

PUERTO LA PLATA

Un Pasado con proyección de Futuro

1883 - 1904

Cristina E. Vitalone



Primera Parte

La Plata, abril de 2020

Vitalone, Cristina Elena

Historia de **Puerto La Plata: un pasado con proyección de futuro**
Cristina Elena Vitalone. - 1a ed . - La Plata: Cristina Elena Vitalone,
2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: online
ISBN 978-987-86-4535-3

1. Ingeniería Hidráulica. 2. Infraestructura del Transporte. 3. Puertos.
I. Título. CDD 627.3

©Cristina E. Vitalone 2020

Todos los derechos reservados. Queda prohibida su reproducción total o parcial sin previa autorización del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata por intermedio del autor (cvitalone@gmail.com).

Original autoguardado en **Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de La Plata**



PUERTO LA PLATA
Un Pasado con proyección de Futuro
Primera Parte 1883 - 1904

Introducción

Capítulo 1

De Puerto en Puerto hasta el Río de la Plata.

Ciudades Puertos en la Cuenca del Plata

Capítulo 2

Puerto La Plata en el Puerto natural de la Ensenada

La construcción de Puerto La Plata en el natural de la Ensenada (1880-1890)

El grupo Waldorp en el Río de la Plata

Los primeros decisores políticos y técnicos en la construcción de Puerto La Plata

Capítulo 3

La ejecución de la infraestructura fundante de Puerto La Plata

Inversiones públicas en obras de infra y supra estructuras

Inversión pública en obras de dragado y reparación de escolleras

Inversiones privadas en obras de infra y supra estructuras

Capítulo 4

Venta de Puerto La Plata en pago de deuda pública (1890 y 1904)

Puerto La Plata, su transferencia por venta de Provincia a Nación.

Anexos

Aprobación del proyecto Waldorp para Puerto La Plata (1883)

Construcción de enfagados en Puerto del Rosario (1908)

Puerto La Plata, progreso de las obras (1888)

Pliego de Bases y Condiciones: obras preparatorias de la instalación hidráulica (1895)

Pliego de Bases y Condiciones: conservación de escolleras (1896)

Bases para el pago de la deuda externa (1893)

Instalación de un depósito de petróleo en bruto (1903)

Bibliografía y fuentes gráficas

Introducción

La dinámica socio económica de la región de la Ciudad Capital de la provincia de Buenos Aires difícilmente pueda explicarse sino en relación con la historia de Puerto La Plata, inscripta a la vez en las capacidades del puerto natural de la Ensenada de Barragán desde su descubrimiento en 1520 y en las potenciadas con su construcción científica a partir de 1883, para convertirlo: en el motor de la organización y estructuración del territorio que lo contiene; en nodo clave del transporte fluvial, marítimo y terrestre; en activador de diversos sectores productivos y de la industria naval; en generador de fuentes de trabajo propias y subsidiarias y, en impulsor del crecimiento y desarrollo de la provincia de Buenos Aires.

Dos momentos clave caracterizan la historia de ese enclave portuario en un intervalo temporal de más de tres centurias:

El primero, temporalmente extenso y complejo, que definió la ocupación, poblamiento y explotación de la margen occidental del Río de la Plata a partir de la atractividad de una ensenada cómoda y segura para alojar “millares de buques”, atravesó todo el período colonial hasta apenas iniciado el siglo XIX, en el marco de una estrategia de conquista, colonización, evangelización, defensa y comunicación entre las *puertas a la tierra* y la geografía interior del territorio iberoamericano. La Ensenada, conocida por entonces como de Barragán, se constituyó en el centro sur de atracción comercial e intercambio de mercaderías entre destinos diversos del centro y sur americanos y el resto del mundo.

Tras el proceso de independencia política de Argentina, la República Oriental del Uruguay, Paraguay, Bolivia y Brasil, todas beneficiarias del potencial económico de los puertos de la Cuenca del Río de la Plata, el segundo momento de la historia de Puerto La Plata se inscribe, casi exclusivamente, a lo largo de los últimos cincuenta años del siglo XIX. En este intervalo y a fin de insertar sus economías en el conocido modelo agroexportador, estas repúblicas encararon estudios de reconocimiento de nuevos enclaves portuarios, y de ampliación y adecuación de las infra y supra estructuras de los existentes, naturales, ante los avances que demandaban las innovadas tecnologías industriales, ferroviarias y navales, la ingeniería hidráulica y las técnicas frigoríficas.

Cuando en 1882 se fundó la Ciudad Capital de la Provincia de Buenos Aires que reemplazaría a la de Buenos Aires, cedida a la Nación para convertirse en Capital Federal, también nació una ciudad que descansó en la hipótesis de construir un gran Puerto que le daría vida e instaló en los debates políticos la reconversión física y funcional del puerto natural de la Ensenada para competir con los puertos de Buenos Aires, en la costa occidental del Río de la Plata, y en la oriental con el Puerto de Montevideo.

Ciudad y Puerto La Plata, Puerto y Ciudad, se imbrican entonces en el proyecto urbanístico más ambicioso del siglo XIX y en un dinámico proceso de decisiones políticas y técnicas ante el convencimiento de que, con su materialización, alcanzaría una prosperidad inmediata y protagónica en el sistema de plataformas portuarias del Río de la Plata. El 19 de noviembre de 1882 se colocó la piedra fundamental de la Ciudad de La Plata y el 1º de noviembre de 1883 comenzaron las obras de infra y supra estructuras del racionalmente organizado Puerto La Plata en el puerto natural de la Ensenada.

Sin embargo, en la construcción de su pasado fundacional tan sólo dos décadas bastaron para condensar los momentos de mayor desarrollo y decadencia de la actividad portuaria. La nacionalización por venta de Puerto La Plata en 1904 puso en evidencia el fracaso del proyecto provincial y el abandono progresivo de su rol como puerto cabecera de la Gran Ciudad y su región, sin perder la esperanza de su tan ansiada reactivación.

Puerto La Plata, un pasado con proyección de futuro, recorre ese derrotero centrando la atención en la construcción de las infra y superestructuras funcionales a las actividades desarrolladas en sus dos primeras décadas de existencia bajo la órbita del Gobierno de la provincia de Buenos Aires y, en el papel que le cupo asumir como primer puerto argentino del Río de la Plata en el marco de una tensa relación de competencia política y económica, pero también científica y tecnológica con los puertos rioplatenses.

