

La territorialidad miliciana de la provincia de Buenos Aires: frontera, ferrocarril y centralización (segunda mitad del siglo XIX)

The militia territoriality of the Buenos Aires province: border, railway and centralization (19th century second half)

por Leonardo Canciani*

Recibido: 17/2/2021 – Aceptado: 16/3/2021

Resumen

En este artículo se analiza la territorialidad miliciana de la provincia de Buenos Aires durante la segunda mitad del siglo XIX. En dicho lapso se diferencian dos períodos con características diferentes que determinaron su diagramación: a) el establecimiento de jefaturas militares dependientes del poder ejecutivo nacional en la “línea de frontera” (1862-1879) y b) la readecuación de las prioridades operativas de la Guardia Nacional provincial en relación con la extensión de las vías férreas (1879 en adelante). El eje de la argumentación radica en ver cómo se cristalizó sobre el territorio la relación nación-provincia-poderes locales para problematizar el proceso de centralización de las fuerzas armadas en torno al Estado nacional.

Palabras Clave: Guardia Nacional; territorialidad; frontera; ferrocarril; provincia de Buenos Aires

* Centro de Estudios Sociales de América Latina (CESAL) – Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNCPBA) / Asociado a la Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires (CICPBA).



Abstract

In this paper we will analyze the militia territoriality in the province of Buenos Aires during the second half of the 19th century. In this lapse, two periods with different characteristics that determined their layout are differentiated: a) establishment of military headquarters dependents of the national executive power in the border (1862-1879) and b) the adaptation of the operational priorities in the National Guard with relation to the extension railways (1879 onwards). The center of the argument lies in seeing how the relationship nation-province-local powers crystallized on the territory and problematize the centralization process of the armed forces around the national state.

Key Words: National Guard; territoriality; border; railway; Buenos Aires province.

Introducción

En este trabajo buscamos integrar los aportes que, en los últimos años, se han realizado a través de dos abordajes historiográficos diferentes. Por un lado, recuperamos los que han revisitado las lecturas sobre la relación nación-provincias realizadas para la segunda mitad del siglo XIX. Los estudios de historia política han mostrado una diversidad de situaciones mucho más complejas, que exceden las definiciones temporales de las investigaciones más clásicas, y reconsiderado el rol de los sectores dirigentes y de las elites provinciales.¹ Por otro lado, retomamos los que han estudiado la

¹ Buchbinder, P. (2004). *Caudillos de pluma y hombres de acción. Estado y política en Corrientes en tiempos de la organización nacional*. Buenos Aires: Prometeo Libros/UNGS;



relación entre la guerra y el proceso de construcción estatal en las décadas subsiguientes a las independencias hispanoamericanas. A través de ellos, se han analizado las características y las transformaciones de las “fuerzas de guerra”, las formas que adquirió la lucha según los lugares en los cuales se practicaba, la intervención de diversos actores sociales en las mismas, el rol del Estado en la creación de ejércitos, la fiscalidad estatal y el sistema de recaudación asociados a ello, entre otros temas.²

En relación a este tipo de abordajes, pretendemos problematizar una temática inherente a la consolidación del Estado nacional: la centralización de las fuerzas armadas en torno al poder central. Esta cuestión ha motivado diversas investigaciones que posibilitan repensar periodizaciones canoizadas. Algunos historiadores han mostrado cómo el gobierno federal procuró constituir un Ejército con características y dimensiones nacionales, que pudiese responder a sus intereses y propósitos políticos.³ Otros han realizado un abordaje más minucioso de la Guardia Nacional y visibilizado

Bragoni, B. y Míguez, E. (Coords.). (2010). *Un nuevo orden político. Provincias y Estado Nacional, 1852-1880*. Buenos Aires: Biblos; Alonso, P. y Bragoni, B. (Eds.) (2015). *El sistema federal argentino. Debates y coyunturas (1860-1910)*. Buenos Aires: Edhasa y Bragoni, B.; Cucchi, L. y Lanteri, A. (Eds.) (2020). *Las tramas del poder. Instituciones, liderazgos y vida política en la Argentina del siglo XIX*. Mendoza: INCIHUSA-CONICET, entre otros.

² Garavaglia, J. C.; Pro Ruiz, J. y Zimmermann, E. (Eds.) (2012). *Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado. América Latina, siglo XIX*. Rosario: Prohistoria Ediciones/SBLA-Universitat Pompeu Fabra; Rabinovich, A. (2013). *La société guerrière. Pratiques, discours et valeurs militaires dans le Rio de la Plata, 1806-1852*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes y (2017). *Anatomía del pánico. La batalla de Huaqui, o la derrota de la revolución (1811)*. Buenos Aires: Sudamericana; Garavaglia, J. C. (2015). *La disputa por la construcción nacional argentina. Buenos Aires, la Confederación y las provincias (1850-1865)*. Buenos Aires: Prometeo Libros.

³ García Molina, F. (2010). *La prehistoria del poder militar en Argentina. La profesionalización, el modelo alemán y la decadencia del régimen oligárquico*. Buenos Aires: Eudeba; Quintero, H. (2014). *Fuego amigo. El ejército y el poder presidencial en Argentina (1880-1912)*. Buenos Aires: Teseo; Gumbre, M. L. (2015). “De la ciudadanía en armas al servicio militar obligatorio” en Lorenz, F. (Comp.). *Guerras de la historia argentina* (pp. 249-268) Buenos Aires: Ariel; Codesido, L. (2016). *Armar al Estado, construir la Nación. La nacionalización de las fuerzas armadas en la Argentina y su vinculación con el proceso de construcción del Estado argentino entre 1862 y 1880*. Tesis de Doctor en Historia. La Plata: FAHCE de la UNLP.



los límites que tuvo el poder central para controlar las fuerzas armadas y despojar a las provincias y a los poderes locales de su potestad de organizar y movilizar milicias.⁴

El propósito de este artículo es analizar la evolución de la territorialidad miliciana de la provincia de Buenos Aires durante las últimas cuatro décadas del siglo XIX. En este tiempo se observan dos períodos con características diferentes que afectaron la diagramación de la estructura miliciana provincial. Por un lado, el establecimiento de jefaturas militares dependientes del poder ejecutivo nacional en la frontera indígena (1862-1879). Éstas debieron funcionar en estrecha relación con las comandancias de los regimientos y partidos bonaerenses para facilitar el envío de guardias nacionales a la frontera. Y, por otro, la redefinición de las prioridades operativas de la Guardia Nacional de la provincia desde 1879, que derivó en una nueva organización militar de la campaña. Ésta se adecuó, de forma progresiva, a la expansión de los ramales del ferrocarril hacia el interior bonaerense.

El eje de la argumentación radica en ver cómo se cristalizó sobre el territorio⁵ la relación nación-provincia-poderes locales a través de la organización de los mandos y regimientos de la Guardia Nacional. Para ello, dividi-

⁴ Sabato, H. (2008). *Buenos Aires en armas. La revolución de 1880*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores; Macías, F. (2014). *Armas y política en la Argentina. Tucumán, siglo XIX*. Madrid: CSIC y (2018). "Orden y violencia política. Argentina, 1870-1880". *Pasado Abierto* vol. 4 n° 7 (pp. 227-240). Mar del Plata; Canciani, L. (2017). *Frontera, militarización y política armada. La Guardia Nacional de la provincia de Buenos Aires durante la construcción del Estado nacional (1852-1880)*. La Plata: AHPBA y (2020) "Nación, Buenos Aires y poderes locales: la intervención de las fuerzas armadas en las revoluciones de 1893", en Bragoni, B; Cucchi, L. y Lanteri, A. (Eds.). *Las tramas del poder. Instituciones, liderazgos y vida política en la Argentina del siglo XIX* (pp. 265-283). Mendoza: INCIHUSA-CONICET. Cucchi, L. (2021). "Estado, política y cuestión militar entre 1880 y 1890. El Partido Autonomista Nacional y la organización de un nuevo Ejército de la Nación". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"* n° 54 (pp. 58-85). Buenos Aires.

