

## EL TRAZADO IDEAL Y LOS CONDICIONANTES NATURALES EN EL DESARROLLO URBANO DE LA PLATA

Gustavo Vallejo\*

**Resumen** El trazado urbano de La Plata, objeto hoy de gestiones dirigidas a declararlo Patrimonio de la Humanidad, como es sabido ofrece una abrumadora cantidad de certezas en relación a su origen, pudiendo reconocerse incluso cada una de las modificaciones seguidas en la etapa de proyectación tras producirse el encargo de Rocha al Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, a través de la abundante cantidad de documentos cartográficos que trabajos históricos como los de Morosi (1983) y De Paula (1987) se encargaron de reunir. Sin embargo menos conocido resulta el modo en que, aquello que Martínez Estrada calificaría como un mero “espacio geométrico”, “la categoría apriorística de una serie de fenómenos” que debían aparecer para darle vida, se corporizó, superando la tensión implícita de un proceso que tiene a su racionalidad, imponiéndose o adaptándose a las características naturales del sitio en el que fue implantado.

**Abstract** The urban trace of La Plata is actually object of efforts to declare it Heritage of Humanity. It offers an overwhelming quantity of certainties in relation with their origin from the commission of Rocha to Dpartamento de Ingenicos. On that trace we can recognize each one of the modifications that it suffered during the proyectacion stage in the abundant quantity of cartographic documents compiled by Morosi (1983) and De Paula (1987). However less, the form of corporization of that “geometric space” or “the aprioristic category of a series of phenomenons”, as Martinez Estrada said, is less known. It is situated in a tension that has to the rationality of ils trace imposing or adapting to the natural characteristics of the place in which it was implanted.

KEYWORDS: Urban history; nature; La Plata

### “LA CIUDAD DE LOS PANTANOS”

Pocos meses después de que en noviembre de 1882 el gobernador Dardo Rocha fundara la “nueva Capital” de la Provincia de Buenos Aires, el periódico porteño Fígaro, publicó “Datos sobre La Plata”, un sarcástico cuento referido a las expectativas despertadas por la colonización de la ciudad fundada y el contraste con la realidad inmediatamente percibida.

Allí, un arquitecto y su socio adquieren una propiedad en La Plata, convencidos por un agente inmobiliario de que se trataba de una “ciudad de pura arquitectura”, con importantes edificios recientemente construidos y muchos más por realizar. Sin embargo y para su sorpresa, al llegar a ese sitio tras pasar por “mil peripecias”, no hallan más que “unas cuantas chozas” en “horribles pantanos”. El primer habitante de La Plata con el que se cruzan, exhibía un aspecto deplorable: “pálido, agotado, con lo ojos hundidos; sus vestidos caían en jirones, no tenía sombrero y sus pies estaban desnudos”. Poseía una “fiebre muy mala”, y ante el requerimiento de ver otras personas, respondió, lapidariamente, que sólo las encontrarían debajo de la tierra o en el Bosque: casi todas habían sido enterradas y algunas pocas habían huido. La abundante cantidad de pantanos, uno de los cuales

rodeaba la casa de los nuevos propietarios, había sido la causa principal de ese desolador paisaje: “un vapor fétido, caliente y desecante como el soplo de un horno se levantaba de la tierra”, impedía que hubiera en La Plata “arriba de diez personas y las diez tenían la fiebre perniciosa propia de esos terrenos”.<sup>2</sup>

Apelando a la habitual preocupación que despertaban los “pantanos” en el discurso higienista neo-hipocrático, que veía en ellos y en sus “emanaciones” un foco “corruptor” de la principal fuente de propagación de enfermedades que era el aire, el texto ensaya una explicación topográfica en el supuesto fracaso de la ciudad fundada. Su autor es Eduardo Wildc/ quien en 1881 y desempeñándose como Presidente de las Obras de Salubridad, fue convocado por Rocha para integrar la Comisión encargada de determinar el sitio de la Provincia de Buenos Aires que mejores condiciones, fundamentalmente higiénicas, ofreciera para levantar la “nueva Capital”. Dicha Comisión, también integrada por otros destacados higienistas como Ramos Mejía y Porcel de Peralta (Presidente del Consejo de Higiene de la Provincia de Buenos Aires),<sup>4</sup> concluyó sus tareas en febrero de 1882 con un informe final que destacaba las

\*Investigador CONICET/INTECH.

condiciones generales apropiadas de distintas localidades, aunque al mismo tiempo dudaba que, en la creación de una Capital “de ex profeso”, pueda evitarse el “desolamiento” venciendo las dificultades que presentaría la naturaleza sólo por “la acción oficial” o por la voluntad de algunos hombres. En este sentido, más que de las condiciones naturales que poseían los sitios que se les encargó analizar comparativamente,<sup>5</sup> para la Comisión, el éxito de la empresa de Rocha -quien se reservó para sí la decisión final de la localización precisa de La Plata-,<sup>6</sup> dependía de las posteriores acciones que se implementaran.

La forma en que éstas acciones se llevaron a cabo, hicieron que Wilde, después de considerar en “Datos sobre La Plata” a la topografía como factor determinante de la suerte de esa ciudad, escribiera una sátira de un discurso de Rocha, donde, además de resaltar sus aspiraciones presidenciales y su deseo de convertir a La Plata en la Capital Federal, destacaba especialmente su preocupación por dominar el territorio a través de Decretos y Leyes que corrigieran los “errores de la naturaleza”.<sup>7</sup>

Más allá del tono peyorativo de estos discursos, insertos en una puja entre el poder político y el poder científico, no exenta de las polémicas relaciones entre Rocha, con sus aspiraciones presidenciales, y el círculo de figuras que acompañaban a Roca,<sup>8</sup> vale la pena detenerse en su consideración de la naturaleza asociada a una fuerza devastadora y a la vez inductora de una ingenua voluntad de dominio sobre ella a partir de la drástica transformación; como explicación del desarrollo de la “nueva Capital” provincial fundada ex novo.

Esta tensión entre las dificultades por superar los designios de la naturaleza y la excesiva confianza derivada de las posibilidades que ofrecían los recursos técnicos para convertir en ventajas paisajísticas o utilitarias, las desventajas topográficas, se abre con un proceso que tiene, desde la misma fundación de La Plata, a la racionalidad de su trazado fundacional, debatiéndose por durante décadas en imponerse o bien adecuarse a los condicionantes naturales del sitio en el que fue implantado.

## TRAZADO URBANO Y NATURALEZA

En su cuidada geometría, emergente de pautas racionales que habían consagrado la utilización de la cuadrícula en la fundación de pueblos de la Provincia de Buenos Aires, aunque alterando la habitual monotonía de aquellos con elementos que favorecían las condiciones de higiene e introducían importantes pretensiones estéticas y simbólicas, el trazado de La Plata parecía ser portador de propósitos civilizadores que no debían verse desvirtuados por la mediación con la “barbarie” de la llanura pampeana. En este sentido, la racionalidad de su orden geométrico, es representativo de la voluntad de una elite positivista de civilizar el desierto, prolongando el progreso urbano sobre el

primitivismo rural con la creación de una “nueva Buenos Aires”, esto es, una ciudad que dispusiera de los principales adelantos técnicos y careciera de preexistencias que pudieran limitar la materialización de ideas contenidas en el imaginario de Buenos Aires y que aún no habían podido ser completamente implementadas en esa ciudad.

