

ACADEMIA NACIONAL DE INGENIERÍA

HACIA EL BICENTENARIO 2010 - 2016

Arístides Bryan Domínguez

Académico de Número

1. EL CENTENARIO DE LA REVOLUCIÓN DE MAYO DE 1810.

La década de 1910 fue un período especial y trascendente en la vida de la Nación Argentina. Fue una época de bonanza, crecimiento, conservadurismo, celebraciones, formación y florecimiento. Además, aquellos tiempos coincidieron con los 100 años del nacimiento de Primer Gobierno Patrio y el fin de la dominación española sobre el territorio del Río de la Plata.

El país se concentró en conmemorar el *Centenario de la Revolución de Mayo* y aprovechó, también, para demostrarle al mundo que su condición de potencia internacional no había sido fruto de la casualidad.

Parte de los preparativos para los festejos se centraron en el embellecimiento de la ciudad de Buenos Aires, la inauguración de diversas obras como el *Teatro Colón*, el *Congreso* y la construcción de numerosos *monumentos*, varios de ellos con el propósito de enaltecer a los próceres de la Independencia.

También fue parte de aquel homenaje la realización de varias *exposiciones internacionales* que figuran en los registros estadísticos del *Bureau International de Expositions* (BIE), entidad parisiense que regula a nivel mundial la organización de las muestras universales.

Quizá muchos desconozcan que en 1910, la Argentina le enseñó al mundo su esplendor a través de varias *ferias* que se desarrollaron en distintos lugares de la ciudad y fueron recorridas por miles de visitantes, argentinos y extranjeros.

La conmemoración por el centenario de la independencia argentina se desarrolló en una nación que estaba dirigida por la famosa *generación del '80*. Ya sea desde la política, la literatura, la ciencia, el periodismo, *este grupo de hombres le dio forma al país*.

Esa *élite poderosa e ilustrada* fue conservadora en lo político, partidaria del liberalismo en lo económico, impuso un modelo agro exportador, fuertemente ligado al mercado inglés; promovió la inmigración y rescató la idea de *progreso*.

Ellos admiraban al Viejo Continente, e importaron la moda, los usos y las costumbres de grandes y refinadas ciudades europeas como Londres y París.

Así se puede entender que la década de 1910 fuera aprovechada para homenajear los 100 años de la emancipación española con edificaciones, monumentos, actos y exposiciones. *Buenos Aires* se transformó de *la Gran Aldea* en la *París de Sudamérica*.

Los presidentes que se sucedieron desde 1880 fueron: Julio Argentino Roca (1880-1886), Juárez Celman (1886-1890), Carlos Pellegrini (1890-1892), Luis Sáenz Peña (1892-1895), José Evaristo Uriburu (1895-1898), Julio Argentino Roca (1898- 1904), Manuel Quintana (1904-1906), Figueroa Alcorta (1906-1910). Luego gobernó Victorino de la Plaza (1914-1916), a quien lo sucedió Hipólito Irigoyen, con quien comenzó la época radical, período que se prolongó hasta 1930.

En el período 1880-1914, la ciudad de Buenos Aires registró una alta tasa de urbanización debido a la llegada de grandes contingentes de inmigrantes europeos.

La metrópoli se expandió físicamente, se formaron los barrios de la ciudad y la imagen de Buenos Aires cambió radicalmente. La *Gran Aldea* perdió sus rasgos coloniales y se plagó de construcciones que seguían los modelos estilísticos europeos.

Para principios del siglo XX, Buenos Aires presentaba: una clase alta, formada por una burguesía de origen terrateniente y comercial; una clase obrera, en su mayoría trabajadores rurales, ferroviarios, portuarios, frigoríficos, industriales y de servicios públicos; y una clase media, integrada por profesionales, empleados públicos y pequeños comerciantes.

Por otra parte, existían los viejos trabajadores criollos, los inmigrantes que acababan de llegar al país y la clase media.

La Argentina era considerada el “granero del mundo” y eso la convirtió en un foco de atracción para los ciudadanos europeos, tanto es así que para el '10 ya se contabilizaban casi un millón de inmigrantes. Además, la Constitución Nacional de 1853 promovió este proceso para

poblar el campo, entre otras cuestiones. De los 6.5000.000 europeos que ingresaron al país entre 1857 y 1941, regresaron 3.100.000 y se afincaron 3.500.000.

En la década de 1900, la expansión urbana de Buenos Aires se relacionó, en alguna medida, con el *desarrollo de industrias vinculadas a la exportación*, como frigoríficos y molinos harineros y otras relacionadas al consumo. Pero el factor determinante de su crecimiento no fue de ninguna manera la industria sino *el desarrollo del comercio exterior, los servicios y la especulación inmobiliaria*.

La dispersión hacia la periferia tuvo que ver con el *desarrollo de los tranvías* (electrificados en 1897), el auge de la *venta de lotes a plazos* (1904) y el *aumento de los salarios*, producto de la prosperidad económica de los años 1904-1912.

Para el centenario, los inmigrantes estaban vinculados principalmente a la industria y el comercio como propietarios, empleados u obreros, y los argentinos nativos se ocupaban del orden, la administración pública, la justicia, la defensa y la educación. Ya a mediados de 1900 había extranjeros trabajando en casi todas las actividades económicas de la ciudad.

La celebración del Centenario de 1910 dejó un patrimonio urbano y paisajístico de innegable valor e importancia. Este hecho evidenció el desarrollo del nivel cultural y técnico alcanzado por el país en un siglo de vida independiente.



PLAZA DE MAYO
1910
Festejos del Centenario
Iluminación eléctrica realizada por el Ingeniero Jorge Newbery



PLAZA DEL CONGRESO
1910
Festejos del Centenario
Iluminación eléctrica realizada por el Ingeniero Jorge Newbery



PLAZA DE MAYO
1910



IGLESIA CATEDRAL
1910
Iluminada para los festejos del Centenario



ANTIGUO EDIFICIO DEL BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA

Tenía su sede Central en el ex antiguo Teatro Colón de Buenos Aires

Fue remodelado e iluminado para los festejos del Centenario

1910



EDIFICIO DE LA BOLSA DE COMERCIO DE BUENOS AIRES



TEATRO COLON
PROSPETTIVA

EL ANTIGUO TEATRO COLÓN DE BUENOS AIRES

Proyecto del Ingeniero Charles Henri Pellegrini
(Padre del Doctor Carlos Pellegrini)
Sede del Banco Nacional en 1910

Estaba ubicado en el lugar en el que esta la nueva sede de la Casa Central del Banco de la Nación Argentina

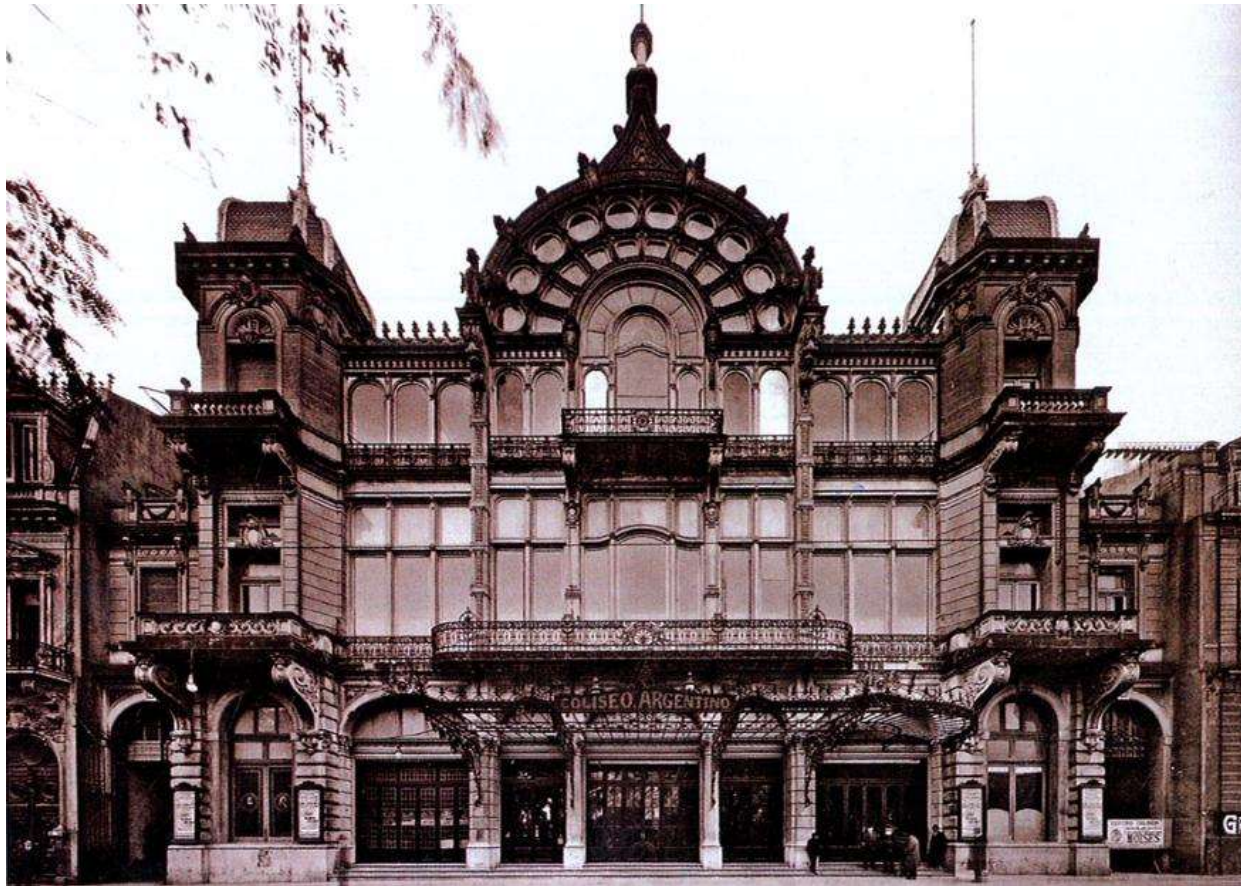


EL NUEVO TEATRO COLÓN DE BUENOS AIRES

Inaugurado el 25 de mayo de 1908 con la ópera Aída, de Giuseppe Verdi
Está ubicado en el lugar donde estaba la Estación del Parque del primer ferrocarril de Argentina
Que iba desde la Estación del Parque hasta Flores (un trayecto de unos 10 kilómetros de extensión).



SALA DEL ANTIGUO TEATRO COLÓN
1910



TEATRO COLISEO ARGENTINO

1910

Marcelo T. de Alvear 1125

Diseñado por los arquitectos Carlos Nordmann y Ernesto Meyer.

Fue pensado originalmente como centro de espectáculos circenses.

El diseño de su cubierta en hierro y vidrio, la capacidad de la sala para 2550 personas y su escenario de 19 metros de boca, le permitieron ser una de las salas con mejor acústica de la ciudad de principios del siglo XX.



DOCTOR JOSÉ FIGUEROA ALCORTA
Presidente de la Nación



INFANTA ISABEL DE BORBÓN
Visitante ilustre de España
Tía del Rey Alfonso XIII



SU ALTEZA LA INFANTA DOÑA ISABEL DE BORBÓN
Tía de Alfonso XIII, Rey de España



LA INFANTA ISABEL DE BORBÓN ACOMPAÑADA POR
EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN JOSÉ FIGUEROA ALCORTA
Buenos Aires
1910



FESTEJOS EN LA PLAZA DE MAYO

Residencia de S. A. R. la Infanta Isabel
(Mansión del Sr. De Bary)



RESIDENCIA DE TEODORO DE BARY EN LA AVENIDA ALVEAR

En esta residencia se hospedó la Infanta Isabel de Borbón
(Años más tarde esta residencia fue demolida)



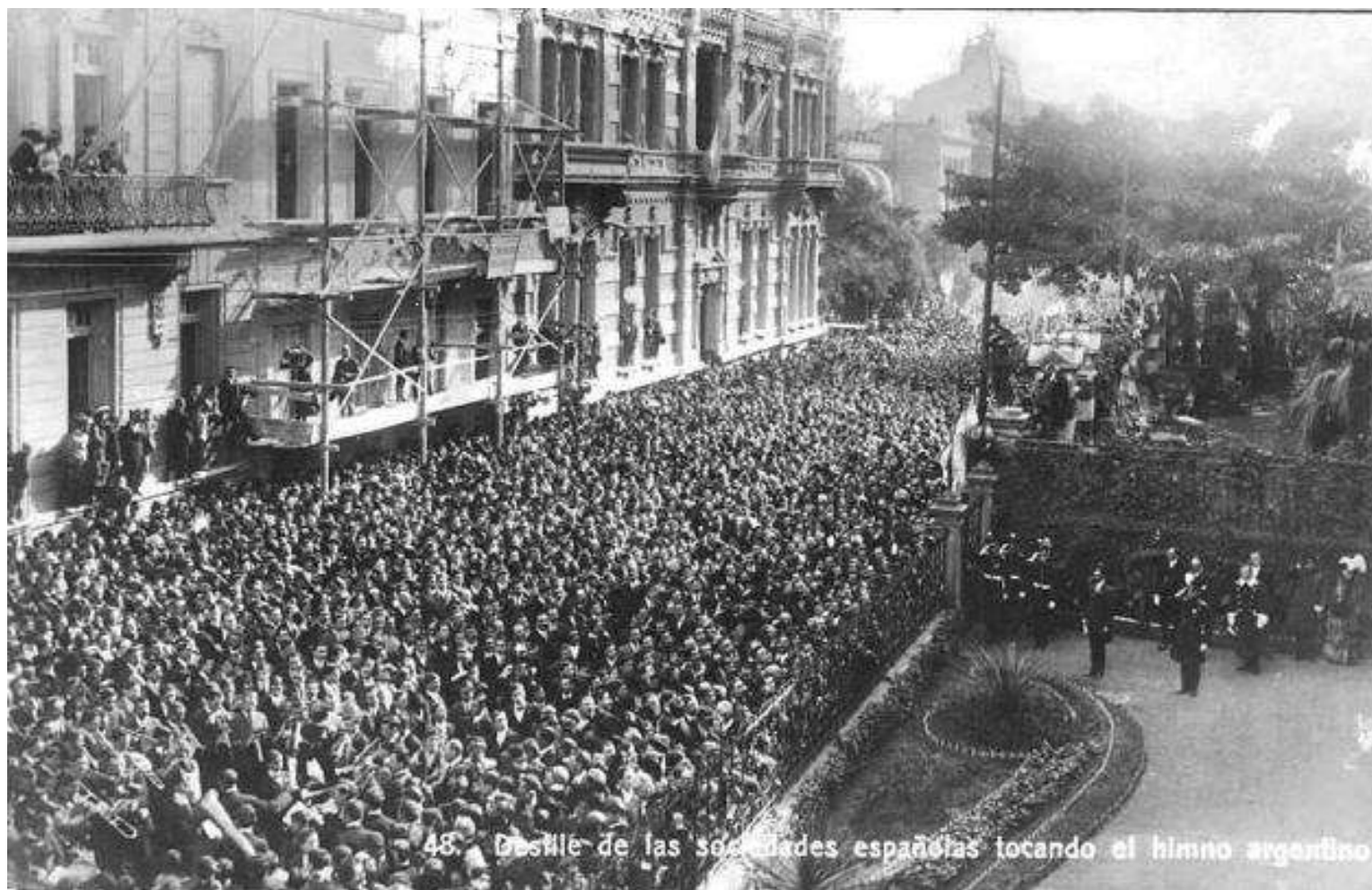
Señora María Luisa Demaría



Señor Teodoro de Bary



LA INFANTA ISABEL DE BORBÓN PRESENCIANDO EL DESFILE DE LA COLECTIVIDAD ESPAÑOLA
Palacio de Teodoro De Bary



DESFILE DE LA COLECTIVIDAD ESPAÑOLA EN LA AVENIDA ALVEAR
Frente al palacio donde se alojaba la Infanta Isabel de Borbón

2. LAS EXPOSICIONES DEL CENTENARIO.

2.1 INTRODUCCIÓN.

En los albores del siglo XX, Argentina buscaba ubicarse entre las naciones líderes de Occidente y estaba dispuesta a dar un gran salto. El espíritu de las *Exposiciones del Centenario* era lanzar la ciudad hacia el futuro. También invadió la idea de que era preciso modernizar a Buenos Aires y se lanzaron proyectos para modificar, entre otros, el aspecto de la *Plaza de Mayo* y la *Casa de Gobierno*. En ese año se colocó la piedra fundamental de lo que sería el *Colegio Nacional Buenos Aires*.