La paciente búsqueda de material en bibliotecas y archivos nacionales, provinciales y municipales permitió sacar a luz planos generales y de detalle, fotografías y documentos que, procesados, permitieron conjugar imágenes y textos con la finalidad de entretrejerlos con leyes, decretos y otros instrumentos técnico-legales que, relacionados con la producción de obras, fueron sancionados por los distintos gobiernos provinciales y nacionales que se sucedieron entre 1890, año de inauguración de Puerto La Plata, y su nacionalización en 1904. La estructura argumental de esta primera parte de la historia de Puerto La Plata aporta nuevos datos y conocimientos sobre las ideas científicas y tecnológicas de los profesionales que orientaron su concepción proyectual e intervinieron en su materialización; la descripción en detalle de algunas de sus instalaciones infra y supra estructurales de inversión pública y privada; los organismos de planificación y gestión que interactuaron en la ejecución de las obras fundantes y los procesos licitatorios y sus protagonistas.

Ese derrotero es entretrejido con las miradas políticas de cada uno de los gobernadores de la provincia de Buenos Aires que, en el decurso de dos décadas, debieron abordar diferentes problemáticas de organización física y funcional de Puerto La Plata, generalmente, en contextos de inestabilidad económica, carencia de recursos para financiar las obras, crecimiento del endeudamiento externo y debilidades de gestión que, progresivamente, conllevaron al abandono del puerto provincial y su transferencia por venta a favor de la Nación. Recién la última década del siglo XX reencontrará a Puerto La Plata provincializado, posibilitando así sumar a su pasado construido un nuevo proceso de planificación, acompañado por un innovado modelo de gestión y administración de recursos para proyectarlo a futuro como el primer puerto argentino en el Río de La Plata.

En el proceso de elaboración de este documento subyace el agradecimiento al personal de bibliotecas y archivos que tan celosamente resguardan el material editado: Archivos Históricos de Geodesia y “Ricardo Levene” de la provincia de Buenos Aires; Biblioteca del Palacio de Justicia de La Plata y de la Legislatura de la provincia de Buenos Aires; Biblioteca y Hemeroteca de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales y Sala General, Hemeroteca y Sala La Plata, ambas, de la Universidad Nacional de La Plata; Centro de Documentación e Información Nación y la Biblioteca del Congreso Nacional.

Y, especialmente, a los integrantes de la Gerencia General del Consorcio de Gestión en la persona del ingeniero Rodolfo Rocca, impulsor de este nuevo reencuentro con el pasado de Puerto La Plata, sin dejar de pensarlo proyectado a futuro.

Cristina E. Vitalone

La Plata, abril de 2020

De puerto en puerto hasta el Río de la Plata

“En este interminable deambular de aquellos caballeros hambrientos de gloria, de aventura y de riqueza que fueron los conquistadores, se hizo necesario establecer puntos de apoyo, cubrir la retaguardia, fundar ciudades que sirvieran de puertos y de puertas, de eslabones en esa incesante marcha” (Arteaga de Zumarán 1985,3).

La Conquista de América por España puede examinarse siguiendo un orden lógico de operaciones militares progresivas que subordinadas, unas a las otras, construyeron el proceso de posesión, ocupación y urbanización de los territorios con la finalidad establecer centros estratégicos de conquista, colonización, evangelización, defensa y comunicaciones. Una vez alcanzadas las costas americanas y reconocido el litoral, los españoles primero, y los portugueses después, comenzaron el proceso de ocupación y explotación del territorio de América del Sur, configurando así el imperio colonial como una red de ciudades fundadas *ex novo* a lo largo del siglo XVI y fines del siglo XVIII. Unas y otras cumplirían diferentes roles como centros administrativos y de explotación (mineros y agrícolas), de evangelización y catequización, militares y defensivos, y portuarios fluviales y marítimos, fundados en relación a factores naturales de localización.

Las ciudades con puerto de Veracruz (México, 1519) en el Virreynato de la Nueva España, La Habana (Cuba, 1514) como escala estratégica y San Juan de Puerto Rico (1521), El Callao (Perú, 1531), Cartagena de Indias (Colombia, 1533) en tierra firme; Acapulco (México, 1550) como nexo con el Oriente y Filipinas y Portobelo (Panamá, 1597) en el istmo, servían de cabeceras del puente transoceánico, de centros comerciales, de sedes de las ferias anuales, de concentradoras del transporte, de sitios protegidos y defensivos, de acuerdo con las reglamentaciones instauradas en 1561 por Felipe II sobre el régimen de flotas y galeones. En las ciudades fundadas en las costas marítimas y fluviales sus puertos respondían a una triple necesidad: comercio, defensa y correo y, en este contexto, la política económica de España privilegió algunos por sobre otros. Así ocurrió con los puertos de Panamá y El Callao que se constituyeron en términos del transporte de la plata por el Pacífico para su posterior transbordo a las naves que cruzarían el Atlántico o con Salvador de Bahía, Río de Janeiro, Recife (Brasil), por donde salía la producción azucarera. (fig 1)

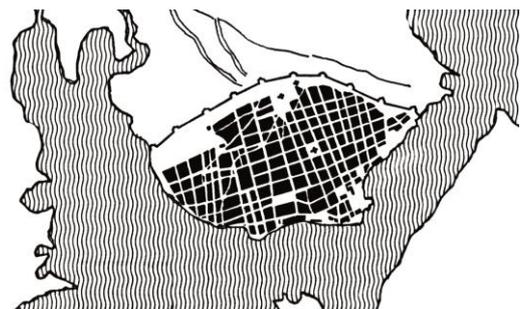
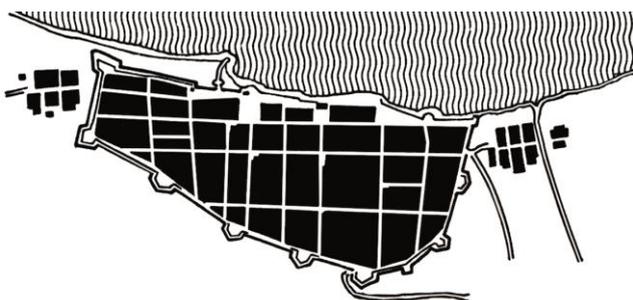


Fig. 1. Ciudad Puerto El Callao (Perú, 1748)

Ciudad Puerto de La Habana (Cuba, 1762)



Ciudad Puerto de Río de Janeiro (Brasil, 1802)

El rol que les fue asignado a las entradas o puertas de la tierra de la red de puertos sudamericana para consolidar la colonización de los territorios conquistados, queda de manifiesto en un singular informe de Felipe de Haedo datado en 1778 sobre los Puertos del Virreynato del Río de la Plata. El informe hacía referencia, entre otros, a los puertos naturales de la Santísima Trinidad de los Buenos Aires "llave principal del Perú", de Montevideo y la Ensenada de Barragán y a los que se hallan "a la parte Sur despoblados" hasta el cabo de Hornos. La importancia de reconocer y poblar las bahías del extenso litoral marítimo sudamericano radicaba en uno de los principios básicos de la conquista y colonización de los territorios: instalar nuevos centros urbanos portuarios de penetración, evangelización, defensa y comercialización "para precaver que no lo pueda hacer otra nación extranjera y para que se refugien y refresquen sus aguadas los navíos que transitan para los cabos de Hornos y de Buena Esperanza, para China, Chile y Lima" (de Haedo 1872, 443).

