LA PLATA

Las obras del Puerto—El camino Blanco.

Los grandes perjuicios que la inexactitud de las delineaciones ocasiona á los pobladores, segun aseguran algunos, así como los trastornos sufridos por las Empresas que tienen á su cargo el adoquinado de la nueva ciudad, por efecto de errores en los niveles han sugerido, á *La Patria Argentina* la idea de enviar á uno de sus reporters á La Plata, á fin de poder trasmitir á los lectores informes propios y fidedignos sobre esas cuestiones.

Dicho reporter ha permanecido dos dias en aquellos parajes: ha visitado as obras de escavacion de los canales que deben ligar á La Plata con el rio de su nombre; ha inspeccionado detenidamente los edificios públicos en construccion y los hornos de ladrillo; ha tomado sobre el terreno multitud de informaciones que le han sido suministradas por personas que no tienen interes alguno en ocultar la verdad, y con ese caudal de datos da principio á su tarea.

La obra mas importante de la nueva capital es sin disputa alguna la construccion del puerto artificial, consistente en un gran canal central y dos laterales, que atravesando los cinco kilómetros de estension que median entre la barranca de la Ensenada y la de Iraola conducirán hasta esta última las aguas del Plata y las del canal grande de Santiago, magnífico puerto natural que ofrece un abrigo seguro á los buques de poco calado.

El canal central cuya anchura será de 140 metros, tendrá 1200 de largo desde la barranca de la Ensenada hasta su límite Sur, desde aquella hasta la canal de Santiago 1300, y desde éste hasta la orilla del Plata 2000, lo que forma un total de 4500 metros de longitud.

De este canal no se ha extraido todavía ni un metro cúbico de tierra, peró el ingeniero á quien intervistó el reporter le dijo que habia recibido órden del señor Médici, uno de los ingenieros de la obra, de preparar todo lo necesario para dar principio á los trabajos de escavacion.

A quinientos metros y á cada lado del gran dock, están los canales laterales: el del Oeste que es el núm. 1 tiene cinco mil metros de longitud entre ambas barracas y 1300 entre la de la Ensenada y el canal de Santiago.

Su anchura es de 36 metros y su profundidad de 5 m. 50, termino medio, pues siendo constante la rasante, la profundidad varia en razon de las elevaciones ó depresiones del terreno que atraviesa.

En esta canal se han empezado las escavaciones, en una extension de 2000 metros aproximadamente, habiéndose extraido de él hasta la fecha como unos 40,000 metros cúbicos de tierra y arena.

La capa de tierra vegetal es de 1 m. 30, la de arena que se encuentra enseguida es de 2, viniendo despues la de arena negra hasta 2 m. 20, es decir, el lecho del canal.

Con la poderosa ayuda de los instrumentos y maquinarias que enviará desde Europa el Señor Lavalle, socio del señor Médici, y con el aumento del personal empleado en los trabajos, se espera que el canal núm, 1 llegue á La Plata en el mes de Julio próximo, á mas tardar.

En el canal del Este, núm. 2, las obras están mas atrasadas, pues apenas se han extraido 2,000 metros cúbicos de tierra, practicándose las escavaciones en una extension de 600 metros.

La anchura y la profundidad de este canal es exactamente la misma que la del núm. 1.

A los costados exteriores de ambos canales se ha practicado una zanja de desagüe, trabajo que se halla muy adelantado.

Sobre esta zanja, en el canal del Este, la Empresa ha hecho colocar un puentecito á fin de no interceptar el tránsito entre la Ensenada y el saladero de Beriso, las Talas y la Magdalena. A unos ochenta metros de los canales laterales y en la extension en que se ha empezado las escavaciones, existen ocho grandes barracas de madera, destinadas á dar alojamiento á los obreros.

Tienen capacidad para 180 hombres, y en una de ellas se instalará en breve el Hospital, de este modo los enfermos podrán asistirse allí mismo, sin necesidad de abandonar las obras para trasladarse á Buenos Aires, como ha sucedido hasta ahora.