⁵ Consideramos al territorio como "un espacio definido y delimitado por y a partir de relaciones de poder". Véase Lopes de Souza, M. (1995). "O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento", en Elias de Castro, I.; da Costa Gomes, P. y Lobato Corrêa, R. (Orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand, p. 78.



mos el artículo en cuatro partes. En la primera, describimos la estructura militar y miliciana nacional y provincial que hacía posible el envío de contingentes para el servicio de frontera durante la décadas de 1860 y 1870. En la segunda, examinamos la reconversión de la Guardia Nacional activa de la campaña que se realizó bajo la gobernación de Carlos Tejedor, en el contexto de la disputa por la sucesión presidencial de Nicolás Avellaneda en 1879-1880. En la tercera, analizamos proyecto de reorganización de la Guardia Nacional bonaerense que fue planificado durante la gestión de Dardo Rocha en 1882-1883 con el fin de construir un sólido aparato miliciano que pudiera responder a las necesidades militares de la provincia. Finalmente, en la cuarta parte, tratamos el plan ideado durante la gobernación de Julio Costa, en 1891, para definir circunscripciones de acuerdo a los ferrocarriles en explotación y los departamentos militares *ad hoc* que fueron creados por el gobierno nacional en septiembre de 1893 para reprimir la revolución radical.

1. La territorialidad militar-miliciana al servicio de la frontera, 1862-1879

Durante la década de 1850, el Estado de Buenos Aires administró todo lo concerniente a las cuestiones militares a través del Departamento de Guerra sin sufrir injerencia de una entidad política superior, tal como sucedió en la Confederación Argentina. Con la unificación nacional, los asuntos de la frontera pasaron a ser competencia del gobierno nacional, mientras que la campaña bonaerense se mantuvo bajo la jurisdicción provincial. Las jefaturas de las fronteras Norte, Oeste, Sud y Costa Sud y las comandancias de San Nicolás, Bahía Blanca y Patagones quedaron a cargo del gobierno nacional, aunque estas tres últimas estuvieron emplazadas en pueblos donde también regía la autoridad provincial, representada por los jueces de paz y los comandantes de la Guardia Nacional. La defensa y expansión de la frontera quedó a cargo del Ejército de Línea, aunque ante



insuficiencia se requirió del apoyo de “indios amigos” y de milicianos provinciales.

La construcción, mantenimiento y administración de las comandancias, los fuertes y los fortines quedaron bajo la jurisdicción de las autoridades nacionales y, sólo, cuando producto del asentamiento de población en los alrededores y del corrimiento de la frontera, se generaron incipientes pueblos, se hizo presente la jurisdicción provincial con la instalación de autoridades civiles y milicianas. Mientras que estos establecimientos militares tuvieran dotaciones de Línea y jefes del Ejército Nacional, los estados nacional y provincial compartieron el gobierno, cada uno con sus respectivas competencias. Cuando dejaron de tener relevancia en el proceso expansivo de la frontera, los asentamientos militares eran abandonados, demolidos o reacondicionados para que se radicaran allí las autoridades civiles y/o milicianas de Buenos Aires, debido a que quedaban bajo la completa órbita provincial.

El presidente de la Nación, a través del Ministerio de Guerra y Marina, fue el encargado de nombrar a los jefes y comandantes generales de frontera, en los cuales delegaban su autoridad con importantes márgenes de acción en los territorios bajo su mando. Por esta cuestión, los individuos designados para esos cargos debían tener afinidad política con el ejecutivo nacional o inspirar confianza para garantizar la dirección en los términos que requiriera el presidente y el ministro de Guerra y Marina. Además, en ellos se delegaba el mando de cuerpos de Línea y de contingentes de guardias nacionales. Si bien pudieron ser utilizados para defender la frontera y sostener al gobierno frente a levantamientos de opositores, representaban un arma de doble filo, ya que esos jefes podían utilizar las fuerzas bajo su mando para rebelarse ante el gobierno nacional. En la frontera sur del país, se establecieron cuatro jefaturas de frontera en Buenos Aires,⁶ una en

⁶ A ellas debemos agregar las comandancias de Bahía Blanca y Patagones, que funcionaban con cierta independencia de las jefaturas mencionadas.



Santa Fe y una en Córdoba, San Luis y Mendoza. Por su parte, en la frontera chaqueña, se radicó una que aglutinaba a las provincias de Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero y Salta.

Por su parte, los jefes de los regimientos de la Guardia Nacional eran designados por el gobernador a través de la Inspección General de Milicias. El 3 de octubre de 1862, Mitre nacionalizó el Departamento de Guerra de Buenos Aires y traspasó la potestad de organizar la Guardia Nacional de esa provincia a la mencionada Inspección, creada para ese fin el 18 de octubre del mismo año. Los nombramientos se realizaban de forma anual, aunque los implicados podían ser re-elegidos. No existía límite temporal para ocupar la jefatura del regimiento. En la mayor parte de las ocasiones, recayeron en vecinos destacados de la campaña, con fuerte arraigo local, aunque, también, se privilegiaba su capacidad y experiencia militar.

Por lo tanto, y en razón de su condición de provincia fronteriza, entre 1862 y 1879 Buenos Aires mantuvo una organización militar dual. Las autoridades militares de la frontera y milicianas de la campaña debieron dar respuestas ante un sistema de reclutamiento dispuesto para garantizar el envío de contingentes hacia la frontera. En 1862, la provincia disponía de 18 regimientos de Guardias Nacionales de campaña. En 1866, se los extendió a 23, con el fin de ajustarse a la nueva división territorial de 1864 y 1865. Cada uno de estos cuerpos estaban integrados por dos, tres y hasta cuatro partidos, aunque algunos de ellos eran constituidos por uno solo. A estos debemos sumar los cuerpos de Bahía Blanca y Patagones, que brindaban servicio de armas en sus respectivas guarniciones. Estos regimientos estaban obligados a prestar apoyo al gobierno nacional, en caso de que lo requiriera y el Congreso lo autorizara.⁷

⁷ Canciani, *Frontera, militarización y política armada. La Guardia Nacional de la provincia de Buenos Aires durante la construcción del Estado nacional (1852-1880)*, op. cit., pp. 23-114.



En los primeros meses de 1870, el gobernador de Buenos Aires, Emilio Castro, implementó dos reformas en la territorialidad miliciana, que implicaron cambios con respecto al modelo que había existido hasta ese entonces. En primer lugar, el 31 de enero, se crearon cuatro subinspecciones de Guardias Nacionales. Cada una de ellas comprendía a los partidos que enviaban sus contingentes a las cuatro jurisdicciones militares de la frontera bonaerense: Norte, Centro, Sud y Costa Sud (véase Mapa I). Pedro Naón, Manuel Gache, José M. Morales y Juan L. Somoza fueron designados subinspectores de cada una de ellas, respectivamente. Dependían del inspector general de Milicias y debían residir en la ciudad de Buenos Aires. Fueron intermediarios entre aquel y los jefes de los regimientos de la campaña, quienes eran vecinos residentes de los partidos que constituían el cuerpo en cuestión. Las atribuciones de los subinspectores eran dirigir los enrolamientos en los distritos que formaban parte de la sección que administraban; garantizar que cada uno de ellos enviara a la frontera los relevos de los contingentes en el tiempo preestablecido; visitar la frontera que recibiera guardias nacionales de su jurisdicción; proponer al gobierno ayudantes, nombrar ordenanzas e impartir las órdenes de la Inspección General de Milicias y las que emanaran de la Subinspección a los jefes de la Guardia Nacional de su jurisdicción.⁸

⁸ Domínguez, E. (Comp.) (1898). *Colección de leyes y decretos militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina de 1810 á 1896*, tomo 2. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana del Billetes de Banco, pp. 353-354 [en adelante CLDM].



Mapa I. Organización militar-miliciana de la provincia de Buenos Aires (1870)



Fuente: elaboración propia en base a Mapa de la Provincia de Buenos Aires con designación de partidos dibujado y publicado por F. Taylor, 1877.



En segundo lugar, el 27 de abril, se dispuso la organización de la Guardia Nacional de campaña en tantos cuerpos separados como eran los partidos en que se dividía la provincia. Para poner en práctica esta medida, se ordenó un nuevo enrolamiento. A partir de ese momento, se puso fin a la organización de esta milicia en regimientos conformados por varios partidos. Como consecuencia, desapareció la figura del jefe de regimiento y, en su lugar, el comandante militar del partido se hizo cargo de la jefatura de la Guardia Nacional en el ámbito local. Debíó ocuparse del enrolamiento de los vecinos de sus distritos, para lo cual habría de contar con la colaboración del juez de paz, alcaldes y tenientes alcaldes.⁹

Por lo tanto, a partir de 1870 se fragmentaron al máximo nivel los cuerpos de la Guardia Nacional de campaña. Para evitar su dispersión y favorecer la coordinación en torno al gobierno provincial, sus comandancias debían remitir a las cuatro subinspecciones que fueron creadas con el objeto de garantizar el servicio de frontera, el relevo a término de los contingentes y el correcto enrolamiento.