Con estos propósitos en 1740 se organizó una expedición con destino al poblamiento de la Bahía San Julián y al reconocimiento de otras que, entre ésta y el Puerto de Buenos Aires al norte y el Cabo de Hornos al sur, construyeran la red de puertos más austral del Imperio español vinculada con el Océano Pacífico a través del Estrecho de Magallanes. En 1778 un nuevo plan ponía de relieve la conveniencia de crear asentamientos permanentes en algunos de los puertos naturales de la costa patagónica teniendo en cuenta las siguientes pautas: erigir un fuerte provisorio en Bahía Sin Fondo o Punta de San Matías y, en Bahía San Julián establecer una base pesquera, una planta de extracción de sal para abastecer los saladeros bonaerenses y, entre otras, construir cobertizos provisorios para alojamiento, un fuerte temporario con su artillería y guarniciones, viviendas para comisionados, oficiales y pobladores, que sirvieran de escala o apoyo para otras expediciones (de Paula 1985, 321-324).

La avanzada española y la consolidación de la red de ciudades iberoamericanas debe, a la vez, interpretarse en el marco de otras presencias coloniales en el territorio sudamericano, fundamentalmente con el proceso de ocupación territorial de la Corona portuguesa que, desde 1534, comenzó a organizar sus dominios en Brasil con el objeto de expandir su comercio hacia las Indias Orientales. Pueblo esencialmente navegante, los portugueses fundaron una serie de asentamientos costeros en el actual Brasil, aunque a diferencia de los españoles limitaron la penetración al interior del territorio. Uno de ellos, la Colonia del Sacramento en el actual territorio de Uruguay, fundada en 1680 en la margen derecha del río de la Plata, fue especialmente importante en el reconocimiento del valor defensivo del puerto natural de la Ensenada de Barragán, en la otra orilla.

España en América, privilegió el reconocimiento y ocupación de los puertos naturales, y si bien "algunos nunca fueron otra cosa que simples desembarcaderos con algunas construcciones precarias que servían de almacenes o de alojamiento para una población permanente poco numerosa, para otros se convirtieron en puertos principales del comercio transatlántico, en los cuales recalaban anualmente o casi anualmente, la flota de Indias o algunos navíos que se desprendían de ella después del cruce del Atlántico" (Gutiérrez y Hardoy 1985, 19). Pero también generalizaría un modelo para organizar, física y funcionalmente, los trazados de las ciudades portuarias que, en costa de río o de mar, estaban preestablecidos en las Instrucciones y Capitulaciones recopiladas en 1573 por las Ordenanzas de Felipe II. Desde la selección del sitio y comarca donde implantar las ciudades puerto iberoamericanas, hasta el ordenamiento del ejido y el pueblo debían responder, entre otras, a las siguientes instrucciones:

Que "tengan buenas entradas y salidas por mar, y por tierra de buenos caminos, y navegación, para que se pueda entrar fácilmente, y salir, comerciar, y gobernar, socorrer y defender...

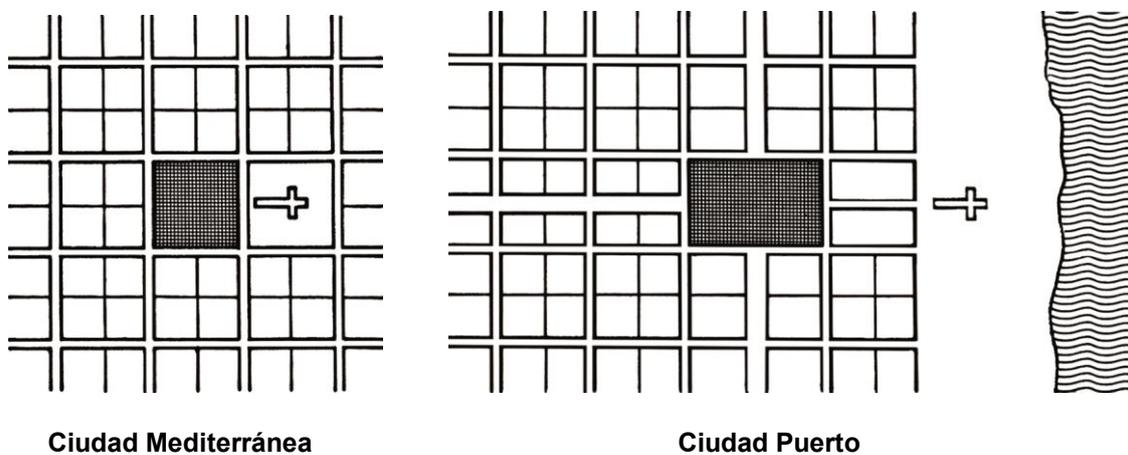
Que las poblaciones que se hicieren fuera del puerto de mar en lugares mediterráneos, si pudieren ser en la Ribera de río navegable, será de mucha comodidad...

Que habiéndose de edificar en la Ribera de cualquier río, sea de la parte del oriente de manera, que en saliendo el sol, de primero en el pueblo que en el agua".

Las ordenanzas no excluían aspectos de higiene en las ciudades puerto iberoamericanas al recomendar que los “solares para carnicerías, pescaderías y otras oficinas que causen inmundicias y mal olor, debían ubicarse hacia el río o mar para que las poblaciones se conservaran con más limpieza y sanidad” (MOP-PBA 1933, 303-318).

Como en el modelo de la Ciudad Mediterránea iberoamericana, el propio de una Ciudad Puerto prefiguraba la organización física y funcional a partir de una Plaza mayor o principal entornada por los edificios más representativos del culto, el gobierno, la seguridad, la educación, pero a diferencia de aquélla, centralizada en la planta urbana, se ubicaba desplazada hacia la costa defendiendo ese flanco. "La Plaza mayor donde se ha de comenzar la población siendo en costa de mar, se deve hazer al desembarcadero del Puerto. Para el templo de la yglesia mayor siendo la poblacion en costa, se edifique en parte, que en saliendo, de la mar se vea y su fabrica que en parte sea como defensa del mismo puerto... Señalese luego sitio, y lugar para la casa Real, casa de consejo, y cabildo, y Aduana, y Atarazona junto al mismo templo, y puerto, de manera q en tiempo de necesidad se puedan favorecer las unas a las otras" (Vitalone 2013, 25-51) (fig. 2).