Si amplias áreas de la Provincia de Buenos Aires, al carecer de un “lugar de reunión” para quienes por las distancias que los separaban no podían considerarse “vecinos” agravaban “los defectos de nuestra raza”; “vencer el desierto y por consiguiente el atraso” y la de barbarie”,<sup>9</sup> implicaba crear un gran núcleo poblacional que fuera ante todo un “centro de civilización”.

La llanura pampeana era vista así en un doble registro: como factor geográfico determinante del atraso de sus habitantes, y al mismo tiempo como un territorio a conquistar, en el que no existían montañas, esos baluartes preservadores de la tradición y obstaculizadores de la propagación de la libertad moderna,<sup>10</sup> sino un desierto que favorecía el desarrollo de las más extremas manifestaciones de modernidad.

Siguiendo este orden de ideas no resulta extraño entonces que el proceso de creación de la “nueva Capital” provincial, tuviera las primeras prefiguraciones de la arquitectura monumental del poder público surgidas de un Concurso internacional, luego su nombre -La Plata era el lema de uno de los trabajos premiados-, más tarde los esbozos de lo que sería su trazado, antes de que quedara definida su localización geográfica.

Es decir que, planificada la ciudad y sus edificios públicos principales, las dificultades que podían presentarse en un territorio que no fuera totalmente llano, parecían ser desafiadas por las autoridades de manera fáustica: la enorme suma que la Provincia había recibido de la Nación por la cesión de la ciudad de Buenos Aires, la capacidad de los técnicos a cargo de las obras y el ejército de jornaleros inmigrantes,<sup>11</sup> alimentaban una ilimitada confianza que no reconocía obstáculos naturales en la concreción del plan preñado.

Al elegirse a las tierras de Ensenada para levantar la “nueva Capital”, por la importancia de su puerto natural y por hallarse a una adecuada distancia de Buenos Aires -“ni muy lejana, ni muy próxima”- el primer inconveniente<sup>12</sup> que debió sortearse, fue la zona de bañados, extendida por una legua desde la costa, que impidió disponer la ciudad en directo contacto con el puerto.<sup>13</sup> El interés por mantener esa relación, presente en dos propuestas preliminares del trazado de organización radial y en la que en junio de 1882 fue elevada por el Departamento de Ingenieros a las autoridades, que contaban con el desembarcadero sobre uno de sus bulevares de circunvalación, llevó a recurrir al concurso de expertos ingenieros holandeses (Waldorp y sus colaboradores Dirks y Dates) y la mano de obra de más de mil quinientos inmigrantes, para encarar la prolongación del puerto a través de canales artificiales y diques de cabotaje que permitieran llegar por vía fluvial

hasta el mismo casco urbano ciudad.

Donde terminaban esos bañados y comenzaban las tierras altas elegidas para fundar la ciudad de La Plata (las "Lomas de Ensenada"), emergía un enorme Bosque de eucaliptus en el que se hallaba el Casco de la Estancia de Martín Iraola. Dicho Bosque, nacido del ímpetu forestador de Sarmiento, quien propendía romper a través de esa especie la monotonía del ombú "con la ociosidad y barbarie que representa", constituyó otro obstáculo natural que interfería la deseada relación entre la ciudad y el puerto. En este caso, la decisión finalmente adoptada por Rocha de mantener ese Bosque, ordenando en cambio modificar el trazado de junio de 1882, aprobado aunque exigiendo que el Bosque sea incorporado en él, obedeció, más que a cierta sensibilidad paisajística del Gobernador, a la intención de evitar contrariar un Decreto Nacional que protegía los bosques nacionales por ser "riqueza y a la vez condición de salubridad", prohibiendo el corte de árboles entre octubre de 1882 y el invierno de 1883.<sup>14</sup>

Pero los mayores inconvenientes que se presentaron en el emprendimiento de Rocha, además de la delineación del sector norte donde la traza se superponía con la ya existente de Tolosa -como consecuencias de esos conflictos el parque de 8 manzanas que según el trazado se extendería entre las calles 12, 14, 36 y 40, quedó reducido a dos plazas de una manzana-<sup>15</sup> se generaron, más que en la relación entre la ciudad y el puerto, cuyas dificultades ya habían sido previstas antes de la fundación; en las propias "Lomas de Ensenada", escogidas para levantar la ciudad por poseer un terreno que era "llano todo, por lo general alto", y no ofrecía "accidentes topográficos difíciles de salvar".<sup>16</sup>

Estos imprevistos inconvenientes se evidenciaron al constatar que dicho terreno no era tan "llano" y sí poseía importantes "accidentes topográficos" que demandarían grandes esfuerzos para ser completamente salvados. Los trabajos de delineación comenzaron después de que el 5 de junio de 1882, se encomendara al Departamento de Ingenieros de la Provincia la organización del correspondiente equipo técnico. Tras los primeros trabajos de campo, el 5 de setiembre se especificaron las funciones que tendrían las tres comisiones formadas: la primera de ellas con el objeto de continuar los trabajos de trazado de la ciudad, precisar su división en solares, quintas y chacras y hacer la demarcación por secciones con amojonamiento de calles y plazas;<sup>17</sup> la segunda, denominada Administradora de terrenos, tenía la función de proponer al Ejecutivo la clasificación de esos solares, quintas y chacras y transferir su trabajo cada diez manzanas a la Comisión de Distribución de Tierras;<sup>18</sup> y ésta última<sup>19</sup> que tenía como finalidad la de asignar las parcelas entre los empleados y particulares solicitantes.

El plazo previsto para el cumplimiento de estas tareas, ligado a los paralelos preparativos para realizar la ceremonia fundacional el 23 de octubre de 1882 -fecha de cumpleaños de la esposa de Rocha-<sup>20</sup> se vieron

afectados por un repentino cambio ordenado sobre los trabajos ya iniciados. Esto sucedió luego de que el propio Rocha, en uno de sus periódicos viajes a las obras de la "nueva Capital", detectara cerca del sitio que correspondía a su plaza principal, la presencia de "un cañadón",<sup>21</sup> por lo que mandó rehacer los trabajos trasladando la ciudad unos 1.000 metros más al Sudeste.<sup>22</sup>

El cañadón que detectó Rocha, era uno de los brazos del arroyo "El Gato", que atravesaba el sitio que debía ocupar una manzana inmediatamente contigua a la plaza principal, la que, coincidente con el eje cívico-monumental, estaba destinada al "Templo Católico". Las órdenes impartidas por Rocha para rehacer los trabajos de delineación, coincidieron el 22 de setiembre de 1882 con la renuncia de quien hasta allí era su principal responsable, el ingeniero Germán Khur,<sup>23</sup> y al mismo tiempo con el encargo a los ingenieros Pedro Benoit y Pedro Pico, de determinar la ubicación del "Templo Católico", dado que sólo a partir de ahí podría fijarse "con precisión la longitud y latitud" en que debía encontrarse "situada la ciudad de La Plata".<sup>24</sup>