Desde entonces, se intensificó la construcción de ferrocarriles. Entre 1870 y 1877, el Ferrocarril Sud casi cuadruplicó su extensión. Es más, entre 1874 y 1877, se incrementó en un 85%. Azul se incorporó a la red en 1876. Roca fue el primer militar que inició en tren la campaña de expansión de la frontera. Según ha planteado Colin Lewis, la estrategia del ministro dependía de un aprovisionamiento eficaz y de la conservación de la movilidad. Al permitir el traslado veloz de provisiones, hombres y caballos a los puestos avanzada, los ferrocarriles le habrían permitido a Roca gozar de mayor movilidad. Este medio de transporte fue acompañado por el telégrafo, mediante el cual podía recibirse información, enviar instrucciones y coordinar toda la campaña.¹⁰

⁹ CLyDM, tomo II, pp. 361-362.

¹⁰ Lewis, C. (1980). "La consolidación de la frontera argentina a fines de la década del



Sin embargo, a pesar de la expansión de los ferrocarriles Oeste y Sud, las estaciones más cercanas a la frontera distaban a varios cientos de kilómetros. Por lo tanto, la provisión de caballos para el ejército siguió siendo fundamental, pues era el principal medio de transporte e instrumento de guerra en la frontera. Estanislao Zeballos dio cuenta de ello en *La conquista de quince mil leguas* (1878): “El servicio militar contra los indios es pesado y difícil y, en consecuencia, el soldado debe encontrarse perfectamente montado [...] El caballo es el elemento capital de la guerra ofensiva, y [...] [ésta] es el único medio de domar a los indios”.¹¹ A su vez, destacó el aporte de la Guardia Nacional de Junín y de su jefe Ataliva Roca en la frontera norte. Decía: “los paisanos de Junín salen inmediatamente con sus *parejeros*, y con su lanza tan larga como la de los indios [...] corriendo con la mayor espontaneidad á la comandancia á esperar órdenes. En medio día se reúnen doscientos hombres de la mejor caballería imaginable para la guerra de frontera”. Finalmente, con respecto a un malón de 1872, Zeballos describió de la siguiente manera el rol de la caballería: “El coronel Borges, jefe de la frontera, se lanzó sobre la *rastrillada* con su escolta y 40 guardias nacionales de Junín [...] La tropa había galopado sin cesar catorce horas; pero así mismo, mudando caballos rápidamente, Roca con el escuadrón de Junín, salió de vanguardia, cargando á fondo á los salvajes”.¹²

2. La Guardia Nacional como una fuerza de guerra, 1879-1880

Una vez finalizada la expedición militar de 1879 que trasladó la frontera sur del país hasta el Río Negro, la demanda permanente de contingentes de guardias nacionales para completar el Ejército de Línea dejó de ser una

70. Los indios, Roca y los ferrocarriles” en Ferrari, G. y Gallo, E. (Comps.). *La Argentina del Ochenta al Centenario* (pp. 469-491). Buenos Aires: Sudamericana.

¹¹ Zeballos, E. (1878). *La conquista de quince mil leguas*. Buenos Aires: Establecimiento Topográfico a Vapor de “La Prensa”, pp. 411 y 413.

¹² *Ibid.*, pp. 354-355.



cuestión prioritaria para las autoridades bonaerenses.¹³ A partir de entonces, el gobierno provincial creyó conveniente reorganizar la Guardia Nacional de la campaña, bajo el pretexto de que carecía de ella. La medida se tomó una vez iniciada la carrera electoral por la sucesión presidencial. Según los contemporáneos, la agitación política tomaba caracteres “alarmantes” y encerraba “un peligro para la tranquilidad pública”. Al día siguiente que el ministro del Interior, Domingo F. Sarmiento, planteó su posición respecto de que el gobierno y la administración de la Guardia Nacional incumbían exclusivamente a los poderes nacionales, el gobernador Carlos Tejedor firmó cinco decretos para “velar por la paz pública” y prever si fuera “necesario aumentar los elementos” militares disponibles.¹⁴

El 2 de septiembre de 1879, dispuso la organización de la Guardia Nacional activa de la campaña. Dicha fuerza debía ser capaz de reunir a 36.564 hombres, distribuidos en 22 batallones de infantería y 53 regimientos de caballería. Mientras que la infantería debía estar en condiciones de movilizar 9.595 plazas entre los domiciliados en ciudades, pueblos y ejidos, la caballería debía reunir 26.969 milicianos radicados en la campaña, por fuera de los ejidos. Para regionalizar el mando, se agrupó a los partidos en doce circunscripciones y se designaron los pueblos donde se concentrarían las fuerzas ante una movilización (véase Mapa II).¹⁵

Además, se nombró un jefe con reconocida experiencia militar para cada una de ellas. Se les encomendó la misión de inspeccionar las comandancias de los partidos y la dirección de las fuerzas de la circunscripción. La primera fue entregada a Augusto Segovia, la segunda a Juan C. Boer, la tercera a Cruz Gorordo, la cuarta a Juan Vivot, la quinta a José M. Morales, la

¹³ Canciani, L. (2019). “De ‘monstruoso privilegio’ a ‘ciudadanos en comisión’”. Comandantes de la Guardia Nacional y autoridades civiles en la provincia de Buenos Aires (Argentina, 1852-1910). *Anuario de Estudios Americanos* vol. 76 (pp. 283-284). Sevilla.

¹⁴ Sabato, *Buenos Aires en armas. La revolución de 1880, op. cit.*, pp. 32-33.

¹⁵ CLyDM, 1898, tomo II, pp. 600-602.



sexta a Manuel Sanabria, la séptima a Matías Miñana, la octava a Juan Cobo, la novena a Matías Ramos Mejía, la décima a Benito Machado, la undécima a Carlos Forest y la duodécima a Nicolás Ocampo.¹⁶

Mapa II. Organización de la Guardia Nacional activa de Campaña en 1879



Fuente: elaboración propia en base a Mapa de la Provincia de Buenos Aires en 1882.

¹⁶ CLyDM, 1898, tomo II, p. 603.



El ferrocarril había comenzado su expansión desde la ciudad de Buenos Aires hacia la campaña. Su alcance era limitado, pues no cubría la totalidad del territorio provincial. En primer lugar, la línea madre del Ferrocarril Oeste, propiedad del Estado provincial hasta 1890, conectaba la capital con Morón y Merlo y, desde allí, se escindían dos ramales. Uno, con dirección oeste, unía los pueblos de Luján, Mercedes, Suipacha, Chivilcoy y Bragado. De esta forma, se conectaban las circunscripciones 1ª y 6ª. Otro, con dirección suroeste, ligaba los pueblos de Marcos Paz, Las Heras y Lobos, que formaban parte de las circunscripciones 4ª y 5ª. Por entonces, alcanzaba una extensión de 348 kilómetros. En segundo lugar, el Ferrocarril Sud, de capitales privados de origen británico, bajaba por Lomas de Zamora, Almirante Brown, San Vicente y Brandsen hasta la Estación Altamirano. A partir allí, se bifurcaba hacia la costa, uniendo Chascomús, Castelli y Dolores, es decir, los centros de reunión de las circunscripciones 8ª y 9ª; y hacia el sur, uniendo Ranchos, Las Flores y Azul, por lo que quedaban conectadas las 4ª, 5ª y 7ª y los pueblos donde se concentrarían las fuerzas. La extensión de la misma alcanzaba 432 kilómetros. Finalmente, habían comenzado a construirse dos líneas más. El Ferrocarril Norte, por la ribera del Río de la Plata, comunicaba Buenos Aires con Belgrano, San Isidro y Conchas y, por el Río Paraná, con San Martín y Campana. Otra, hacia la ribera sur del Río de la Plata, se unía Barracas al Sud, Quilmes y Ensenada, de la 4ª circunscripción (Véase Mapa II).¹⁷

El conflicto militar entre la nación y la provincia de Buenos Aires desatado en el mes de junio dio posibilidad a las autoridades provinciales y a los jefes de las circunscripciones para probar la solidez del aparato miliciano. El día 5, el presidente Nicolás Avellaneda ordenó la movilización de la

¹⁷ Información reconstruida en base al “Plano del territorio de La Pampa y Río Negro y de las once provincias chilenas que lo avocindan por el oeste, 1879-1880” realizado por Manuel J. Olascoaga. AGN, Mapoteca, AR-AGN-MAP01-II212.