Fig. 2 Modelos teóricos, 1573.



La aplicación del modelo de ciudad puerto conoció numerosas variantes, propias de adaptarse a las condiciones del lugar y a la atracción que ejercían sobre el trazado urbano las vías navegables. Las ciudades de La Habana y Cartagena de Indias organizaron sus trazados con dos plazas, una de ellas excéntrica; el Callao localizó su plaza principal en forma excéntrica y Veracruz una junto al muelle de forma irregular y otra, la principal, con portales en tres de sus lados y en el cuarto ubicó el templo. Hardoy (1972) establece una tipología de las formas urbanas en áreas portuarias durante el período colonial, útil al momento de comparar la diversidad de alternativas geográficas y culturales que se le presentaron a este tipo de instalaciones en América.

Define entonces dos categorías de ciudades puertos: internacionales y regionales.

Entre los internacionales menciona a los citados El Callao, Cartagena, la Habana y Veracruz que evolucionaron en relación al afianzamiento del tráfico regular de flotas y galeones, y a Portobelo que si bien nunca tuvo el tamaño y la importancia de los anteriores, fue una estación o punto de trasbordo de mercaderías y pasajeros, y sede de una feria anual de enorme importancia. Algunos puertos regionales presentaban una gran variedad de formas, Acapulco y Valparaíso se caracterizaban por sus trazados irregulares; Colonia del Sacramento y San Juan de Puerto Rico por su regularidad con una o dos plazas excéntricas.

El problema de la defensa de los puertos y ciudades de escala o de concentración de la flota real, vinculado con las amenazas de la piratería y de las potencias marítimas de Inglaterra y luego de Holanda, derivó entre 1580 y 1590 en la aplicación de un plan de arquitectura militar en las zonas costeras. Sin embargo, el número de ciudades amuralladas fue insignificante, por razones de

costo las principales obras de defensa sólo fueron construidas en los puertos de comercio internacional: La Habana, Cartagena, Veracruz, Callao, Portobelo, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, entre otros. Los puertos de menor importancia estaban defendidos por fuertes aislados o sistemas de fuertes, pero nunca por elaboradas obras de ingeniería y menos rodeados de murallas.

Paulatinamente fue desarrollándose en las ciudades puertos de Iberoamérica un definido espíritu mercantil. La dependencia de la ciudad con las actividades portuarias era muy fuerte, constituyéndose el puerto en su centro económico. Allí tenían sus sedes los grandes negocios y los grupos económicos más poderosos, los edificios vinculados con el comercio y las expresiones de la arquitectura militar defensiva. En las plazas de las ciudades puerto de Cartagena, Portobelo o Veracruz, como en muchas otras, las tareas de estibamiento, mercado y carga y descarga de productos, más las actividades propias de una ciudad con puerto le daban una vitalidad específica.

José Garralda (1943, 125) nos acerca la imagen que el navegante encontraba al llegar a las ciudades puerto de las costas de Iberoamérica: “las defensas contra las acciones del mar eran modestas y erigidas en pequeñas profundidades. En el interior, generalmente el espejo de agua estaba reducido a una dársena más o menos grande, bordeada por muros de atraque de fundaciones escasamente profundas, a las cuales atracaban los barcos casi siempre de punta...En tierra, para el almacenamiento de mercaderías las superficies eran siempre muy reducidas y el utillaje casi no existía, pues la carga y descarga de mercaderías se efectuaba de manera muy económica con el solo uso de los aparejos del barco y del brazo del hombre. Las dimensiones de los barcos eran reducidas, no solo por no imponerle las escasas dimensiones de las obras portuarias, sino también porque aún eran escasas las aplicaciones del hierro y el acero en las construcciones navales”.

La proyección de España sobre la América española del siglo XVII, se basó fundamentalmente en la pujanza material, social y políticas que sus ciudades puerto fueron concentrando. El aislamiento con respecto de España, el contacto directo con otras metrópolis comerciales y el incremento progresivo de flujos centralizados en el Caribe están en el origen de la ampliación de los horizontes urbanos durante buena parte del siglo XVII. En ese contexto, las ciudades puerto como Buenos Aires crecían desordenadamente hacia los arrabales, sobre una cuadrícula simplemente práctica y repleta de galpones, tiendas en esquina y muelles destartalados, entre un raro olor al matadero que habría de ser la clave de su futuro esplendor. (fig. 3)

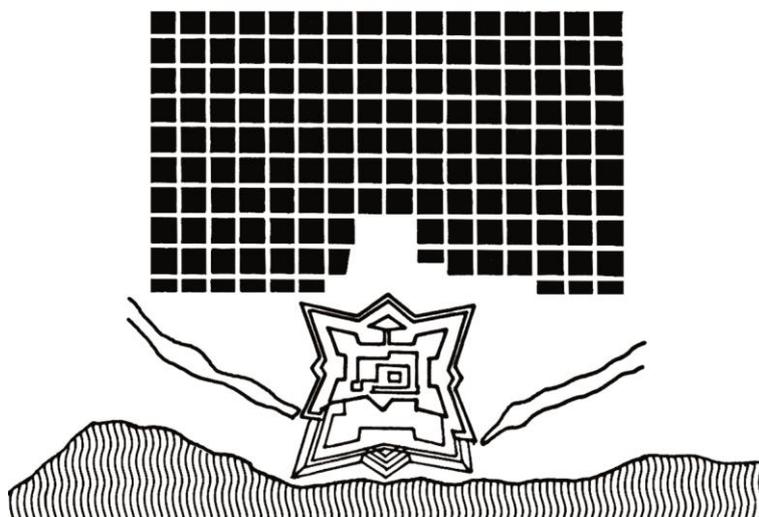


Fig. 3

Ciudad Puerto de Buenos Aires, Argentina 1713.

Las tres primeras décadas del siglo XIX, período de gestación, desarrollo y completamiento del proceso de independencia de las colonias españolas, coincide temporalmente con un momento de profunda transformación a escala mundial provocada por la Revolución Industrial que progresivamente exigía puertos apropiados para carga y descarga de las materias primas y productos elaborados, mayor tonelaje activo en navegación y menor pasivo en operaciones portuarias (Gazaneo y Scarone 1966).

