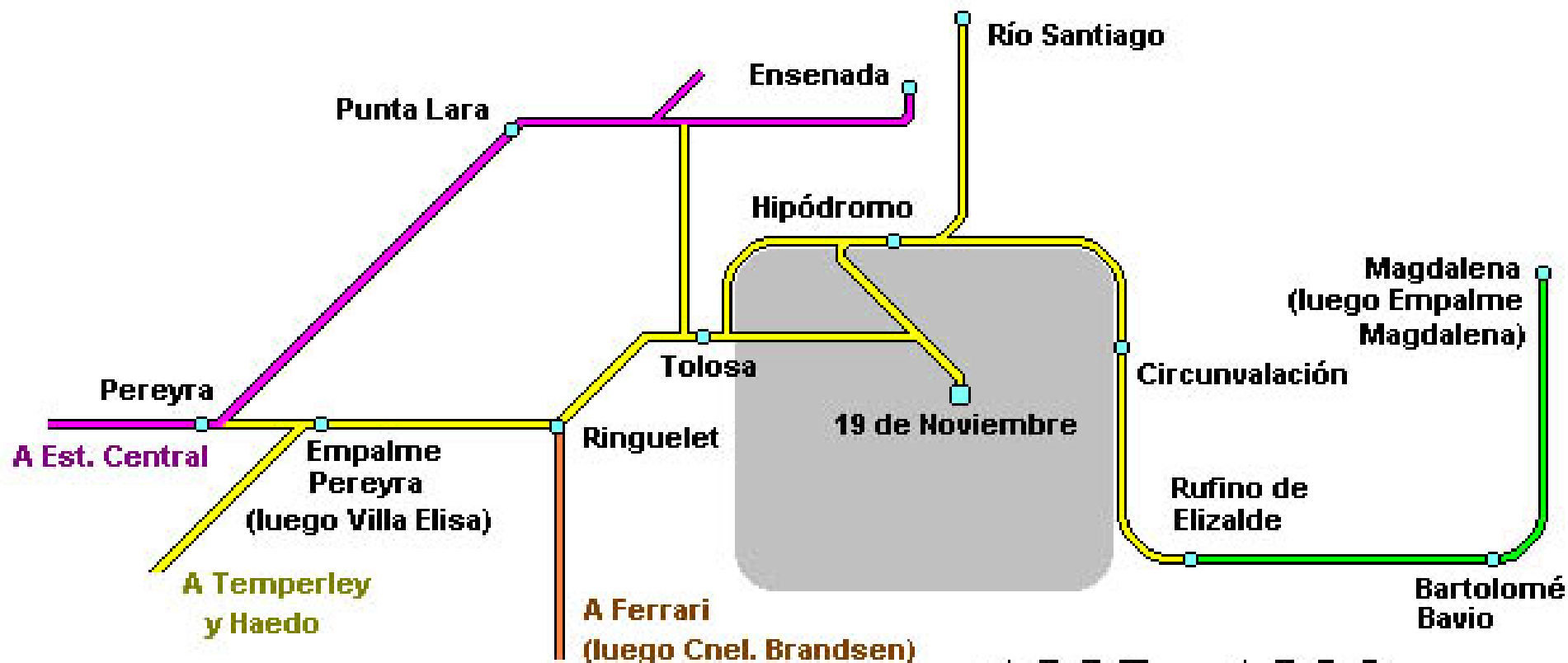
En 1888 se habilitó la doble vía entre Barracas Iglesia y Pereyra donde se empalmaba con el Ferrocarril de la Provincia que en doble vía ya llegaba al centro de la ciudad de La Plata.

Uno de los ramales construidos por el Ferrocarril Oeste era el de Tolosa a Magdalena.

Pasaba por Hipódromo, Circunvalación y Rufino de Elizalde.

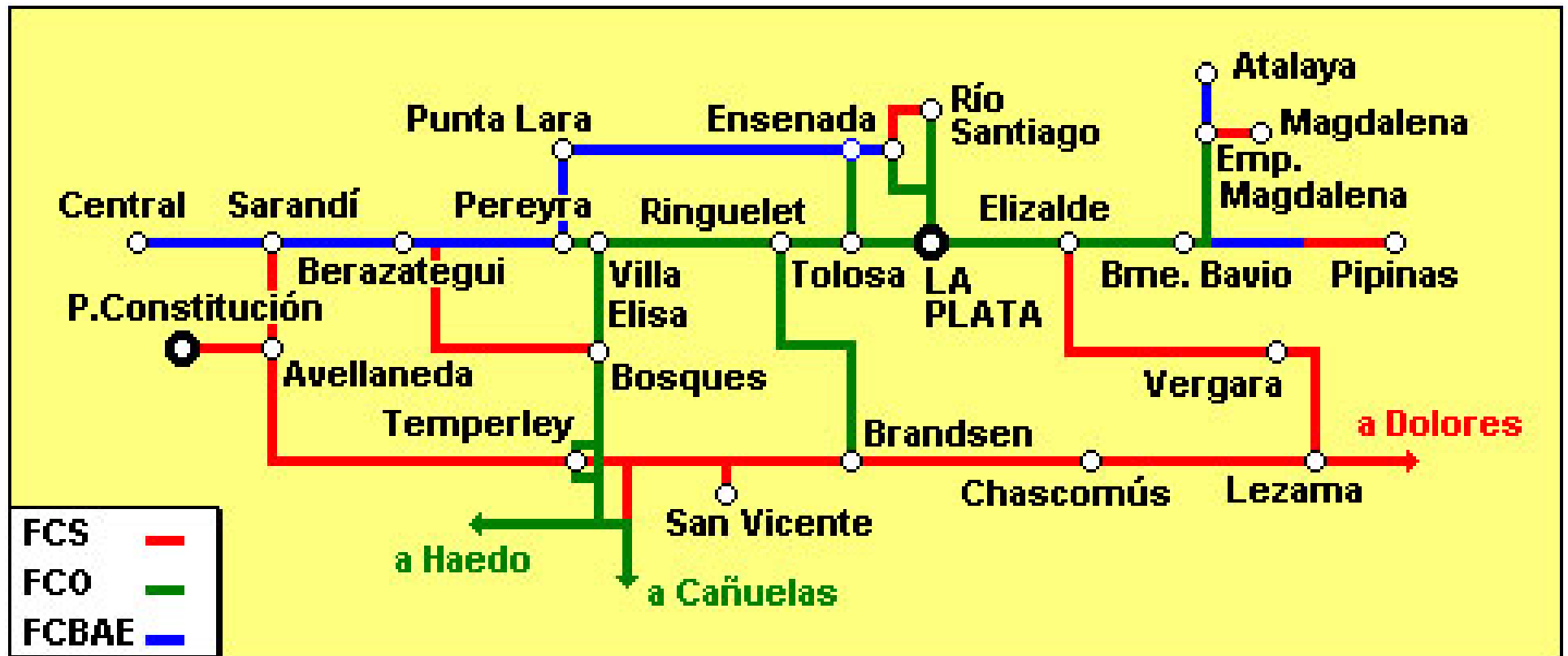
Desde esta última estación hasta Magdalena, fue adquirido el 25 de febrero de 1888, por una sociedad formada con ese fin, que se llamó "Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud", del cual el "Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada" era parte.

El 1º de noviembre de 1889 se prolongó la vía desde la primitiva estación Ensenada hasta una nueva, más cerca de la ciudad y del puerto de La Plata.