Según Salas, la comisión de festejos estaba presidida por Manuel J. Güiraldes, quien le encomendó a Carlos Thays, director del *Jardín Botánico de Buenos Aires*, arreglar todos los jardines de la zona de Palermo, porque ese paseo sería una de las atracciones que se le enseñarían a los huéspedes.

Según el libro “Buenos Aires 1910, Memoria del Porvenir”, *las obras de las exposiciones no estuvieron a cargo del Estado, sino que fueron realizadas por grupos de ciudadanos involucrados con las distintas temáticas: Unión Industrial, Sociedad Rural Argentina, Sociedad Médica Argentina.*

El libro también recuerda que “*el Estado sí se encargó de intervenir, en parte, en la distribución de pabellones y locales que ocuparon las exposiciones del centenario, como también en lo referente a la distribución de muebles y artículos diversos que se destinaron a reparticiones públicas y asociaciones particulares*”.

La mayoría de los pabellones fueron desmontables aunque algunos de ellos se conservan, por ejemplo, en la *Sociedad Rural Argentina* y en los *cuarteles de los Regimiento I y 2 de Infantería* en Palermo, lindantes con puente de arcos de mampostería en la actual Avenida Santa Fe que cruzaba el arroyo Maldonado.

A lo largo de todo 1910 se desató una auténtica fiebre estatuaría: se colocaron varias piedras fundamentales de futuros monumentos, algunos proyectados por el propio gobierno, otros como homenaje de las colectividades extranjeras residentes en la Argentina, a los que se sumaron los que regalaron a la ciudad gobiernos extranjeros, muchos de los cuales demorarían años en ser inaugurados.

Los diarios de entonces difundían noticias de los cambios que iba sufriendo la ciudad y anunciaron por ejemplo, el regalo que la colectividad británica le haría a la Argentina: *la construcción de una torre en el centro de la plaza ubicada frente a la estación Retiro*. Esa construcción se conoce hoy como *Torre de los Ingleses*.

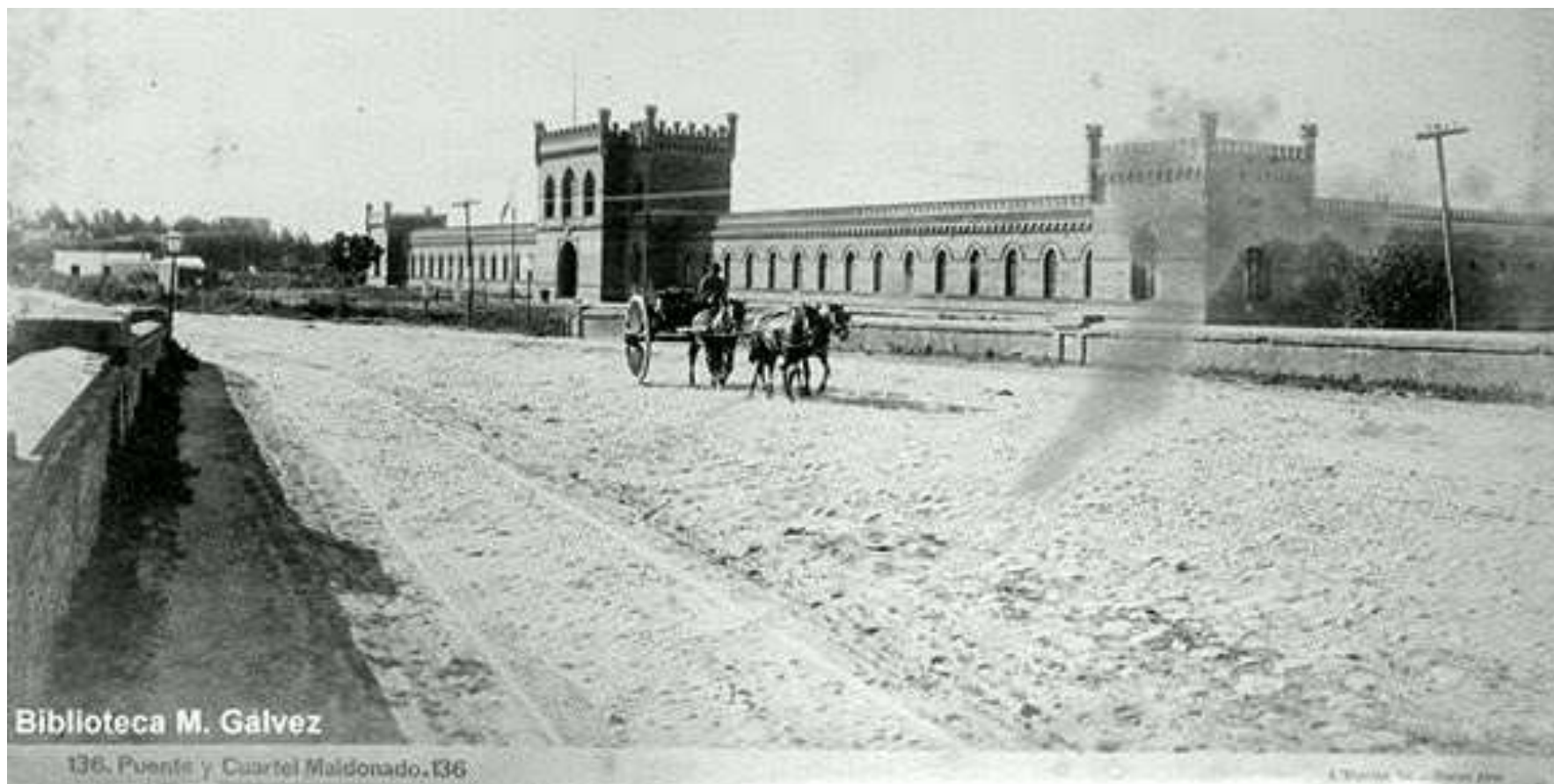
Las exhibiciones del centenario se dividieron en temas:

- **Bellas Artes**
- **Agricultura**
- **Higiene**
- **Ferrocarriles y Transportes Terrestres**
- **Industrias**

Estas muestras no se concentraron en un lugar específico de la Capital Federal, sino que se situaron en varios puntos de la ciudad, a lo largo de la entonces Avenida Alvear, hoy Avenida del Libertador.



EL ANTIGUO PUENTE DE ARCOS DE MAMPOSTERÍA DE LA AVENIDA SANTA FE SOBRE EL ARROYO MALDONADO



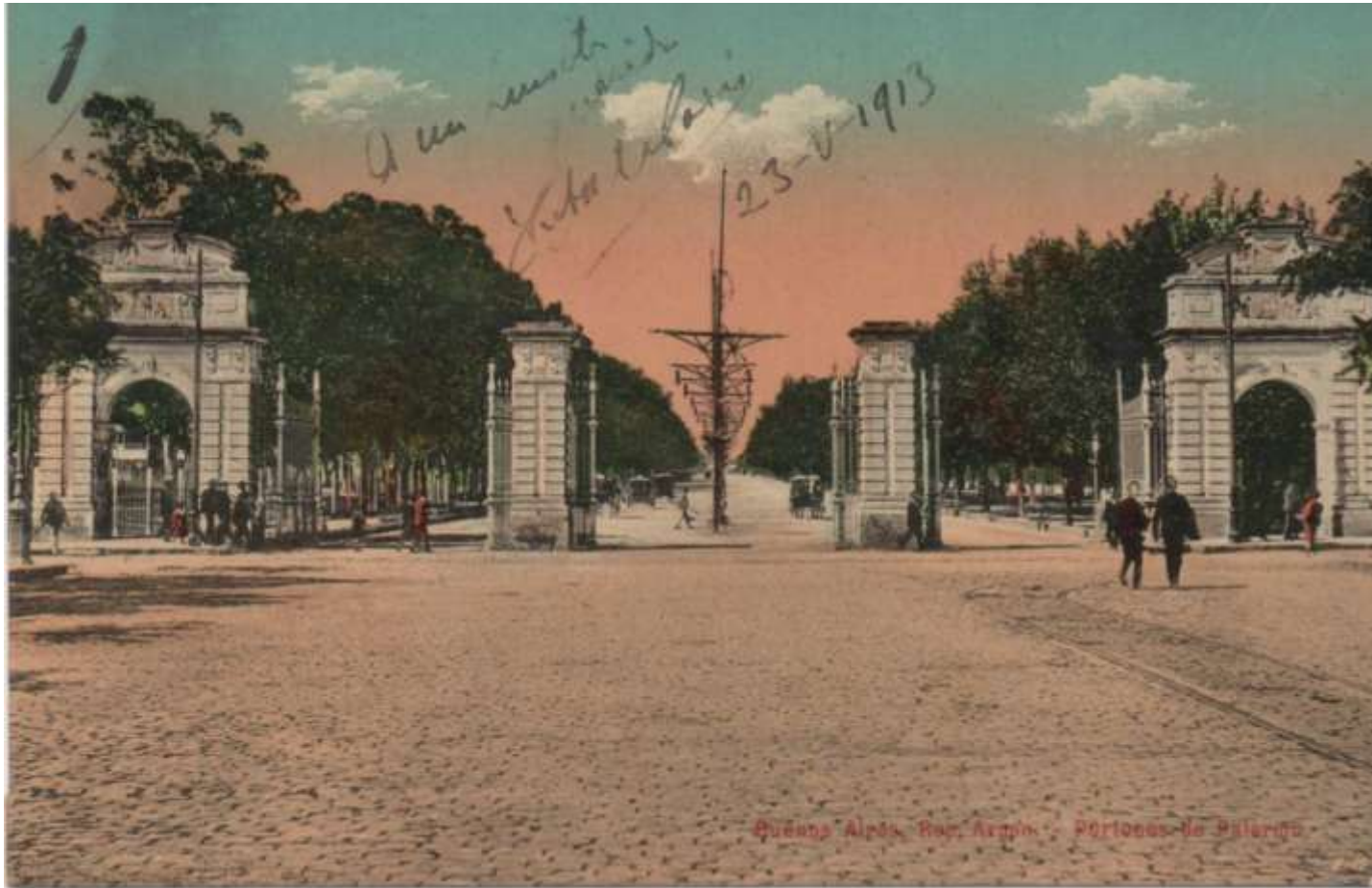
PUENTE DE ARCOS DE MAMPOSTERÍA SOBRE LA AVENIDA SANTA FE CRUZANDO EL ARROYO MALDONADO Y CUARTEL MALDONADO DE LOS REGIMIENTOS 1 y 2 DE INFANTERIA

Arquitecto Carlos Morra

Luego de su demolición dio lugar a la Exposición del Centenario Ferrocarriles y Transportes Terrestres del 17/7/10 al 3/1/11.

Se ve un carro cruzando el puente sobre el arroyo Maldonado viniendo hacia el centro.

A la derecha la calle Arana, hoy Avenida Intendente Bullrich.

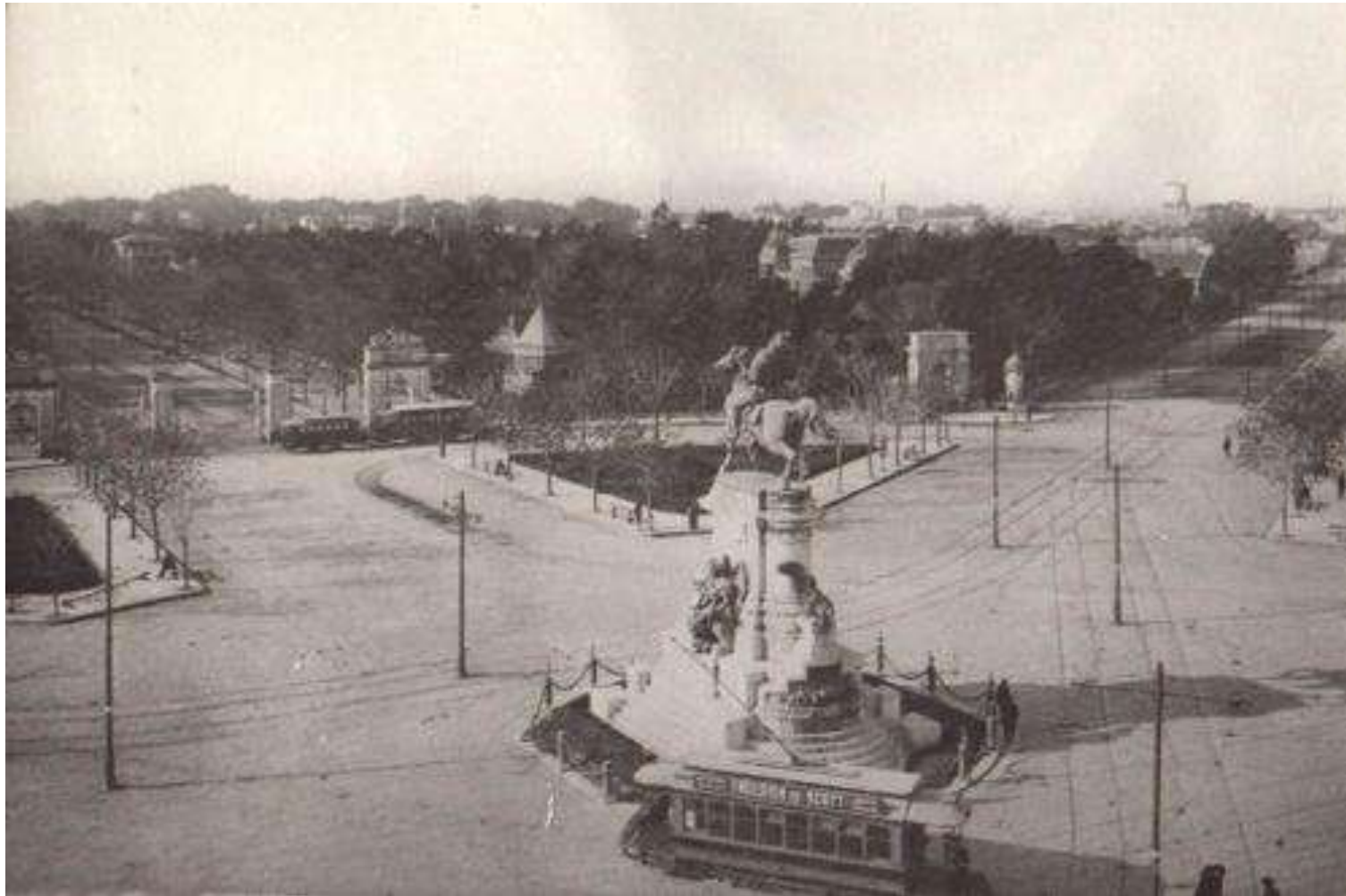


PORTONES DE PALERMO

Ubicados en la entrada al Parque 3 de Febrero

Fueron forjados en la famosa herrería de Silvestre Zamboni ubicada en la esquina de las calles Rivadavia y Talcahuano

Fueron removidos en 1917



PLAZA ITALIA

Monumento a Garibaldi y detrás los portones de entrada al Parque 3 de Febrero y al Jardín Zoológico de Buenos Aires.