Tal situación derivó en la dependencia de Sudamérica de la economía europea, proveyéndola de materias primas a cambio de productos manufacturados. La incorporación de grandes potencias como Gran Bretaña, Francia y, más tarde, Alemania al nuevo contexto económico internacional se expresaría en un proceso de ocupación del territorio sustancialmente diferente al del período colonial. Se ocupaban y colonizaban nuevos territorios, construían redes ferroviarias y fundaban nuevos asentamientos en relación a puertos y estaciones de ferrocarril. La transformación del paisaje urbano producida hacia 1860 fue creciente, siendo las ciudades de la costa atlántica las que más absorbieron sus efectos para responder al crecimiento de la flota mercante, atender el tráfico marítimo de pasajeros, asegurar el transporte de enormes volúmenes de materia prima hacia los puntos más alejados del mundo. La búsqueda de nuevos horizontes implicaba, además, adecuar las instalaciones portuarias en relación con los nuevos sistemas de transporte marítimo, fluvial y terrestre.

A mediados del siglo XIX, Gran Bretaña había definido la tipología de las áreas e instalaciones portuarias que los técnicos y profesionales europeos trasladarían a las ciudades con puertos de la red sudamericana. Los mayores logros en este período de transformaciones se dieron en la modernización de las infraestructuras portuarias de las ciudades, pero también en las ciudades mediterráneas que se intervinculaban regionalmente, basando el ordenamiento de los territorios en los nuevos criterios impuestos por los avances del transporte ferroviario.

A partir de esas reformas, algunos puertos de la red sudamericana perdieron su primacía y fueron sustituidos por otros. La incorporación de Colombia, por ejemplo, a la división internacional del trabajo, la influencia de los mercados exteriores y la geopolítica de la Revolución Industrial, la ubican, a fines del siglo XIX, como un país productor de materias primas y bienes tropicales e importador de manufacturas. Esta situación se expresó en un proceso de ocupación del territorio muy diferente al ocurrido durante el período colonial. Se ocuparon valles y colonizaron laderas de montañas, se introdujo el ferrocarril y la navegación a vapor en los ríos Magdalena y Cauca; se realizaron nuevas fundaciones relacionadas con los puertos fluviales y las estaciones de ferrocarril, a la vez que Barranquilla, en la desembocadura del río Magdalena, se convertía en el gran puerto exportador, desplazando a Cartagena de Indias “lugar de arribo de las flotas españolas, mercado de esclavos, sede de ferias comerciales (y) residencia de una importante clase de comerciantes” (Pérgolis s/f, 14, 20-21).

Ante la posibilidad de abrir las regiones al comercio de exportaciones e importaciones y establecer nuevas carreteras navegables los países centro y sudamericanos promovieron, entre las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, estudios para mejorar las instalaciones de los puertos existentes y explorar nuevos territorios para la localización de otros fundamentados en los principios de abaratamiento de los fletes marítimos, la creación de una mayor capacidad portuaria y de salida a los mercados europeos y, de vinculaciones más estrechas con el interior de los territorios por medio del ferrocarril. El crecimiento de las capacidades de transporte de cargas de los barcos demandaban, a la vez, nuevas infraestructuras: rompeolas exteriores; canales exterior e interior de gran calado; ramplas; obras de abrigo, dársenas, nuevas modalidades de almacenamiento y mecanismos de carga y descarga, grúas de mano, a vapor, hidráulicas, eléctricas y la construcción de importantes calles de acceso al propio puerto, al sistema ferroviario y de carreteras con el interior de los territorios. La relación inseparable entre infraestructuras portuarias y ferroviarias se constituyó en la primera imagen de las ciudades de la revolución industrial.

En Río de Janeiro, Brasil, por ejemplo se encararon a fines del siglo XIX los trabajos de construcción de nuevas áreas portuarias, frente a la precariedad de los servicios que ofrecía la

ciudad de cara a la creciente demanda del mercado internacional. Se presentaron entonces propuestas de reconversión portuaria de empresas brasileñas y europeas y, en 1906, las autoridades optaron por la rectificación de un sector de la costa, originándose una importante área con topografía totalmente plana, en la que fue diseñado un trazado urbano regular, articulado a través de una avenida y destinado a uso exclusivamente portuario. La morfología de esta nueva área generó un marcado contraste con las vecinas existentes, a pesar de estar ligadas. Las obras fueron concluidas en 1910, siendo acompañadas con otras intervenciones de modernización que llevaron a poner a la ciudad en marco de igualdad con sus dos principales rivales sudamericanas: Montevideo y Buenos Aires (Santos Lima 1994, 79).

El Puerto del Callao, principal puerto del Perú intercomunicado con la ciudad de Lima por una carretera y tres líneas de ferrocarril, una de tracción a vapor y dos eléctricas destinadas al transporte de cargas y pasajeros, era considerado "uno de los más seguros naturales del mundo": abrigado, de profundidad adecuada, fondo favorable al anclaje, fácil acceso a la bahía, vinculado por ferrocarril a importantes zonas mineras, agrícolas e industriales y con otros puertos menores, todas condiciones que desde la colonia señalaban su importancia con relación a los demás puertos de la República peruana.

A principios del siglo XX el crecimiento del movimiento marítimo y comercial del puerto El Callao, no solamente era influenciado por el "natural que se nota en todos los puertos del mundo", sino por factores de gran relevancia, internos como la extensión de la red ferroviaria y, externos como la apertura del Canal de Panamá, este último contemplado en casi todos los estudios de organización científica de los puertos centro y sudamericanos. La apertura del Canal hacía prever la extensión de las líneas por el Pacífico de los "vapores del Atlántico" y el Callao con su posición geográfica favorable en la costa occidental de Sud América, estaba llamado a experimentar las consiguientes ventajas.

Para los estudios preliminares del Proyecto de Mejoramiento del Puerto del Callao, el gobierno del Perú contrató en 1914 al capitán retirado de la Armada Real holandesa señor Enrique Hoven, al Ingeniero Civil Goedhart y al Ingeniero del Cuerpo Real de Waterstaat Gerardo J. Van Den Broek. Esta misión a cargo de J. Kraus, autor también del proyecto de mejoramiento del Puerto de Valparaíso (Chile), se completaba con la participación de expertos locales. Si bien las acciones de mejoramiento habían comenzado en 1865 con la construcción de un muelle de "de fierro y piedra en el cabezo" y otro llamado Dársena de Guerra en 1876 que permitía la entrada de buques de 24 pies de calado (7.20m) como máximo, a principios del siglo XX, ambas obras ya no se correspondían con los movimientos del puerto, ni su profundidad con el calado de las naves (Kraus 1914, 75).