1883 - 1890

- Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada
- Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires
- Adquirido al FC de la Prov. por el FCBAyP de la Ensenada
- Adquirido al FC de la Prov. por el FCBAE y Costa Sud



FERROCARRIL SUD, FERROCARRIL OESTE Y FERROCARRIL BUENOS AIRES-ENSENADA

4. LA ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL DEL NORTE

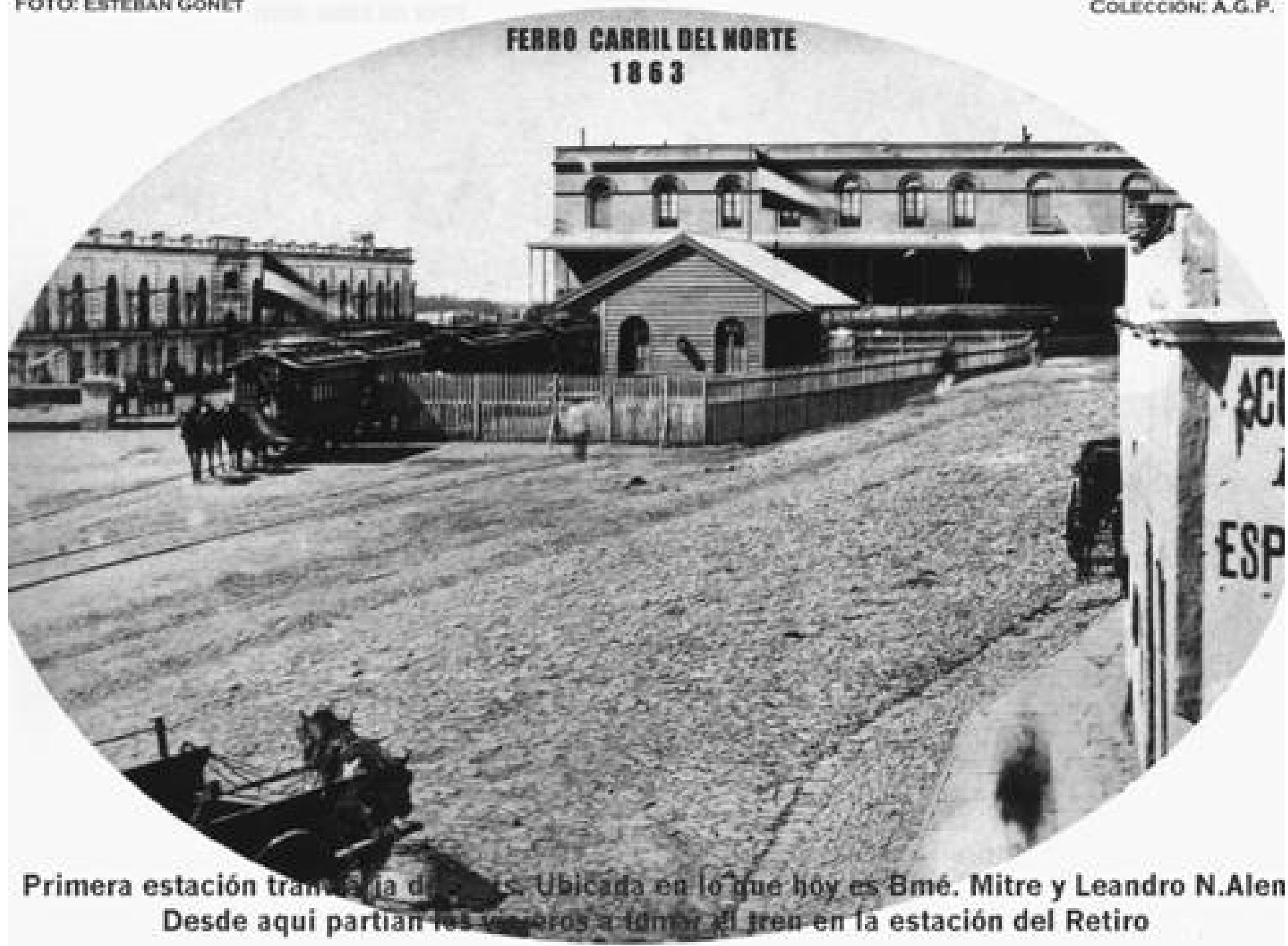
**Inaugurada el 14 de julio de 1863
como Lanzadera de tranvías a caballo**

Edificio definitivo: 31 de diciembre de 1872

Propietario: Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada

**Operador: Ferrocarril Buenos Aires a Rosario
Ferrocarril Central Argentino
Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico**

Clausurada el 14 de febrero de 1897



**FERRO CARRIL DEL NORTE
1863**

**Primera estación tranvía de Buenos Aires. Ubicada en lo que hoy es Bmé. Mitre y Leandro N. Alem
Desde aquí partían los viajeros a tomar el tren en la estación del Retiro**



ESTACIÓN CENTRAL, CIRCA 1897
Fuentes: www.buenosairesantiguo.com.ar
y www.todo-argentina.net



ESTACIÓN CENTRAL
Frente

Fotografía Casa Witcomb, Archivo Museo de la Ciudad.

Estación Central de Ferrocarriles del Norte ubicada en Paseo de Julio entre Piedad y Cangallo, de acá partía el tren a Ensenada.





VISTA DE LA ESTACIÓN CENTRAL DE TRENES

Situada en la actual Avenida Leandro N. Alem, entre las calles Cangallo y Rivadavia.

En el último plano pueden verse los edificios de ladrillo del Puerto madero. Entre los rieles del ferrocarril se y los edificios del Puerto Madero pueden verse las obras de relleno en plena realización.



Carlos Feltscher. Paseo de Julio, ca. 1877. Colección Lorenzo Guller Freres.



EL PASEO DE JULIO

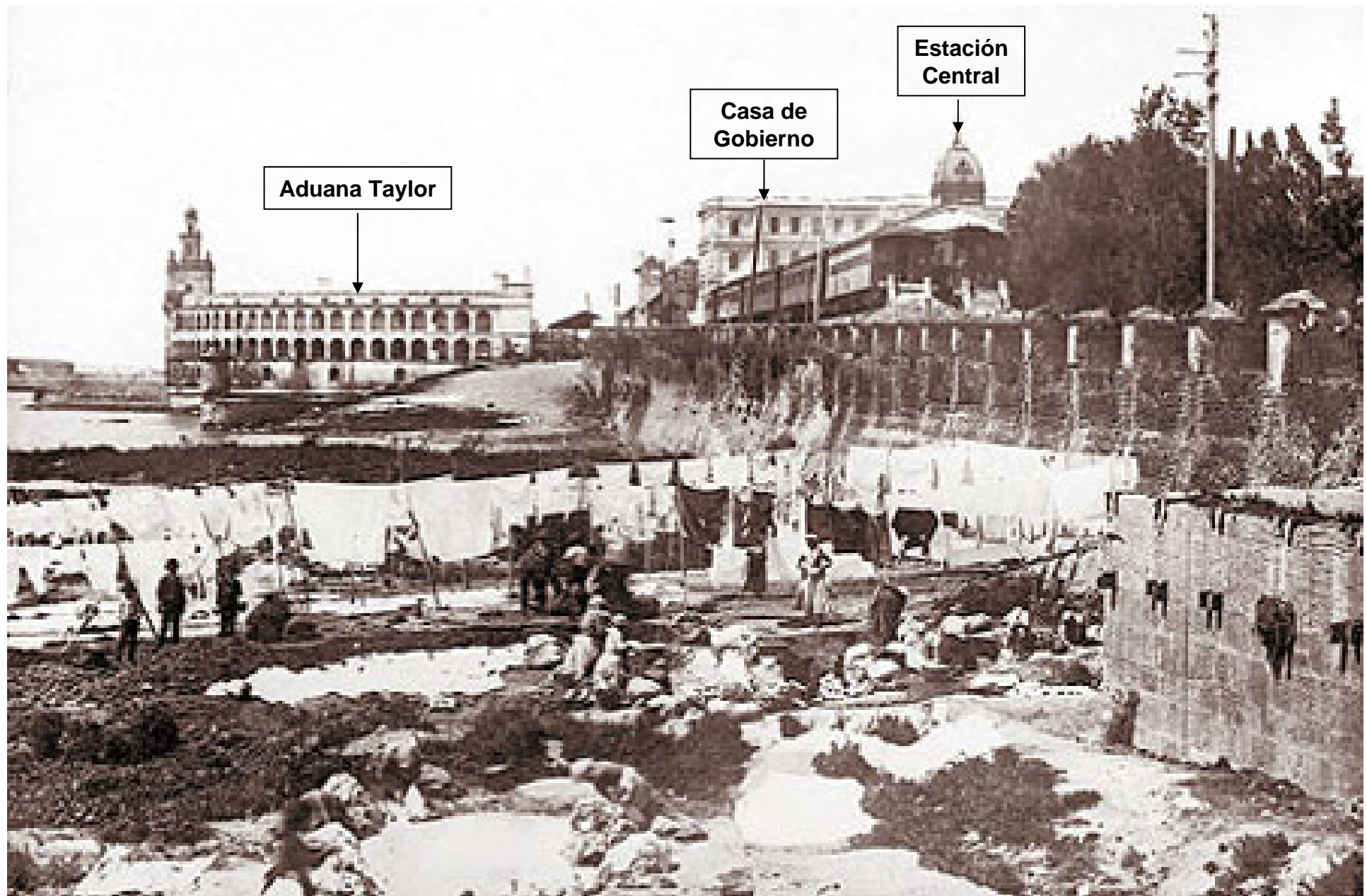
**La edificación de la derecha es la Estación central
El Paseo de Julio, antiguo Paseo de la Alameda, era la Avenida ribereña de la ciudad**