AVENIDA SARMIENTO
EX AVENIDA DE LAS PALMERAS
Acceso al Parque 3 de Febrero

MONUMENTOS DONADOS POR LAS COLECTIVIDADES EXTRANJERAS

- Francia: 1910 Francia a la Argentina - Plaza Francia. Recoleta.
- Italia: 1910 Loba Romana. Regalo del Rey Víctor Manuel I - Parque Lezama (original) y Jardín Botánico (copia).
- Imperio Austro Húngaro: 1911 Columna Meteorológica - Jardín Botánico. Palermo.
- Siria: 1911 Los sirios a la Argentina - Parque Colón.
- Estados Unidos: 1913 George Washington - Parque Tres de Febrero. Palermo.
- Alemania: 1918 La Riqueza Agropecuaria Argentina - Plaza Alemania. Palermo.
- Chile: 1918 Bernardo O'Higgins - Plaza Chile, Palermo.
- Inglaterra: 1916 Torre Monumental o Torre de los Ingleses - Plaza Fuerza Aérea Argentina, Retiro.
- Italia: 1921 Cristóbal Colón - Parque Colón.
- España: 1927 La Carta Magna y las Cuatro Regiones Argentinas o Monumento a los Españoles - Av. del Libertador y Av. Sarmiento. Palermo.
- Suiza: 1942 La Argentina y Suiza unidas sobre el mundo - Av. Dorrego entre Av. Lugones y Figueroa Alcorta. Palermo.

Centenario Argentina 1910



Donación Colectividad Española



MONUMENTO A CRISTÓBAL COLÓN
Donado por la colectividad italiana



MONUMENTO "FRANCIA A LA ARGENTINA"
Plaza Francia, Ciudad de Buenos Aires
1910



TORRE MONUMENTAL

Donación de la colectividad inglesa para el Centenario de la República Argentina
Ubicada en la actual Plaza de la Fuerza Aérea Argentina, frente a la Estación Retiro
Ciudad de Buenos Aires



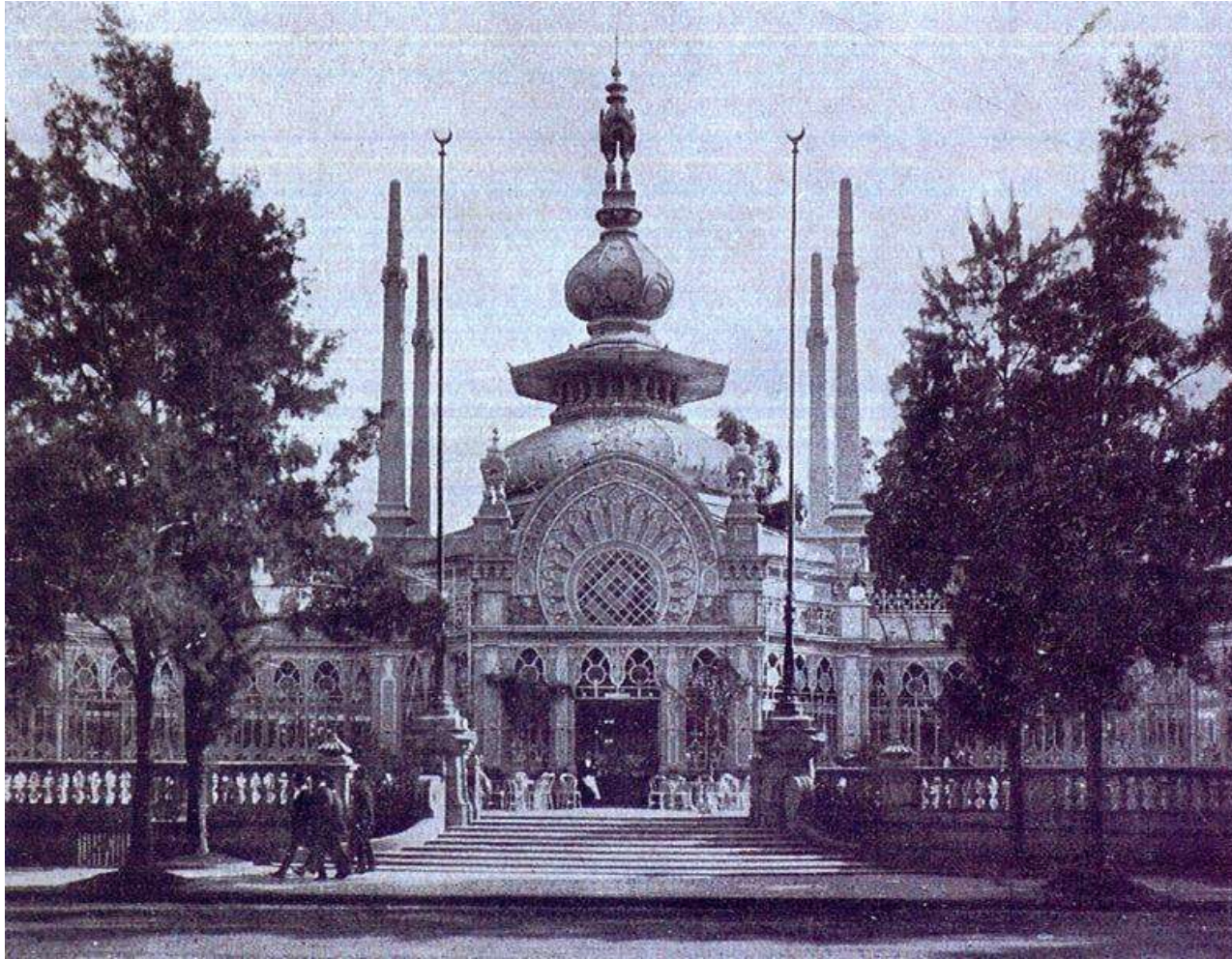
FUENTE RIQUEZA AGROPECUARIA ARGENTINA

Plaza Alemania, Palermo Chico, Buenos Aires

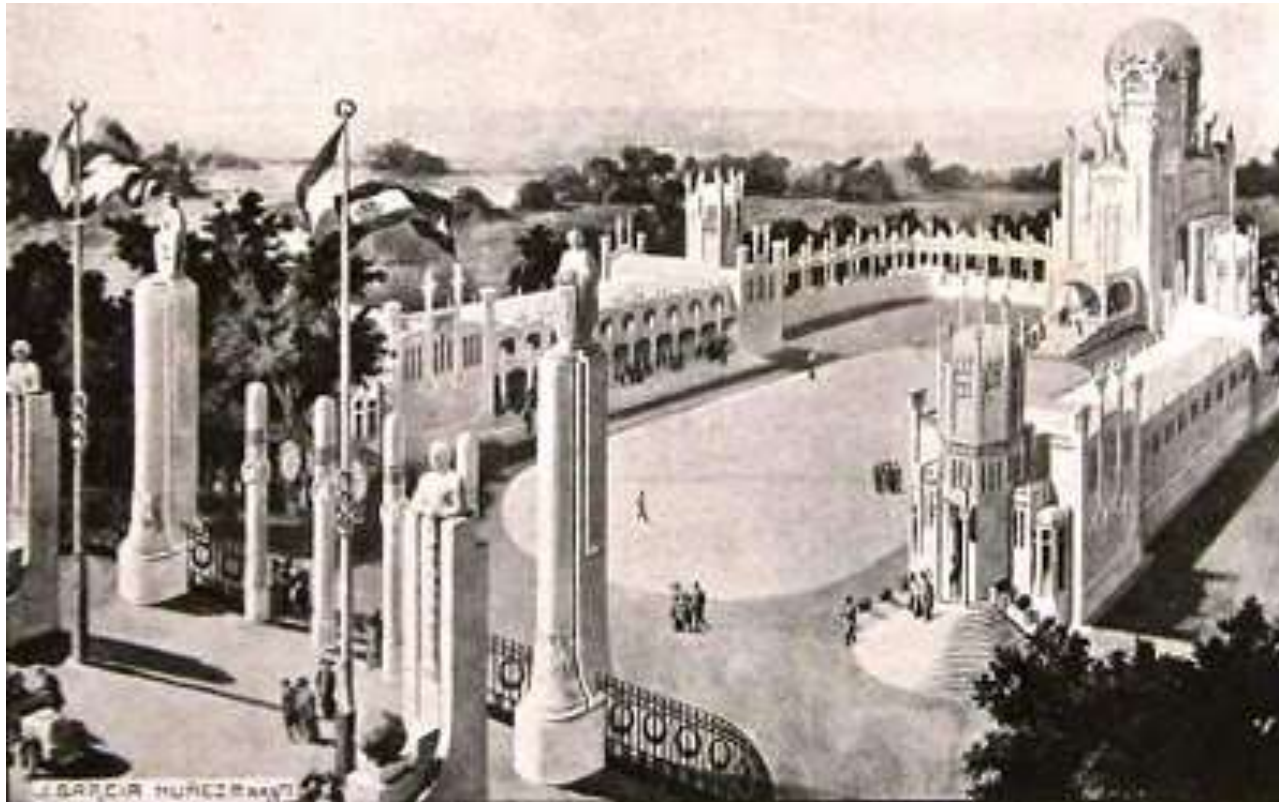
Está delimitado aproximadamente por la Avenida del Libertador, entre las calles Tagle y Cavia, y las vías del ferrocarril.
Donada por la comunidad alemana a la República Argentina con motivo de celebrarse el centenario de la Revolución de Mayo.



PABELLÓN DEL CENTENARIO



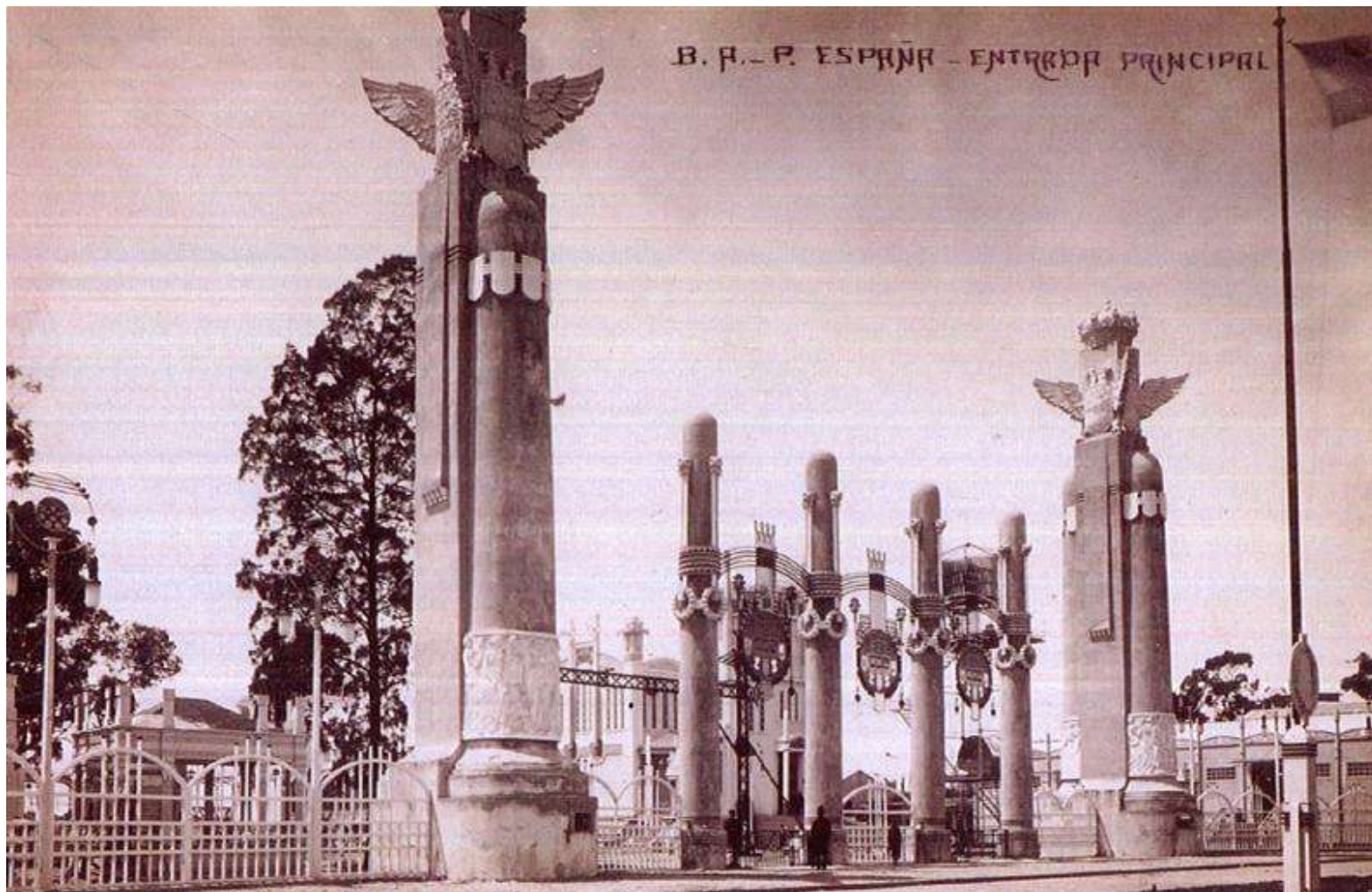
PABELLÓN DE LOS LAGOS
Confitería



PABELLONES DE ESPAÑA

La organización de los Pabellones del Reino de España corrió por cuenta de la Cámara Española de Comercio, Industria y Navegación y contó con el auspicio del Gobierno Nacional a través de la Comisión del Centenario, quien le cedió para la muestra cuatro manzanas en Palermo Chico.