Los expertos de La Haya realizaron estudios técnicos de sondajes de profundidad, geológicos, hidrográficos y levantamiento de planos, como bases de propuestas de mejoramiento de las instalaciones portuarias y de los indicadores económicos para "fijar ideas de los servicios que presta y puede prestar el Puerto del Callao y para saber de esta manera cual sería la cantidad prudente que pudiera gastarse en la construcción de sus obras de adaptación a buques de 10 metros de calado, 200 metros de eslora y 25 metros de manga"; el relevamiento de los anchos de los malecones, espigones y dársenas existentes y la construcción de una nueva; construcción de los molos (murallón de defensa), terraplenes y revestimientos, depósitos y edificios y, la instalación de equipos mecánicos (pescantes o grúas) que "llevarán las mercaderías de las bodegas de los buques a los andenes de los galpones y vice-versa". Además, en esas propuestas incluyeron la construcción de un nuevo dique de carena (dique seco) de mayor capacidad y dimensiones "tanto para ser utilizados para el carenaje de los buques mercantes como para los buques de la armada nacional", con la finalidad de colocar al puerto del Callao en condiciones de poder "aprovechar convenientemente del próximo desarrollo del tráfico en la costa del Pacífico" (Kraus 1914, 75, 103).

A Cuba, ubicada en el centro de ese "dédalo ofuscante de líneas de vapores, de negocios inmensos, de empresas poderosas y adelantos colosales", el Canal de Panamá le abrió un nuevo capítulo en su historia desde que se decretara la libertad comercial en 1818, primer momento del

verdadero comienzo de la prosperidad de la isla. Surgía entonces “la previsoramente necesidad de habilitar puertos en la Isla y más aún en el extremo de Occidente por estar más próximos a los puertos americanos y ser fuente de la riqueza tabacalera” (Santovenia 1915,10).

La habilitación al tráfico marítimo en 1913 de un Puerto y Aduana en los Arroyos de Mantua, se fundamentó entonces en la disminución de los gastos de transporte; la facilidad de exportación de frutos y tabaco de la región y la posibilidad de establecer “líneas de vapor con el este de México y sur de Estados Unidos y fundamentalmente con el Pacífico, ante la apertura del Canal de Panamá”. Los estudios consideraron todos los adelantos infraestructurales y tecnológicos para habilitar “en forma” al Puerto: limpieza, dragado, construcción de almacenes para depósitos de mercaderías, playas de carga y descarga y terminal de ferrocarril, teniendo en cuenta como valioso antecedente de organización científica la proyectada para el puerto de Montevideo que “merced a lo que había llevado a cabo” había conquistado el segundo lugar entre los de América del Sur (Santovenia 1915,16).

Ciudades Puerto en la Cuenca del Plata

Es interesante observar como el proceso de reorganización de los grandes puertos históricos centro y suramericanos fue acompañado en la Cuenca del Plata, por diferentes exploraciones y estudios científicos con el fin de relevar los territorios más adecuados para la fundación de nuevos puertos y el fortalecimiento de las vías navegables de sus ríos tributarios. La creciente preocupación de países como Bolivia por explorar las costas del río Paraguay para fundar un puerto que le asignaría a su territorio un lugar de honor en el sistema hidrográfico del Plata, constituye no el único pero sí un claro ejemplo de inversión en proyectos de ingeniería hidráulica que garantizaran el eficaz desenvolvimiento del comercio con destino a la exportación e importación de productos y mercaderías, el poblamiento y el tránsito de pasajeros por los ríos de la Cuenca del Plata.

En 1900, el gobierno de Bolivia decidió la fundación de un puerto y un pueblo en el Alto Paraguay con comunicaciones directas con el Atlántico a través del estuario del Plata. Por entonces la navegación en barcos a vapor se hallaba estatuida desde los puertos de Montevideo y Buenos Aires hasta el brasileño de Corumbá en el Alto Paraguay, “pero de allí en adelante, en dirección a la Laguna Gaiba (Bolivia) comenzaba la incertidumbre acerca de establecer carreras de vapores entre esa espléndida ensenada y el estuario del Río de la Plata” (Bolland 1901, 26). La exploración que tenía por objeto la designación del paraje más adecuado para la fundación de un puerto en la Ensenada de la Laguna Gaiba, fue realizada por el capitán de marina Enrique Bolland que, hacia 1900, reconoció científicamente la navegabilidad a vapor entre esa laguna y el puerto Corumbá (Brasil) para habilitar un puerto, construir las oficinas de la aduana con todas sus dependencias y abrir una vía de comunicación carretera y ferroviaria con el interior de Bolivia.

Enrique Bolland, entre cuyos antecedentes contaba con las exploraciones del Río Bermejo, Paraguay y Paraná para dar salida a la Cuenca del Plata a importantes sectores del norte argentino y sur boliviano, sostuvo que el cauce del Alto Paraguay hasta la Laguna Gaiba estaba “plenamente despejado y libre, sin obstrucciones de ninguna clase” y que se podía contar con “un fondo mínimo de seis pies ingleses, siendo más que suficientes para establecer una línea de vapores de alguna importancia”. Una vez determinado el paraje más adecuado, el mismo Bolland procedió el 21 de noviembre de 1900 a levantar el acta de fundación de un puerto y un pueblo que con el nombre de Quijarro “permitiría el embarque de los valiosos productos de estas regiones tan ricas, a bordo de vapores nacionales que los conducirían directamente hasta un puerto argentino, donde serían trasbordadas a barcos de alta mar para llegar por la vía más directa y menos onerosas a los mercados europeos” (Bolland 1901, 40, 78-79).(fig.4).

