

LA PLATA CUMPLE

113 AÑOS

PRIMERAS DÉCADAS DE SU EXISTENCIA



1882

1995

El doctor Dardo Rocha, ciudadano ilustre, de activa participación política, con inquietudes culturales y definida vocación por la educación, mantuvo durante su larga y fructífera vida una continuidad y consagración llamativas en pos de sus ideales, que le ha valido una distinción y reconocimiento generalizados del país entero.

Una breve síntesis de su vida se expone a continuación.

DARDO ROCHA

Nació el 1 de septiembre de 1838 en la ciudad de Buenos Aires, hijo del coronel Juan José Rocha y doña Juana Arana.

Desde muy temprana edad comenzó a incursionar en el periodismo. En 1860, cuando se estableció la paz entre el estado de Buenos Aires y la Confederación prosiguió sus estudios de abogacía en la Universidad de Buenos Aires.

Participó en la batalla de Pavón con el grado de Teniente 1°.

El 20 de abril de 1863 presentó su tesis en jurisprudencia sobre la ley federativa y el 28 de mayo obtuvo su grado académico de Doctor en Abogacía.

Participó activamente en política y así, el 27 de mayo de 1864, ocupó una banca de diputado en la legislatura de Buenos Aires.

En 1866, durante la guerra con Paraguay, se incorporó al ejército como Sargento Mayor.

En mayo de 1867, fue nombrado miembro de la Cámara de Representantes.

En 1873 contrajo enlace con doña Paula Arana, con la cual tuvo cinco hijos.

En 1874 fue nombrado senador nacional, cargo que ocupó hasta el año 1881.

En 1880 prestó apoyo al presidente Nicolás Avellaneda en la causa de la cesión de la ciudad de Buenos Aires para asiento de las autoridades nacionales.

El 1 de mayo de 1881 fue electo gobernador de la provincia de Buenos Aires, cargo que ocupó hasta el 30 de abril de 1884.

El 19 de noviembre de 1882 fundó la ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires.

En mayo de 1884 ocupó una banca de senador por la provincia en el Congreso Nacional.

Participó en los sucesos revolucionarios de 1890. Ese mismo año se sancionó la ley de amnistía, de la cual fue su autor.

El 14 de abril de 1897 fundó la Universidad Provincial de La Plata, de la que ocupó el cargo de Rector hasta su nacionalización en el año 1905.



En febrero del año 1911 cumplió, como enviado extraordinario y Ministro Plenipotenciario, una delicada misión: la de reanudar las relaciones diplomáticas con Bolivia, resentidas a raíz del fallo argentino en la cuestión limítrofe entre Bolivia y Perú.

Murió en la ciudad de Buenos Aires el 6 de septiembre del 1921 a los 83 años de edad.

La Plata:

las primeras décadas de su existencia

Según Pedro Luis Barcia, nuestra ciudad, como Buenos Aires, tuvo dos fundaciones. La primera, el 19 de noviembre de 1882, cuando en ceremonia augural, el doctor Dardo Rocha, coloca la piedra fundamental de su sueño visionario. La "segunda fundación" ocurre en 1905 con la decisión del Ministro de Justicia e Instrucción Pública, doctor Joaquín V. González, de crear la Universidad Nacional de La Plata.

Esta opinión se basa en testimonios de los viajeros, quienes advirtieron dos momentos de auge en la transformación de la ciudad, con un interregno de parálisis en todos los órdenes.

Así lo señalan las crónicas de la época, donde se destacan claramente distintos períodos: uno de evolución creciente, otro de estancamiento y depresión, y por último, uno de desarrollo progresivo, lento pero firme, que se mantuvo a lo largo de los años posteriores.

El primer período, caracterizado por un arrollador entusiasmo y realizaciones concretas, es el que se extiende entre 1882 -año de su fundación- hasta 1887. Estos cinco primeros años merecieron encendidos calificativos por parte de ilustres visitantes, tales como: "maravilla improvisada", "ciudad creada como por arte de magia", "ciudad prodigio".