En construcciones, además de las barracas citadas, notamos la casa habitacion del Señor Medici, otra en que se hallan instaladas las oficinas de la Administracion, y el edificio que sirve de depósito de instrumentos, y en el que al mismo tiempo funcionan los talleres de carpinteria. Todos estos edificios son de madera y su construccion data desde la fecha en que principiaron los trabajos, es decir hace dos meses, tiempo en el que se han extraido 70,000 metros cúbicos de tierra de ambos canales y de la zanja de desagüe.

El Director de las obras, señor Dicks, representante del ingeniero Waldorph, autor del proyecto del puerto, marcha de perfecto acuerdo con la empresa constructora que tiene á su servicio á los ingenieros Raviolo y Federico Hoyer, el primero como inspector de los trabajos.

Actualmente hay ocupados en estos 450 peones, esperándose cuadruplicar este número así que hayan desaparecido las causas que alejan á los

trabajaderes de la Ensenada: tales como las cosechas, la prolongacion del Ferro-Carril del Sur y otras.

La empresa constructora ha demostrado la mejor voluntad, no omitiendo esfuerzo alguno á fin de imprimir á los trabajos la mayor actividad posible, pero ha tenido que luchar con un obstáculo insuperable: la falta absoluta de brazos.

Si como se espera, se consigue dar á las obras un impulso rápido, nervioso, en armonía con su magnitud, dentro de algunos meses los buques de poco calado surcarán las aguas del canal número 1, despertando los vapores con el silvido de sus máquinas los ecos de la llanura desierta, y allí en donde todo era aridez y muerte, á través del inmenso bañado que recorre el Camino Blanco, brotará la vida y el movimiento febril del trabajo moderno.

Á la barranca de Iraola, cuya falda bañaban las aguas del pantano inmenso, irán las del gran rio que, conducidas por ese génio que perfora montañas y corta istmos, arrastrarán en pos de sí los productos con que la industria europea retribuye las riquezas que le prodiga nuestro suelo.

El Camino blanco, llamado así por la capa de conchilla que lo cubre, ponia en comunicacion á Tolosa con la Ensenada, partiendo del primero de estos pueblecitos del punto que es hoy la esquina Norte de la planta urbana de La Plata, pues las calles de la nueva Capital se hallan orientadas de N. E. á S. O. y N. O. á S. E. á excepcion de las diagonales que siguen los rumbos principales del cuadrante.

Hemos dicho «ponia» por que el tránsito de vehículos entre la Ensenada y la Plata por dicho camino, se encuentra actualmente interrumpido á causa de los materiales que en él están aglomerados é interceptan el paso.

Los carruajes ó carros que se dirijen á la Ensenada siguen por el camino Blanco algunas cuadras, pero muy luego se ven obligados á inclinarse á la izquierda para tomar una senda que forma un ángulo con aquél, ángulo cuyo vértice es un pequeño cementerio en el que se elevan algunas verjas y cruces humildes, casi destruidas por la accion del tiempo y el descuido de las familias.

Esta desviacion alarga considerablemente el trayecto, y basta hacer el viaje una vez para comprender la necesidad urgente de colocar al Camino Blanco en condiciones de viabilidad.

En un principio el ingeniero D. Joaquin Maqueda propuso que se escavara al costado del camino y en toda su extension (5 kilómetros y medio) á fin de dar salida á las aguas fluviales que afluyen hácia el centro de la llanura, del Este—es decir, en un sentido vertical—y de las barrancas de Iraola y la Ensenada que van en descenso hasta el punto indicado.

Entonces bastaria, segun el señor Maqueda, cubrir el camino con una capa de conglomerado calizo, materia que abunda en aquellos parajes y que es designada con el nombre de escombro ó bien construir un empedrado mixto con doble filas de trotadores, como el de la calle de Cuyo.

En el primer caso la obra costaria de 600 á 800 mil pesos m/c., y en el segundo un millon y medio.

Pero el proyecto de desagüe del señor Maqueda fué combatido, resolviéndose levantar el terreno bajo por medio de terraplenes y proceder á la adoquinacion del camino, obras cuyo monto total fué presupuestado en nueve millones de pesos m/c.

Conocidas son las dificultades que surjieron entre el Departamento de Ingenieros y los Señores Rodriguez, contratistas de la obra.