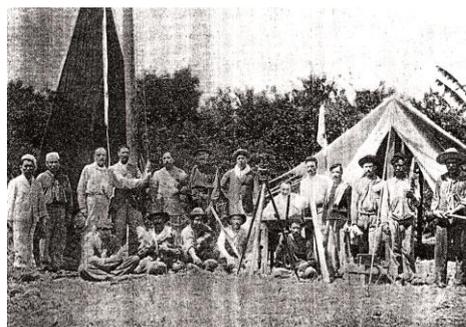
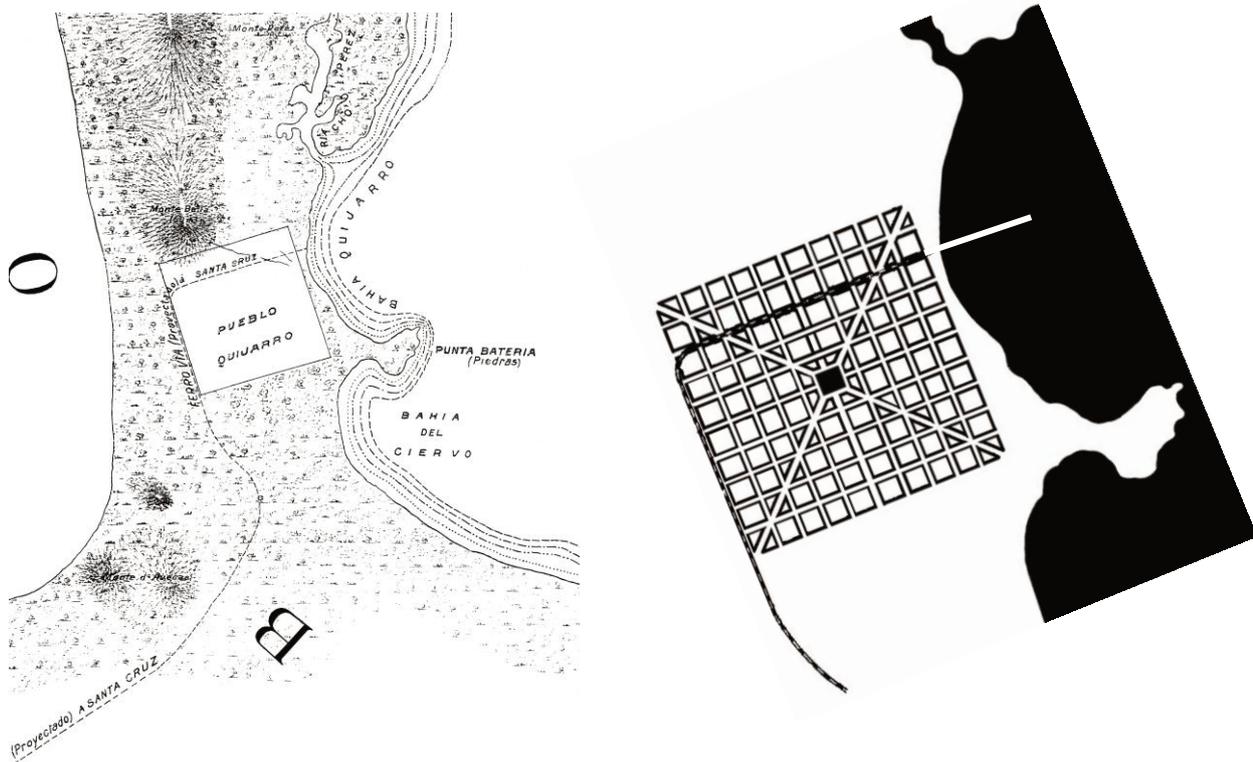


Fig. 4 Proyecto de Puerto, Pueblo y Muelle de Quijarro, Laguna Gaiba, Bolivia 1901

El Río de la Plata, principal de la Cuenca del Plata, por su ubicación geográfica respecto a vías de navegación estratégicas como los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay concitó desde el siglo XVI la atención tanto de la Corona de España como de Portugal y, en el decurso de la historia, vio reflejados en sus aguas los acontecimientos político-militares, económico-productivos, socio-culturales y físico-ambientales de formación y consolidación de dos Estados Nación, Argentina y Uruguay.

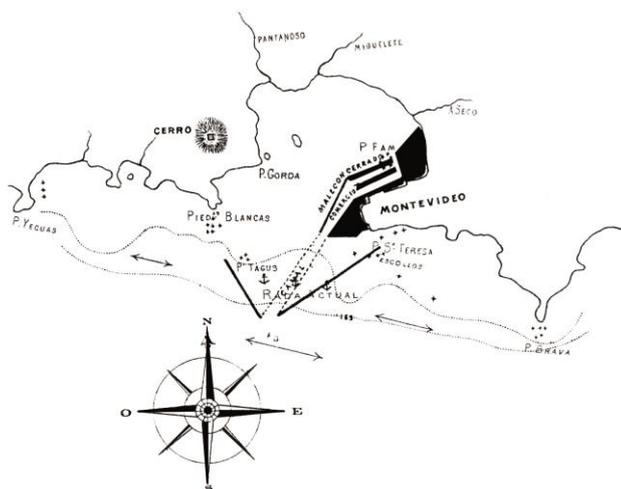
Pero también fue testigo de los acontecimientos que obligaban a sus ciudades con puertos al fortalecimiento permanente de sus sistemas de defensas y, entre fines del siglo XIX y principios del XX, al tratamiento de las áreas urbanas lindantes con sus puertos naturales que, casi simultáneamente, iniciaron sus procesos de reconversión científica para posicionarlos en un escenario caracterizado por la mística progresista del modelo económico agro-exportador. Estas infraestructuras portuarias, sometidas a una nueva dinámica de uso a través de los primeros impulsos de reconversión física y funcional de sus puertos de naturaleza probada, fueron uno de los protagónicos dispositivos del proceso modernizador y, en consecuencia, de la profundización de la rivalidad histórica entre las tres puertas de entrada a la Cuenca del Plata: puertos de Buenos Aires, de Montevideo y de la Ensenada de Barragán.

En el caso de Buenos Aires, las propuestas de construcción de un puerto artificial se sucedieron desde la década de 1820; en 1855, estaba concluida la obra de un nuevo muelle de pasajeros e iniciada la construcción de la Aduana nueva proyectada por Eduardo Taylor en forma de hemiciclo y, el 27 de octubre de 1882 el gobierno nacional autorizaba la contratación del ingeniero Eduardo Madero para la construcción de canales de acceso, diques y almacenes para depósitos de mercaderías. La primera sección de obras de esa propuesta que consistía en una serie de diques paralelos a la costa, con dos dársenas de acceso en los extremos a las que se ingresaba por canales dragados en el Río de la Plata, fue inaugurada parcialmente en 1889 y completada en 1897. Alfred Ebelot (1886, 438), señalaba que frente a la construcción racional de Puerto La Plata inaugurado en 1890, Buenos Aires no admitiría “que pueda existir, en todo el territorio, otro puerto de primer orden que el puerto tradicional, el puerto por excelencia, el que ha dado a los habitantes el nombre del que están orgullosos, de porteños”. (fig. 5)



Fig. 5 Buenos Aires frente a la Aduana, litografía de 1859.

A fines del siglo XIX, también, la administración del Puerto de Montevideo que aspiraba establecer su primacía como puerto principal del Río de la Plata, frente a las amenazas de los Puertos La Plata y Buenos Aires (Argentina) y Rio Grande del Sur (Brasil), ponderó un anteproyecto de construcción científica presentado por un ingeniero del grupo Waldorp a un concurso convocado por el gobierno de Uruguay en 1889. A juicio del ingeniero Carlos Honoré, ese anteproyecto que llenaba "todas las exigencias de un puerto de primer orden, de un movimiento comercial mayor que el actual, con todas las facilidades posibles para el tráfico y distribución de mercaderías al comercio urbano o interior" contribuía, además, al ensanche y embellecimiento de la ciudad de Montevideo con el tratamiento de los bulevares de la rampla y costa "de una legua de extensión, con frente sobre más de sesenta manzanas, que la hermostrarán, a la par de los puertos más favorecidos (Honoré 1890, 36-38).(fig. 6).