Guardia Nacional de Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba, mientras que Tejedor hizo lo propio con la fuerza provincial. Los efectivos de la ciudad quedaron bajo las órdenes de Julio Campos y las doce circunscripciones de la campaña fueron unificadas bajo el mando de José Inocencio Arias. Se lo autorizó para ordenar e instruir a los jefes de aquellas y a los comandantes de la Guardia Nacional de los partidos.¹⁸

Finalmente, los días 20 y 21 de junio, las fuerzas nacionales y las milicias de Buenos Aires se enfrentaron en los combates de Barracas, Puente Alsina y Los Corrales. El gobierno nacional se impuso e implementó una serie de medidas para controlar la provincia. El 20 de junio, el interventor José M. Bustillo nombró a Álvaro Barros comandante de las milicias de la campaña. Cinco días más tarde, designó a Enrique Moreno, Matías Cardoso y Hortensio Miguens jefes de las circunscripciones Norte, Oeste y Sud y se les encomendó la misión de terminar con la resistencia de los comandantes de la campaña que se negaban a rendirse.¹⁹

Una vez superado este conflicto, el gobierno nacional retomó la ocupación de los territorios indígenas de la Patagonia y el Chaco. Aldo Avellaneda ha mostrado que, a medida que avanzaba la década de 1880, las preocupaciones militares comenzaban a complementar su interés por el sometimiento de los indígenas con otras conectadas con la economía y el poblamiento. La distribución de las unidades se organizó de acuerdo a estas inquietudes. Más del 70% de los hombres se destinaron a las zonas más alejadas de los centros urbanos. La Segunda División ocupó la línea de avanzada y se desplegó sobre el Río Negro. A su retaguardia, la Tercera División debió controlar la pampa central, ejerciendo función de policía. A lo largo de la década ocuparán las ciudades de Río Cuarto, General Acha

¹⁸ Sabato, *Buenos Aires en armas. La revolución de 1880*, op. cit., p. 167.

¹⁹ Canciani, *Frontera, militarización y política armada. La Guardia Nacional de la provincia de Buenos Aires durante la construcción del Estado nacional (1852-1880)*, op. cit., pp. 322-323 y 329-330.



y Villa Mercedes. Por su parte, la Cuarta División tomó la línea de la antigua comandancia de la Frontera Norte, a nivel de Reconquista. Ocupó posiciones en la frontera de Salta, sobre el río Bermejo, Posadas y Santa Fe, aunque al entrar en la década de 1890 se estableció sobre el Chaco. Finalmente, la Primera División era la única que no se destinó a las fronteras. Se distribuyó en la Capital Federal y sus alrededores. Si bien en los primeros años de la década de 1880 algunos de sus efectivos reforzaron las divisiones de frontera, la tendencia se invirtió y terminó recibiendo unidades de otras divisiones.²⁰

En relación con esto último, Hugo Quintero analizó cómo, entre 1880 y 1912, las fuerzas regulares que guarnecían la ciudad de Buenos Aires se diagramaron para actuar como un “abanico de acero para el presidente”. Debían brindarle protección y ser aptas para un rápido despliegue operacional por medio del ferrocarril.²¹ Ahora bien, ¿cómo se adecuó la organización miliciana de la provincia de Buenos Aires a este nuevo escenario? El fin de la frontera militar con los indígenas de la pampa motivó un cambio de rumbo en la territorialidad de la Guardia Nacional, que podemos advertir en una serie de proyectos y decretos que se diagramaron para las décadas de 1880 y 1890. ¿Cuáles fueron sus objetivos? ¿Representaban los intereses políticos y militares del gobernador? ¿Buscaban alinearse a las nuevas disposiciones en torno a la defensa promovidas por el poder ejecutivo nacional? De ello, nos ocuparemos en los próximos apartados.

²⁰ Avellaneda, A. (2016). “Del cálculo de las fronteras a la elaboración de un interior: diagnósticos y proyectos sobre el espacio en los cuadros militares argentinos a fines del siglo XIX”. *Revista Universitaria de Historia Militar* vol. 5 n° 10 (pp. 241-263). Teruel, pp. 253-255.

²¹ Quintero, H. (2014). *Fuego amigo. El ejército y el poder presidencial en Argentina (1880-1912)*. Buenos Aires: Teseo, pp. 370 y 387.



3. Proyecto de reorganización de la Guardia Nacional, 1882-1883

Luego de la derrota militar de Buenos Aires en 1880 se sancionó la ley 1072, que dispuso: “queda prohibido á las autoridades de Provincia la formación de cuerpos militares bajo cualquier denominación que sean”.²² Según se ha sugerido, esta ley invistió al Estado nacional con los atributos formales necesarios para monopolizar el control de las fuerzas armadas.²³ Pero, no implicó la desaparición de las milicias, las cuales pervivieron bajo la autoridad de los gobernadores por varias décadas más.²⁴ Asimismo, la ley no saldó las controversias en materia militar. El gobierno central tuvo muchas dificultades para lograr su acatamiento en todo el país. No reglamentaba organización, armamento y disciplina de la Guardia Nacional. Asimismo, continuaron las disputas en el seno del Congreso y entre nación y provincias por la potestad de organizar y movilizar milicias.²⁵

En este contexto se inscribe el proyecto de organización de la Guardia Nacional de la provincia de Buenos Aires de 1882-1883, planificado durante la gobernación de Dardo Rocha. El proyecto se divide en dos partes. El primer documento fue redactado el 20 de diciembre de 1882. Presenta un estado de situación de la institución y los lineamientos generales para su organización. El segundo no explicita la fecha de redacción, pero suponemos que es un complemento procedimental que rectifica algunos aspectos

²² CLyDM, 1898, tomo II, p. 650. Para un exhaustivo análisis sobre el tratamiento de la ley 1072 en el Congreso Nacional, véase Cucchi, L. (2021). “Estado, política y cuestión militar entre 1880 y 1890. El Partido Autonomista Nacional y la organización de un nuevo Ejército de la Nación”, *op. cit.*, pp. 63-68.

²³ Forte, R. (2000). “Los militares argentinos en la construcción y consolidación del Estado liberal (1853-1890)”, en Carmagnani, M. (Coord.). *Constitucionalismo y orden liberal. América Latina, 1850-1920* (p. 97). Torino: Otto Editore.

²⁴ Allende, A. (1959). “La Guardia Nacional y el Derecho Federal Argentino (Antecedentes inmediatos de la conscripción militar)”. *Trabajos y Comunicaciones* n° 8 (pp. 25-36). La Plata, p. 36. Quinterro, *Fuego amigo. El ejército y el poder presidencial en Argentina (1880-1912)*, *op. cit.*, p. 42.

²⁵ Macías, F. (2018). “Orden y violencia política. Argentina, 1870-1880”, *op. cit.*, p. 238 y Cucchi, “Estado, política y cuestión militar entre 1880 y 1890. El Partido Autonomista Nacional y la organización de un nuevo Ejército de la Nación”, *op. cit.*, pp. 79-81.



del primero. Tiene formato de decreto y define la estructura miliciana desde el Inspector General hasta el último oficial de compañía. Si bien ambos documentos no tienen autoría explícita, evidencian la percepción que desde la gobernación de Dardo Rocha se tenía de la Guardia Nacional y la funcionalidad política y militar que podría adquirir en caso de implementarse una organización como la que se proponía.

El primer documento plantea tres preguntas sobre los comandantes militares de los partidos: ¿a qué responden?, ¿qué hacen en servicio del gobierno? y ¿han organizado a la institución para que estuviese en condiciones de ser reunida cuando el gobierno lo requiriese? La conclusión era contundente: “no llenan satisfactoriamente la necesidad que puede ofrecerse: reunir la Guardia Nacional en un momento dado”. Continuaba: “no responden a nada, no hacen nada y no tienen organización”. Se criticaba la pasividad a la cual habían sido reducidos desde finales de 1880 y se planteaba la necesidad de reforzar su autoridad. Se argumentaba: “no debe haber más caudillos que los funcionarios públicos. La G.N. debe reunirse no por la influencia y el prestigio de fulano o sutano sino al llamado del comandante militar y éste al del gobierno”.

A su vez, se reconocía la inviabilidad de que un solo jefe militar pudiese organizar y mandar los 80 regimientos en que se hallaba dividida la provincia, por lo tanto se proponía la división del territorio en cinco circunscripciones (Norte, Sud, Costa Sud, Oeste y Frontera) que estarían dirigidas por subinspectores y unificadas bajo la comandancia del Inspector General de Milicias. Cada subinspector debería conocer el territorio bajo sus órdenes y supervisar los procedimientos de los comandantes de los partidos; residir en los pueblos cabecera; mantener un registro de altas y bajas de los enrolados y propender al buen entendimiento con los jueces de paz, quienes estaban encargados de proveer partidas de policía y registrar las caballadas para garantizar la rápida movilización. De esta forma, el gobierno pro-



vincial podría prepararse para evitar cualquier rebelión o revolución. Pretendía que la Guardia Nacional se transformase en “un elemento poderoso, un ejército regular que deb[ía] moverse como máquina a las órdenes del gobierno”.