"La Cámara oficial Española de Comercio, Industria y Navegación, quiso concurrir á la celebración del Centenario con una exposición especial [...]. Era su objeto mostrar por separado las producciones comerciales oriundas de España, en todos los ramos, para despertar las corrientes de los mercados de la Península y el Plata, y á la vez para adherir en toda forma á la colectividad ibérica al regocijo argentino [...] Esta Comisión se adhirió sin tardanza á la decisión del Intendente municipal, señor Güiraldes, de facilitar á dicha institución cuarenta mil metros en la zona de Palermo, conocida con el nombre de Palermo chico [...] La exposición de España tiene un mérito más. Anuncia por sus primeras obras, ser una de las más bellas expresiones de la arquitectura, lo que significará una de esas lecciones estéticas que ayudan á modelar perdurablemente el gusto en la educación popular". *Memoria de la Comisión del Centenario al Poder Ejecutivo Nacional, Buenos Aires, 1910.*



PORTAL DE ACCESO A LOS PABELLONES DE ESPAÑA



PABELLONES DE ESPAÑA
Pabellón central
Obra de Julián García Núñez



BENDICION DE LOS PABELLONES ESPAÑOLES POR EL ARZOBISPO DE BUENOS AIRES



PABELLONES DE ESPAÑA
Pabellón de industrias metalúrgicas y alimenticias



PABELLONES DE ESPAÑA
Lago y puente en el Stadium





FIESTAS REGIONALES EN LOS PABELLONES DE ESPAÑA

Diciembre de 1910

Archivo General de la Nación, Departamento de documentos fotográficos.
República Argentina.

2.2 EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE ARTE.

En esta muestra participaron casi todos los países de América Latina y Europa. Se montó en la Plaza San Martín frente al Hotel Plaza, el más lujoso y moderno de la época. Entre los nombres ilustres que se vincularon la exposición del arte figuró el del emperador de Alemania, quien envió su propia colección de telas y diseños.

Asimismo, para albergar esta parte de la exposición se utilizó el edificio que había funcionado como *Pabellón Argentino en la Exposición Universal de París en 1889* (organizada en la capital francesa para conmemorar el centenario de la toma de la Bastilla y durante la cual se inauguró la Torre Eiffel).

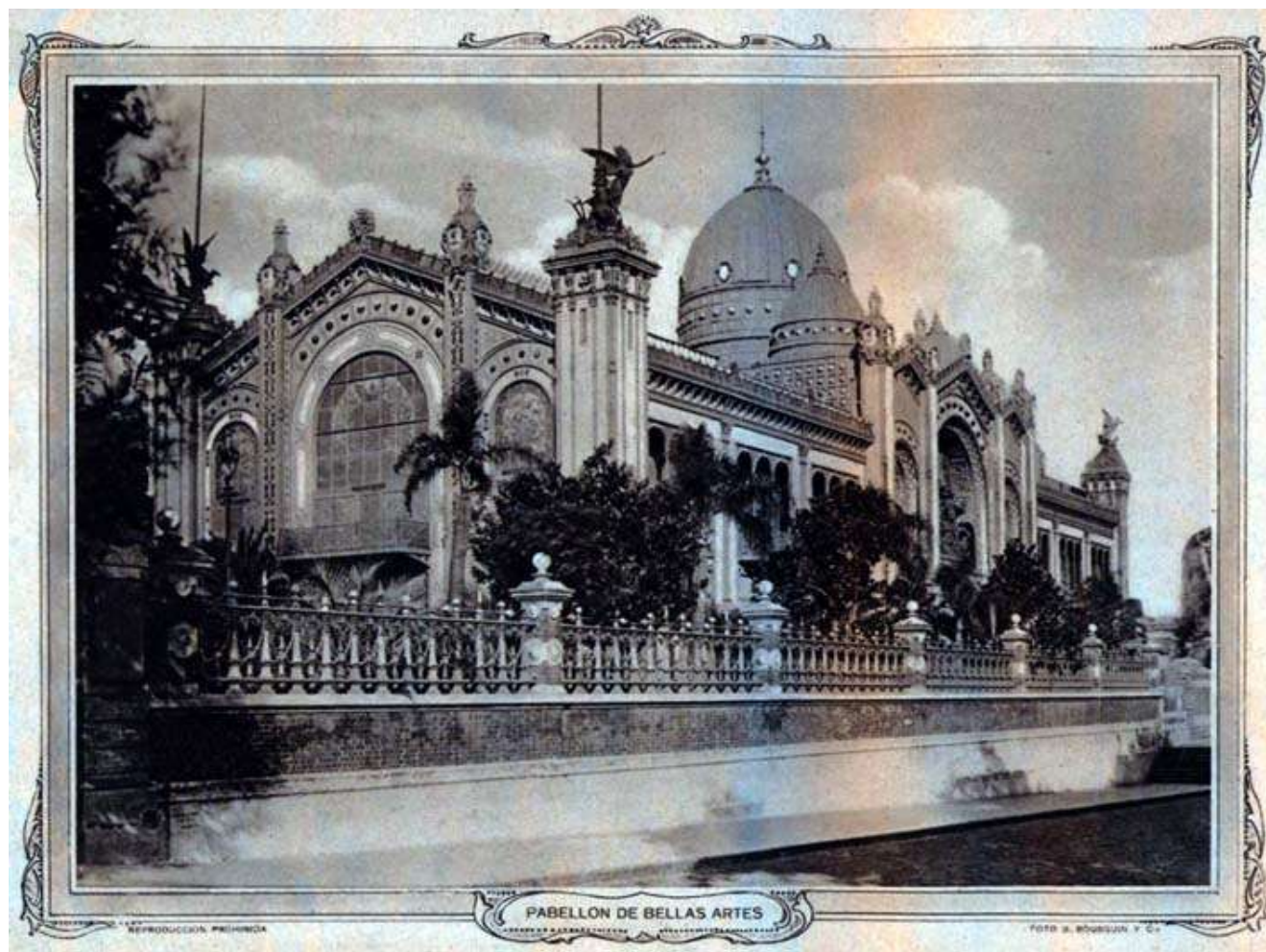
Según fotografías y testimonios de aquellos años, el recinto era un edificio de estructura metálica, decorado con paneles que mostraban imágenes vinculadas con las ciencias, las artes y el trabajo.

Ese pabellón fue abierto al público el 12 de julio de 1910, luego de su reacondicionamiento y del agregado de nuevas instalaciones, debido a que los envíos extranjeros superaron las expectativas de los organizadores.

En total se presentaron 2.375 obras. El acto de inauguración fue presidido por de Manuel J. Güiraldes y a él asistieron el presidente José Figueroa Alcorta, miembros de su gabinete y el intendente municipal.



EL MUSEO NACIONAL DE BELLAS ARTES EN EL PABELLÓN ARGENTINO
DE LA EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE PARÍS DE 1889
Plaza San Martín, Buenos Aires, ARGENTINA.



PABELLÓN ARGENTINO DE LA EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE PARÍS DE 1889
Plaza San Martín, Buenos Aires, ARGENTINA.



EL MUSEO NACIONAL DE BELLAS ARTES EN EL PABELLÓN ARGENTINO
DE LA EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE PARÍS DE 1889
Plaza San Martín antes de su remodelación, Buenos Aires, ARGENTINA

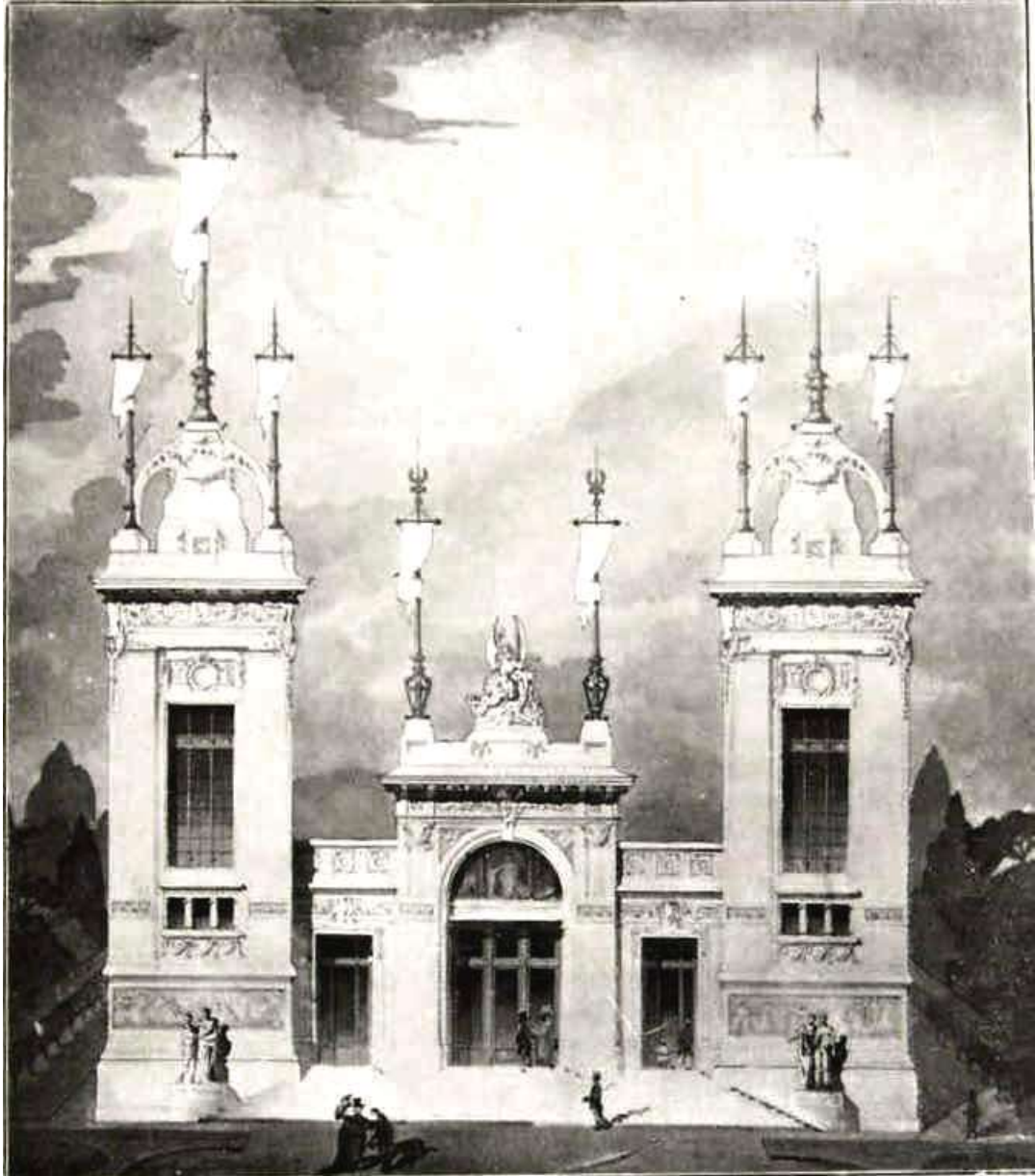
Pabellón Argentino de la
Exposición de París de 1889.



Plaza San Martín, vista desde el Hotel Plaza, circa 1910. De derecha a izquierda: Pabellón Argentino de la Exposición de París de 1889 (demolido), Palacio Ortiz Basualdo (demolido), Palacio Anchorena, edificios de renta y Palacio Paz. Foto archivo Bliss, Pusey Library, Harvard.



EXPOSICIÓN DE BELLAS ARTES
Acceso principal
(Proyectado por el Arquitecto Lavigne)



EXPOSICIÓN DE BELLAS ARTES
Acceso principal luego modificado
(Proyectado por el Arquitecto Lavigne)



Exposición Arte del Centenario
Salon Internacional — Buenos Aires — 1910



SALAS DE LA EXPOSICIÓN



AFICHE PUBLICITARIO

2.3 EXHIBICIÓN DE PRODUCTOS DEL CAMPO DE TODO EL PAÍS.

Esta muestra se realizó en el predio de la Sociedad Rural Argentina (SRA), lugar donde se venían haciendo en forma anual desde 1886.

A su acto inaugural fue la *infanta española Doña Isabel de Borbón*, quien fue obsequiada con una pareja de caballos.

2.4 EXPOSICIÓN DE AGRICULTURA.

Esta exposición iba ponerse en funcionamiento junto a la feria de productos del campo argentino, pero su apertura se retrasó. Allí se mostraron semillas de distintas clases, mazorcas de diverso tamaño y color, planos y fotografías del campo argentino y modernos arados.

También se construyó un *gran vivero con plantas exóticas y especies facilitadas por el Jardín Botánico de Buenos Aires*.

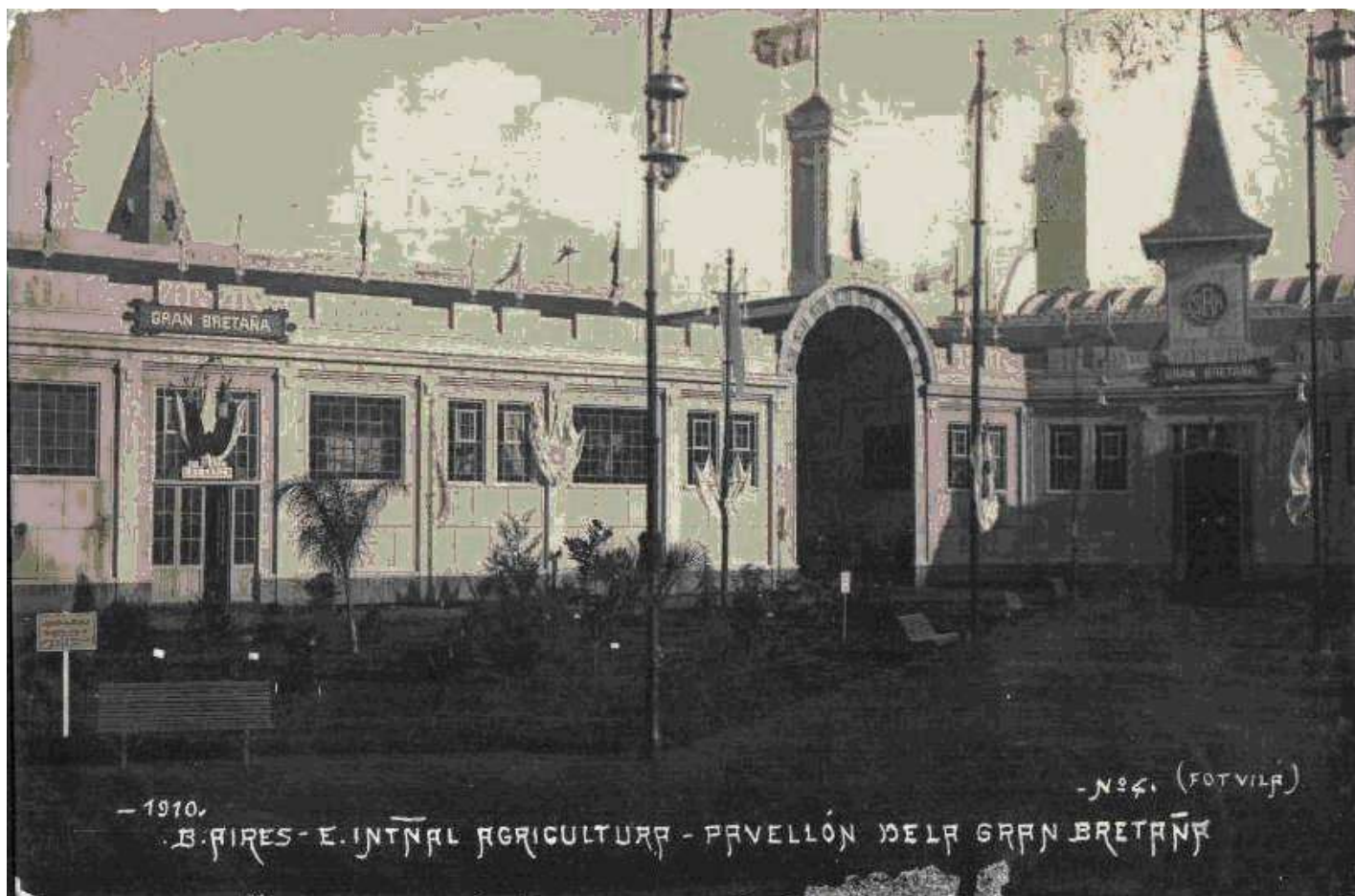


POSTAL DE LA EXPOSICIÓN DE AGRICULTURA Y GANADERÍA



EXPOSICIÓN DE AGRICULTURA Y GANADERÍA







MUSEO AGRÍCOLA
(Ingenieros Vincent, Maupas y Jáuregui)
Pabellón Frers, Sociedad Rural Argentina
Avenida Santa Fe – Plaza Italia



VISTA DEL INTERIOR DEL PABELLÓN FRERS



KIOSKO DE LA MÚSICA Y PATIO CENTRAL



EL PRESIDENTE ARGENTINO JOSÉ FIGUEROA ALCORTA Y SU PAR CHILENO, PEDRO MONTT
Recorriendo la pista central de la Sociedad Rural Argentina.
1910



Exposición Agricultura — Buenos Aires — 1910
Toros premiados en la pista



MEDALLA CONMEMORATIVA DE LA EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE AGRICULTURA
1910

2.5 EXPOSICIÓN DE HIGIENE.

Mostró avances sanitarios, maquetas de tendidos de cloacas, moderno instrumental médico e instalaciones para hospitales. También participaron algunas empresas de agua mineral y hubo stands donde se presentaban las más conocidas farmacias porteñas y varios laboratorios, los cuales enseñaron su producción medicinal y de perfumería.