PASEO DE JULIO (actual Avenida Leandro N. Alem) Y ESTACIÓN CENTRAL



PLAYA DE DESCARGA DE LA ESTACIÓN CENTRAL

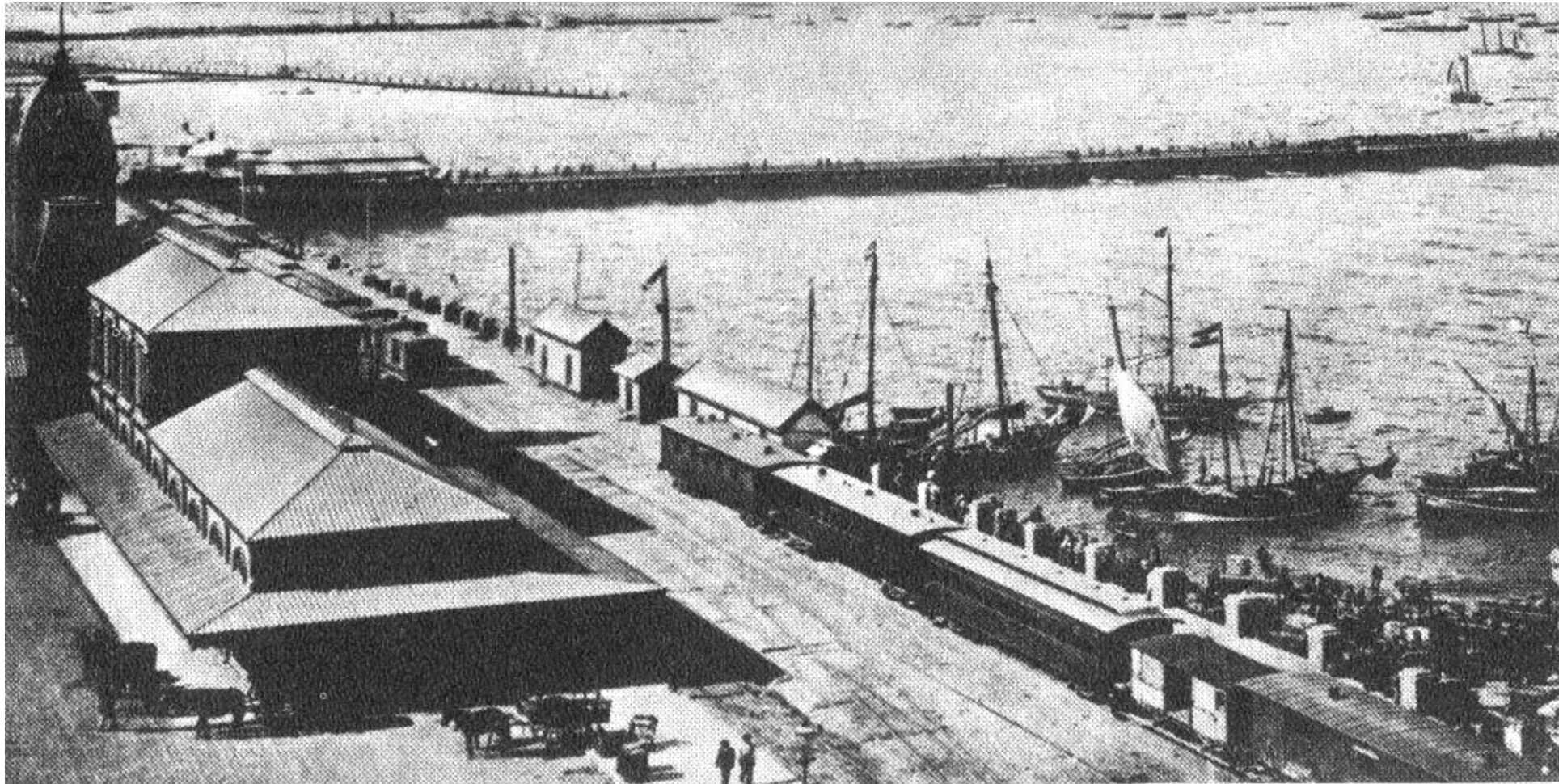


RIBERA DEL RÍO DE LA PLATA PRÓXIMA A LA ADUANA TAYLOR

En el mismo lugar donde las lavanderas realizaban el lavado de la ropa, los aguateros recogían el agua para beber. Puede verse la cúpula de la Estación Central y un tren estacionado. La Aduana Taylor fue construida en 1859 y demolida en 1895.



ADUANA TAYLOR, ESTACIÓN CENTRAL Y CASA DE GOBIERNO



MUELLE DE PASAJEROS, ANTIGUA ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL NORTE, VELEROS DE CABOTAJE Y CARRETAS USADAS PARA LA DESCARGA DE LAS NAVES

El muelle de pasajeros fue proyectado por el Ingeniero Prilidiano Pueyrredón
La Estación Central estaba ubicada en el Paseo de Julio (actual Avenida Leandro M. Alem) y Cangallo.
La Estación Central fue destruida por un incendio en Febrero de 1897

5. EL PASEO DE LA ALAMEDA

Alrededor de 1780, el virrey Vértiz mandó crear el Paseo de la Alameda, una calle ancha, de dos vías que se extendía cuatrocientos metros, paralela a la costa del río. Se plantaron álamos, sauces y ombúes y se construyeron bancos de mampostería para solaz de los paseantes.

Fue la primera avenida ribereña de la ciudad y también se la llamó Paseo de la Ribera y Paseo del Bajo.

Los vecinos de Buenos Aires acostumbraban frecuentar el paseo todo el año y tomar baños en la ribera del Río de la Plata. El 8 de diciembre de cada año, con la bendición de las aguas, comenzaba la temporada de baño.

Llegó a ser tan fuerte y generalizada la afición de los bañistas que en 1809, el virrey Cisneros dicta un “Auto de Buen Gobierno” en el que consta *"Que echando de ver los excesos que se cometen en los baños públicos de las riberas del río, tan opuestos a la moral cristiana, mando que nadie entre en él a bañarse por los sitios que están a la vista del Paseo del Bajo sino de noche, observando la más posible decencia, quietud y buen orden"*.

A mediados de diciembre de 1846 se coloca la piedra fundamental de la ampliación del paseo. Asiste al acto en carácter de madrina Manuelita Rosas y se entierran en una urna los documentos de rigor, medallas de oro, monedas de plata y cobre de diversas fechas entre el año 1644 a 1845, y un billete de cada clase de papel moneda corriente, desde 1 hasta 20 pesos.

La obra era bastante ambiciosa y, además de embellecer la costa, intentaba contener las aguas del Río de la Plata que, en sus fuertes crecidas, llegaba muchas veces hasta la actual calle Balcarce. Así lo comenta Juan Manuel Beruti, un vecino de la época: “*Se principió a levantar una muralla desde la punta del baluarte del Fuerte en la barranca del sur al norte, para contener las crecientes del río y formar una hermosa alameda, que lo menos será de larga cinco o seis cuadras*”

EL MURO DE LA ALAMEDA: En el año 1844, el ingeniero Felipe Senillosa –por orden del gobernador de Buenos Aires don Juan Manuel de Rosas– proyectó y dirigió la construcción de una larga pared con verja de hierro que se denominó *muro de la Alameda*.

Se emplearon ladrillos procedentes de los hornos de Santos Lugares y su propósito fue impedir que las aguas del río —en sus periódicas crecidas— llegaran hasta las viviendas ubicadas frente al estuario.

Este lugar preferido por la sociedad porteña en los días calurosos, se inauguró en enero de 1847 y fue su madrina doña Manuelita, la hija de Rosas.

El 15 de marzo de 1848, el paseo toma el nombre de Encarnación, en homenaje a Encarnación Ezcurra, sin embargo, por decreto de Rosas del 30 de octubre del mismo año, la Alameda pasa a llamarse Paseo de Julio.