Para llevar adelante tal organización, el poder ejecutivo se apoyaría en el ferrocarril y el telégrafo. Se argumentaba: “Buenos Aires [...] tiene sus ferrocarriles que facilitan el transporte para la reunión y concentración de las fuerzas, tiene su red telegráfica para impartir las órdenes sin demora”.²⁶ Hacia 1882, las vías férreas habían avanzado algunos kilómetros más en comparación con dos años atrás. El ramal que se construyó hacia el norte de la provincia partió desde Luján y conectó los partidos de San Antonio de Areco, Arrecifes y Pergamino. El Ferrocarril Oeste no había inaugurado nuevas estaciones, aunque ya se trabajaba en la construcción de las vías que unirían Bragado con 9 de Julio y, más al sur, Lobos con Saladillo y General Alvear. Por su parte, el Ferrocarril Sud no había fundado nuevas estaciones, pero se estaba construyendo el trazado de las vías desde Azul hasta Olavarría y Bahía Blanca. El segundo ramal, que se dirigía hacia el sudeste, extendió sus vías operativas de Dolores a Ayacucho. A su vez, se empezó a construir la extensión hasta Tandil, que fue inaugurada en 1883 (véase Mapa III).

El segundo documento tiene formato de decreto. En línea con los argumentos del anterior, explicita la disposición territorial a la cual se debía ceñir la Guardia Nacional. Se abandona la organización compuesta por cinco subinspecciones y, en su lugar, se proponía la constitución de diez divisiones integradas por varios partidos linderos pertenecientes a la misma región (véase Mapa III). Las divisiones se compondrían de tres bri-

²⁶ Archivo General de la Nación [en adelante AGN], Sala VII, Archivo y Colección Dardo Rocha, leg. 2881. “La Guardia Nacional y su organización”.

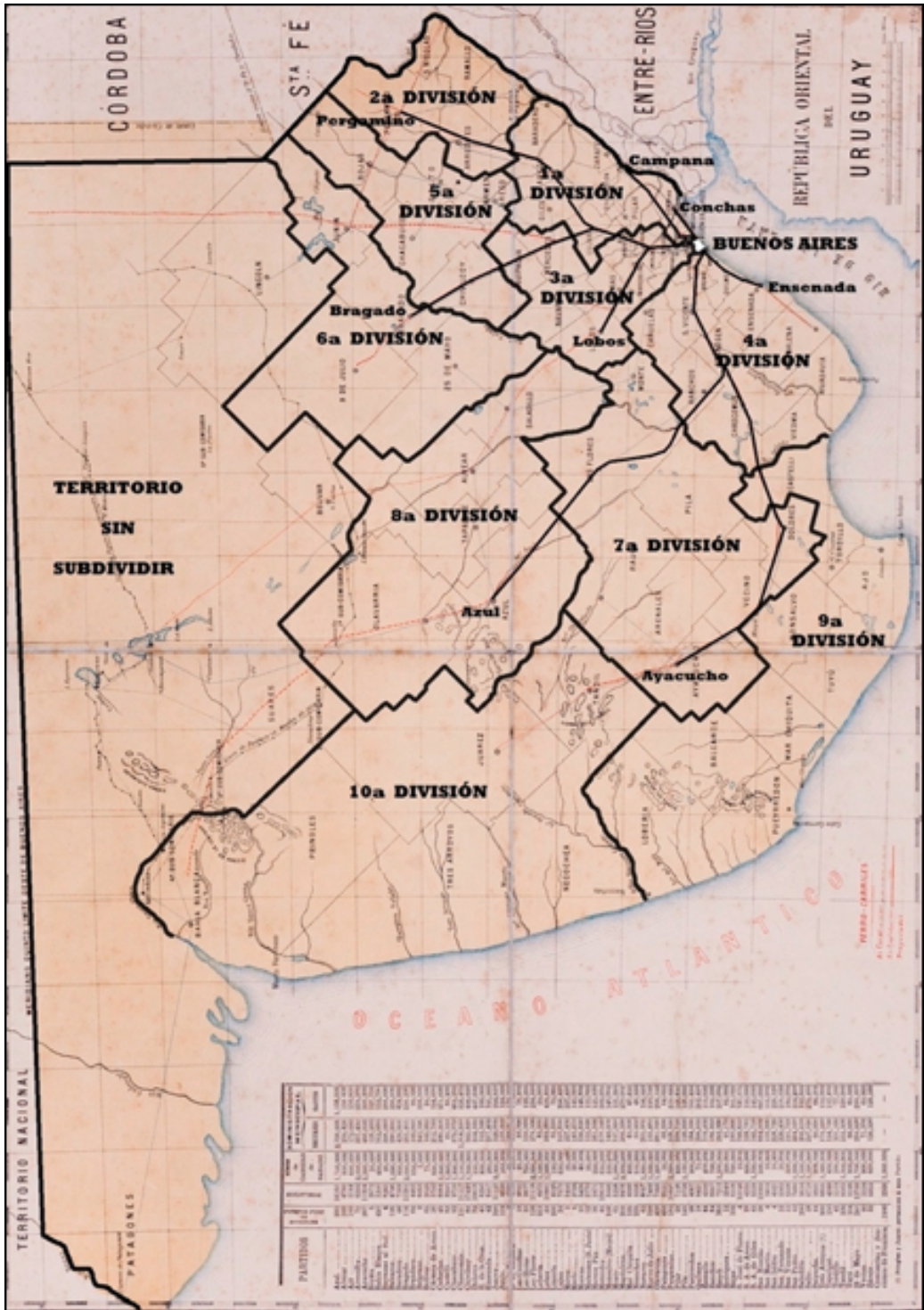


gadas y cada una de ellas de tres batallones de infantería con dos compañías cada uno; un escuadrón de artillería con dos compañías; y un regimiento de caballería compuesto por cuatro escuadrones de dos compañías cada uno. A ellos se agregarían cinco regimientos de caballería sueltos en Lincoln, Bolívar, Coronel Suárez, Necochea y Patagones. Finalmente, se preveía la creación de batallones de infantería de marina con ciudadanos enrolados en los partidos con costa marítima o de río. Las divisiones y brigadas habrían de ser comandadas por coroneles, mientras que los batallones de infantería, escuadrones de artillería y regimientos de caballería por tenientes coroneles. El poder ejecutivo provincial mantendría la potestad de nombrar a los jefes de los cuerpos, a propuesta del inspector general de Milicias, y la dotación de oficiales se haría según las ordenanzas del Ejército Nacional. Tal estructura miliciana pretendía poner en armas bajo la bandera del gobierno provincial a más de 58 mil hombres. Esta organización se pondría a prueba en cada llamado y ejecución de los ejercicios de instrucción.²⁷



²⁷ *Ibid.* “Desde la fecha la Guardia Nacional de la Provincia se organizará de la manera siguiente”.

Mapa III. Organización de la Guardia Nacional de la provincia de Buenos Aires, 1882-1883



Fuente: elaboración propia en base a Mapa de la Provincia de Buenos Aires en 1882.



Sin embargo, este plan ideado en el círculo del Rocha para otorgar más atribuciones a los comandantes militares y reducir la injerencia de los caudillos de la campaña no llegó a buen término. Por el momento, no estamos en condiciones de definir las razones que llevaron al gobernador a descartarlo. La Guardia Nacional no derivó en ese “elemento poderoso”, con estructuras organizativas y de mando similares a las del Ejército regular, que fuese capaz de poner en armas a 58 mil bonaerenses.

4. El gobernador Julio Costa y las revoluciones de 1893

El 29 de abril de 1885, el gobierno nacional decretó un nuevo enrolamiento para la Guardia Nacional de la república. Al mes siguiente, el gobernador de Buenos Aires, Carlos D’Amico, dispuso la división de la provincia en once subinspecciones para ajustarse a dicho procedimiento y proceder a la organización de la Guardia Nacional. Se designó un subinspector para cada una de ellas, que dependía del inspector general de Milicias. Estos funcionarios debían supervisar el enrolamiento y organizar la Guardia Nacional en la circunscripción señalada, es decir, proponer al ejecutivo provincial los oficiales que correspondieran a su distrito.²⁸

El siguiente intento por organizar la territorialidad militar-miliciana se produjo durante la gobernación de Julio Costa, a inicios de la década de 1890. El 13 de mayo de 1891, se decretó la división de la provincia en ocho circunscripciones, con el objetivo de mejorar la administración de las comandancias militares y dinamizar la reunión y el transporte de los guardias nacionales al lugar que se requiriese.²⁹ Se diferenciaba de la disposición de 1885 que buscaba organizar el enrolamiento y se parecía más al decreto de 1879 de Tejedor y al proyecto de 1882-1883 de Rocha, que priorizaban la organización del territorio en previsión de una eventual movilización.