En forma paralela a la Exposición de Higiene se desarrolló el “Congreso Interamericano de Medicina e Higiene”. En él se destacaron los disertantes argentinos por el nivel de sus ponencias.

Curiosamente, ese mismo año se produjo un fuerte brote de viruela en La Rioja y la tuberculosis afectó con vigor el norte del país.



POSTAL DE LA EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE HIGIENE

2.6 EXPOSICIÓN FERROVIARIA Y DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

Esta exposición estuvo abierta desde el 17 de julio de 1910 hasta principios de enero del año siguiente. Fue la de mayores dimensiones y la más concurrida. En ella se exhibieron los últimos modelos de automóviles: los *Isotta Fraschini* italianos, los *Mercedes* alemanes y los *Peugeot* franceses. También se pudieron apreciar yates, embarcaciones deportivas para la práctica de remo y aeroplanos.

Cada uno de los países participantes contó con un edificio. El pabellón italiano fue uno de los más atractivos, ya que se trataba de una construcción con cientos de ventanas que albergaba la réplica de una estación ferroviaria presidida por un busto del rey Víctor Manuel III.

En el pabellón argentino también se exponía una pequeña estación de trenes y además locomotoras, vagones, camiones autobomba, carretas, una carroza presidencial, automóviles último modelo, coches de paseo y motores a vapor y eléctricos.

Los visitantes también se sintieron atraídos por las primeras locomotoras que circularon por la Argentina, entre ellas “La Porteña” de 1857.



AFICHE DE LA EXPOSICIÓN



MEDALLA CONMEMORATIVA

El ingeniero Horacio Anasagasti (1879-1932)



INGENIERO HORACIO ANASAGASTI

Hacia 1910

(Archivo Alfredo Parga en su obra "Historia Deportiva del Automovilismo Argentino")

En el año 1902, a los 23 años de edad, Horacio Anasagasti se recibe con honores de Ingeniero en la Universidad de Buenos Aires, teniendo entre sus docentes al prestigioso Ingeniero Otto Krause.

En 1904 es uno de los impulsores del Automóvil Club Argentino.

En 1907 funda el Touring club Argentino. Ese mismo año gana un concurso de oposición y antecedentes y viaja a Europa para participar de un curso de perfeccionamiento en la fábrica de los famosos automóviles italianos *Isotta Fraschini*.

En 1908, asociado con Ricardo Travers y José Gálvez, obtiene la representación de los *Isotta Fraschini* y los expone en un local ubicado en la calle Arenales 1806. Allí también instala un horno para fundir bronce y aluminio.

En 1909 es nombrado Vicepresidente de la Sociedad Científica Argentina y también es convocado por su amigo Jorge Newbery para presidir la comisión técnica del Moto Club Argentino.

El 30 de Septiembre de 1909, desvinculado de sus socios, funda la empresa "*Horacio Anasagasti & Cia.*" - *Ingenieros Mecánicos*, en un taller situado en la Avenida Alvear 1650 (actual Avenida del Libertador) dedicada a la construcción de automóviles.

En 1910, con motivo de la "Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres", organizada para el Centenario de La Revolución de Mayo, realiza el lanzamiento público de la empresa. En ella se exhibieron una caja de cambios de 4 marchas y un motor de 4 cilindros.

Luego de la exposición viaja a Europa donde firma un convenio de licencias con los hermanos Ballot, fabricantes de motores, y trae los moldes de madera para fundir las piezas.

La primera presentación oficial del automóvil fabricado por la firma fue en la carrera Rosario-Córdoba-Rosario, con el auto conducido por el mismo Anasagasti.

En enero de 1912 se lanzan los vehículos al público, a un precio de 6.000 pesos, suma que podía financiar totalmente en cuotas de 200 Pesos, una novedad para la época.

En Julio de ese mismo año Anasagasti participa con uno de sus vehículos en la carrera París-Madrid, y cubre el trayecto sin penalizaciones. Contento con su actuación le regala el auto al Rey Alfonso XIII. Este vehículo estuvo en poder de la casa real hasta la Guerra Civil Española, luego desaparece.

Después de participar en varias carreras en Europa, de las que gana una, vende tres autos: uno a J. Brown (inglés), uno al Marqués D'avary (francés) y uno a J. Reposseau (francés).

Éstos forman un equipo para participar del Tour de France, un recorrido de 5.500 kilómetros, donde los Anasagasti empatan el primer puesto.

Con motivo de la Primera Guerra Mundial había desabastecimiento de insumos europeos; sumado a esto, muchos de los compradores de los autos en Buenos Aires no pagaban sus cuotas. Estos hechos hicieron que, a mediados de 1915, la primera fábrica argentina de automóviles cesara su producción. Finalmente, en 1916 Anasagasti liquida definitivamente su Compañía.

Horacio Anasagasti estaba influenciado por las nuevas teorías sociales de principios del siglo XX; su fábrica fue la primera en el país que instituyó la jornada de 8 horas de labor; en verano cada operario disponía de un ventilador personal; en el centro de la línea de producción había un gran recipiente de vidrio en el cual los obreros obtenían jugos de fruta para refrescarse durante el trabajo; los salarios de la empresa estaban entre los más altos de la industria argentina y en una oportunidad le regaló a cada empleado un reloj y un cortaplumas, algo totalmente inusual en esos años.

Como homenaje a este meritorio ingeniero argentino, una calle de la Ciudad de Buenos Aires lleva por nombre *Ingeniero Anasagasti*.



EL ANASAGASTI



EL INGENIERO HORACIO ANASAGASTI Y
EL PRESIDENTE DE LOS EEUU TEODORO ROOSEVELT EN BUENOS AIRES



EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES TERRESTRES
Buenos Aires, 1910
Portal de acceso sobre la Avenida Intendente Bullrich (ex Boulevard Arana).



EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES TERRESTRES

Buenos Aires, 1910

Entrada vista desde el Camino de las Cañitas
(actual Avenida Luis María Campos).



ENTRADA A LA EXPOSICIÓN POR EL CAMINO DE LAS CAÑITAS
(actual Avenida Luis María Campos)





PABELLÓN DEL SERVICIO POSTAL

Proyectado por Virginio Colombo para la celebración del Centenario de la Revolución de Mayo (1910), representó al Servicio Postal de la Exposición Ferroviaria y de Transportes Terrestres de aquella época. Fue galardonado con la medalla de oro. Es el único de los 20 pabellones del Centenario que se mantiene en pie. Está en Palermo, sobre la Avenida Bullrich, entre el Regimiento de Patricios y el Jumbo. Fue obra del arquitecto Pedro Vinent y de los ingenieros Maupas y Jáuregui. Sus lineamientos arquitectónicos responden a la escuela de Viena y a los ideales artísticos de la "secesión vanguardista".



PABELLÓN DEL SERVICIO POSTAL (IZQUIERDA) Y PABELLÓN ITALIANO (DERECHA).



PABELLÓN DEL SERVICIO POSTAL
Fotografía actual



CARRERA DE GLOBOS AEROSTÁTICOS
Organizada por Jorge Newbery

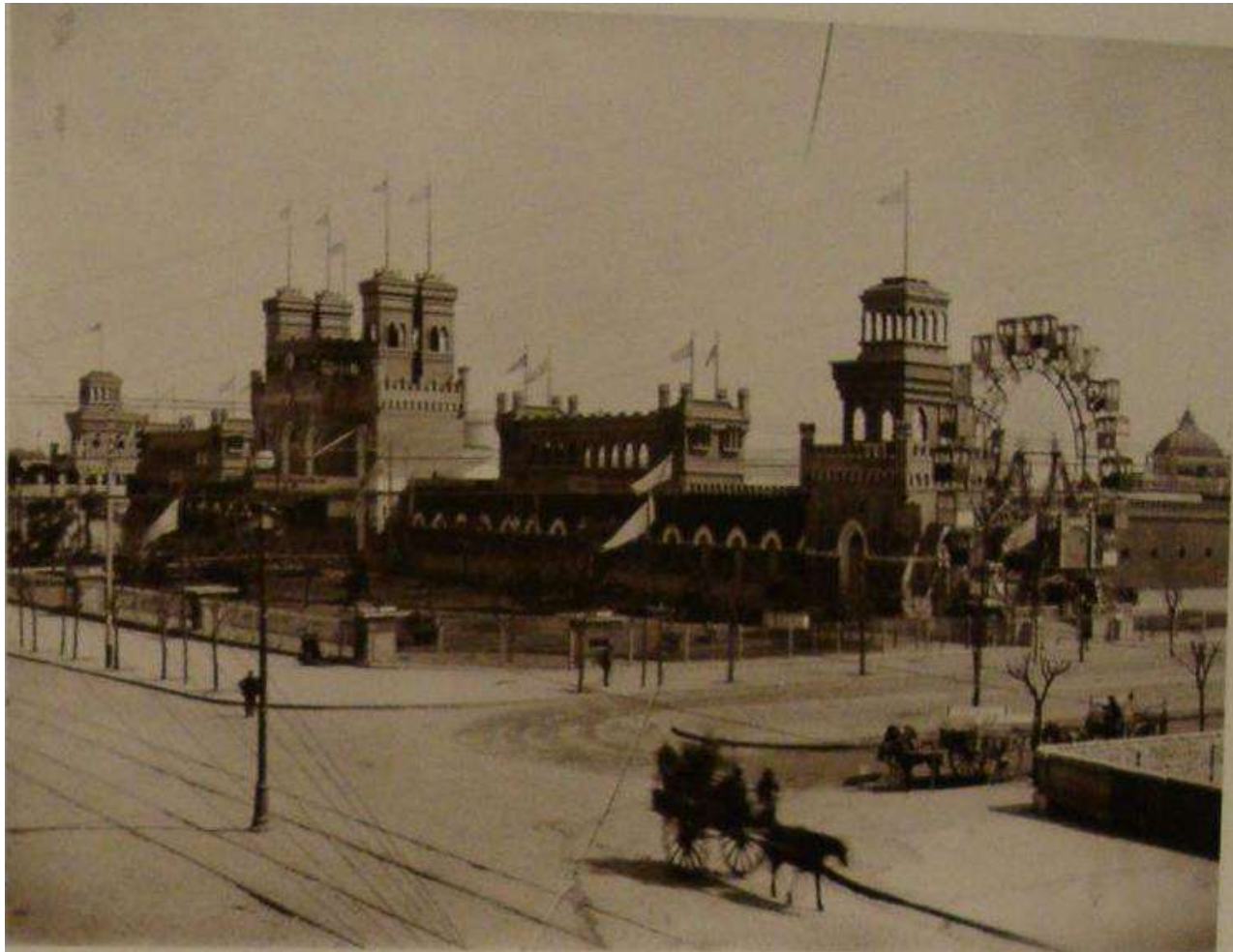


JORGE NEWBERY Y EL GLOBO PAMPERO

El ingeniero Jorge Newbery realizaba todos los días algunas ascensiones en dos globos desde los que algunos visitantes podían observar desde la altura los alrededores de Palermo y el Río de la Plata.



JORGE NEWBERY

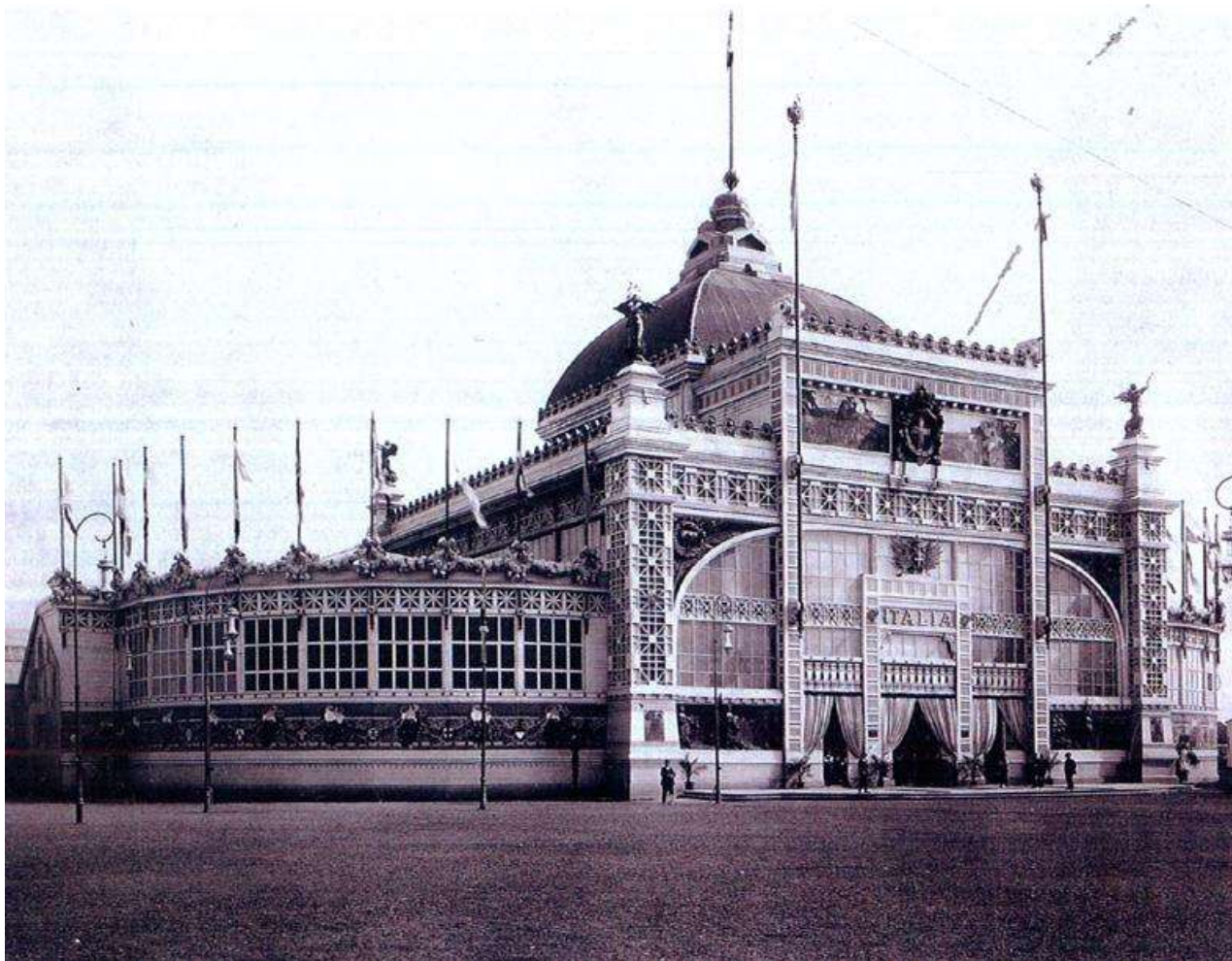


SALIDA POR LA AVENIDA SANTA FE

A lo lejos pueden verse el pabellón del Servicio Postal, el pabellón de Italia y el carrousel gigante.