En 1865, se continuó con el muro vertical que contenía las tierras del Paseo de Julio y, terminadas las obras, la totalidad del paseo se extendía por las actuales avenidas Leandro Alem, Paseo Colón y Libertador, entre San Martín y la avenida Alvear.

Paralelamente se dicta una ordenanza que dispone la construcción de recovas en los edificios cuyos frentes dan al Paseo.

En su artículo 3º indica los detalles constructivos de dichas recovas: *“...los arcos no podrían tener menos de dos metros treinta centímetros ni más de tres, de luz. El ancho de la recova sería de cuatro metros y medio, incluyendo el grueso de los pilares. En ningún caso la altura interior podría ser menor de cuatro metros. El cielo raso se haría de cal o de yeso o con madera pintada. El grueso de los pilares sería de tres ladrillos y jamás de menos de un metro y medio.*

Estas medidas se redujeron luego a dos ladrillos y medio y ochenta y cinco centímetros, como mínimo...” Así mismo, en el artículo 4º, se disponen compensaciones para los vecinos obligados a sufragar el gasto: *“En recompensa del gasto que la construcción de la arquería cause a los propietarios, la Municipalidad permite que ellos tomen del piso actual de la calle y fuera de la línea de traza que ha regido hasta el presente, lo necesario para levantarla, esto es, el ancho de cuatro metros y medio, prescriptos por el art. 3º. Les concede además permiso para levantar dos pisos encima de la arquería construida, cuyos pisos serán considerados propiedad de ellos para siempre”.*

El 25 de febrero de 1875, se insiste con la obligación sancionando otra ordenanza que intima a los propietarios a que en el término de un año construyan las recovas bajo apercibimiento de tener que adquirir la Municipalidad el terreno que ocuparen estas construcciones para poder edificar sobre ellas.

El 21 de mayo de 1903, próxima al cruce entre las actuales calle Cangallo y avenida Leandro N. Alem, se instaló la fuente monumental Las Nereidas, obra de Lola Mora, que representa el nacimiento de Venus y exhibe desnudos femeninos lo cual era escandaloso para la sociedad de la época.

Finalmente, en 1918, después de generar fuertes polémicas, la fuente fue trasladada a su actual emplazamiento en la Costanera Sur.

El 28 de noviembre de 1919, por la Ordenanza N° 520, el Paseo de Julio toma el nombre de Avenida *Leandro Nicéforo Alem*.



BUENOS AIRES – “EL CAMINO DE LA RIBERA”
Actual Avenida Leandro N. Alem

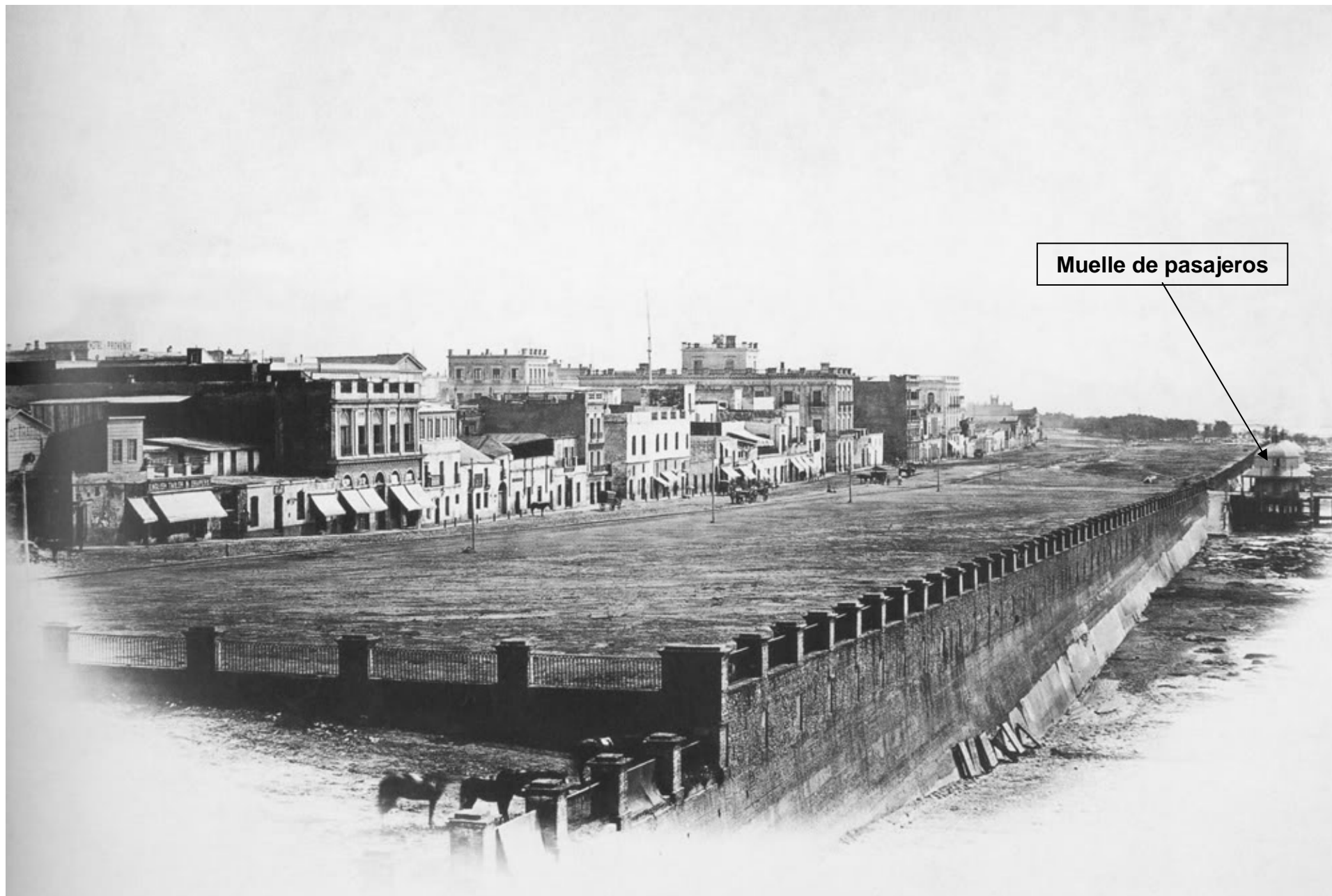


EL BAJO Y “EL PASEO DE LA ALAMEDA”, INTERSECCIÓN CON LA ACTUAL AVENIDA CORRIENTES
La casa blanca en la esquina es la residencia de Eduardo Madero
Rudolf Carlsen, c.1847



**“PASEO DE LA ALAMEDA” Y EDIFICIO DE LA COMANDANCIA DE MARINA
1846/50**

Este paseo tuvo varios nombres: “Paseo la Ribera”, “Paseo la Alameda”, Juan Manuel de Rosas se dispuso denominarlo “Paseo de la Encarnación” en homenaje a su esposa, pero ella no aceptó y finalmente fue llamado “Paseo de Julio”.



“PASEO DE JULIO” Y MURO DE LA ALAMEDA
Vista al muelle de pasajeros
1865



El Paseo de Julio
1885



LA ADUANA TAYLOR, EL MUELLE Y EL MURO DE LA ALAMEDA

Autor desconocido

Pintado probablemente uno o dos años después de finalizada la construcción de la Aduana Taylor



EL BAJO

**En correspondencia de las actuales Avenidas Paseo Colón y Belgrano
24 de junio de 1869**

Lamina N.º 10

ANTIGUA ESTACIÓN RETIRO DEL FERROCARRIL DEL NORTE
21 de febrero de 1895



Fotografía Wilcomb

La Estación Retiro del Ferrocarril del Norte

125



fs. 14

125- Paseo de Julio-Embarcadero- Aduana

101



fs. 49
101-*Paseo de Julio



“PASEO DE JULIO”

Vista al muelle de las Catalinas y estatua de Giuseppe Mazzini



PANORAMA DEL RÍO DE LA PLATA DESDE EL PASEO DE JULIO CUANDO AUN NO EXISTÍA EL PUERTO
c. 1880

La estatua es Giuseppe Mazzini (1805-1872) fue colocada allí por iniciativa de residentes italianos. Se observan las vías del tren que conducen a la Estación Central. El impresionante paseo de la Alameda fue barrido para construir la Avenida Alem. En un principio sólo tenía 4 cuadras. En 1848 se le dio el Nombre de Paseo de Julio. Este paseo tuvo varios nombres: "Paseo la Alameda", "Paseo la Ribera" y con Juan Manuel de Rosas se dispuso denominarlo "Paseo de Encarnación" y "Paseo de Julio".