²⁸ CLyDM, 1898, tomo III, pp. 143-144 y 146-148.

²⁹ CLyDM, 1898, tomo III, p. 434.



Consideramos pertinente adentrarnos en la propuesta que el inspector de Milicias, Miguel Goyena, elevó al ministro de Gobierno. En la misma explicitaba las medidas que juzgaba más adecuadas para organizar la Guardia Nacional, “en vista de los servicios que le están señalados por la constitución y las leyes de la nación y por la constitución de la provincia”. Primero, se buscaba perfeccionar el enrolamiento. Se ordenaba la confección de nuevos registros y la captura de quienes habían eludido la convocatoria anterior, los cuales se debían remitir al Ejército. Segundo, se consideraba necesario que los comandantes militares tuvieran el control de la milicia en los partidos, por lo que debían dotarla de mayoría, oficialidad y demás clases. Se recomendaba al gobierno radicar una oficina para cada comandancia y proveerla con los recursos indispensables para su funcionamiento. Tercero, se designó jefe y subjefe para cada circunscripción con las atribuciones de ejercer el mando superior de las milicias cuando fueran movilizadas en más de un partido y cumplir las órdenes que recibieran de la Inspección General de Milicias.³⁰ El criterio utilizado para la división territorial fue la red ferroviaria en explotación. Cada circunscripción comprendía a los partidos conectados por un mismo ramal o por aquellas que estuvieran relacionadas, como así también por los que fueran ligados por los caminos ordinarios (véase Mapa IV).³¹ Por primera vez, la provincia de Buenos Aires se hallaba en condiciones de movilizar por medio del ferrocarril y en pocos días hacia la Capital Federal y, desde allí, a La Plata una gran parte de los guardias nacionales de la campaña.

³⁰ AHPBA, Ministerio de Gobierno, año 1891, leg. 10, exp. 879/1.

³¹ Esta división territorial se replicó en 1896 para la movilización de guardias nacionales a las sierras de Cura-Malal, que se produjo en el marco de la implementación de la ley 3318 de 1895. Su objetivo fue realizar ejercicios de instrucción durante las maniobras militares. Esta experiencia reunió a 8400 jóvenes de la ciudad y provincia de Buenos Aires, organizados en regimientos de artillería, infantería y caballería. Los ramales operativos del ferrocarril fueron la base del traslado de los hombres. Véase Guebbe, “De la ciudadanía en armas al servicio militar obligatorio”, *op. cit.*, pp. 264-266.



En la década de 1880, Argentina fue objeto de una inversión sin precedentes de capitales privados –mayormente británicos– que fueron destinados a la construcción de ferrocarriles. Se pasó de 2.516 a 12.475 kilómetros de vías férreas. Producto de la avalancha de concesiones otorgadas durante la presidencia de Miguel Juárez Celman, se multiplicó el número de empresas ferroviarias y hubo una fuerte ampliación de las inversiones por parte de las compañías ya establecidas, como el Ferrocarril Sud en la provincia de Buenos Aires y el Central Argentino en el interior del país. En este panorama terciaba la acción estatal, que llegó a erigir algunas redes de magnitud, como el Ferrocarril Oeste en Buenos Aires y el Central Norte en el interior. Al mismo tiempo, durante estos años, se privatizaron casi todas las líneas estatales nacionales y provinciales. Por ejemplo, el Ferrocarril Oeste fue transferido a un grupo británico vinculado al Ferrocarril Sud.³²



³² Regalsky, A. (2008). “Entre el Estado y el mercado. Competencia y regulación ferroviaria en la Argentina de comienzos del siglo XX”. *Revista de Historia Industrial* vol 17 n° 38 (pp. 51-78). Barcelona, pp. 52/53.

Mapa IV. Organización de la Guardia Nacional de la provincia de Buenos Aires, 1891



Fuente: elaboración propia en base a Mapa Mural de la Provincia de Buenos Aires, 1893.

En este contexto expansivo, el ferrocarril que costea el Río Paraná vinculaba todos los partidos y ciudades de esa zona hasta San Nicolás (incluso continuaba hasta Rosario y, de allí, el interior del país). Se conectaron la mayor parte de los distritos de la 8ª circunscripción. Asimismo, se inauguró un ramal en dirección norte-sur, que unía los partidos de San Nicolás, Pergamino, Rojas y Junín.

Hacia oeste provincial se explotaban cuatro ramales. El primero de ellos ya había alcanzado el pueblo de Pergamino en 1882. El segundo fue una nueva construcción que partió de Mercedes hacia Suipacha, Chacabuco, Junín y Lincoln, transitando el extremo sur de Santa Fe y Córdoba, San Luis y Mendoza. Por medio de estos dos ramales fueron incorporados a la red ferroviaria los partidos más poblados de la 7ª circunscripción. El tercero constituyó el eje vertebral de la 6ª circunscripción, al unir Mercedes, Suipacha, Chivilcoy, Bragado, 9 de Julio, Pehuajó y Trenque Lauquen, quedando al margen 25 de Mayo y Bolívar. El cuarto definió la 5ª circunscripción, pues se iniciaba en Merlo y finalizaba en General Alvear, uniendo los partidos que se encontraban entre ellos en dirección suroeste.

El Ferrocarril Sud se bifurcaba en dos ramales a partir de la Estación Altamirano. El primero definió la 4ª circunscripción, pues unía los partidos de Ranchos, General Belgrano, Las Flores, Azul, Olavarría, General Lamadrid, Coronel Suárez, General Saavedra y Bahía Blanca. Este ramal se completó en 1884. El segundo estructuró dos circunscripciones. Una parte unió los partidos de la 2ª: Chascomús, Castelli, Dolores, Tordillo, Lavalle, Vecino, Maipú, Mar Chiquita y General Pueyrredón. Por algunos años, quedaron por fuera de él Tuyú, Balcarce, General Alvarado, Lobería y Necochea. La otra parte vinculó los partidos de la 3ª circunscripción: Ayacucho, Tandil, Juárez y Tres Arroyos. A finales de 1891, se habilitó el tramo que unía este último a Bahía Blanca, cruzando por Coronel Dorrego.

Por último, la 1ª circunscripción –erigida en torno a la capital provincial–



se hallaba articulada por los tramos iniciales del ramal descrito en el párrafo anterior y por el que recorría la ribera del Río de la Plata hasta el partido de Magdalena.³³

Sin embargo, la definición de una nueva territorialidad miliciana erigida en torno a los ramales operativos de ferrocarril no derivó necesariamente en el control efectivo de la Guardia Nacional por parte del gobernador. La construcción de los mismos estuvo orientada hacia la Capital Federal y su puerto y no observamos esfuerzos de importancia de parte del gobierno bonaerense para vincular estratégicamente la novel ciudad de La Plata a la red provincial. Para un proyecto político y económico de tal envergadura habrá que esperar hasta las gobernaciones de Marcelino Ugarte (1902-1906 y 1914-1917), cuando se planificó y fomentó la construcción del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, que debía unir el puerto de La Plata con el extremo oeste bonaerense.³⁴

Las revoluciones de radicales y cívicos de julio-agosto de 1893 pusieron en evidencia que el gobernador no fue capaz de movilizar la Guardia Nacional por dicho medio en defensa de su gobierno. Costa sólo dispuso de una parte de la policía para hacer frente al pronunciamiento. Los efectivos permanentes de guardia cárceles habían sido desmantelados ante la exigencia del gobierno nacional, que no movilizó a tiempo el Ejército de Línea para neutralizar la reunión de fuerzas que radicales y cívicos hacían en la campaña. En su lugar, estos últimos citaron a los ciudadanos de los partidos y los movilizaron para nutrir las filas de sus ejércitos. En la mayo-

³³ Información reconstruida en base al “Mapa de las líneas férreas de la República Argentina, 1889”, AGN, Mapoteca, AR-AGN-MAP01-II4, y “Carta de la Provincia de Buenos Aires construida por el Departamento de Ingenieros, 1890”.