Después, desde 1887 en adelante, se produce un período de estancamiento: decae su empuje, casi se paraliza su crecimiento, y se agrava aún más la situación con la crisis económica del año 1890. La ciudad languidece en su vitalidad, se detiene su desarrollo edilicio y muestra signos de abandono y decadencia. La califican entonces como: "ciudad muerta", "ciudad abandonada", "esqueleto de ciudad", "imagen del fracaso".

En cuanto al segundo momento de dinamismo, éste comienza gradualmente entre 1902 y 1905, aunque no presenta el mismo vigor que el inicial. Se advierte ya de manera más firme a partir de 1910: el proceso se irá afirmando en forma continuada hasta llegar a una especie de florecimiento que hace pensar en un esperanzado porvenir.

Con la creación de la Universidad Nacional de La Plata en 1905, la ciudad comienza a recobrar su vitalidad, y nuevas nominaciones predicen su destino: para Lugones, será "el Oxford argentino", para Ricardo Levene, "la

Salamanca de Iberoamérica”.

Lo cierto es que la utopía proyectada por Rocha y reciamente combatida, comienza a imponerse con fe, optimismo y dinámico empuje sobre un clima de vaticinios adversos, transformándose La Plata en la realidad que hoy se presenta ante nuestros ojos.

En un libro titulado “**Vivencias y testimonios (de mis últimos ochenta años)**”, escrito por el doctor Federico E. Christmann, su autor describe en forma amena e interesante, y con un lenguaje fluido no exento de elegancia, aspectos relacionados con etapas de su intensa vida, que constituyen un verdadero mosaico que abarca más de 70 años de existencia de nuestra ciudad.

El doctor Federico E. Christmann, platense de pura cepa, distinguido ciudadano, graduado de médico en nuestra Universidad, notable cirujano y brillante profesor y, desde luego, un enamorado de la ciudad que lo vio nacer, refiere en el capítulo segundo de su mencionado libro -“De la ciudad”- de sus emocionados recuerdos relacionados con la joven capital, su particular fisonomía y los progresos en las primeras décadas de su desarrollo.

Entre sus diversas notas, entresacamos las siguientes:

“Mis primeros recuerdos se remontan hacia fines de 1902, cuando acababa de cumplir cuatro años de edad. Vivíamos en una casa alquilada en la calle 48 esquina 1, frente al actual Colegio Nacional. La manzana aludida sólo tenía una serie de casas muy parecidas entre sí... Por el lado de la calle 1... se extendía un gran terreno baldío donde se estaba construyendo un galpón con anexos, destinado a la fábrica de soda y gaseosas de Gavazzi y Zabala. Todo el resto del centro de la



San Ponciano

manzana era un extenso y enorme pastizal, lleno de cardos, huevitos de gallo, ortigas y cicutas, etcétera, alimentado por toda clase de pequeñas alimañas. Había además, y muy principalmente, varios enormes eucaliptos de la misma edad y tamaño que los del bosque vecino”.

“En esa época el bosque de eucaliptos se extendía en una franja sin solución de continuidad desde la calle 44 hasta la calle 60... El núcleo mayor del extenso bosque de eucaliptos se llamaba entonces Parque Iraola y formaba parte de una estancia emparentada con las de Pereyra”.

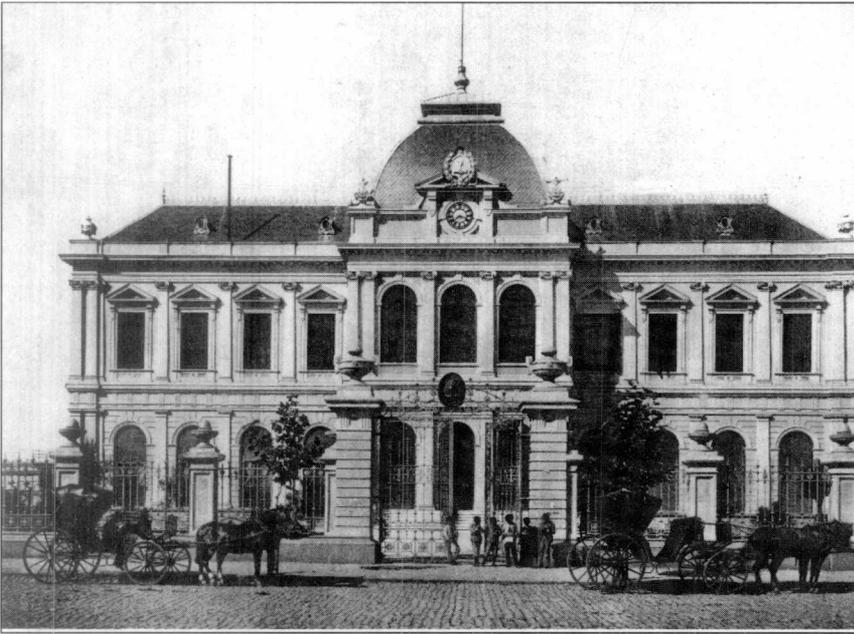
Gemika s.a.