Relocalizado el "Templo Católico", la Comisión Administradora de terrenos a cargo también del polifacético Benoit y de Fajardo -primer Juez de Paz de la ciudad-, dio a conocer el 2 de noviembre de 1882 el resultado de sus trabajos en un informe que contenía una precisa clasificación de las manzanas de La Plata. Para ello se consideraron distintos factores, de los cuales el más decisivo, puesto que, en medio de abstractas especulaciones era el que condicionaba la disposición de edificios públicos, plazas y parques, fue la topografía del terreno. Según esta clasificación de las 1378 manzanas habitables que poseía el plano fundacional, sólo 272 eran "de primera categoría", mientras que las restantes, "por ocupar terrenos relativamente bajos", eran de "segunda" o bien de "tercera".<sup>25</sup> Y contra lo que apriorísticamente podría suponerse mirando el trazado urbano de La Plata, las manzanas de "primera categoría" no se hallaban en torno al centro geográfico de la ciudad, sino desfasadas hacia el lado noreste hasta lindar con el Paseo del Bosque.<sup>26</sup>

## LÍMITES NATURALES DE LA CIUDAD

El corrimiento de la traza, ordenado por Rocha, mejoró efectivamente las condiciones de lo que pasaría a ser el centro geográfico de La Plata, pero no las de aquellas manzanas inmediatamente cercanas a éste por su lado sudeste, muchas de las cuales quedaron atravesadas por el paso de "El Gato" o rodeadas de terrenos inundables. Casi todas esas manzanas ocuparon terrenos de "segunda" y de "tercera", mientras que, en cambio, la mayor parte de las manzanas de "primera", se hallaban en un reducido sector de la ciudad delimitado por las Avenidas 44, 60, 1 y la calle 16. En este sector, se encontraban prácticamente las únicas manzanas pobladas que según la Guía General de La Plata de 1884 existían en agosto de ese año -salvo por algunas

construcciones aisladas que expandían el caserío de la ciudad hacia el norte, donde se hallaba Tolosa-, y en su epicentro se hallaba la Plaza de la Legislatura -calles 6, 7, 50 y 54-, donde, hasta 1887 existió una torre de 45 metros importada de Estados Unidos que alumbraba a casi todo el originario núcleo poblacional de una reducida ciudad que carecía aún de vegetación capaz de interferir una única fuente de iluminación eléctrica dispuesta a gran altura.

En esas pocas manzanas quedó comprendida La Plata, que tempranamente buscó definir bordes más acordes a los que representaban los bulevares de circunvalación de su trazado fundacional. En ese sentido, si el problema básico era poblar ese trazado asignado, las proporciones de su primer asentamiento requirieron la concentración de los esfuerzos para el mejoramiento y control de un espacio central, en el que tan sólo habían podido conseguirse en cierta medida aquellos propósitos. La inquietud por la distancia entre el tamaño de la traza y las proporciones del primer núcleo poblacional<sup>27</sup> prosiguió tras el aumento del número de habitantes con acciones dirigidas a acentuar el espacio central, lo suficientemente reducido para diferenciarlo, de una periferia que no tenía límites ante vastedad de la llanura pampeana. En cierto modo, podría decirse entonces que las tareas de “embellecimiento” encaradas por Torcuato de Alvear en el centro de Buenos Aires, tuvieron su correlato en el sector conformado por las manzanas de “primera” de La Plata (agrupamiento urbano que tempranamente contó con todos los servicios de una ciudad moderna -aguas corrientes, cloacas, luz eléctrica pública y domiciliaria, empedrado, tranvías eléctricos, etc.-), las que estuvieron sujetas a normativas que permanentemente tendieron a mantenerlas “adecentadas” impidiendo la instalación de todo aquello que se apartara de lo “normal”.

Bordeando ese sector “normal” de la ciudad, por dos de sus lados, se extendía el arroyo “El Gato”, que con su paso enfatizaba el carácter insular que las mismas normativas habían tratado de darle al sector central de la ciudad. Así, los caminos que comunicaban con las vecinas poblaciones de Los Hornos y Tolosa, donde se instalaron las principales canteras que proveían a La Plata de materiales de construcción, requirieron de la instalación a comienzos de 1884 de siete puentes de madera proyectados por Benoit. Cuatro de ellos se hallaban en inmediaciones del centro de la ciudad: en Avenida 13 entre 42 y 43, en diagonal 73 entre 16 y 17, en Avenida 51 entre 18 y 19 y finalmente en Avenida 66. La aparición de Los Hornos complementando la oferta industrial de la preexistente Tolosa, fue la consecuencia de una operación especulativa iniciada por Benjamín Del Castillo en la que se articularon las posibilidades para la realización de tareas extractivas, el escaso valor de tierras ubicadas fuera del casco urbano y óptimas condiciones topográficas: cuando en 1885 se propuso la realización de un camino que desde calle 14 y continuando por la Avenida 51, uniera a La Plata con el Hospital de Melchor Romero -la única forma de comunicación que existía con

ese centro sanitario era la establecida por una línea del ferrocarril-, se realizaron precisas mediciones contenidas en un corte por la Avenida 51, donde, tomando el nivel de las calles transversales, el punto más bajo se hallaba en la calle 18, a 8, 14 metros del nivel del centro geográfico de la ciudad. Desde esa depresión -el curso del arroyo-, continuaba una línea sinuosa que no llegaba a retomar el nivel más alto sino bastante más allá del bulevar de Circunvalación 31, donde se localizó Los Hornos.

Del mismo modo que el Paseo del Bosque en el lado noreste, donde a partir de la realización de un gran arco coincidente con la calle 52 que debía prolongarse hasta convertirse en el acceso a la ciudad desde el puerto -precisamente por ello en 1885 a esa arteria se le dio el nombre de “Puerto”-, “El Gato” y los terrenos bajos aledaños a su curso se convirtieron en límites naturales que debían trasponerse para llegar a La Plata, más allá de los cuales se iniciaban las desoladas perspectivas que ofrecía la llanura pampeana.

En uno de los extremos de ese sector “normal” y desafiando la cercana presencia de dicho arroyo, se instalaron las máximas autoridades provinciales, buscando de ese modo dar vitalidad a la simbólica plaza principal en la que había sido realizada la ceremonia fundacional de la ciudad. Por un lado Rocha trató de consolidar uno de sus bordes, encargando al arquitecto Viglione la construcción de su vivienda y estudio en calle 50 entre 13 y 14.<sup>28</sup> El terreno de media manzana -adjudicado por Ley después de haber sido destinado inicialmente a la construcción del Colegio Nacional-, permitió desarrollar una enfilade de piezas que, en lugar de seguir la habitual disposición hacia el interior del terreno, se sucedían sobre la línea municipal. Con ella quedaba definido una suerte de “telón”, que pretendía ocultar las discontinuidades edilicias que existían en torno a la plaza, en lo que fue la única edificación particular para este programa que tuvo 60 metros de frente en esta ciudad. Poco después su Ministro de Gobierno y sucesor en la Gobernación, Carlos D’Amico, construyó sobre otro borde, en calle 14 entre 53 y 54, el palacio más lujoso de la ciudad en 1887,<sup>29</sup> proyectado por el arquitecto Leopoldo Rocchi en Neorrenacimiento italiano -el mismo estilo utilizado en su más destacada obra, el Teatro Argentino-.

Pero el voluntarismo de las autoridades provinciales, en estas acciones presentadas como ejemplo a ser seguido, no alcanzaron para revertir la desolada imagen que por muchos años mantuvo el centro geográfico de la ciudad, acrecentada por las demoras en la inauguración de la Catedral, aquella obra cuya ubicación había servido como punto de referencia para el replanteo de todo el trazado urbano y que, dentro del eje cívico monumental, ocupaba definía uno de sus bordes de la ciudad.