CABLECARRIL



EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES TERRESTRES
Buenos Aires, 1910
Frente del Pabellón Italiano
Imitaba una gran terminal ferroviaria.

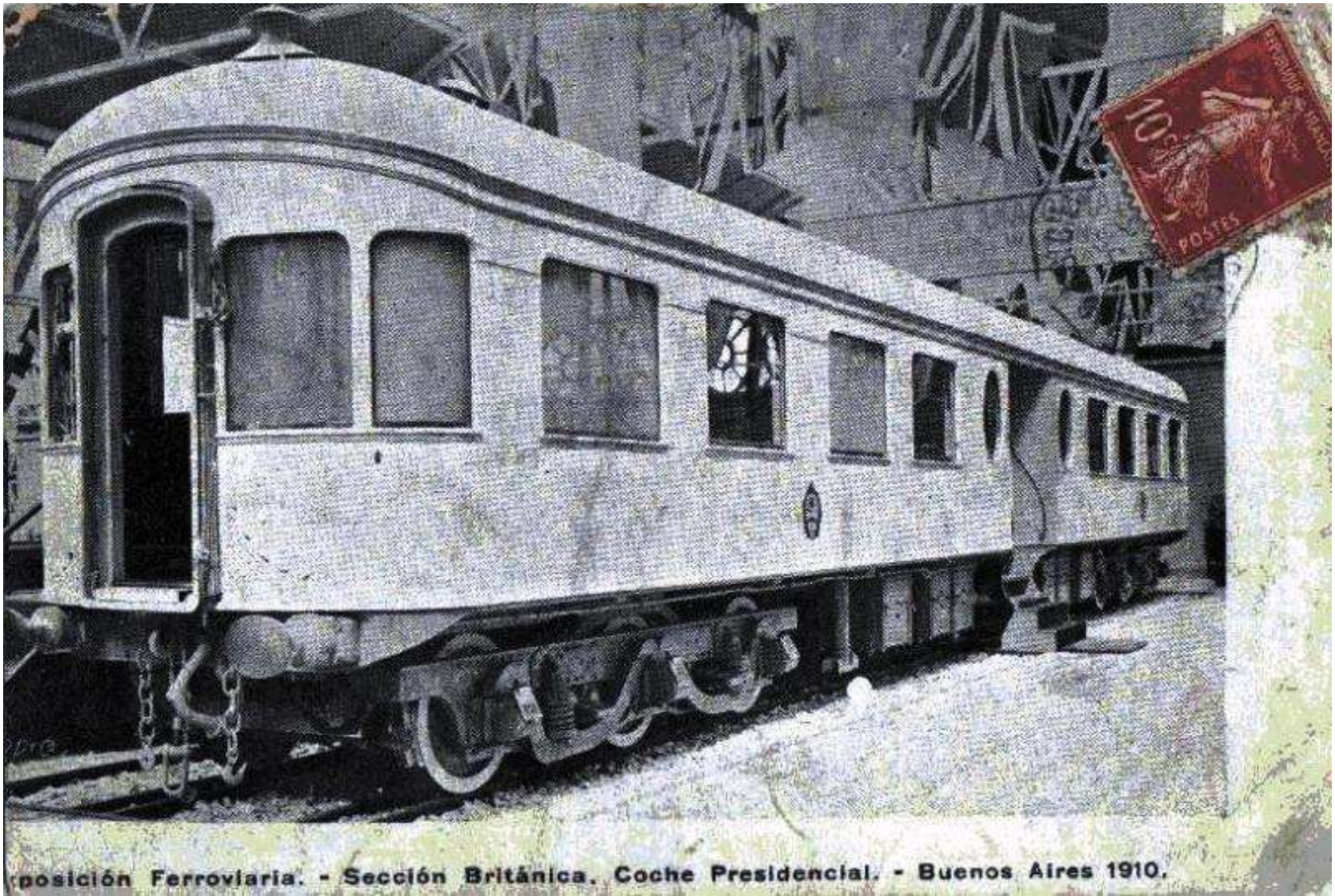




EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES TERRESTRES
Buenos Aires, 1910
Una de las locomotoras expuestas



PABELLÓN DE INGLATERRA



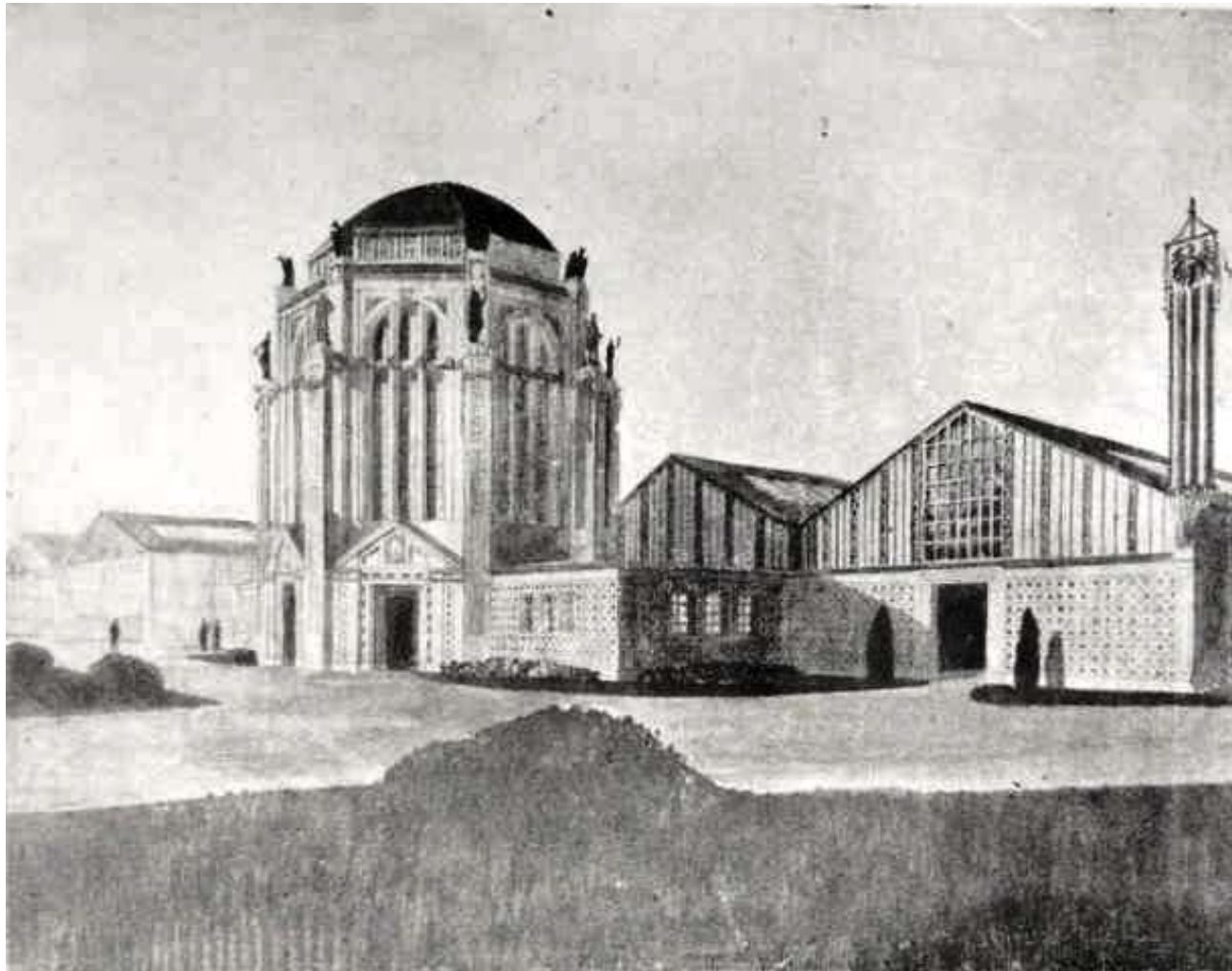
Exposición Ferroviaria. - Sección Británica. Coche Presidencial. - Buenos Aires 1910.



EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES TERRESTRES
Buenos Aires, 1910
Interior del pabellón de Inglaterra