Instalaciones termomecánicas

Aire acondicionado

Calefacción

Calle 59 N° 460, Dto. 1, Tel. y Fax (021) 21-8705, (1900) La Plata



Banco Hipotecario.

“La ciudad de La Plata tenía recién 21 años -1903- cuando comienzan mis recuerdos y acababa de pasar una crisis que según los historiadores y comentaristas fue muy grave a los pocos años de fundada. Alrededor de 1890 dicen que fue su peor momento”.

Pilar de Luzarreta en una deliciosa novela titulada “Niño Pedro”, refiriéndose a los primeros años de La Plata dice lo siguiente: “Era todavía un páramo sembrado de palacios oficiales,

alumbrado por arcos voltaicos, cruzado por avenidas que venían de la nada y acababan en la nada. La actividad en todos los órdenes se paralizó. Todos los días se iba alguien.

Pero en la fecha en que comienzan mis recuerdos, desde 1902 y en adelante, ya las cosas habían cambiado y lo harían a un ritmo sostenido y constante.

Me limitaré a exponer solamente mis recuerdos objetivos en lo que se refiere a la ciudad, siguiendo en lo posible un orden cronológico”.

Pavimentación de las calles

“La pavimentación de sus calles, según me han informado, comenzó tan pronto fue fundada. En pocos años las principales del centro y del este quedaron cubiertas con adoquines irregulares y piedra “bola”, traídas del interior. Las primeras eran de granito gris y venían de las sierras de Tandil.

Hacia 1910 más o menos, descubrimos que la calle 12 así como el recientemente inaugurado camino pavimentado a Buenos Aires – el que después se llamó General Belgrano –, estaban pavimentados con pequeños adoquines color rosado, casi perfectamente cúbicos, de unos 8 a 10 centímetros de lado. Esas piedras no provenían de Tandil sino de Suecia; los barcos que venían vacíos de Europa a

La primera estación de trenes

“Otra calle de La Plata que merece explicaciones fue la diagonal 80, la segunda que se fijó en mi mente. Por ella llegaban los trenes que iban y venían a Buenos Aires y a Ensenada. La estación terminal se llamó “19 de noviembre”, pero al poco tiempo se cambió por el más adecuado de “La Plata”. Con muy pocas modificaciones en el exterior, el edificio es el mismo que hoy subsiste y que se denominó Pasaje Dardo Rocha.

Los trenes entraban y salían por el frente de la calle 6 y disponían de dos andenes para pasajeros. El más utilizado era paralelo y vecino a la calle 50, donde estaba la entrada principal.

La calle 49 entre 5 y 7 no existía, porque estaba ocupada por la playa de maniobras y grandes galpones. Las vías, al salir paralelas de la estación, describían una curva y tomaban la diagonal 80 hacia el norte para empalmar, en mayo de 1889, con la ya existente línea férrea a Ensenada, Dock



La estación terminal se llamó “19 de noviembre”, pero al poco tiempo se cambió por el más adecuado de “La Plata”

Central y Río Santiago, construidos en 1882.

La diagonal 80 estaba ocupada en su parte central por dos pares de rieles. Una reja de hierro montada sobre una pared protegía el tránsito de los

trenes en toda su extensión.

Todo esto duró hasta el 1 de octubre de 1906 en que se inauguró la actual estación, ubicada en 44 y 1, o estación nueva, como le decíamos nosotros”.

cargar carne y trigo, llenaban sus bodegas con adoquines para no viajar peligrosamente en lastre.