Entretanto, los trabajos están hoy paralizados y solo unos mil metros, saliendo de la Ensenada, están adoquinados.

Es de desear que un arreglo equitativo venga á poner término á dichas dificultades, y que bien sea continuando las obras empezadas ó bien modificándolas con la adopcion de un nuevo plan, el Camino Blanco reuna las condiciones de viabilidad que debe tener una arteria destinada á unir dos centros de poblacion, importantes ya.

II

Los Ferro-Carriles.—Tolosa—Las delineaciones.

Los trenes del Ferro-carril de la Ensenada que salian de Buenos Aires con destino á La Plata seguian su antiguo itinerario ántes de la construccion del ramal férreo que liga á la nueva capital con la Estacion Pereyra: de ésta se dirigian á Punta Lara, de aquí á la Ensenada y de este punto á la Estacion La Plata, situada en la prolongacion del boulevard núm. 1.

El trayecto era inmenso, y se trató de acortarlo con el ramal que hoy pone en comunicacion á las dos estaciones citadas.

De la Estacion Pereyra, los trenes se dirigen ahora á La Plata, llegan á la Estacion de su nombre y siguen por el boulevard número 1 que es la antigua calle real de Tolosa—una espléndida avenida con una doble fila de eucaliptus á cada lado— hasta el boulevard 80, por donde entran á la Estacion 19 de Noviembre que ocupa las manzanas comprendidas entre las calles 5, 6 y 30 y los boulevares 7 y 80, frente á los Bancos y á la Bolsa de Comercio, en el centro de la ciudad, por decirlo así.

Como se comprenderá facilmente, la eleccion del local en que se levanta la Estacion 19 de Noviembre no puede ser ménos acertada.

En ella, por la falta de espacio y por su situacion misma en paraje tan céntrico, que con el tiempo y si las cosas siguen su curso normal, será el foco del movimiento y de la actividad; es imposible construir los talleres, los depósitos para carga y demás dependencias de una estacion de primer órden.

Si se hubiera tenido en cuenta estas consideraciones y otras de un órden mas elevado que en seguida expondremos, la eleccion del terreno habria recaido indudablemente en el parque de Iriaola, cuya superficie permite la construccion de grandes edificios.

Situado el parque en la parte N. E. de la ciudad, del punto en donde se hubiese levantado la Estacion, podrian partir los ramales á Ferrari y á la Magdalena, el primero librado al servicio público, y el segundo proyectado segun el Mensaje pasado á la Legislatura.

De este modo se habria evitado las obras de arte construidas en el arroyo del Gato que atraviesa el ramal á Ferrari y los terraplenes del boulevard número 1 para la linea de la Estacion La Plata á la 19 de Noviembre.

Los trenes para Ferrari y la Magdalena saliendo del parque Iriaola se dirigirian por una misma via que recoriera los costados S. E. y S. O. de la ciudad hasta el extremo sur de la planta urbana, para bifurcarse alli y seguir por el ramal respectivo á su destino.

Pero lo que se desprende de la traza actual de las vias, del número infinito de caprichosas curvas y contra-curvas en las que se han invertido sumas inmensas, tanto en La Plata como en la Ensenada, es que al principio no se siguió ningun plan concebido y estudiado de antemano.

La multitud de errores y dificultades que ocasionó la falta de un plan basado en el estudio de las necesidades que habia que llenar y en las principales condiciones de la viabilidad—la menor extension del trayecto y la economia—hizo que esos errores se fuesen corrigiendo á medida que la experiencia hacia resaltar los perjuicios é inconvenientes que acarreaban.

De aqui resultó un verdadero laberinto de vias construidas á fuerza de dinero, y por sobretodo esto, la estacion 19 de Noviembre en el centro de la ciudad, error capital que no ha sido subsanado ni lleva miras de subsanarse.

Tolosa es una agrupacion de casas que se extienden á uno y otro lado de una ancha calle, la principal del pueblo que hizo trazar el señor Iraola, propietario de los terrenos en que se levanta la nueva Capital.

Hoy se halla dentro de la planta urbana de La Plata, y ocupa su parte noroeste. Esa calle, que, como hemos dicho mas arriba, es actualmente el boulevard número 1, tiene 50 varas de anchura segun el plano primitivo de Tolosa y 60 metros segun el trazado de La Plata.