La presencia ineludible de un arroyo envolviendo la ciudad, motivó usos cotidianos, quejas por esos usos, representaciones y proyectos para llevar a cabo la definitiva transformación de su carácter natural en paisaje urbano.

Las demoras en la inauguración de las obras del puerto y la distancia que separaba a La Plata del río, hicieron que aquel arroyo urbano reemplazara usos como los que Buenos Aires le daba a su costa. En efecto, en lugar de dirigirse al lejano río Santiago o, luego de su inauguración en 1889, al Dique de cabotaje, las numerosas lavanderas con que contó la ciudad, recurrían habitualmente "El Gato" para ejercer su oficio, aún cuando estas prácticas en "ese hilo de agua" que no se renovaba sino cuando llovía mucho, hacía perdurar "las aguas de jabón detenidas allí y descompuestas [...] infestando la atmósfera y regalándole una colección completa de microbios perjudiciales"<sup>30</sup>. Lo mismo hacían jóvenes que a pesar de las campañas oficiales encaradas por las autoridades para que recurrieran gratuitamente a tomar baños a las casas habilitadas a ese fin, se dirigían a "El Gato" y horrorizando a los círculos moralistas presentaban "su desnudez" a la vista de todos en "indecentes baños al aire libre" que los vecinos de calle 48 a 50 -a la altura de calle 18- se veían "obligados a soportar".

El arroyo también permitía la evacuación de los establecimientos levantados para reemplazar aquellas prácticas "al aire libre", como lo era el lavadero a vapor instalado en 1885 en calle 15 entre 44 y 45,<sup>31</sup> y las propias casas de baño que ofrecían servicios de los que carecía la mayoría las viviendas en La Plata.<sup>32</sup> Además de los desechos de estos establecimientos, contribuía a aumentar la ya deficitaria condición higiénica del arroyo, la existencia de casas cuyos fondos daban a dicho arroyo haciéndolo "servir de cloaca máxima para dar curso a sus residuos y hasta para desagotar sus letrinas"<sup>33</sup>.

Pero si esa utilización de un arroyo como vaciadero, cloaca o desagüe, sumado a los terrenos fangosos que se hallaban próximos a él<sup>34</sup> y parecían justificar en cierto modo que Wilde llamara a La Plata "la ciudad de los pantanos", pronto lo dotó de connotaciones negativas, su carácter de borde natural de la ciudad, despertó expectativas en cuanto a su acondicionamiento futuro. Y en este sentido podría decirse que dos proyectos se fueron definiendo en torno a la posibles soluciones que se planteaban para dársele a "El Gato": por un lado el que suponía el completamiento del trazado urbano con la homogeneidad con la que fue concebido por sus proyectistas, lo cual implicaba la reducción del arroyo a un caño subterráneo que no se interpusiera en la necesaria expansión del tejido urbano, y por otro lado el que privilegiaba la consolidación del sector central de la ciudad, enfatizando su carácter insular a través de "El Gato" realizando la limpieza y parquización de sus márgenes y profundizando su cauce para convertirlo en un canal navegable.

Los canales navegables que comenzaron a ser abiertos en 1884, con el fin de comunicar directamente al puerto de Ensenada con la ciudad de La Plata, al demostrar la factibilidad que tenían emprendimientos de ese tipo por la disponibilidad de una abundante mano de obra y los escasos recursos técnicos que requerían,

alentaron la elaboración de propuestas de similares características para resolver los problemas existentes dentro del casco urbano.

Antes que concluyeran los trabajos del puerto, en 1885 surgió la idea de canalizar "El Gato", elaborando el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, distintas propuestas para hacerlo navegable hasta un sitio cercano a la Casa de Justicia -Avenida 13 entre 48 y 49-, donde se instalaría un nuevo puerto de cabotaje de La Plata.<sup>35</sup> Con esta obra contratada para ser realizada en un año, se planteaba la creación de una vía de comunicación fluvial alternativa a otros medios, poniendo en contacto directo a Quilmes con La Plata.<sup>36</sup>

Esta propuesta, formaba parte de las acciones iniciadas en el gobierno de Rocha y continuadas por el de D'Amico, para frenar las inundaciones, aprovechar las tierras y fomentar la navegabilidad en toda la provincia, y se hallaba en consonancia también con diferentes proyectos surgidos en la década de 1880 para la Capital Federal.

También el arroyo urbano de La Plata fue objeto de propuestas desde el capital privado para la instalación de industrias, aunque éstas, ajustándose a la tendencia oficial de librar al centro de la ciudad de "establecimientos insalubres", se hallarían fuera del casco urbano. En este caso el agua no sólo serviría para evacuar desechos, sino también como fuerza motriz, que sería proporcionada por lagos artificiales creados con la corrección del curso del arroyo, para hacer funcionar a través de ellos sendos molinos hidráulicos a vapor.<sup>37</sup>

Al mismo tiempo que se debatía en Buenos Aires el destino del arroyo "Maldonado", planteándose la creación de un Canal que, en su unión con el Riachuelo, materialice un gran cinturón navegable,<sup>38</sup> en La Plata se esperaba ver convertido al tramo urbano de "El Gato" en "Nuestro Arno", lo cual requería "metamorfosarlo", convirtiendo a "sus aguas fangosas" en "un cinturón de agua cristalina a esta ciudad que se queja de sed, teniendo una gran jarra bordeando a pocas cuadras de distancia".<sup>39</sup> Asimismo, la continuidad de "El Gato" más allá de los límites de la ciudad, donde, después de confundirse con el arroyo del "Zanjón", desembocaba en el río Santiago, también permitía pensar en obras que además de embellecerlo, resolvieran los desagües de La Plata, la salubricación de su agua "y de paso abriera camino a las pequeñas embarcaciones que podrán venir hasta Tolosa".<sup>40</sup>

La canalización de "El Gato" en el área urbana, donde mayores trastornos causaban sus desbordes, había sido proyectada por el ingeniero Angel Echeverry en 1892. Sin embargo la escasa disponibilidad de inmigrantes que en ese preciso momento existía, al mermar su arribo notablemente tras la crisis de 1890,<sup>41</sup> amén de la imposibilidad de reunir "presos" en número suficiente para realizar las tareas,<sup>42</sup> y la ausencia de recursos para contratar obreros, determinó que este emprendimiento no pudiera materializarse ese año. La canalización de "El Gato", finalmente fue realizada en 1901, consistiendo esta

obra en el aumento de la sección del arroyo, aunque el uso del cauce sólo preveía funciones de desagüe de toda la ciudad de La Plata.<sup>43</sup>

La apertura de canales para fomentar con ellos la navegabilidad interna de la provincia, adquirió una fuerte carga ideológica, sobre todo cuando, pocos años después de producidas las ventas de empresas estatales de Ferrocarril a manos del capital inglés, pudo constatarse que el principal medio de transporte había perdido su eficiencia anterior al quedar subordinado a intereses monopólicos. En este sentido los canales de navegación, aparecían como una alternativa para la defensa de intereses nacionales: frente a la tecnología necesaria para habilitar nuevas líneas férreas, que sólo podían proporcionarla países desarrollados que terminaban adjudicándose las empresas; trazar canales no requería mucho más que un número importante de operarios (que bien podían ser inmigrantes poco calificados o presos) con herramientas de trabajo de escasa sofisticación. En 1902 Vald Hansen, cuestionando la opinión negativa que los canales de navegación merecían al ingeniero Nystromer, sostenía que era "una anomalía que en un país que se presta más que ningún otro a la construcción de canales, considerados en los países más adelantados del mundo como elementos de progreso más poderosos que los ferrocarriles, no han podido abrirse camino todavía, debido a la sorda resistencia de los que consideran de sus intereses desacreditarlos".<sup>44</sup>