Este tipo de pavimento era mucho mejor, pues por un lado estaba armado en forma de abanicos o pequeños arcos imbricados, y sus elementos, de forma cúbica bastante homogénea coincidían de un modo muy ajustado”.

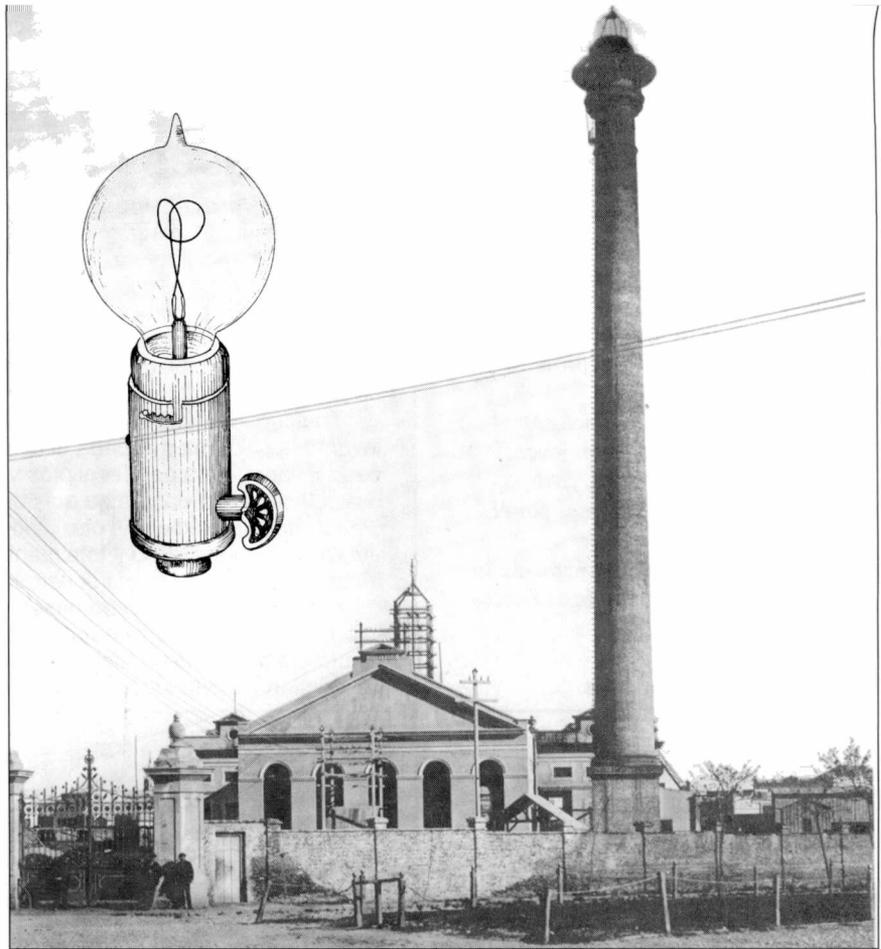
Cloacas domiciliarias

“Más o menos en esa fecha, retiradas ya las vías de la diagonal 80, se inició el extendido de las cloacas domiciliarias.

Como es de imaginar, el paso por medio de la calle de unas enormes y ruidosas máquinas cavadoras no podía pasar inadvertido. Era un espectáculo emocionante ver cómo la rueda gigante iba avanzando mientras dejaba a su paso una profunda zanja de bordes perfectos”.

El primer tranvía eléctrico

“Otro evento de gran impacto en la mente de los chicos fue el paso del primer tranvía eléctrico por la calle 47 en dirección a la calle 1 y luego a la estación.