ESTATUA DE GIUSEPPE MAZZINI
1805-1872



LA PLAZA ROMA

(ex Plaza de Julio y ex Plaza Manzini)

(Situada en la Avenida Leandro N. Alem entre las calles Lavalle y Tucumán)

La Plaza Roma es un espacio verde público en el centro de la ciudad de Buenos Aires. Se encuentra sobre el eje de la Avenida Leandro N. Alem y en una zona de gran densidad edilicia adonde se destacan las torres vidriadas de oficinas corporativas.

Su origen se remonta a la creación del Paseo de Julio (hoy Avenida Alem), un camino ribereño que tenía sus orígenes en épocas virreinales, pero se consolidó y amplió durante el período de Juan Manuel de Rosas, inaugurándose en 1848.

En los primeros tiempos este paseo se encontraba sobre la pendiente natural de la costa, pero debido a las inundaciones se construyó un muro de contención que lo elevó sobre el nivel de las crecidas y consolidó la zona.

Sobre este Paseo de Julio se conformó un espacio verde que primero fue conocido como Plaza de Julio, entre el muro de contención de la ribera, la avenida y las calles Parque (hoy Lavalle) y Tucumán.

Allí, la comunidad italiana de Buenos Aires propuso emplazar un monumento en homenaje a Giuseppe Mazzini, fallecido en 1872.

En marzo de 1877, la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires sancionó la ley permitiendo la iniciativa; mientras la estatua era encargada al escultor Giulio Monteverde.

El 16 de marzo de 1878, fue inaugurado con una ceremonia el Monumento a Mazzini, transformando a la Plaza de Julio en una de las primeras de Buenos Aires con un monumento (luego de la Plaza San Martín y la Plaza de Mayo). Rápidamente esto llevó al cambio de nombre del sitio, que pasó a llamarse Plaza Mazzini.

A su costado corrían las vías del Ferrocarril del Norte que partían de una estación junto a la Aduana de Taylor y la Casa Rosada, yendo junto al Paseo de Julio hasta la actual estación de Retiro y siguiendo su ruta hacia San Fernando.

A partir de 1887, la ribera porteña sufrió una drástica reforma cuando comenzaron las obras de construcción del nuevo Puerto de Buenos Aires (hoy conocido como Puerto Madero. Así, mediante el relleno artificial, se extendieron las tierras de la ciudad ganando espacio al Río de la Plata, y el viejo Paseo de Julio quedó muy lejos de la ribera, perdiendo su condición de paseo costanero.

La Plaza Mazzini, que originalmente contaba con vistas del río, los antiguos muelles de pasajeros y la Aduana, perdió también esas características y quedó rodeada por nuevos terrenos sin edificar, que posteriormente serían loteados y construidos.

La zona tuvo un fuerte uso relacionado con el nuevo puerto, pero con el paso de los años también se construyeron edificios residenciales, oficinas, y particularmente casas bancarias y corporativas.

También, sobre el Paseo de Julio, estaba la residencia del ex presidente Miguel Ángel Juárez Celman (demolida en la década de 1970).

El 27 de marzo de 1961 finalmente se le impuso el actual nombre de Plaza Roma.

En las décadas posteriores los alrededores de la plaza experimentaron grandes cambios.

Mientras el Diario La Nación construía su nueva sede e imprenta sobre el lado de la calle Bouchard, en 1980 se terminó el Edificio CHACOFI, una torre vidriada de 113 metros de altura en el terreno antes ocupado por la casa de Juárez Celman.

Pero fue a comienzos de la década del '90 que el entorno tuvo su mayor modificación, con la construcción de un conjunto de torres corporativas vidriadas.

La Torre Bouchard (1994), con su característico remate piramidal fue seguida por el icónico Edificio República (1996) diseñado por el reconocido arquitecto César Pelli, y finalmente un estudio norteamericano construyó el Bouchard Plaza sobre la estructura del edificio del Diario La Nación (2004).



MONUMENTO A GIUSEPPE MANZINI EN LA PLAZA ROMA
Detrás se encuentra la residencia de Miguel Ángel Juárez Celman
(demolida en la década de los '70. En ese predio se encuentra el Edificio CHACOFI)

**RESIDENCIA DE
MIGUEL ÁNGEL JUÁREZ CELMAN**

**Estaba ubicada sobre la Avenida Leandro
N. Alem 551/25, Buenos Aires.**

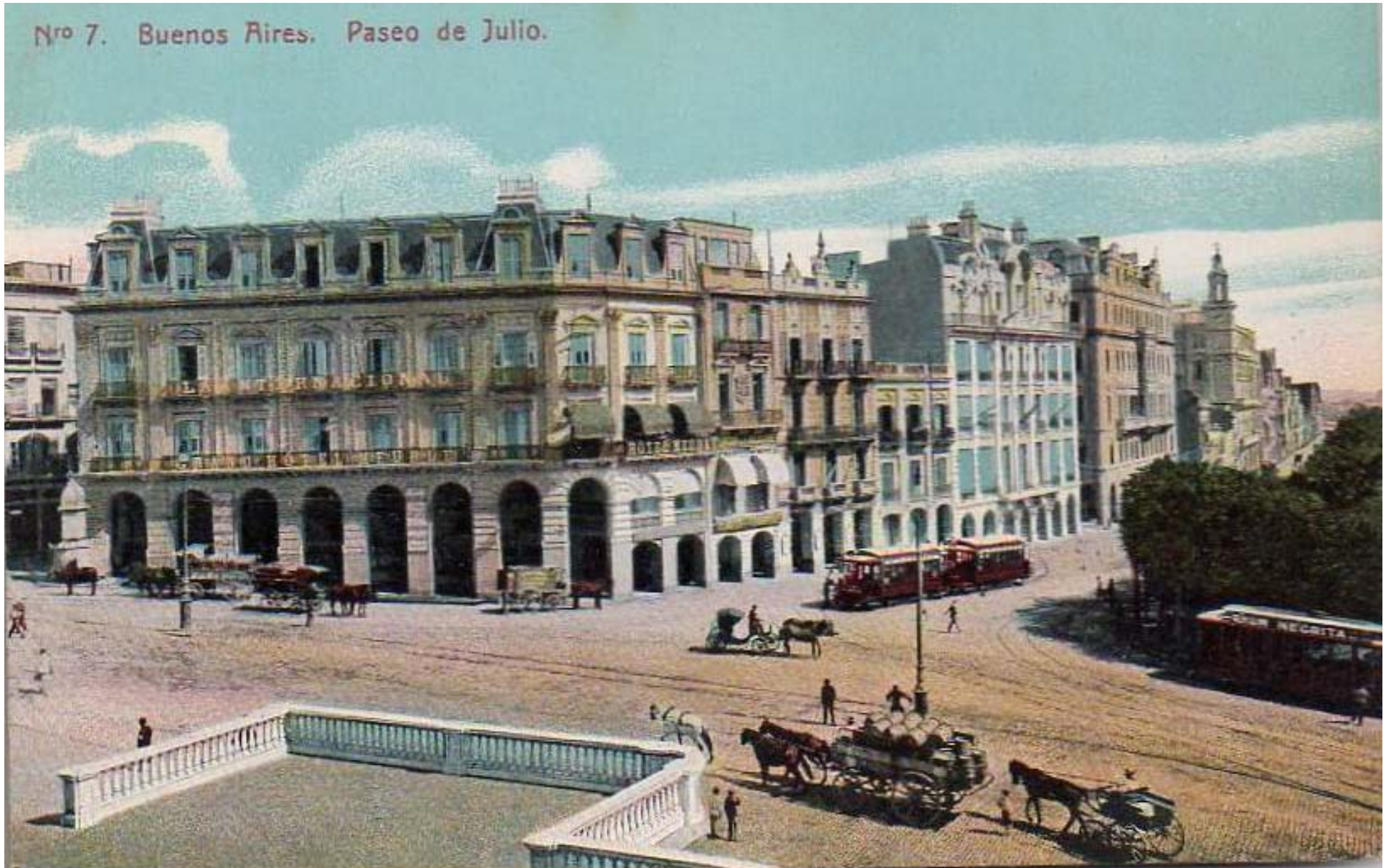
**La encargó al arquitecto italiano Francisco
Tamburini, autor del Palacio de la Casa
Rosada.**



ESTATUA DE GIUSEPPE MAZZINI
Detrás se ve la Torre Bouchard



Nº 7. Buenos Aires. Paseo de Julio.