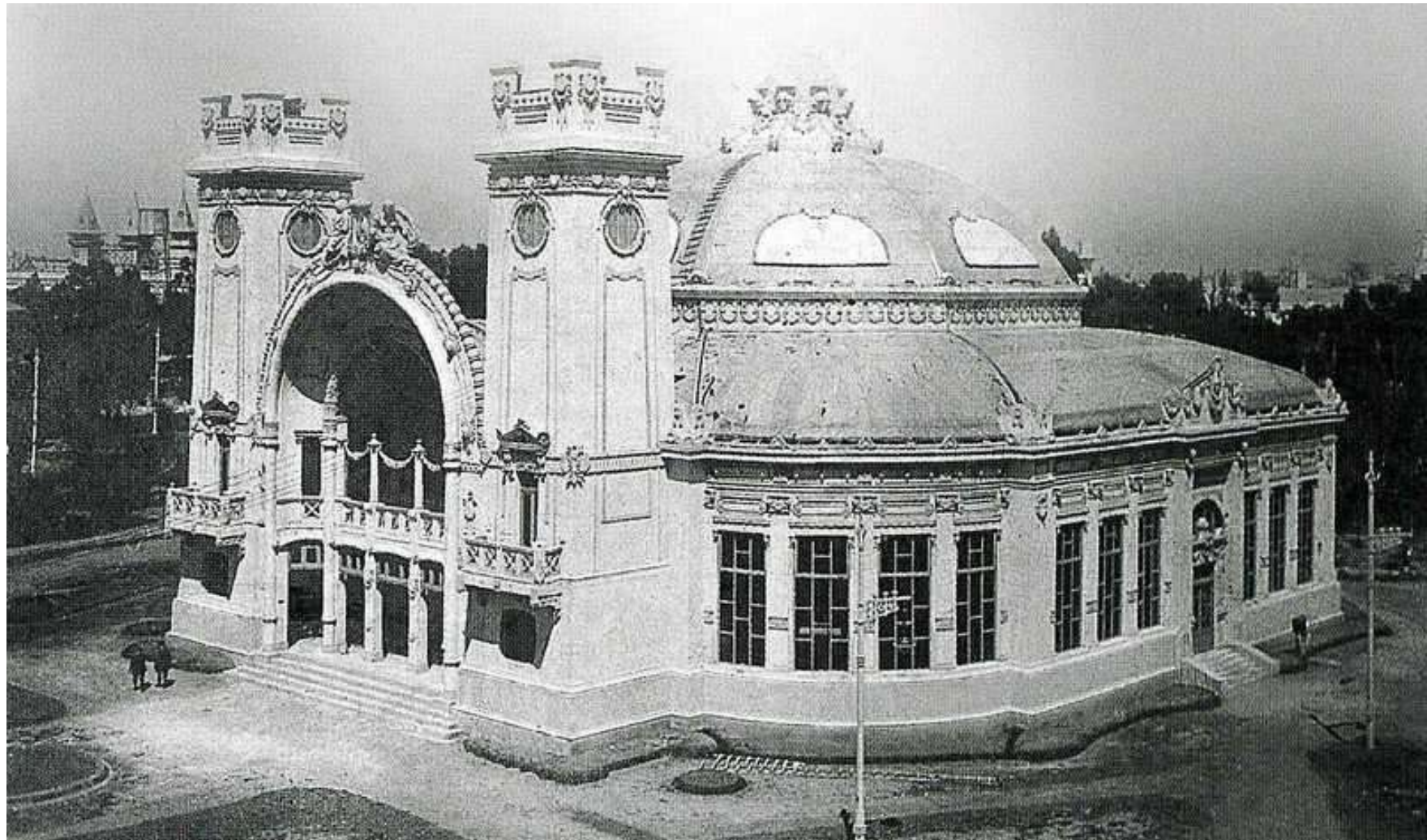
PABELLÓN DE FRANCIA



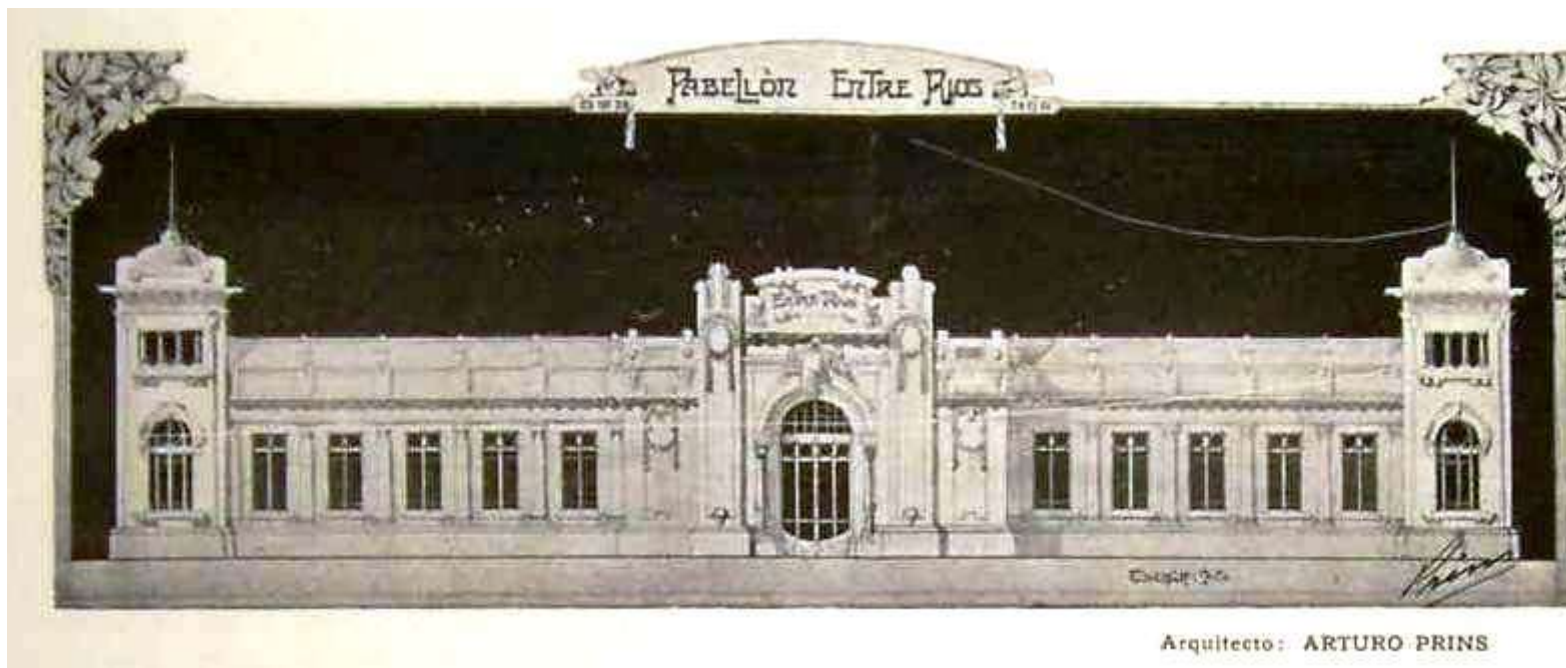
PABELLÓN DE AUSTRIA



PUENTE SOBRE LA AVENIDA PRESIDENTE MONTT



PABELLÓN DE MENDOZA



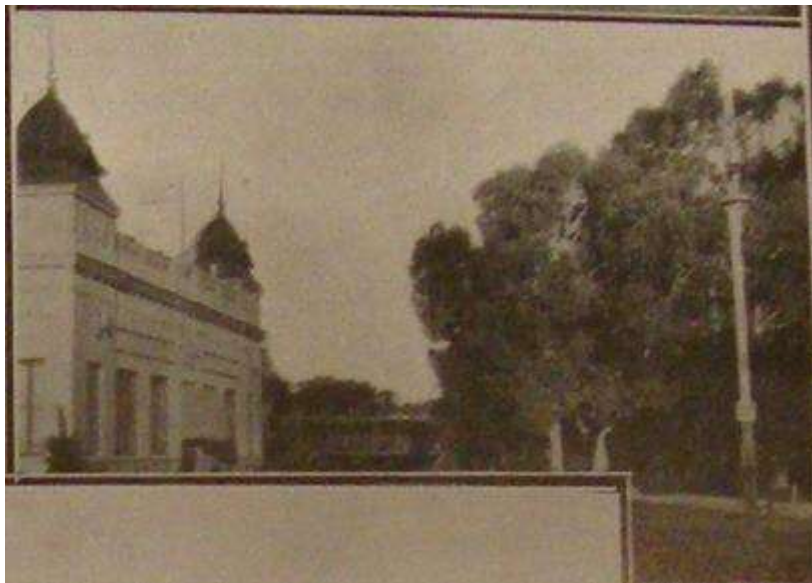
PABELLÓN DE ENTRE RÍOS



PABELLÓN DE LAS PROVINCIAS DE TUCUMÁN, SALTA Y JUJUY EN EL RECINTO DE LA EXPOSICIÓN INDUSTRIAL.



PABELLÓN DE SANTIAGO DEL ESTERO



PABELLÓN DE SAN JUAN



PABELLÓN DE CORRIENTES



PABELLÓN DEL PARAGUAY

2.7 EXPOSICIÓN DE LA INDUSTRIA.

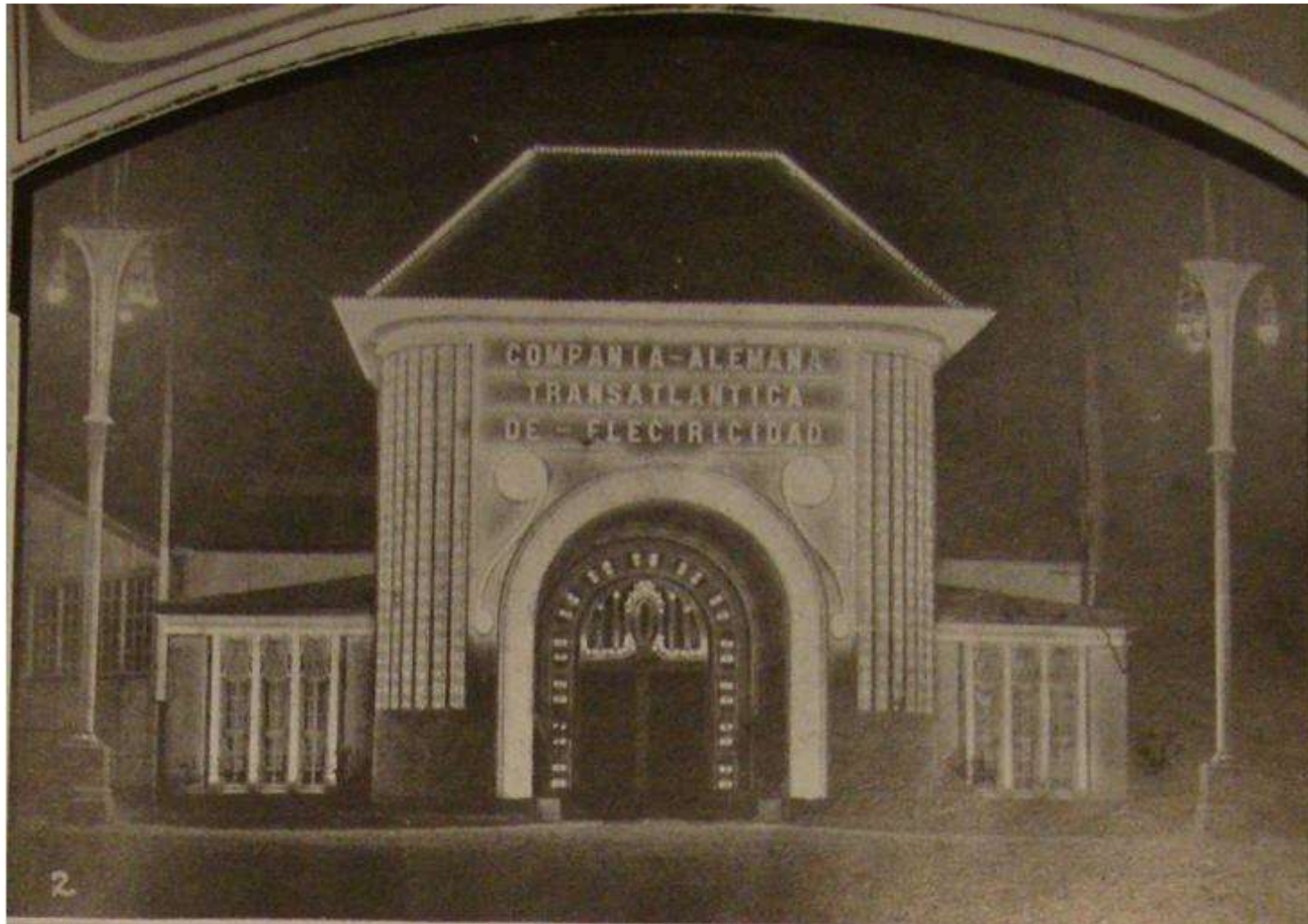
Fue organizada por la Unión Industrial Argentina en el Parque 3 de Febrero. Se inauguró cuatro meses después de lo previsto, el 25 de septiembre, y allí se pudieron conocer modernas maquinarias industriales, muchas de las cuales todavía no funcionaban en el país. La tecnología alemana fue la que despertó mayor asombro.











PABELLÓN DE LA COMPAÑÍA TRANSATLÁNTICA ALEMANA DE ELECTRICIDAD



KIOSCO DE LA COMPAÑÍA INDUSTRIAL DE ELECTRICIDAD DEL RÍO DE LA PLATA

2.8 EXPOSICIÓN DEL CENTRO DE ALMACENEROS.

En esta exposición se mostraron fiambres, conservas y bebidas alcohólicas de diferentes tipos y procedencias.

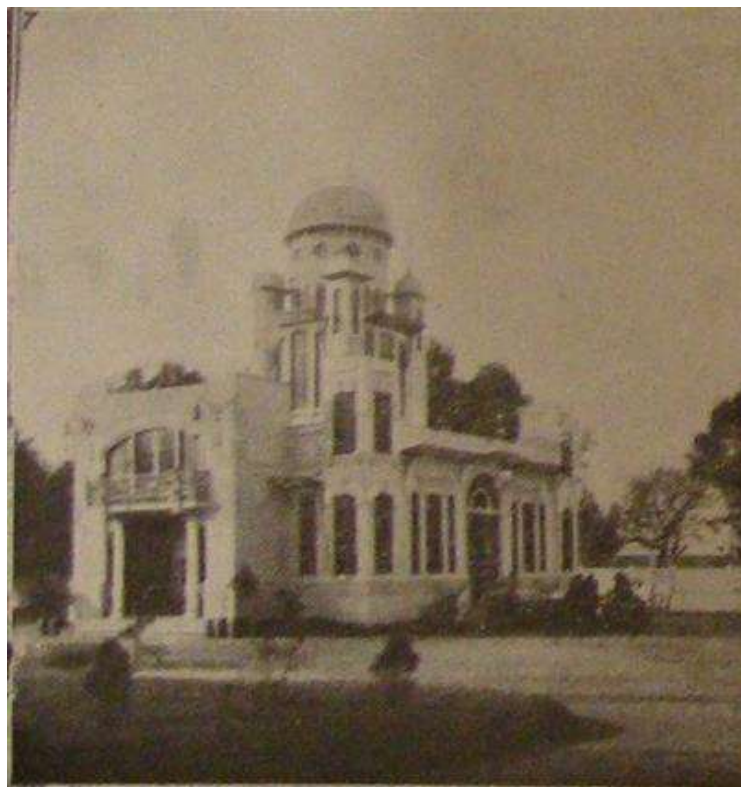


KIOSCO DE BEBIDAS

Realizado por Francesco Gianotti, Juan Bautista Gianotti y el Ing. Luis Bianchi
como representantes de la empresa Arcari, Fontana & Cia.
Pabellón de productos alimenticios



KIOSKO DE SAINT HERMANOS



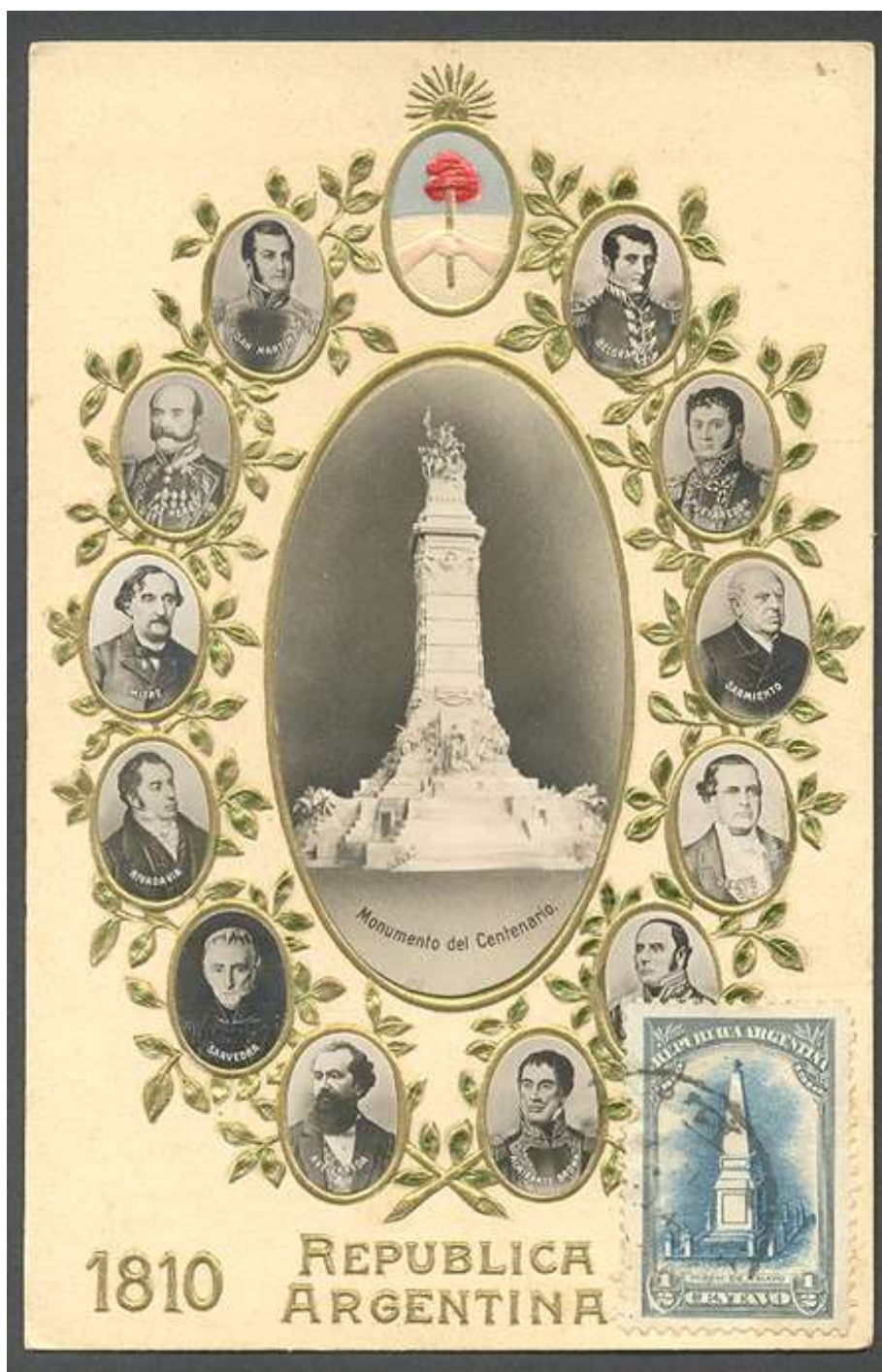
KIOSKO DEL PAULISTA



KIOSKO GATH Y CHAVES

2.9 EXPOSICIÓN FILATÉLICA.

También se abrió una muestra en la que se exhibían sellos de países remotos y tarjetas postales firmadas por celebridades de todo el mundo, entre ellas los ex presidentes Mitre, Roca, Saenz Peña, Pellegrini, Uriburu y Quintana. En algunas vitrinas se exhibieron manuscritos de los próceres de la Independencia y maniquíes vestidos con uniformes de empleados de correos, que se remontaban a 1810.



UNO DE LOS SELLOS POSTALES
1810-1910
Monumento del Centenario

3. EL ARROYO MALDONADO.

El Maldonado, originalmente conocido como “arroyo de la Maldonado” (*), es un arroyo de la Provincia de Buenos Aires y de ciudad de Buenos Aires.

(*) La Leyenda de la Maldonado: El nombre del arroyo Maldonado deriva de la *Leyenda de La Maldonado*, una mujer que vino desde España en 1536, junto a Pedro de Mendoza, y fue abandonada en las márgenes de este arroyo. Según la leyenda, a causa de la hambruna que padecía la ciudad de Buenos Aires, sitiada entonces por los indios “querandíes”, esta mujer huyó al campo y en una gruta de las barrancas ayudó a una puma a tener cría. Luego para poder alimentarse se unió con los “indios”. Tras esto fue capturada por los españoles, quienes como castigo la ataron a un árbol en las orillas del arroyo en donde entonces merodeaban los yaguares (llamados por los españoles: “tigres”). Sin embargo, cuando los españoles retornaron a buscar el cadáver de la mujer la encontraron con vida y cuidada por los pumas.