En sintonía con estas ideas, que alentaban el abaratamiento en el transporte de los productos agropecuarios para su comercialización, se hallaban propuestas para la creación de canales que atravesaran la provincia con destino a los principales puertos de ultramar: el propio Vald Hansen reclamaba la realización del "canal del sud" que partiendo de Olavarría tuviera salida al Puerto Madero, en tanto que empresarios privados ya habían propuesto a las autoridades provinciales en 1888 la realización de un canal que desde el centro de la provincia se dirigiera al Puerto de La Plata.<sup>45</sup>

Sin las grandes pretensiones de aquellos extensos canales interregionales, para 1910 y cuando aún perduraba la idea de hacer navegable el "Maldonado", las tareas realizadas en "El Gato", ya permitían considerarlo como "un canal de buen fondo y perfectos taludes para convertirlo en puerto de cabotaje que pudiera llevar los productos tan necesarios de la vida urbana hasta el centro mismo de la ciudad". La propuesta de hacer navegable "El Gato", reaparecía así en el Ministerio de Obras Públicas de la provincia, donde se sostenía que sólo aumentando un poco más la sección del arroyo, y levantando un puente en el cruce con las vías del Ferrocarril Sud (Avenida 1 y 510) podía conseguirse que los cargamentos de cabotaje llegaran directamente hasta la calle 39 y 11, a pocos metros del sitio que inicialmente había sido originariamente escogido para situar el centro geográfico de la ciudad.

## LA PRESERVACIÓN DEL TRAZADO FUNDACIONAL

Las sucesivas propuestas y concreciones parciales de canalización de un arroyo dentro del casco urbano de La Plata, no apuntaron unívocamente a un proyecto de ciudad insularizada por una arteria fluvial, sino que en ciertos casos fueron entendidas como provisorios paliativos para resolver inmediatamente el problema de las inundaciones, a la espera de una solución definitiva que permita el completamiento del trazado fundacional.

Incluso llegaron a convivir en un mismo organismo esas propuestas antagónicas, como lo demuestra la respuesta negativa dada por el Departamento de Ingenieros en 1886 -un año después de haber realizado el proyecto que incluía un puerto de cabotaje en las inmediaciones de la Casa de Justicia-, a una propuesta privada de construcción de un puente en calle 48 y 18, debido a que el arroyo debía "desaparecer con la nivelación y cloacas de la ciudad".<sup>46</sup>

Del mismo modo, y tras conocerse el proyecto del MOP que proponía hacer un canal navegable hasta calle 39 y 11, el Comisionado Municipal de La Plata, Luis Doyhenard, encaró en 1910 la nivelación de la ciudad y el entubamiento del arroyo, con el fin de eliminar los obstáculos que impidieran la expansión de la cuadrícula fundacional. Estas obras formaban parte de un vasto plan, que parecía reanudar la intensa actividad impulsada desde el Estado, en los años fundacionales, hasta verse drásticamente interrumpidas por las crisis del '90. Con el entubamiento de "El Gato" podía encararse el proyecto de completar el trazado urbano, salvándose así "un obstáculo invencible para el progreso de esta importante zonas", que a partir de esos trabajos, quedaba "completamente saneada y en condiciones de permitir extender la edificación sin límite alguno".<sup>47</sup>

Como consecuencia de estas obras y a diferencia de lo que sucedió en Buenos Aires con el arroyo "Maldonado", cuando tras su entubamiento fue habilitada sobre él la Avenida Juan B. Justo, o en Mar del Plata donde las diagonales Pueyrredón y Juan Bautista Alberdi continuaron el cauce de un arroyo, "El Gato", que atravesaba en línea sinuosa las manzanas prefiguradas en el trazado de La Plata, no se convirtió en una arteria diferenciada, sino que fue "domesticado", corregido su curso por medio de importantes movimientos de tierra efectuado hasta hacerlo coincidir con la ortogonalidad de la cuadrícula fundacional.

Los esfuerzos por ocultarlo definitivamente, antes que asumir su presencia y dotarlo de valores dentro del paisaje urbano, mostraban en cierto modo la continuidad de preocupaciones afines a las que habían llevado a Wilde a predecir la desolación de la ciudad por efectos de pantanos no secados.

Si bien la solución dada en 1910 resultó parcial, ya que el arroyo fue reducido a un conducto extendido a lo largo de la calle 11 desde la calle 58 hasta alcanzar a la Avenida 517 y de él sólo entubado desde su origen hasta la calle 39, el emprendimiento de Doyhenard vino a

sepultar las propuestas alternativas al proyecto fundacional.

Finalmente, el "zanjón abierto" dentro del casco urbano de La Plata -desde la calle 39 a la calle 32-, perduró por más de treinta años y su cierre en 1943 coincidió con diversas acciones dirigidas a canonizar el trazado fundacional, que tuvieron su punto culminante con la sanción de la Ordenanza N°1943 del año 1949 que lo declaraba "histórico en la forma en que lo inspiró se fundador Dardo Rocha y lo proyectó su creador el Ingeniero Benoit", impidiendo "bajo ningún concepto" su alteración o modificación.<sup>48</sup> Al tiempo que las discontinuidades topográficas quedaban limitadas discursivamente a marginales o pintorescos episodios extraurbanos, desapareciendo sus anteriores rastros urbanos de la memoria colectiva, el trazado alcanzaba un unívoco reconocimiento tras imponerse definitivamente a los obstáculos naturales que impedían su desarrollo. Y para asegurar el mantenimiento de estos logros, aparecía la Ordenanza N°1943 autodefinida como "el arma legal" que permitiría "conservar para la ciudad el trazado armonioso" del proyecto fundacional.