INTERSECCIÓN DEL PASEO DE JULIO Y LA CALLE RIVADAVIA
Vista desde la Casa de Gobierno



Paseo de Julio y obras de Puerto Madero. Hoy Paseo Colón. A la izquierda la recova. A.G.N.





672



Buenos Aires, Palace-Hotel en el Paseo de Julio

En primer plano la esquina de las actuales calles 25 de Mayo y Cangallo



ENTRADA DEL HOTEL PALACE
Esquina de las cqlles 25 de Mayo y Cangallo
Puede verse la cúpula de pizarra gris



“PASEO DE JULIO”

(actual Avenida Leandro N. Alem)

Fotografía tomada después de que fueran retirados los rieles del ferrocarril y los restos de la Estación Central
El Paseo de Julio era la avenida ribereña de la ciudad



INTERSECCIÓN DEL PASEO DE JULIO CON LA CALLE RIVADAVIA

Fotografía tomada desde la Casa de Gobierno



USINA DE LA COMPAÑÍA ALEMANA TRANSATLÁNTICA DE ELECTRICIDAD (CATE)
Paseo de Julio y calle Montevideo
1910



ADMINISTRACIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

Primer gran edificio de oficinas construido en Paseo de Julio (año 1900)

Fue una empresa de capitales teóricamente británicos que operó en las provincias argentinas de Santa Fe y Córdoba durante la segunda mitad del Siglo XIX y la primera mitad del Siglo XX. Su nombre era Central Argentine Railway (CA).

272



fs. 9

272-* Paseo de Julio , Depósitos y vías del F.C. Buenos
Aires- Ensenada

A G N



RAILWAY BUILDING

**Ex oficinas de Ajustes del Ferrocarril Buenos Aires
Situado en la Avenida Leandro N. Alem y la calle Alsina**

**Fue proyectado en 1910 por los ingleses Conder, Follet
& Farmer junto con Newbery & Thomas.**

**Está ubicado a una cuadra de la Casa de Gobierno, en
un lote de doble orientación que deja una recova en la
planta baja para salvar la altura de la barranca.**

**Su esquina se encuentra coronada por una torre
octogonal con cúpula de cobre, que por la humedad
desarrolla una pátina color turquesa intenso.**



AVENIDA PASEO COLÓN
Desde la Casa de Gobierno – 1895
Vías del Ferrocarril Buenos Aires-Ensenada

6. LA “CASA AMARILLA”

Es réplica de la Casona del Almirante Guillermo Brown en La Boca.

Ingresando por la **Avenida Almirante Brown** se puede conocer la reconstrucción de la **Casa Amarilla**.

Este predio fue la residencia en el Río de la Plata del marino irlandés **Guillermo Brown**, quien organizó a nuestra Armada Argentina; y luchó contra el Imperio de Brasil a principios del siglo XIX.

En ella funcionan el Instituto Browniano, creado en el año 1948 para resaltar los actos heroicos del Almirante, el Departamento de Estudios Históricos Navales y el Archivo y Biblioteca de Historia Marítima Argentina.

Recién en 1996 el Instituto Browniano fue elevado al a categoría de Instituto Nacional.

Se encarga fundamentalmente de difundir la corta pero fructífera historia naval argentina.

La reconstrucción es del año 1983 (coincidente con el 206º aniversario del nacimiento del Almirante).

Rodean la residencia los terrenos de lo que fuera la antigua estación de cargas del ferrocarril, la primera que existió en el país.



“CASA AMARILLA”

Reconstrucción de la Casona del Almirante Guillermo Brown (1777-1857)

La casa original estaba ubicada en las calles Martín García y Bolívar y sus terrenos ocupaban 22 hectáreas.



“CASA AMARILLA”
Contrafrente



“CASA AMARILLA”

450



Una vista de la quinta del Almirante Brown, Buenos Aires.

Por delante, un camino o ruta.

Foto: Christiano Junior.

Según la página del Instituto Browniano, la quinta estaba situada en terrenos de los actuales barrios de La Boca y Barracas.

fs. 11

450-Quinta del Almirante Brown (parcial del frente).Fot.
C. Junior

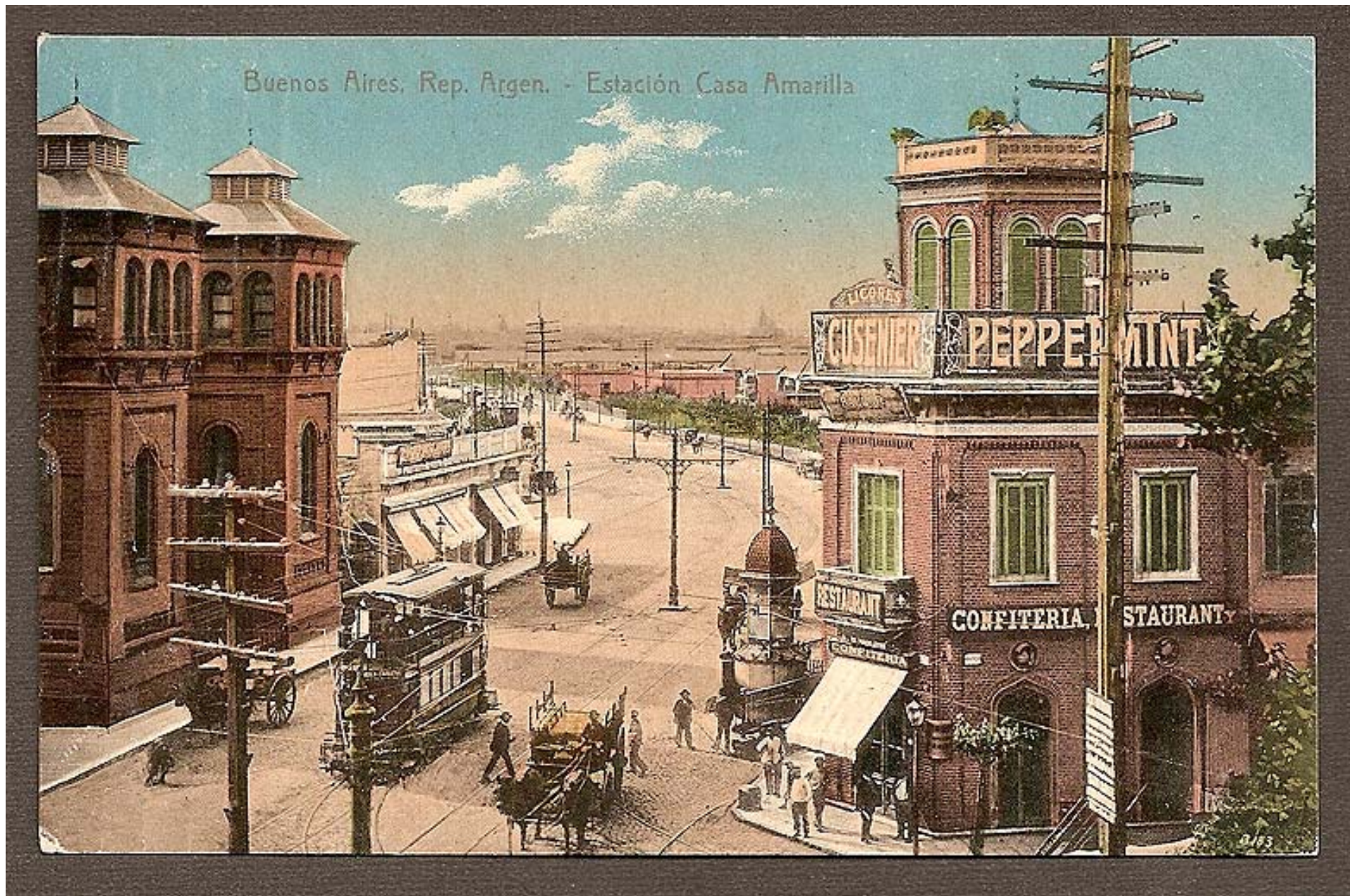
**PASEO COLÓN Y ALMIRANTE BROWN
ESTACIÓN CASA AMARILLA**





PASEO COLÓN Y ALMIRANTE BROWN - ESTACIÓN CASA AMARILLA

Ferrocarril Buenos Aires, la Boca, Barracas y Ensenada
(actual Ferrocarril Roca)



ESTACIÓN CASA AMARILLA

Ferrocarril Buenos Aires, la Boca, Barracas y Ensenada
(actual Ferrocarril Roca)

270



fs. 12
270-* Estación Amarilla y alrededores



7. LA BOCA DEL RIACHUELO

Aún se discute si fue en La Boca donde Pedro de Mendoza fundó la ciudad por primera vez, pero las márgenes del Riachuelo fueron seguramente su primer puerto.