Esta diferencia de varas á metros—8 m. á 46—ha sido cargada al costado de la calle que dá frente al S. O. pues la linea del que mira al N. E. no ha sido alterada, siendo comun al trazado de la Avenida en ambos planos. Asi es que todos los edificios situados en el primero, se hallan fuera de la linea nueva, miéntras que los del opuesto guardan la alineacion debida.

En situacion análoga se encuentran las demás calles de la antigua Tolosa, cuyas lineas no concuerdan con las de La Plata.

Esta discordancia ha ocasionado sérios trastornos, pues mas de un propietario no puede edificar á causa de ella.

Al principio el Gobierno dispuso, de acuerdo con los vecinos de Tolosa, que las calles de este pueblo mantendrian su trazado, viniendo á ser como una especie de barrio de La Plata.

Este temperamento sumamente acertado salvaba los inconvenientes que mas tarde tendrian que surgir, como han surgido, adoptando una traza comun, pero los vecinos se presentaron nuevamente al Gobierno y rehusaron el beneficio que se les hacia, alegando que esa medida en vez de favorecerlos, los perjudicaba, pues Tolosa perdia con ella la importancia que podria adquirir formando parte de la nueva ciudad.

El Gobierno cedió á tal peticion, pero hasta la fecha no se ha resuelto nada difinitivo.

Tanto el Gobierno como el Departamento de Ingenieros deben procuparse de solucionar una cuestion que lesiona valiosos intereses, retardando el progreso material de esa parte de la ciudad.

En Tolosa reina actualmente un movimiento que sus pacificos moradores no esperaban por cierto hace un año.

Durante este lapso de tiempo se ha levantado un gran número de edificios, algunos de madera, de material los mas.

El pueblito cuenta hoy varios restaurants, fondas, posadas, confiterias, farmacias, peluquerias, almacenes, tiendas y demas negocios, en todas partes se edifica, ó se ensancha las antiguas casas que hoy se consideran pequeñas, dado el incremento de la poblacion.

III

Las fábricas de ladrillo.— La nivelacion de las calles.— Poblacion de la nueva ciudad.

La construccion simultánea de los edificios públicos y la obligacion de edificar dentro de un plazo fijo, impuesta á los particulares por la ley de 23 de Agosto del año próximo pasado, crearon una demanda extraordinaria de ladrillo, que no bastaban á llenar los ferro-carriles.

Esto trajo el establecimiento de algunos hornos en el éjido de La Plata, hornos que han ido aumentando hasta la fecha, en que llegan á cuarenta y dos.

El mayor número de estas fábricas está situado en la parte Sur-Oeste de la ciudad, fuera del boulevard de circunvalacion y forma un centro de poblacion activa que trabaja febrilmente, sin descansar un solo dia en la semana.

Allí un grupo de hombres robustos, de constitucion atlética se ocupa en cargar una fila de carros, haciendo pasar á estos en un instante los millares de ladrillos que formaban una pila inmensa.

Mas allá, con el cuerpo inclinado, los desbarbadores permanecen horas enteras en las canchas parando los adobes con una rapidez increible, despues de haber cortado con su cuchillo el barro seco que sobresale de sus bordes.

En el horno vecino, los cortadores extienden sobre el piso de la cancha, con una agilidad pasmosa, el barro que conducen las carretillas de pisadero, y sumerjiendo sus marquetas en la blanda masa, van formando una tras otra las largas filas de adobes.

En el pisadero algunos peones á caballo azuzan son sus gritos y silbidos á la tropilla que amasa el barro, mientras que otros arremangados hasta mas arriba de la rodilla, con las piernas cubiertas de lodo, sudorosos, cargan con él las carretillas que lo llevan á la cancha.

Y todas estas operaciones, á cual mas fatigosa, desde la escavacion de la tierra hasta el cocido del adobe, se ejecutan con una celeridad que asombra.

Toda esa suma de esfuerzos, toda esa sèrie de operaciones son los factores de un producto que se traduce en los millones de ladrillos que salen de los hornos mensualmente.