## REFERENCIAS

1. Eduardo Wilde; "Datos sobre La Plata? (Fégaro, Buenos Aires, 12 de marzo de 1884), pp. 72-76, en *Recuerdo, recuerdos...* "Entre la niebla", Obras Completas, volumen VII, Buenos Aires, 1914, p. 73.
2. *Ibidem*, p. 75.
3. Wilde firmó este cuento con el seudónimo de Martín Chuzzlewit
4. Los restantes integrantes de la Comisión creada por el Decreto del 4 de mayo de 1881, eran: Aristóbulo del Valle, Senador Nacional por Buenos Aires; Eduardo Costa, Procurador General de la Nación; Guillermo White, Jefe del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación; Faustino Jorge, Presidente del Ferrocarril Oeste; Francisco Lavalle, Presidente del Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires; y Antonino Cambaceres y Saturnino Unzué, Diputados Nacionales.
5. A la citada Comisión, le fue encargado un estudio comparativo entre los partidos de Ensenada, Quilmes, Barracas al Sud, Los Olivos, San Fernando, Zárate, Chascomús, Dolores, Mercedes, San Nicolás, Belgrano, San José, y las localidades que determinara la propia Comisión.
6. Refiriéndose a la tarea de la Comisión, el Gobernador expresó: "es necesario no sacar la ciencia, la experiencia y aún el talento de su verdadera esfera; puede consultárseles para establecer los datos primordiales, porque podrán fijarlos con el sello de la verdad más absoluta, pero no entregar la solución que no es obra que le compete", Dardo Rocha; Mensaje a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, Marzo de 1882, p.144.
7. Eduardo Wilde; "Sátira política. Discurso del Dr. Rocha" (1885), en *Cosas Mías y Ajenas. Obras completas*, volumen X, Buenos Aires, 1939, pp. 171-177.
8. Las fuertes disidencias políticas mantenidas con Dardo Rocha, llevaron a que tanto Eduardo Wilde como Julio A. Roca desistieran de acudir a la ceremonia fundacional de la "nueva Capital" y al acto del traslado de poderes celebrado en abril de 1884.
9. Dardo Rocha, *op. cit.*, p.20.
10. *Ibidem*, 52-53.
11. Para las primeras tareas iniciadas en 1882, se dispuso de unos 2.000 obreros en su mayoría vascos e italianos. Entre 1883 y 1884 fueron contratados otros 2.000 jornaleros directamente en el norte de Italia que se ocuparon del tendido de vías férreas y luego de las obras del puerto de la "nueva Capital". Véase Gustavo Vallejo; "De los Apeninos a La Plata. Los italianos en la construcción de la nueva capital", en Fernando Barba (comp.); *Anuario del Instituto de Historia Argentina N°1*, UNLP, La Plata, 2000, pp. 153-173.
12. Dardo Rocha, *op. cit.*
13. La zona elegida presentaba, antes de la fundación de La Plata, una buena solución a los ganaderos: los bañados como lugar de pastoreo y las lomas como asentamiento de cascos de Estancias. Alberto De Paula, *La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*, Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, 1987, p.14.
14. "Bosques Nacionales", *La Nación*, Buenos Aires, 4 de noviembre de 1882.
15. Alberto De Paula, *op. cit.*, pp.
16. Dardo Rocha, *op. cit.*, p. 95.
17. Integrada por Germán Khur, Carlos Glade y Miguel Pérez.
18. Integrada por el ingeniero Benoit, el Juez de Paz de La Plata, Carlos Fajardo y el agrimensor Julio Serna.
19. Integrada por Paulino Llambí Cambell, Julio Arditi y Estanislao Zeballos -reemplazado por Nicolás Calvo-.
20. Incluso en julio de 1882, se llegó a mencionar al domingo 6 de agosto de ese año como la fecha de colocación de la piedra fundamental. *La Nación*, Buenos Aires, 17 de julio de 1882.
21. José María Rey; *Tiempos y fama de La Plata*, UNLP, La Plata, 1958, p.47.
22. Estos cambios obligaron a postergar la fecha prefijada para realizar el acto fundacional hasta otro fasto familiar: el cumpleaños de su segundo hijo Dardo Melchor Ponciano el 19 de noviembre de 1882. La fecha para el acto de fundación de La Plata, finalmente fue fijada en una reunión de gabinete del 7 de noviembre de 1882 y quedó ratificado por el decreto del 10 de noviembre de ese año.
23. Alberto De Paula, *op. cit.*, pp.
24. Antonino Salvadores; *Fundación de La Plata. Documentos éditos e inéditos*, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1932, p.408.
25. *Ibidem*.
26. En los momentos previos a la fundación, las tareas de demarcación de manzanas y trazado de los bulevares centrales -Avenidas 51 y 53-, debido a la depresión del terreno en inmediaciones del centro geográfico de la ciudad, no pudieron continuar desde el Bosque más allá de la Plaza principal. *La Nación*, Buenos Aires, 16 de noviembre de 1882.
27. "La Plata es el vacío, y para colmo de males, tiene la traza de Londres. Si se redujese a una cuantas manzanas nos veríamos a lo menos las caras todos los días; nos arrimaríamos unos a otros para calentarnos, pero es tan grande, sus calles son tan largas y tan anchas y sus distancias tan inmensas, que estamos como nadando en ella. El sastrer nos erró indudablemente la medida y queriéndonos hacer un saco al cuerpo, nos ha cortado un sobretodo descomunal que lo llevamos a la raíz de las carnes. Qué mangas tan anchas. Vean ustedes esa Avenida Independencia -51- Si eso es como para el brazo de un gigante" *La Mañana*, La Plata, 21 de junio de 1896.
28. Esta propiedad fue posteriormente subdividida en cinco

viviendas, conservándose en la actualidad, aunque con importantes modificaciones, dos de ellas en las que funcionan el Museo y Archivo Dardo Rocha.

29. En 1887 se decía que "el palacio de D'Amico era "de un lujo comparable al de los sátrapas orientales". Al penetrar por primera vez en sus salones "la concurrencia se sintió sobrecogida de admiración y de sorpresa: aquello parecía el trasunto material y visible de un cuento de las mil y una noches". Personas de rango asistentes a la comentada recepción, aseguraban que no había en Buenos Aires vivienda comparable a la de D'Amico, "Las casas de Alvear, de Elortondo, de Irigoyen, del General Campos, de Armstrong, de Urquiza, de Ocampo Samanés [...] son modestas habitaciones frente a la que acaba de inaugurarse en la nueva capital". José María Rey, *La nueva capital*; Peuser, La Plata, 1932, p. 117-118.

30. *El Día*, La Plata, 28 de diciembre de 1889.

31. Incluso en 1887 fue elevada una propuesta al gobierno

para la instalación de un gran Lavadero Modelo que solicitaba para su instalación la manzana de 7, 8, 34 y 35 por su cercanía al Gato

32. Ver Gustavo Vallejo; "Higienismo y sectores populares en La Plata: 1882-1910", en *Estudios del Hábitat* N°5, UNLP, La Plata, 1997, pp.57-72.

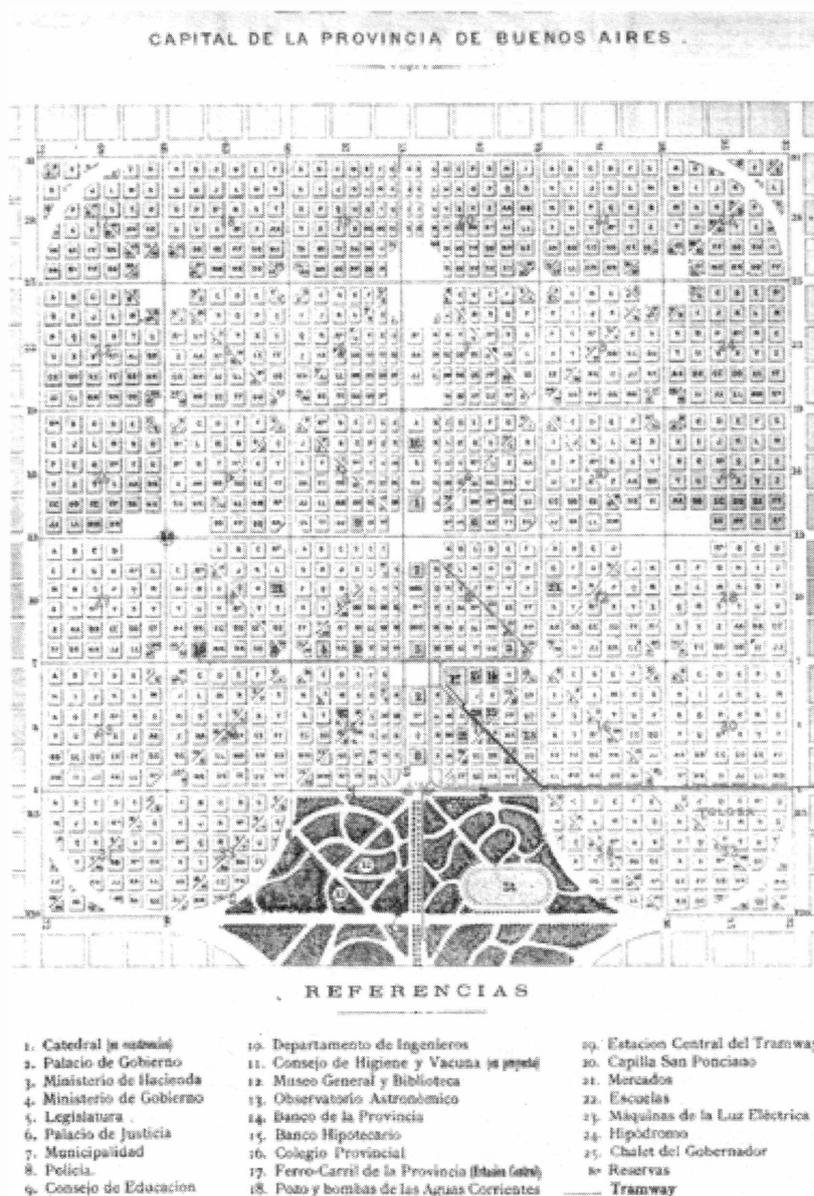
33. *El Día*, La Plata, 23 de enero de 1890.