Aunque Juan de Garay trasladó el asentamiento a un sitio más alto y saludable, el puerto se mantuvo aquí y ya en el siglo XVIII comenzaron a establecerse las primeras instalaciones portuarias.

Hacia finales de ese siglo, los primeros saladeros -grandes barracas para depósito de cueros y recepción de esclavos y pulpería con gran movimiento de marineros y comerciantes - ocupaban ambas márgenes del Riachuelo, desde la desembocadura hasta la Vuelta de Rocha.

En 1820 se registró la presencia de genoveses y surgieron los primeros almacenes navales y astilleros.

En 1882, tras un conflicto laboral que culminó en una huelga, un grupo de genoveses firmaron un acta con la que informaron al rey de España que habían constituido la república independiente de “La Boca”.

El General Julio A. Roca (1843-1914), por aquel entonces presidente de la República Argentina, acudió al lugar y quitó la bandera genovesa que habían izado poniendo fin al conflicto.

Al día siguiente del hecho, los genoveses bautizaron una calle del barrio con el nombre del ilustre militar y político.





CAMINITO

Vías del ferrocarril Buenos Aires-Ensenada

Se encuentra en el pintoresco barrio de La Boca, con unos de sus extremos frente al Riachuelo, en la Vuelta de Rocha, y a unos 400 metros de La Bombonera, estadio del Club Atlético Boca Juniors. El sendero se extiende de este a oeste, formando una curva de unos 150 metros, atravesando en forma diagonal una manzana limitada por las calles Araoz de Lamadrid (al norte), Garibaldi (al oeste), Magallanes (al sur) y Del Valle Iberlucea (al este). Su forma sigue el curso de una antigua vía de ferrocarril. Hasta 1920, por esta calle pasaba un desvío del Ferrocarril Sud, que recorría el trayecto que iba desde Casa Amarilla hasta el puerto de La Boca. Este ferrocarril dejó de funcionar por el año 1954.

CAMINITO

1926

**Caminito que el tiempo ha borrado,
que juntos un día nos viste pasar
he venido por última vez,
he venido a contarte mi mal.**

**Caminito que entonces estabas
bordado de trébol y juncos en flor,
una sombra ya pronto serás,
una sombra lo mismo que yo.**

**Desde que se fue triste vivo yo,
Caminito amigo yo también me voy.
Desde que se fue nunca más volvió,
Seguiré sus pasos Caminito adiós.**

**Caminito que todas las tardes
feliz recorría
cantando mi amor,
no le digas, si vuelve a pasar,
que mi llanto tu suelo regó.**

**Caminito cubierto de cardos,
la mano del tiempo tu huella borró...
Yo a tu lado quisiera caer,
y que el tiempo nos lleve a los dos.**

**Letra: Gabino Coria Peñaloza
Música : Juan de Dios Filiberto**

Nota sobre la letra de Caminito

La historia del tango Caminito presenta dos fuentes de inspiración:

Las estrofas de Gabino Coria Peñaloza surgieron de un “Caminito” de Olta (en el límite entre La Rioja y San Luis).

Sin embargo, en la música existe otra musa para el recordado Juan de Dios Filiberto. Según sus palabras...” en 1904, pasaba yo por esta curva (...); iba a mi trabajo... Mi oficio era de mecánico...” después de muchos años, siendo músico, en 1923, pasé un anochecer, añorando aquellos tiempos; recordé a una chica que se asomaba a una ventana y me salieron unos compases de la canción *El Caminito*, que recién en 1926 terminé”.

Es así como la melodía y los versos, que nacen a kilómetros de distancia, se fundieron en una misma composición.



CAMINITO

En 1959 este tramo del ferrocarril portuario fue convertido oficialmente en una "calle museo", completamente peatonal, con el nombre de "Caminito".

Su trayecto sinuoso se debe a que originariamente fluía por allí un arroyo que desaguaba en el Riachuelo, y que debía cruzarse por un pequeño puente.

CALLE CAMINITO

Tiene apenas 100 metros de longitud y es peatonal. Es una calle tan pequeña como particular; en ella no hay puertas ni veredas.





CALLE GARIBALDI

**Es una calle dividida por una vía de trenes.
Por ella se camina una cuadra y se llega
hasta la Calle Caminito.**

LA VUELTA DE ROCHA

Se denomina así un sector del **Riachuelo** que forma un meandro bastante amplio, que durante mucho tiempo perteneció a un estanciero llamado Antonio Rocha.

La vuelta de Rocha, se encuentra sobre la calle Pedro de Mendoza.

En la actualidad, existe en esta zona una plazoleta a la que los genoveses llamaban “**de los Suspiros**”, ya que en ella se reunían todos los paisanos a recordar su tierra natal.

Aquí el Almirante Brown instaló parte de sus barcos para encarar la defensa de la ciudad frente a las naves del Brasil en el siglo XIX.

En la época de Rosas se llamó "**La Vuelta de los Tachos**" pues existió en este lugar barrancas donde se vendían recipientes para almacenar grasa y cebo.

Desde estas barrancas, salían embarcaciones menores rumbo a los barcos de mayor porte fondeados en el puerto de Buenos Aires.

Actualmente se encuentra atracado el Vapor de la Carrera (antes Mianovich), un barco museo que además tiene varias exposiciones de artesanías.

Sobre la Avenida Pedro de Mendoza perduran antiguos almacenes navales. En la otra margen se ven barracas y astilleros.

VUELTA DE ROCHA





VUELTA DE ROCHA

LA VUELTA DE ROCHA Y EL VAPOR DE LA CARRERA



LA BARRACA DE PEÑA (La Boca)

Hasta fines del siglo XIX fue un importante centro concentrador de frutos del país. Estaba conectada con la estación Tres Esquinas (cerca del Riachuelo, delimitada por las calles Osvaldo de la Cruz, Hipólito Vieytes y Herrera) por una línea ferroviaria que salía de un punto cercano a la Casa Rosada.

Las “barracas” eran depósitos de mercaderías que acopiaban cueros, pieles, carne salaba, cebo y lanas para exportar a otras regiones de América y España.

También almacenaban los productos que se importaban y servían de precarias viviendas para los trabajadores del puerto y los tripulantes de los navíos.

Comenzaron a construirse en forma precaria en el Siglo XVIII en la orilla del Riachuelo para alojar esclavos africanos traídos por comerciantes ingleses, franceses y españoles a la colonia.

El crecimiento y trascendencia a de estos depósitos en la zona hicieron que el Riachuelo fuera conocido como “Río Barracas” y a sus márgenes se las denominara “Barracas al Norte” (Barracas) y “Barracas al Sud” (Avellaneda).

**LA
BARRACA
DE PEÑA**





ESTACIÓN FERRO PORTUARIA BARRACA PEÑA
La Boca

BARRACAS

El barrio de **Barracas** está ubicado entre las vías del ferrocarril General Belgrano y el curso del Riachuelo, y las calles Regimiento de Patricios (Defensa, Caseros, Velez Sársfield, Amancio Alcorta, Lafayette, y Lavardén). Su nombre proviene de la palabra "barraca", que significa *construcción precaria para vivienda*.

Desde la época de Rosas hasta principios de siglo XX, Barracas era un lugar privilegiado, las familias más ricas de la Argentina vivían allí en lujosas casonas y quintas.

La quinta del Ingeniero Felipe Senillosa (situada en la calle Aristóbulo del Valle, esquina Montes de Oca, en el N° 701 de esta última) lindaba con la del Doctor Vicente López y Planes. Otras familias destacadas eran las de Balcarce, Montes de Oca y Álzaga.