Los del señor D. Joaquin del Castillo producen al mes mas de un millon, llegando á la mitad de esa suma los adobes que cuece en el mismo tiempo D. Ramon Diaz, que posee un solo establecimiento.

Entre peones y carreros para cada horno, término medio, se puede calcular cincuenta obreros, lo que forma un total de 2000 individuos ocupados en la fabricacion de ladrillo.

La fabrica de Serrano que elabora el ladrillo á máquina, cuenta ella sola como 150 obreros, y la de D. Juan Bautista Bertoli, que emplea el mismo sistema, 100.

Entre los hornos de mas importancia en que se trabaja el ladrillo por el sistema primitivo: á la vasca ó á la italiana, segun el tecnicismo de la industria, debemos mencionar los de Levalle, Lambusquini, Redondaro, Bello, Arditi y Rocha, Moreno y Cª, Julien, Inagui, Lacaza, Recorder, Saenz y Maldonado.

Quisiéramos poder citar todos los nombres, pero en nuestra excursion á los hornos nos fue imposible visitar á todos, pues hallándose diseminados en una vasta extension, habriamos tenido que emplear mas de dos dias para ello.

Este núcleo de poblacion industrial ha traido el establecimiento de doce casas de comercio que la proveen de articulos de primera necesidad.

El millar de ladrillos puesto en La Plata cuesta de 350 á 380 pesos m/c y por su conduccion, de los hornos al centro de la ciudad, se abona 50.

Un ferro-carril Decauville que liga entre sí á todos los edificios públicos en construccion, trasporta á ellos el ladrillo y demás materiales, del punto en que lo dejan las carretas ó de la Estacion 19 de Noviembre.

Además del ladrillo que producen los hornos de que nos hemos ocupado, tanto en los edificios públicos como en los particulares, se hace uso del que conduce de los pueblos del Oeste el ferro-carril de este nombre, del que llevan de Quilmes las zorras del de la Ensenada, y por último, del que desembarcan en Punta Lara los buques de cabotaje.

Si como lo manifestamos en nuestro artículo anterior los vicios de que adolece la traza de la planta urbana de La Plata no ofrecen un obstáculo sério al desarrollo de su progreso material, no sucede lo mismo con la nivelacion de las calles, cuyos defectos han causado sérios trastornos.

Así, por ejemplo, el señor Dell'Isola, empresario del adoquinado, que tiene depositados en Punta Lara adoquines por valor de 32000 fuertes, y 40 peones prontos para empezar los trabajos, se ha visto en la necesidad de interrumpirlos por las dificultades que surjen á cada paso y toda vez que hay que seguir las rasantes determinadas en el plano de nivelacion confeccionado por el Departamento de Ingenieros.

En el mismo caso que el señor Dell'Isola se encuentran los señores Ovalle y Ca., empresarios tambien, aunque en escala mas reducida.

El Ingeniero que representa en La Plata al señor Dell'Isola, y actualmente dirije la pavimentacion de la calle que pasa por el frente de la Municipalidad, al enumerarnos los graves perjuicios que los desaciertos aquellos en materia de nivelacion, traen aparejados, no encontraba palabras bastante expresivas para censurar la «ineptitud», (testual) de los que practicaron aquella operacion.

Esto en cuanto al adoquinado. En lo que respecta á los edificios, el desagüe de algunos de ellos es casi imposible con la nivelacion actual, pues al establecerse las cuotas que corresponden á esta, no se tuvo en consideracion el desagüe de las manzanas, ni los variadisimos accidentes del terreno.

De esta accidentacion del terreno que forma planos sensiblemente inclinados en algunas manzanas, nace pues la necesidad de modificar el plano de la nivelacion si se quiere subsanar los inconvenientes que su adopcion ocasiona, tales como la escavacion de sótanos para terraplenar con la tierra extraida de ellos el terreno interior de los edificios

Con la nivelacion ha pasado otro tanto que con las delineaciones, en lo tocante á los cargos formulados á la oficina que las practicaba.

Se ha hablado de casas enterradas cuyos umbrales estaban 50 centímetros mas bajos que el nivel de la calle.

Pero lo que realmente ha sucedido es que el Ingeniero Director de dicha oficina, previendo que el Departamento de Ingenieros modificaria sus planos, consultaba la topografía del terreno al dar el nivel, sin ceñirse extrictamente á aquellos.