34. En 1889 existían dentro de los límites de las Avenidas 1, 19, 38 y 66, cincuenta y ocho pantanos y un cañadón de 13 y 68 hasta 59 y 18. *El Día* 5 de julio de 1889.

35. *La Plata*, La Plata, 13 de febrero de 1885.

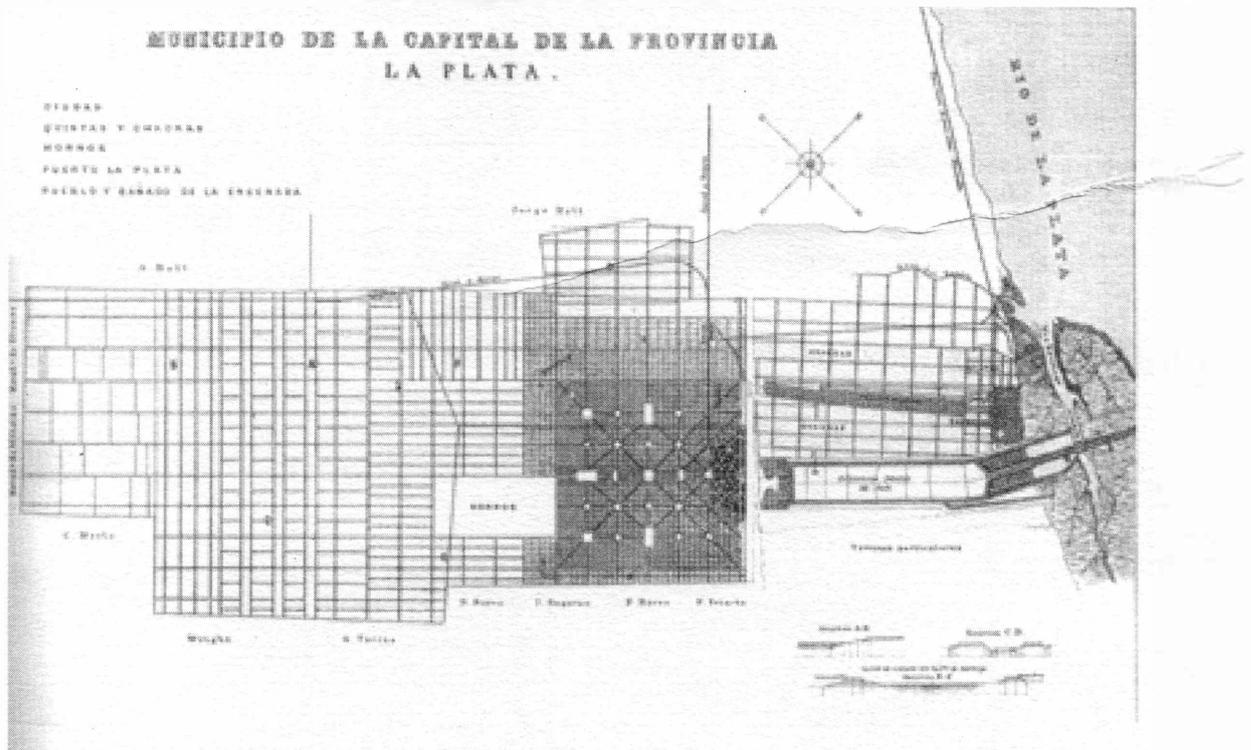
36. *La Plata*, La Plata, 11 de abril de 1885.

37. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires (AHPBA) Ministerio de Obras Públicas (MOP) Letra T Exp.21 Arch 2943 Año 1886 y AHPBA MOP Letra M Exp.29 Arch.2156 Año 1891.