Antes de su instalación, los tranvías eran tirados por una junta de caballos y los coches eran de dos

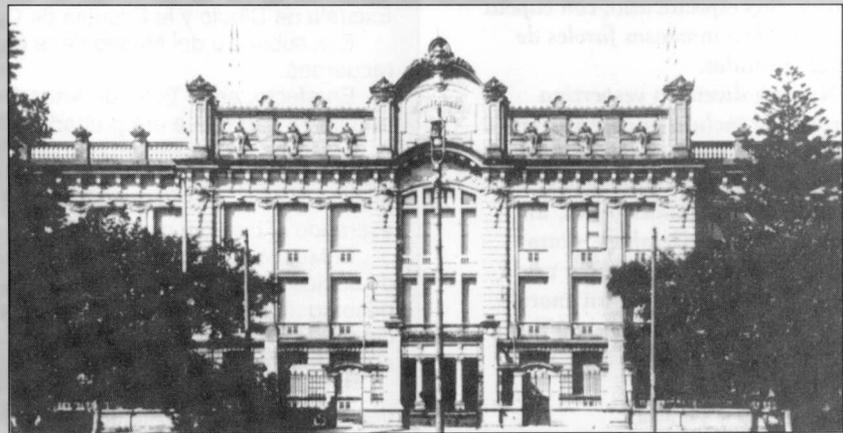
Usina de luz eléctrica y lámpara eléctrica, sistema Brush, abril de 1887.

El Colegio Nacional

“El terreno destinado al Colegio Nacional actual, estaba ocupado (1903-1904) por una construcción de madera conocida por el “chalet de D'Amico”, que había sido gobernador de la provincia, y su parte lindera con calle 1, era utilizada como campo de ejercicios de la Policía y sobre todo, los Bomberos.

El 5 de enero de 1905, el doctor Joaquín V. González, Ministro de Justicia e Instrucción Pública de la Nación y el señor Juan M. Ortiz de Rosas, en representación del Poder Ejecutivo de la Provincia, firmaron un convenio mediante el cual la Provincia cedió a la Nación, con destino a la fundación de un colegio nacional, modelo, una extensión de terreno de 280 metros sobre la calle 1, desde 50 hasta 47, con 400 metros de fondo hasta la calle 117.

El 3 de septiembre del mismo año se colocó la piedra fundamental del edificio del Colegio Nacional. Durante los años 1906, 1907 y 1908 se trabajó intensamente en el predio de 18 hectáreas para la instalación de dependencias universitarias que por en-



tonces eran solamente el Colegio Nacional con sus internados y el Instituto de Física. Al mismo tiempo, aproximadamente, se construyeron dos internados: el número 1 y el número 2 actualmente ocupados por la Facultad de Ciencias Exactas y la Facultad de Ingeniería.

A estas construcciones debían agregarse seis canchas de pelota, una de las cuales por sus dimensiones fue destinada a ejercicios gimnásticos co-

lectivos y para basketball. Finalmente tres canchas de fútbol y un estadio para atletismo rodeado de una pista elíptica.

También se construyó simultáneamente un hermosísimo edificio griego destinado a gimnasio, donde se instalaron los vestuarios.

Todo el campo de juegos y ejercicios estaba transitado por caminos muy bien diseñados y marginados con árboles de la especie “Tipuana tipa”.

clases: de invierno y de verano. Los de verano no tenía paredes laterales y los bancos dispuestos transversalmente obligaban a ascender y descender por los costados. Eran más frescos y también más divertidos, especialmente cuando llovía.

El guarda se deslizaba por los estribos laterales haciendo piruetas para cobrar los boletos.

El primer tranvía eléctrico era conducido por un motorman joven, jovial, morocho y simpático, casi amigo nuestro, pues sentíamos por él una gran admiración que se acentuaba al cruzar las cunetas de la calle 2 y tomar chirriando la curva de la calle 1".

Los primeros automóviles

"Alrededor de 1905 ó 1906 aproximadamente, apareció en La Plata el primer automóvil, perteneciente a los dueños de la tienda San Juan, que mi memoria ubica más o menos en la calle 50 entre 5 y 6. Su esporádica aparición por la ciudad alarmaba al vecindario por el ruido de su motor, que verdaderamente merecía el nombre de motor a explosión.

Casi al mismo tiempo los señores Ambrosio, que tenían un corralón de maderas en la calle 1 entre 44 y 45, aparecieron un día con un Panhard Levasor muy espectacular, con capota desmontable e inmensos faroles de bronce lustrados.