Hoy la experiencia ha venido á dar la razon al señor Maqueda, y la prueba mas acabada de ello es la interrupcion de los trabajos de adoquinado á que hemos hecho referencia mas arriba.

Pero estos errores son fáciles de correjir, y no pasará mucho tiempo sin que todas las dificultades que ellos ofrecen queden salvadas.

La poblacion actual de La Plata, comprendiendo la de Tolosa y la de los hornos de ladrillo, puede estimarse en cinco mil almas, á cuyo número habria que agregar el personal de obreros empleados en los trabajos del puerto, lo que arrojaria un total de cinco mil seiscientos.

Revista de la Sociedad Geográfica Argentina.

Febrero de 1884.

VARIOS

Generosa Donacion

El Consejo Escolar de Lobos, en el deseo de propender á la difusion de la educacion comun, en la mayor estension posible de este Distrito, y con arreglo al proyecto de su presupuesto de este año, que autoriza la creacion de una Escuela Infantil, ha fijado su atencion muy preferentemente en la parte rural de ese Partido, comprendida en su cuartel 8º, el cual está situado al lado Sud-Este de ese Pueblo, en el tránsito de él al limitrofe del Monte, y á una distancia media de ambos.

Al consultar la disposicion del vecindario, para establecer una Escuela en aquella localidad, ha hallado la mas decidida voluntad en general; pero muy especialmente en el acaudalado vecino *D. Dionisio Urquiola*, propietario de un valioso establecimiento en ese Cuartel, quien con la mayor y generosa espontaneidad ha ofrecido donar con tal objeto á aquel Consejo Escolar, una area de terreno de una cuadra cuadrada, y todo el ladrillo necesario para la Escuela; manifestando estar dispuesto á estender la escritura de propiedad de dicho terreno á nombre del Consejo Escolar del Distrito, en el acto que esta Direccion acuerde la creacion de la espresada Escuela.

Consejo Escolar de Cañuelas

Publicamos á continuacion la nómina de los asuntos despachados por el Consejo Escolar de Cañuelas en su sesion del 8 de Marzo ppdo.

1º Ha dispuesto que el Tesorero se haga cargo, en lo sucesivo, del tesoro del Consejo, ya se trate del cobro, ya se trate de abonar sueldos á los Maestros ó pagar cuentas á particulares.

2º Que la correspondencia con direccion al Consejo, sea remitida directamente á su Presidente.

3º Que el Secretario pase á los maestros nota de los libros y útiles existentes en Secretaria, para que los soliciten, si los creen convenientes.

4º Pedir al Inspector Seccional se sirva determinar el local en que han de tener lugar las conferencias de Maestros.

5º Reiterar nota á la Direccion General solicitando el pronto despacho de útiles y libros para el uso de las Escuelas del Distrito.

6º Dar recibo á la Direccion General de las 15 copias del «Censo de la Provincia,» ultimamente recibidas en esta Secretaria.

7º Solicitar de la Direccion General una prensa á mano para copiar notas, con sus útiles correspondientes, para uso del Consejo.

8º Dirigir nota á la Colecturia local, pidiéndole se complazca informar sobre el monto de la contribucion territorial del Partido, con el fin de proporcionar al Consejo una base para la compilacion de su Presupuesto para 1885.

9º Pedir á la Municipalidad se sirva igualmente informar sobre el importe recolectado en 1883 por contribuciones municipales, y para el mismo fin indicado en el número precedente.

10º Invitar al Juez de Paz á fin de que informe cuales son las multas que corresponden á este Consejo, y si ha percibido alguna en 1883.

11º Pasar nota á la Contaduria de la Direccion General pidiendo tenga á bien informar sobre el verdadero estado de las rentas del Consejo del Distrito, á empezar desde 1876, para abrir los libros de Tesoreria.

12º Solicitar del vecindario, donaciones en dinero ó ropa, ya nueva ya usada, para vestir á los niños y niñas pobres que frecuentan las escuelas comunes, debiendo remitir esta última al Colegio Nº 1, en donde se ha determinado se forme el Depósito.