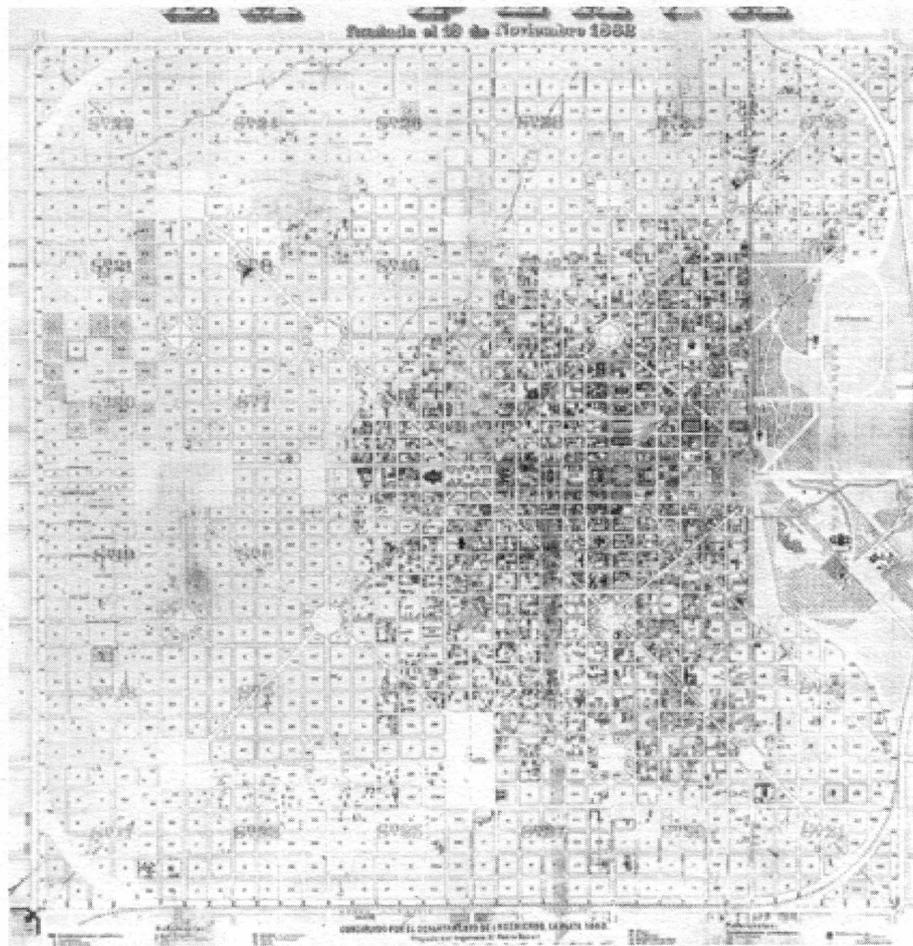


**Figura 1.** Plano del Casco Urbano de La Plata de 1885.

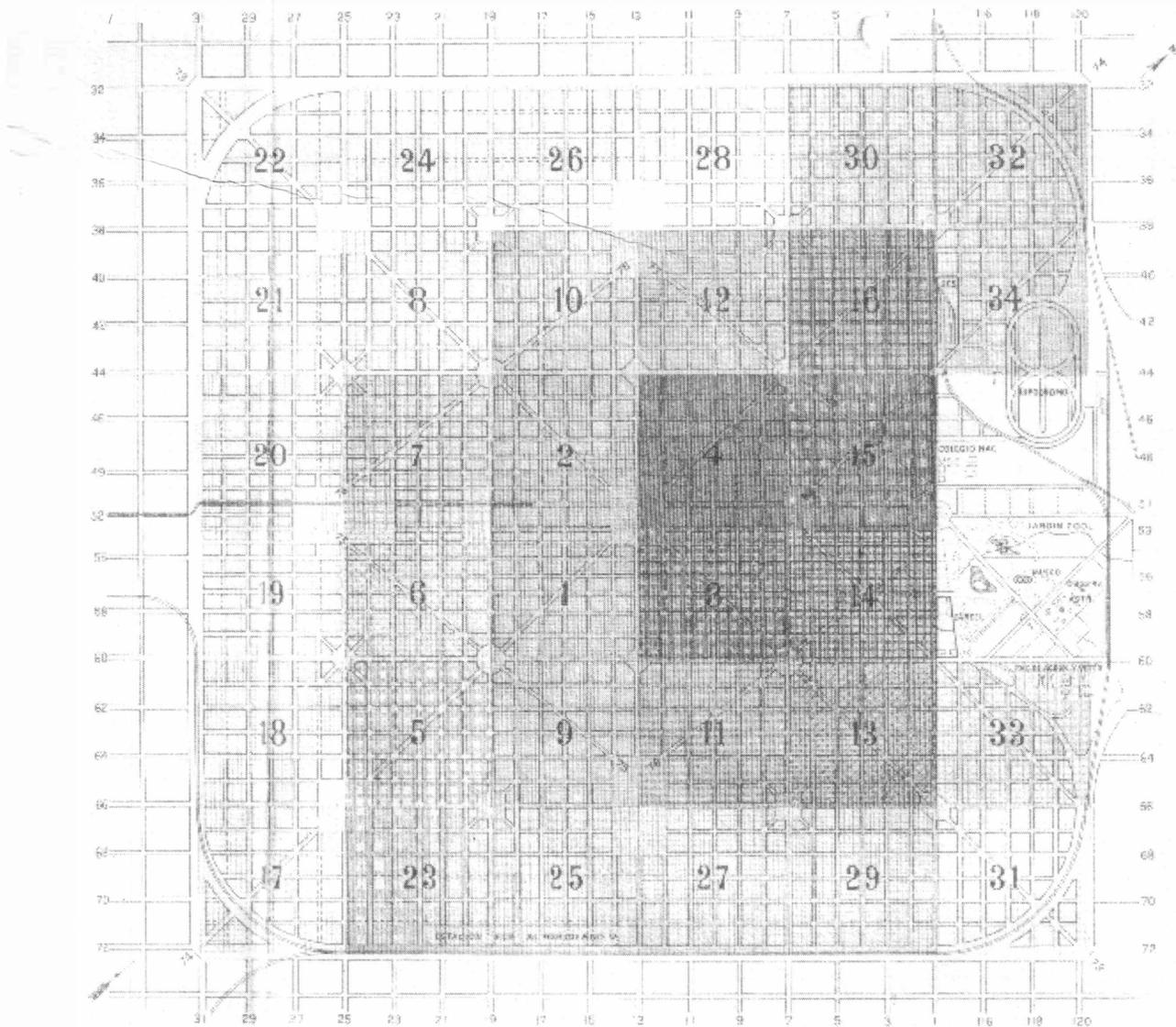
Fuente: Museo y Archivo Dardo Rocha. La Plata, Argentina



**Figura 2:** Plano de la ciudad de La Plata y el puerto de Ensenada, 1884  
*Fuente: Museo y Archivo Dardo Rocha. La Plata, Argentina.*

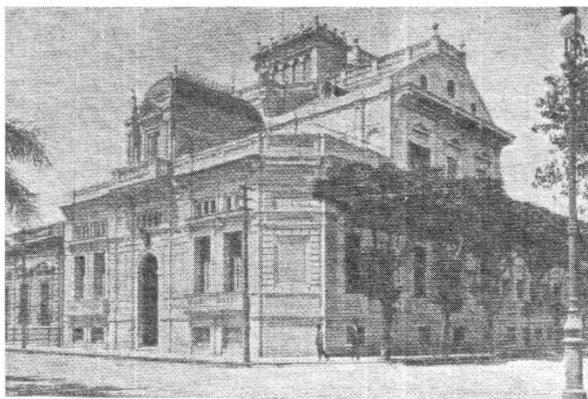


**Figura 3.** Plano del Casco Urbano de La Plata realizado en 1888 y presentado en la Exposición Internacional de París de 1889. En el se puede apreciar el sector ocupado por el núcleo poblacional delimitado por el Paseo del Bosque y el arroyo "El Gato".  
*Fuente: Museo y Archivo Dardo Rocha. La Plata, Argentina*

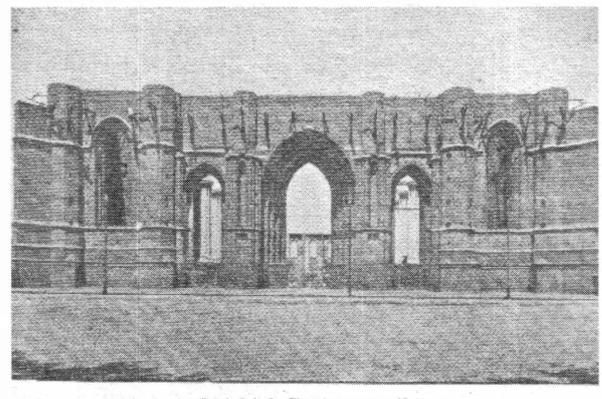


**Figura 4.** Plano de densidad poblacional de La Plata en 1909. En las zonas de menor densidad, la cuadrícula aún no ha sido totalmente formalizada y muchas manzanas son rectangulares.

Fuente: Salas, C.P. y Condomi Alcorta, A.: *Censo general de la ciudad de La Plata, Capital de la Provincia. Población, propiedad raíz, comercio e industria. Ediciones de los Talleres La Popular. La Plata, 1910.*



**Figura 5.** Palacio D'Amico en 1909. Proyecto y dirección de Leopoldo Rocchi (1885-1887).  
Fuente: *Op. Cit. en 4*



**Figura 6.** Catedral de La Plata en 1909. Proyecto de Pedro Benoit (1884).  
Fuente: *Op. Cit. en 4*