La epidemia de la fiebre amarilla las obligó a huir a otros lugares, igual que los pobladores del barrio de San Telmo.

NOTA: Hoy el diario Clarín tiene en Barracas sus talleres y su redacción.

Un 17 de octubre de 1835, en la quinta de José Gregorio Hernández Plata, abuelo del autor del Martín Fierro, se realizó una gran fiesta rosista. Al otro día la Gaceta Mercantil tituló: "Barracas se vistió de punzó". Esta quinta estaba en Osvaldo Cruz y Montes de Oca.

ESTACIÓN TRES ESQUINAS (Montes de Oca y Osvaldo Cruz, Barracas).

La calle Osvaldo Cruz antes se llamaba Tres Esquinas. En su intersección con las calles Herrera y Vieytes, existía una estación del ferrocarril llamada "**Tres Esquinas**" (*) del ferrocarril Buenos Aires-Ensenada, que estaba destinada a trenes de carga y empalmaba con las vías procedentes de Plaza Constitución.

Junto al andén de la pintoresca estación Tres Esquinas, podían verse a las damas y a los caballeros que aguardaban la llegada de los trenes y junto a ellos los tarros de leche y los canastos llenos de frutas y hortalizas cuyo destino era el Mercado Garthand, llamado también Tres Esquinas, situado a metros de la estación, en la acera de la Avenida Montes de Oca, entre Santo Domingo y Osvaldo Cruz.

El Ferrocarril de Buenos Aires al Puerto de Ensenada inauguró sus servicios el 18 de Septiembre de 1865, entre las estaciones Venezuela y Tres Esquinas (esta última en el barrio de Barracas).

En el año 1897 un incendio destruyó la estación totalmente.

(*) Muchos años más tarde este lugar inspiró el tango *Tres esquinas*, de Cadícamo.

ESTACIÓN HIPÓLITO IRIGOYEN

Al habilitarse la **Estación Central**, en la intersección de las actuales Avenida Leandro N. Alem y Bartolomé Mitre, el Ferrocarril del Sud construyó un empalme entre Barracas al Norte y Tres Esquinas para permitir que sus trenes llegaran al centro de la ciudad de Buenos Aires.

En 1910 se inauguró el ramal Ensenada - Plaza Constitución.

De su estación, típicamente inglesa, parte el tren que va hasta las entrañas del gran Buenos Aires en González Catán.

La otra estación es la **Hipólito Irigoyen**, que es de 1907. En sus arcos reconstruidos hoy funciona un estudio de filmación y el paseo Agustín Bardi.



ESTACIÓN HIPÓLITO YRIGOYEN
Su nombre original era “Barracas al Norte”



ESTACIÓN HIPÓLITO YRIGOYEN

8. LA ESTACIÓN ENSENADA



PRIMERA ESTACIÓN DE ENSENADA

Primera Estación Terminal del FC Bs As a Ensenada

Fuente: Historia de la Ensenada de Barragán,
el ferrocarril a La Ensenada , www.todaensenada.com.ar



SEGUNDA ESTACIÓN FERROVIARIA DE ENSENADA

circa 1889

J. B. Alberdi (antes América) esquina Dr. Sidoti (antes Rocha)

Fuente: "Historia de la Ensenada de Barragán, el ferrocarril a La Ensenada", www.todaensenada.com.ar

10. ESTACIÓN LA PLATA



PRIMITIVA ESTACIÓN LA PLATA
Luego llamada Estación Tolosa



ESTACIÓN CENTRAL 19 DE NOVIEMBRE
LA PLATA
En el actual Pasaje Dardo Rocha

ACTUAL ESTACIÓN CENTRAL DE LA PLATA
circa 1906 - Fotografía de Nolberto Casone. Fuente: www.laplatamagica.com.ar





11. EL FERROCARRIL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Comenzada la construcción de la ciudad de La Plata, el Ferrocarril de la Provincia tendió un ramal Decauville (de trocha angosta) entre la primitiva estación Ensenada del FCBAPE y Tolosa, donde fue habilitada la primera estación La Plata. Ésta fue el punto de partida de la nueva red de esta empresa que nacía con la futura capital.

Con la fundación de la ciudad, ocurrida el 19 de noviembre de 1882 se inauguraba también el ramal definitivo entre Ensenada y La Plata (luego Tolosa) por donde llegaron la comitiva al acto fundacional y los primeros viajeros a la nueva ciudad.

El 1º de julio de 1883 se habilitó el ramal de Tolosa a Ferrari (hoy Coronel Brandsen) empalmando allí los rieles provinciales con los del Ferrocarril del Sud.

Al año siguiente, el 1º de enero, se abrió al tráfico la conexión entre Pereyra del FCBAPE y Ringuelet, del ramal provincial a Ferrari, permitiendo a los trenes, llegar desde Buenos Aires a La Plata sin pasar por Ensenada.

Un mes y medio después, el 15 de febrero de 1884 quedó habilitado el ramal desde Empalme Pereyra, hoy Villa Elisa, hasta Temperley, nueva conexión con el FCS que permitía ahora, que los trenes de la provincia llegasen a La Plata desde Plaza Constitución.

Este ramal se prolongó desde José Mármol hasta Haedo interconectando a partir del 1º de agosto de 1886, la nueva red del FC de la Provincia, con la red heredada del primitivo Ferrocarril del Oeste.

En febrero de 1886 se habilitó la doble vía entre Pereyra y Tolosa y el 15 de Mayo de 1887 el ramal de Tolosa a Magdalena, pasando por Hipódromo y Rufino de Elizalde.

Ese mismo año, el 30 de agosto quedaron inaugurados, la nueva estación 19 de Noviembre (hoy Pasaje Dardo Rocha), los Talleres Tolosa y el ramal desde Tolosa por calle 1 y diagonal 80 a la nueva estación terminal de la ciudad.

La prolongación por diagonal 80 hasta el Hipódromo y desde allí hasta Río Santiago, pasando por Dock Central, se habilitó el 7 de septiembre de 1889.

Excepto los ramales de Ringuelet a Ferrari y de Rufino de Elizalde a Magdalena, vendidos al FCBAPE y al FCBAE y Costa Sud, respectivamente.

El resto de la red provincial, en las inmediaciones de La Plata, fue adquirido por el Ferrocarril del Sud el 11 de marzo de 1890.

La Provincia de Buenos Aires retuvo el edificio de la estación 19 de Noviembre y el ramal desde Hipódromo hasta Río Santiago, levantando los rieles a lo largo de la diagonal 80.



ESTACIÓN AVELLANEDA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES
Ramal La Plata - Avellaneda

11. EL MERCADO CENTRAL DE FRUTOS

El Mercado Central de Frutos fue una de las estructuras cubiertas más grandes de la Argentina, y una de las de mayor volumen del mundo al momento de su construcción.

Destinado al acopio y venta de frutos se encontraba en la localidad de Avellaneda, junto al Riachuelo. Fue inaugurado en 1889 y tuvo su momento de auge en los años ´20.

Tras la Segunda Guerra Mundial fue perdiendo relevancia hasta ser definitivamente cerrado y demolido en los años ´60.

Hoy en su lugar se levantan las Torres Pueyrredón y el puente homónimo que une a la Provincia con la Ciudad de Buenos Aires.

El Mercado de Frutos se conectó rápidamente con tres empresas ferroviarias:

La de *Buenos Aires al Puerto de la Ensenada*, que llegó desde la estación Barracas Iglesia (hoy desaparecida) en 1890.

Ese mismo año el *Ferrocarril del Oeste* tendió su ramal desde la estación Riachuelo (hoy desaparecida)

El *Ferrocarril del Sud*, que en 1895 construyó su propio ramal desde la estación Barracas al Sud (hoy Avellaneda).

Para la operación ferroviaria dentro del Mercado Central de Frutos, la empresa adquirió dos locomotoras de maniobras en 1890 fabricadas por Manning Wardle de Leeds.

Posteriormente se adquirieron dos locomotoras más a la misma firma, una en 1902 y otra en 1912.



**MERCADO CENTRAL DE FRUTOS
en 1900**

**Estaba ubicado en Avellaneda, muy próximo al Riachuelo, donde ahora están las Torres Pueyrredón,
y muy próximo al nuevo Puente Pueyrredón
Demolido en 1960**



MERCADO CENTRAL DE FRUTOS