Actualmente, fluye entubado bajo la Avenida Juan Bautista Justo y recorre 10 de los 48 barrios de la ciudad: Versalles, Liniers, Villa Luro, Vélez Sarsfield, Floresta, Villa Santa Rita, Villa Mitre, Caballito, Villa Crespo y Palermo. Nace en las inmediaciones de la estación San Justo, en el partido de La Matanza (provincia de Buenos Aires), cuyas coordenadas geográficas son 34°44'15 de *Latitud sur* y 58°33'40 *Longitud Oeste*. Tiene una longitud total de algo más de 20 kilómetros. En el partido de La Matanza su curso tiene sentido aproximado suroeste a noreste, corriendo bajo las calles P. de Arana y Pedro B. Palacios (Villa Don Bosco). Luego intercepta varias calles y tras pasar la Avenida General Díaz Vélez, cerca del cruce con la Avenida Rivadavia, ingresa en el partido de Tres de Febrero, fluyendo bajo las calles Vito Dumas y Maldonado en la localidad de Ciudadela. Allí, unos quinientos metros antes de ingresar en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la calle Maldonado recibe el nombre de Avenida Juan Bautista Justo.

La traza de la Avenida Juan B. Justo sigue el curso original del arroyo cuando éste fluía a cielo abierto. Dentro del ejido de la ciudad, el curso del Maldonado ha sido ligeramente rectificado, aunque en líneas generales la traza de la Avenida Juan B. Justo corresponde con el antiguo cañadón que servía de cauce. El conducto que actualmente conduce sus aguas tiene numerosas curvas que indican los meandros originales del arroyo. Este conducto fue terminado en el año 1937.

En el cruce con la Avenida Santa Fe el conducto pasa por debajo del túnel de la *Línea D* de Subterráneos de Buenos Aires.

Pasada la Avenida Santa Fe, el conducto corre por debajo de la Avenida Dorrego. Al concluir ésta, el túnel corre bajo el Parque Tres de Febrero inmediatamente al sur del Hipódromo Argentino de Palermo, siguiendo el último tramo de la Avenida Intendente Bullrich. Más al Este el arroyo entubado corre bajo el Aeroparque Jorge Newbery hasta desembocar en el Río de la Plata por dos bocas ubicadas a ambos lados del pequeño espigón llamado Paseo Dorrego y Plaza Puerto Argentino.

Sobre la vereda de la Avenida Dorrego adyacente al terraplén del Ferrocarril San Martín sobresale la estructura del montacargas que permite acceder al conducto que conduce las aguas del arroyo Maldonado.

NOTA SOBRE EL AROYO MALDONADO.

- Es el arroyo entubado más importante de la ciudad de Buenos Aires. En orden decreciente de importancia le siguen el arroyo Medrano y el arroyo Vega.
- Fue uno de los límites Norte naturales de la ciudad de Buenos Aires, antes de que los barrios de Belgrano y Flores fueran incorporados a ella en 1887.
- Por 1865, el arroyo Maldonado hasta la calle Rivera, era parte del límite geográfico Norte que separaba la ciudad de Buenos Aires de la Provincia de Buenos Aires.
- En 1888, como consecuencia de la llamada “Ley Capital” de 1880, el arroyo Maldonado dejó de ser el límite Norte entre la ciudad de Buenos Aires y la provincia de Buenos Aires.

4. EL ANTIGUO PUENTE DE LA AVENIDA SANTA FE.

Antes de que el arroyo Maldonado fuera entubado, se lo podía cruzar por *vados* en tiempos de sequía o por *puentes* cuya resistencia dependía de la importancia del camino. Algunos puentes eran endeble pasarelas de madera que duraban hasta que alguna inundación los destruyera; otros eran puentes más importantes cuando el tránsito de carretas, chatas o jinetes lo requería.

Así sucedía con el puente del llamado Camino de Moreno (actual Avenida Warnes), con el de la Avenida Córdoba y con el de la Avenida Santa Fe. Se trataba en estos casos de puentes hechos "a la romana" con fuertes arcos de mampostería, bajo los cuales pasaban las aguas del arroyo.

Uno de los pasos más importantes estaba por entonces en la actual avenida Santa Fe (*). Este puente cruzaba la parte más verde del Parque Tres de Febrero y había sido construido poco antes de 1870, para el paso de los tranvías a caballo.

Entre los años 1871 y 1908, época de la fiebre amarilla, el cruce del arroyo Maldonado por la Avenida Santa Fe, para llegar al pueblo de Belgrano (+), se realizaba por ese puente. Los "tramways" arrastrados por caballos, comenzaron a pasar por el lugar a partir de 1872. Partían del centro de la ciudad y llegaban hasta Cabildo y Juramento.



EL ANTIGUO PUENTE DE LA AVENIDA SANTA FE SOBRE EL ARROYO MALDONADO

(*) Manuel Bilbao en su libro "Tradiciones y recuerdos de Buenos Aires".

(+) En noviembre de 1855 vecinos de San José de Flores solicitaron al gobierno de la provincia de Buenos Aires que se fundara un pueblo en terrenos de aquel distrito conocidos con el nombre de La Calera, en virtud de la existencia de un establecimiento dedicado a la extracción de cal, ubicado en lo que hoy sería la avenida Luis María Campos, entre Juramento y Mariscal Antonio José de Sucre. El proyecto de traza del pueblo fue preparado por el Departamento Topográfico y realizado por su propio director, don Saturnino Salas. Fue aprobado por Decreto del 6 de diciembre de 1855, recibiendo el nombre de **Belgrano**, en un demorado homenaje al creador de la bandera.

Hacia ya un lustro que sobre el arroyo Maldonado se había construido el puente con robustos arcos y tres aberturas por las que iban las aguas, unas veces escasas y otras abundantes, según la época del año. No existía todavía la estación Palermo del Ferrocarril del

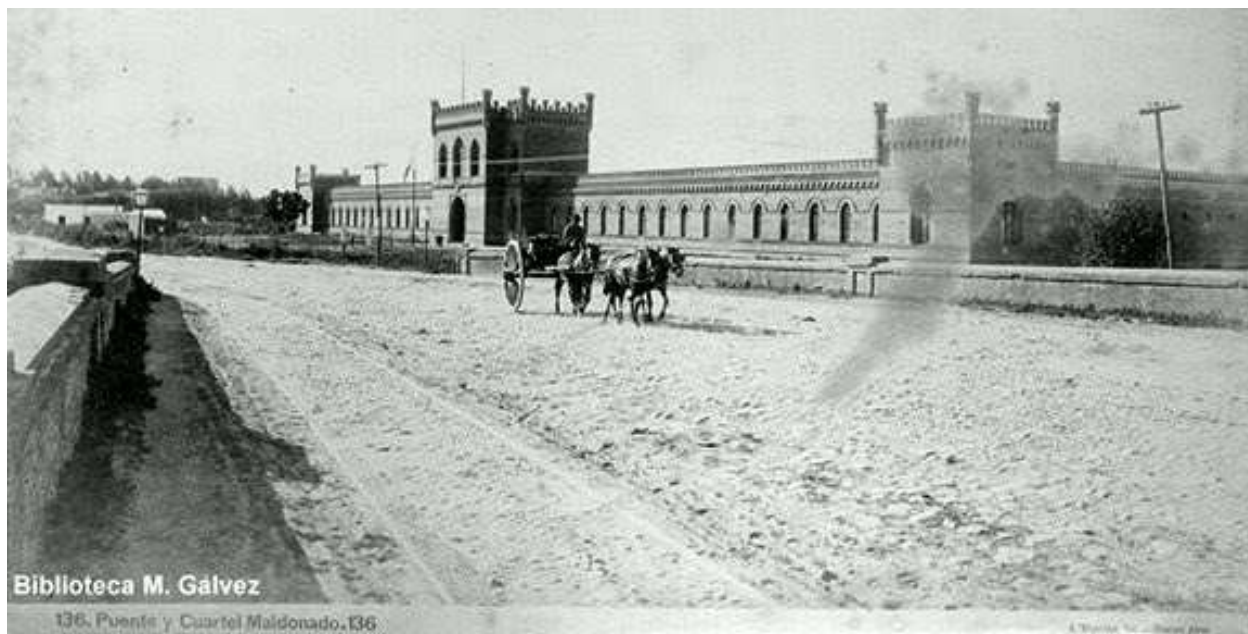
Oeste, pero ya había precarios galpones con instalaciones militares donde hoy están los edificios del *Regimiento I de Infantería Patricios*.

Desde la actual Avenida Pueyrredón, el viaje por la Avenida Santa Fe hasta el arroyo era un continuo cruzar por quintas con casonas que eran casi "cascos de estancia", potreros y hornos de ladrillo. El panorama cambiaba algo cuando, pasado el arroyo, se llegaba al sitio donde el camino se bifurcaba. Una parte iba al pueblo de Belgrano por el Camino de las Cañitas (actual Avenida Luis María Campos) a poca distancia del borde de las barrancas, la otra iba por la actual Avenida Santa Fe-Cabildo, la parte elevada y más poblada. En la intersección del Camino de las Cañitas con la Avenida Santa Fe estaba la "Pulpería de Ambrosio", paradero de carreteros y jinetes.

Mirando hacia el Norte, antes del cruce con la actual Avenida Juan B. Justo, la Avenida Santa Fe se estrecha en correspondencia del puente ferroviario de la estación Palermo del Ferrocarril San Martín. Este puente metálico, de estructura reticular y gruesas columnas, fue construido en 1907. Hacia 1908, el progreso mostraba su presencia; corrían los tranvías eléctricos inaugurados en 1897 y el viajero podía apreciar un panorama diferente.

Mirando hacia la costa se veían las construcciones del Jardín Zoológico, que dirigido por Eduardo L. Holmberg, en esos años comandaba el italiano don Clemente Onelli. Hacia el sur, crecían ya los árboles que don Carlos Thays hiciera plantar en "su" Jardín Botánico. Pronto se llegaba a la Plaza Italia, así llamada desde 1904 cuando fue inaugurada la orgullosa figura ecuestre de *Giuseppe Garibaldi* y se veían los edificios de la Sociedad Rural Argentina.

Hacia la ribera no lejana del Río de la Plata estaban las instalaciones de los *Cuarteles del Maldonado*, cuya arquitectura simulaba una fortaleza, con baluartes, torretas y almenas. Desde 1890 comenzaron a instalarse allí diversas unidades del Ejército: el *Regimiento 1 de Artillería*, los *Batallones 8 y 9 de Infantería* y el *Regimiento 11 de Caballería*. Luego llegarían los *Regimientos de Infantería 1 Patricios y 2 General Balcarce*.



PUENTE SOBRE LA AVENIDA SANTA FE CRUZANDO EL ARROYO MALDONADO Y CUARTEL MALDONADO DE LOS REGIMIENTOS 1 y 2 DE INFANTERÍA

Arquitecto Carlos Morra

Luego de su demolición dio lugar a la Exposición del Centenario Ferrocarriles y Transportes Terrestres del 17/7/10 al 3/1/11.

Se ve un carro cruzando el puente sobre el arroyo Maldonado viniendo hacia el centro.

A la derecha la calle Arana, hoy Avenida Intendente Bullrich.

Foto Samuel Rimathe finales siglo XIX, Biblioteca Manuel Gálvez.

5. EL ANTIGUO PUENTE Y LAS EXPOSICIONES DEL CENTENARIO.

Llegando al año 1909 los *Cuarteles del Maldonado* fueron demolidos para levantar en esos terrenos las estructuras de las "Exposiciones del Centenario de 1810". Los bellos y originales edificios representativos de muchas naciones del mundo constituyeron un espectáculo verdaderamente admirable.

Una vez finalizada la magnífica exposición los edificios fueron demolidos. Sólo quedó en pie el "Pabellón Ferroviario" edificado por nuestro país en los fondos del predio y que después fue utilizado por el Ejército. Olvidado durante muchos años, este edificio fue recientemente restaurado por la empresa privada que ocupa el predio y hoy es posible admirar ese testimonio de una época maravillosa.

Para facilitar el acceso de los numerosos visitantes a las Exposiciones del Centenario, se decidió mejorar "el viejo puente" que desde hacía cuarenta años era el cruce de la Avenida Santa Fe sobre el arroyo Maldonado. Para ello se reforzaron los arcos y se mejoró la calzada.

La revista "Caras y Caretas" del 2 de julio de 1910, señala con respecto a esa construcción:

"Ya tiene otro puente el arroyo cuyas virtudes de perfumería, no hace mucho amenizaron la Exposición Ferroviaria. Este puente cruza el manso Maldonado entre las avenidas Santa Fe y Cabildo, y pone en comunicación directa la Exposición de Agricultura con la Ferroviaria. Sobre sus travesaños pasa la línea número 37 del tranvía Anglo-Argentino. Gracias al celo demostrado por el Director de Obras públicas edilicias, señor Treglia y el ingeniero señor Marengo, la obra fue terminada en breve tiempo. Como complemento de la tarea de viabilidad, se construyó un conducto de desagüe en la calle Cerviño".

En la década del veinte, las inundaciones del Maldonado ocasionaban enormes pérdidas y se requerían soluciones urgentes. Remigio Yriondo, concejal y vecino de Villa Crespo, zona que sufría el avance de las aguas, propuso *canalizar el arroyo y unirlo con el Riachuelo*, construyendo en ambas orillas *camino de sirga* para que los lanchones procedentes del Tigre pudieran ingresar en la ciudad. Esta idea no se concretó, pero en cambio se decidió *entubar el arroyo*.

Las obras comenzaron poco antes de 1930 y el primer sector, de Córdoba a la costa, quedó terminado en 1930. Se construyó un conducto de catorce metros de ancho por seis de altura. Centenares de columnas sostenían el techo, que sería la futura Avenida Juan B. Justo. *Se decidió también que el puente de arcos de mampostería ubicado en el cruce con la Avenida Santa Fe, construido en 1870 y mejorado en 1909, fuera conservado.*

Desde 1930 las aguas del arroyo Maldonado siguieron fluyendo bajo la Avenida Juan B. Justo, atravesando los arcos de la antigua y sólida estructura cuyos anchos muros podían soportar el tránsito pesado.

En una inspección del arroyo entubado realizada en 1997, los técnicos comprobaron que las columnas del antiguo puente detenían el paso de los residuos sólidos arrastrados por las aguas. Se decidió entonces suprimir el puente para que las aguas corrieran libremente hacia el Río de la Plata. Hacía un tiempo habían sido quitadas unas gruesas rejas de hierro colocadas en su desembocadura cercana al Aeroparque Jorge Newbery, para evitar el eventual paso de personas que pretendieron incursionar en el conducto.

Se decidió también unir con tabiques las columnas que sostenían la avenida Juan B. Justo para facilitar el paso del agua. Para realizar esta tarea y la eliminación del antiguo puente (en realidad dos de ellos) ganó la licitación la empresa Victorio Galtieri, de la ciudad de La Plata. La supervisión estaría a cargo de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y de los ingenieros Aníbal Rothamel y Nicolás Vicente Gallo. Actuaría asimismo el ingeniero Rafael V. Sierra. La Empresa Galtieri designó como directores de obra al arquitecto Hernán A. Salinas y al ingeniero Juan A. Nicodemo.