³⁴ Para el proyecto político de Marcelino Ugarte, véase Barba, F. (2004). *Los tiempos perdidos. La política de Buenos Aires entre 1880 y la intervención federal de 1917*. La Plata: AHPBA. Para el Ferrocarril Provincial, véase Mayer, M. (2015). “El ferrocarril provincial de Buenos Aires –un ensayo heterodoxo leído en clave política–”. *Atenea* n°12 (pp. 85-95). Buenos Aires.



ría de los casos, una vez depuestas las autoridades locales, los jefes radicales designaban comandantes que debían reunir y movilizar hombres.³⁵

El 14 de agosto, el Congreso aprobó la intervención federal de la provincia de Buenos Aires. El presidente nombró interventor a Eduardo Olivera y Jefe Superior de las fuerzas nacionales del Ejército al general Francisco Bosch. Se le ordenó a éste último desarmar las milicias radicales que habían ingresado a La Plata y las que permanecían en la campaña.³⁶ Pero, no todo terminó allí. Al mes siguiente, se produjeron nuevos levantamientos radicales en las provincias de Tucumán, Santa Fe y Buenos Aires. Durante septiembre-octubre, la situación en esta última fue diferente. El gobierno nacional, a través del nuevo interventor Lucio V. López, desplegó el Ejército de Línea hacia el interior bonaerense y movilizó la Guardia Nacional para garantizar el orden. No consideró la territorialidad miliciana planificada por Costa en 1891. Por el contrario, descentralizó el comando de la Guardia Nacional en cuatro secciones –Norte, Capital, Centro y Sur– que fueron entregadas a Lorenzo Vintter, Victoriano Rodríguez, Ernesto Rodríguez y Julio Dantas, respectivamente. Estos dirigieron la reunión de los milicianos desde San Nicolás, La Plata, Mercedes y Las Flores, que oficiaron de sede de las comandancias por su ubicación estratégica en la campaña (véase Mapa V). Organizada por los poderes públicos, la Guardia Nacional se erigió en una fuerza eficiente para apoyar las acciones del Ejército regular al momento de reducir las revueltas.³⁷

A su vez, el gobierno nacional designó a Victoriano Rodríguez como jefe de las fuerzas del Ejército de Línea que operaban en la provincia de

³⁵ Canciani, “Nación, Buenos Aires y poderes locales: la intervención de las fuerzas armadas en las revoluciones de 1893”, *op. cit.*

³⁶ Espil, A. (1964). *La revolución de 1893 y Don Julio A. Costa. Gobernador de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones Toucoustenia, pp. 282 y 296.

³⁷ Canciani, “Nación, Buenos Aires y poderes locales: la intervención de las fuerzas armadas en las revoluciones de 1893”, *op. cit.*, pp. 276 y 282.



Buenos Aires. Rodríguez contó con el regimiento N° 2 de caballería, el batallón N° 12 de infantería y el 1^{er} escuadrón de artillería. El ferrocarril fue el principal instrumento del cual se valió para trasladar a sus soldados. Según afirmaba, era el “principal y poderoso auxiliar en esta clase de expediciones”, pues le había permitido “desprender con actividad y éxito sobre distintos puntos de la provincia, fuerzas de caballería e infantería”. Pero, también reconocía la relevancia que mantenía la caballería en una provincia tan extensa como Buenos Aires. Planteaba al interventor que dicha fuerza “está especialmente indicada para moverse y operar con éxito”, si se consideraban “las enormes distancias que hay que recorrer, la poca población de nuestras campañas, la falta de líneas férreas en relación con la extensión territorial y las mil contrariedades que estas circunstancias aportan”.³⁸



³⁸ AHPBA, Ministerio de Gobierno, año 1893, leg. 13, exp. 1203, fs. 2 y 13-14.

Mapa V. Organización de la Guardia Nacional de la provincia de Buenos Aires, 1893



CUADERNOS DE MARTE / AÑO 12, NRO. 20, ENERO-JUNIO 2021
[HTTP://PUBLICACIONES.SOCIALES.UBA.AR/INDEX.PHP/CUADERNOSDEMARTE](http://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/cuadernosdemarte)

Fuente: elaboración propia en base a Mapa mural de la Provincia de Buenos Aires, 1893.

Consideraciones finales

En este trabajo analizamos la evolución de la territorialidad miliciana de la provincia de Buenos Aires durante las últimas cuatro décadas del siglo XIX con el propósito de ver cómo se cristalizó sobre el territorio la relación nación-provincia-poderes locales. El texto se inscribe en una investigación de mayor alcance que busca problematizar el proceso de centralización de las fuerzas armadas en torno al poder central durante la consolidación del Estado nacional.

A partir de 1862, este último asumió la atribución de defender y expandir la frontera indígena. En el territorio bonaerense se establecieron comandancias, fuertes y fortines bajo su jurisdicción. La territorialidad miliciana de la campaña se diagramó para responder a la demanda constante de contingentes que debían cubrir la insuficiencia del Ejército de Línea. Hasta 1878, la Guardia Nacional de Buenos Aires contribuyó de forma permanente al sostenimiento del sistema militar diagramado para la frontera. Aquí radicó el principal aporte de la institución a la construcción y consolidación estatal. Las últimas estaciones de los ferrocarriles Sud y Oeste distaban de las zonas en disputa, por lo que las caballadas continuaron siendo el principal elemento de transporte e instrumento de guerra de los milicianos.

El fin de la frontera militar con los indígenas marcó un parteaguas en la disposición de la territorialidad miliciana bonaerense. Consumada la expedición de Julio Roca en 1879, se orientó hacia el área metropolitana con el propósito de favorecer la rápida y efectiva concentración de fuerzas ante la necesidad de repeler levantamientos que tuvieran como objetivo las ciudades de Buenos Aires y, a partir de 1882, La Plata.

En el contexto de la disputa por la sucesión presidencial de Avellaneda en 1879, el gobernador Carlos Tejedor reorganizó la Guardia Nacional de la campaña para aumentar los elementos militares disponibles. Se pretendía poner en armas a 36.564 hombres. Para regionalizar el mando, se



agrupó a los partidos en doce circunscripciones y se designaron los pueblos donde se concentrarían los milicianos en caso de ordenarse su movilización. Asimismo, se nombraron jefes con reconocida experiencia para que las inspeccionaran y asumieran el mando de las mismas. El ferrocarril había comenzado su expansión desde la ciudad de Buenos Aires hacia la campaña. De los doce centros de reunión, siete estaban incorporados a la red ferroviaria, por lo que su alcance no cubría a la totalidad del territorio provincial. Solo una pequeña parte de las fuerzas movilizadas en junio pudieron hacer uso de ese medio de transporte y la mayor parte de ellas requirió de las caballadas, en tanto medio de transporte tradicional.

La derrota militar y política de Buenos Aires frente al Estado nacional derivó, por un lado, en la federalización de la ciudad de Buenos Aires y, por otro, en la prohibición a las provincias para formar cuerpos militares. La primera medida tuvo un impacto mayor que la segunda. Mientras que ésta última se topó con serios inconvenientes políticos y procedimentales para regir, aquella afectó la diagramación de la nueva territorialidad miliciana y debilitó la efectividad de aquellas movilizaciones armadas sustanciadas para defender el gobierno provincial establecido en La Plata desde 1882. La nueva capital provincial fue fundada a 50 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires, pero quedó marginada de los principales ramales del ferrocarril, que conducían hacia esta última.

En 1882-1883, el gobierno de Dardo Rocha diagramó un ambicioso proyecto de reorganización de la Guardia Nacional provincial. Con él se buscaba que ésta pudiera poner en armas a 58.000 ciudadanos reunidos en diez divisiones, los cuales pudieran ser movilizadas “como máquina a las órdenes del gobierno”. Para hacerlo factible, se consideraba necesario reforzar la autoridad de los comandantes militares de los partidos, que constituían el nexo más directo en materia militar entre el gobierno y los vecinos de la campaña. Asimismo, con ello se pretendía reducir la influen-



cia de los caudillos locales que atentaban contra la centralización de la autoridad en el gobernador y, en su lugar, convertir a los jefes milicianos en agentes del gobierno provincial. Rocha se topó con la misma dificultad que había afectado a Tejedor tres años atrás: la escasa presencia del ferrocarril en el interior bonaerense. Los ramales se habían extendido hacia el norte (Areco, Arrecifes y Pergamino) y el sur (Maipú y Ayacucho).