Nuestra diversión vespertina dominguera incluía la observación, admiración y reconocimiento de diversas marcas de automóviles. Circulaban: un Hotkiss inglés, un Benz alemán, un Delahaye y otro Delage, ambos franceses. Más tarde (1906-1910) aparecieron un enorme Mercedes de color blanco y un Voisin francés muy famoso".

Motocicletas y picadas

"Casi contemporáneamente con los automóviles aparecieron las motocicletas. Era una diversión muy placentera para los niños que éramos, ir al bosque y verlas correr a lo largo de la avenida central que estaba más o menos bien pavimentada con macadam. Allí hacían lo que hoy llamaríamos "picadas" y competencias entre seis o siete concurrentes".

Del Museo

"Algunas pocas tardes apacibles durante los días hábiles de la semana, y casi todos los domingos, nuestros paseos infantiles consistían en ir al bosque. Con mis mayores tomábamos la calle 1 hasta la interrumpida 52, donde existía un hermoso e importante arco, flanqueado por cuatro columnas, dos de cada lado. Lo admirábamos y pasando por debajo, entrábamos a la avenida central del bosque. Ese versallesco portón fue demolido y la plazoleta en media rotonda quedó abandonada e invadida por un pastizal.

Traspuesto el pastizal de la plazoleta – donde finalmente, en 1940, se levantó la columna dedicada al almirante Brown –, se llegaba a la avenida central flanqueada por eucaliptos y la derecha había un hermoso bosque de robles que ocupaba algo más de una manzana.

Frente al robledal, del otro lado de la avenida, el bosque de ya añosos eucaliptos era selvático y totalmente invadido por alta maleza, pues por esa fecha todavía no se había construido el jardín zoológico que lo ocupa hoy.

A esta altura de nuestro paseo ya se divisaba el Museo, un enorme e importante edificio elíptico que se alzaba en medio de un claro del bosque y se ofrecía a la contemplación en toda su magnificencia y en totalidad, pues no existían todavía los hermosos árboles actuales.



Cuando yo lo conocí, alrededor de 1904, estaba habilitada la planta principal donde se iban acomodando las colecciones ya numerosas e importantes, y en el subsuelo funcionaban el Taller de Artes Gráficas, la Escuela de Dibujo y la Escuela de Química y Farmacia.

Ese subsuelo del Museo tiene para mí motivos de emocionados recuerdos.

En efecto, en el Taller de Artes Gráficas, que así se llamaba entonces, trabajó mi padre que era grabador litográfico y calígrafo.

Tras una de las ventanas que se abren al norte, exactamente en una de las que corresponden a la Cátedra de Mineralogía y cuyo laboratorio lleva ahora el nombre de Walter Schiller, allí trabajaba. Intentábamos espiarlo estirando el cuello y parándonos en punta de pies.

El Museo desde su fundación fue el lugar de trabajo de un selecto grupo de sabios que diariamente concurrían a pie a través del bosque. Todos se desempeñaban a tiempo completo, cuatro horas por la mañana y otras cuatro por la tarde, los seis días de la semana. El llamado "sábado inglés" se estableció recién varios años después, alrededor de 1920.

Tanto concurrir los chicos a pasear al bosque y los sabios a sus desvelos, que se nos hicieron familiares, así como el almacenero de la esquina, el motorman que conducía el tranvía eléctrico por 47, el fotógrafo de revelación inmediata.

Conservo una imagen de algunos pocos de ellos que se fue acentuando con los años a medida que los fuimos frecuentando, de otros, sólo imágenes borrosas. Intentaré una breve semblanza de algunos que me impresionaron más".

A continuación, y a través de casi cuarenta páginas, el doctor Christmann traza cálidas y emotivas semblanzas, matizadas con hechos anecdóticos, de algunos de los sabios que trabajaban en el Museo. Inicia sus notas con el fundador del Museo, Francisco P. Moreno, y en orden alfabético sigue con los siguientes: Florentino Ameghino; Carlos Brush; Miguel Fernández; Enrique Herrero Ducloux; Samuel Lafone Quevedo; Roberto Lehmann-Nitsche; Santiago Roth; Walter Schiller y Carlos Spegazzini.