En 1891, se llevó a cabo un nuevo intento por reorganizar la territorialidad miliciana. El gobernador Julio Costa decretó la división de la provincia en ocho circunscripciones, con el objetivo de mejorar la administración de las comandancias militares y dinamizar la reunión y el transporte de los guardias nacionales al lugar que se requiriese. Al igual que en 1879 y 1882-1883, se priorizó la disposición territorial en previsión de una posible movilización. El criterio utilizado para la delimitación fue la red ferroviaria en explotación. Cada circunscripción comprendía a los partidos conectados por un mismo ramal o por aquellos que estuvieran relacionados. La provincia de Buenos Aires se hallaba en condiciones de movilizar por medio del ferrocarril y en pocos días una gran parte de los guardias nacionales de la campaña, ya que todas las circunscripciones estaban conectadas con el área metropolitana por este medio, incluso hasta las más remotas. Sin embargo, las revoluciones de cívicos y radicales de julio-agosto de 1893 mostraron que la territorialidad erigida por Costa fue ineficaz para repeler los levantamientos y defender la institucionalidad a través de la Guardia Nacional. Por el contrario, el gobierno nacional fue exitoso en repeler la revolución de septiembre-octubre, a través de las acciones del interventor López y de los comandantes Vintter, V. y E. Rodríguez y Dantas, que dispusieron del ferrocarril para concentrar y movilizar sus fuerzas, así como del telégrafo para transmitir sus órdenes.

En conclusión, la derrota militar y política de Buenos Aires en 1880, que derivó en la ley de federalización de la ciudad y su traspaso a manos del



Estado nacional, tuvo un impacto territorial que se extendió por décadas. Los gobernadores intentaron remediar tal situación con la edificación de una territorialidad miliciana que reconociera en el gobernador y en La Plata al sujeto y la ciudad objeto de la centralización militar provincial. Los proyectos de Rocha y Costa dan cuenta de ello. Sin embargo, la disposición del sistema de transportes y de comunicaciones que se erigía en la zona central del país y, en especial, en la provincia de Buenos Aires tenía como norte la Capital Federal y no la ciudad de La Plata, que hasta inicios del siglo XX ocupó un lugar secundario en la red ferroviaria. Por lo tanto, el gobierno provincial se hallaba en serias desventajas frente a su par nacional a la hora de disputar el control territorial efectivo de la Guardia Nacional. Es decir, la pretensión legítima del Estado bonaerense por mantener el dominio de su milicia frente a la política centralizadora del Estado nacional se enfrentó al unitarismo territorial *de facto* que posibilitaba la infraestructura y la logística desarrollada desde finales de la década de 1870. Más allá de las medidas tomadas por el gobierno provincial para sostener su potestad de disponer de fuerzas milicianas bajo su jurisdicción, en la práctica se topaba con serias dificultades por el sesgo centralista que caracterizó el proceso de construcción y consolidación estatal en las tres décadas finales del siglo XIX. La proyección del Ferrocarril Provincial a inicios del siglo XX pudo solucionar, en parte, esta contradicción. Pero, su construcción y posterior desarrollo forman parte de otra historia.



Bibliografía

Alonso, P. y Bragoni, B. (Eds.) (2015). *El sistema federal argentino. Debates y coyunturas (1860-1910)*. Buenos Aires: Edhasa.

Avellaneda, A. (2016). "Del cálculo de las fronteras a la elaboración de un interior: diagnósticos y proyectos sobre el espacio en los cuadros militares argentinos a fines del siglo XIX". *Revista Universitaria de Historia Militar* v. 5 n° 10 (pp. 241-263). Teruel.

Barba, F. (2004). *Los tiempos perdidos. La política de Buenos Aires entre 1880 y la intervención federal de 1917*. La Plata: AHPBA.

Bragoni, B. y Míguez, E. (Coords.). (2010). *Un nuevo orden político. Provincias y Estado Nacional, 1852-1880*. Buenos Aires: Biblos.

Bragoni, B.; Cucchi, L. y Lanteri, A. (Eds.). (2020). *Sistema político, instituciones y liderazgos en la Argentina del siglo XIX*. Mendoza: INCIHUSA-CONICET.

Buchbinder, P. (2004). *Caudillos de pluma y hombres de acción. Estado y política en Corrientes en tiempos de la organización nacional*. Buenos Aires: Prometeo Libros/ UNGS.

Canciani, L. (2017). *Frontera, militarización y política armada. La Guardia Nacional de la provincia de Buenos Aires durante la construcción del Estado nacional (1852-1880)*. La Plata: AHPBA.

Canciani, L. (2019). "De 'monstruoso privilegio' a 'ciudadanos en comisión'. Comandantes de la Guardia Nacional y autoridades civiles en la provincia de Buenos Aires (Argentina, 1852-1910)". *Anuario de Estudios Americanos* v. 76 (pp. 269-299). Sevilla.

Canciani, L. (2020). "Nación, Buenos Aires y poderes locales: la intervención de las fuerzas armadas en las revoluciones de 1893" en Bragoni, B.; Cucchi, L. y Lanteri, A. (Eds.). *Sistema político, instituciones y liderazgos en la Argentina del siglo XIX* (pp. 256-283). Mendoza: INCIHUSA-CONICET.



Codesido, L. (2016). *Armar al Estado, construir la Nación. La nacionalización de las fuerzas armadas en la Argentina y su vinculación con el proceso de construcción del Estado argentino entre 1862 y 1880*. Tesis de Doctor en Historia. La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP.

Cucchi, L. (2021). "Estado, política y cuestión militar entre 1880 y 1890. El Partido Autonomista Nacional y la organización de un nuevo Ejército de la Nación". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"* n° 54 (pp. 58-85). Buenos Aires.

Domínguez, E. (Comp.) (1898). *Colección de leyes y decretos militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina de 1810 a 1896*. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana del Billetes de Banco.

Espil, A. (1964). *La revolución de 1893 y Don Julio A. Costa. Gobernador de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones Toucoustenia.

Forte, R. (2000). "Los militares argentinos en la construcción y consolidación del Estado liberal (1853-1890)" en Carmagnani, M. (Coord.). *Constitucionalismo y orden liberal. América Latina, 1850-1920* (pp. 83-119). Torino: Otto Editore.

Garavaglia, J. C. (2015). *La disputa por la construcción nacional argentina. Buenos Aires, la Confederación y las provincias (1850-1865)*. Buenos Aires: Prometeo Libros.

Garavaglia, J. C.; Pro Ruiz, J. y Zimmermann, E. (Eds.). (2012). *Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado. América Latina, siglo XIX*. Rosario: Prohistoria Ediciones/SBLA-Universitat Pompeu Fabra.

García Molina, F. (2010). *La prehistoria del poder militar en Argentina. La profesionalización, el modelo alemán y la decadencia del régimen oligárquico*. Buenos Aires: Eudeba.

Guembe, M. L. (2015). "De la ciudadanía en armas al servicio militar obligatorio" en Lorenz, F. (Comp.). *Guerras de la historia argentina* (pp. 249-268). Buenos Aires: Ariel.



Lewis, C. (1980). “La consolidación de la frontera argentina a fines de la década del 70. Los indios, Roca y los ferrocarriles” en Ferrari, G. y Gallo, E. (Comps.). *La Argentina del Ochenta al Centenario* (pp. 469-491). Buenos Aires: Sudamericana.

Lopes de Souza, M. (1995). “O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento”, en Elias de Castro, I.; da Costa Gomes, P. y Lobato Corrêa, R. (Orgs.). *Geografia: conceitos e temas* (pp. 77-116). Rio de Janeiro: Bertrand.

Macías, F. (2014). *Armas y política en la Argentina. Tucumán, siglo XIX*. Madrid: CSIC.

Macías, F. (2018). “Orden y violencia política. Argentina, 1870-1880”. *Pasado Abierto* v. 4 n° 7 (pp. 227-240). Mar del Plata.

Mayer, M. (2015). “El ferrocarril provincial de Buenos Aires –un ensayo heterodoxo leído en clave política–”. *Atenea* n°12 (pp. 85-95). Buenos Aires.

Quinterno, H. (2014). *Fuego amigo. El ejército y el poder presidencial en Argentina (1880-1912)*. Buenos Aires: Teseo.

Rabinovich, A. (2013). *La société guerrière. Pratiques, discours et valeurs militaires dans le Rio de la Plata, 1806-1852*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.

Rabinovich, A. (2017). *Anatomía del pánico. La batalla de Huaqui, o la derrota de la revolución (1811)*. Buenos Aires: Sudamericana.

Regalsky, A. (2008). “Entre el Estado y el mercado. Competencia y regulación ferroviaria en la Argentina de comienzos del siglo XX”. *Revista de Historia Industrial* v. 17 n° 38 (pp. 51-78). Barcelona.

Sabato, H. (2008). *Buenos Aires en armas. La revolución de 1880*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Zeballos, E. (1878). *La conquista de quince mil leguas*. Buenos Aires: Establecimiento Topográfico a Vapor de “La Prensa”.