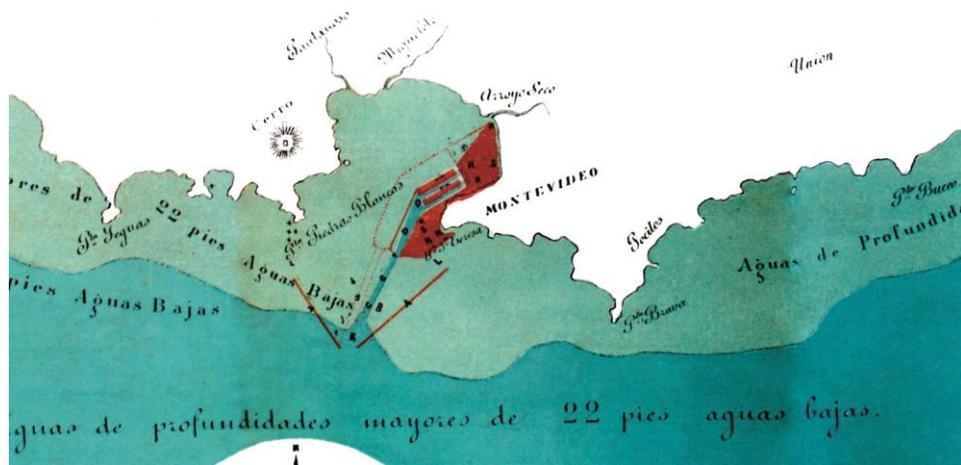


Fig. 6 Anteproyecto Waldorp para el Puerto de Montevideo, 1889.

Entre los componentes más interesantes del anteproyecto Waldorp que atendían la relación puerto-ciudad, el Consejo General de Obras Públicas destacó los bulevares de la rampla y la costa que “dotarán a Montevideo de un paseo público con sus arboledas de más de una legua de extensión, (y) la hermosearán, a la par de los puertos más favorecidos” y, la previsión de 176 manzanas con frentes a bulevares, avenidas y calles para ensanche en diversos barrios terraplenados que la Municipalidad “podrá hermosear aún con las plazas necesarias”. No faltó un espacio suficiente para establecer una Estación Central de ferrocarriles “común a todas las vías férreas del interior” que centralizaría “el movimiento de pasajeros y mercaderías en un punto próximo al centro de actividad de la Capital”. El ingeniero Carlos Honoré, miembro del citado consejo, finalizaba su informe entendiendo que el anteproyecto Waldorp llenaba “todas las exigencias de un puerto de primer orden, de un movimiento comercial mayor del actual, con todas las facilidades posibles para el tráfico y distribución de mercaderías al comercio urbano e interior y de tránsito, y que contribuirá al ensanche y embellecimiento de la Capital” (Honoré 1890, 36-38).

A juicio del mismo consejo, las condiciones satisfactorias que reunía el anteproyecto para el tratamiento de la Ciudad y Puerto de Montevideo, sentaban las bases de la construcción de un puerto que ofrecería a la navegación y al comercio rioplatense completa seguridad, comodidad y economía, pero por sobre todo lo constituiría en una importante ventaja para “luchar con los puertos émulos que establecieron y establecerán maestros en el arte en el Puerto de la Ensenada (Argentina) y en Río Grande del Sur (Brasil), amenazando seriamente al Puerto principal del Río de la Plata, con relegarlo” (Honoré 1890, 56).

Quedaba así instalada entre fines del siglo XIX y principios del XX una nueva competitividad entre los principales puertos del Río de la Plata expresada por el gobierno uruguayo en estos términos “El Puerto de Montevideo por su posición a la embocadura del Plata es un depósito obligado del comercio de tránsito de la República Argentina, del Paraguay y hasta de una parte importante del comercio con Brasil. Para que ese privilegio de la naturaleza no se esterilice, hay que consagrarlo el puerto único del Río de la Plata que anule a todos los demás, lo cual fácilmente se conseguirá haciéndolo accesible para los vapores de gran calado...Los dos puertos rivales argentinos (Buenos Aires y La Plata) quedarían encerrados dentro del círculo de hierro de los canales sin fondo suficiente que a ellos dan acceso, si la navegación de gran calado tomase como término obligatorio...el Puerto de Buenos Aires” (Blanco 1912, 111).

la necesidad de habilitar el puerto de la Ensenada como mejor opción para el estímulo del comercio con Montevideo, en la Banda Oriental del Río de la Plata, y complemento del de Buenos Aires. Si bien ese informe también incluía un plano exacto del puerto natural de la Ensenada y un derrotero de entrada y salida, la respuesta del Rey fue negativa y las ventajas comparativas de la región para la habilitación del puerto no serían aprovechadas, ni difundidas. Entre ellas los primeros asentamientos poblacionales estables de orden militar, productivo y comercial; la instalación en 1731 de una pesquería, del saladero de A. Wright en 1789 y de un matadero y una salazón hacia 1800.

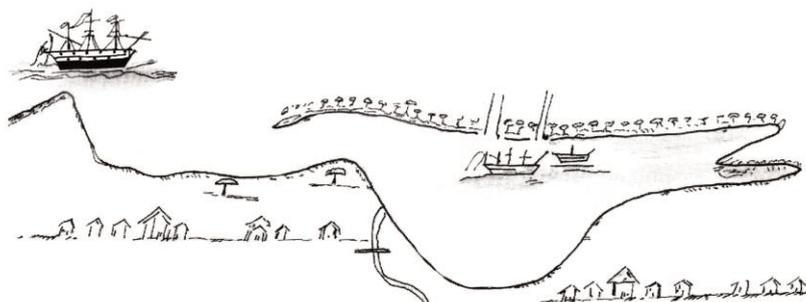


Fig. 8 Ocupación de la Ensenada de Barragán, esquema de Agustín Pinedo 1767.

En los albores del siglo XIX, el poder político y los comerciantes de la región insistieron ante la Corona de España con el proyecto de habilitación del Puerto de la Ensenada y la fundación legal de un pueblo sobre la creciente expansión del asentamiento preexistente que, por entonces, había cobrado vida propia. En 1801, el Virrey Avilés dispuso la fundación de la Villa de Nuestra Señora de las Mercedes y Puerto de la Ensenada encomendando al ingeniero geógrafo Pedro Cerviño que “haga prolijo reconocimiento del terreno, señalando el lugar más aparente para plaza, iglesia y casas capitulares”. La traza original comprendía doce por siete manzanas donde Pedro Cerviño señaló “el paraje en que situar la plaza mayor” y aunque conforme a la legislación indiana debía estar próxima a la ribera, “impuesto por la relación de los ancianos que el sitio de las dos primeras cuadras que caen hacia la playa suelen inundarse, la situé en la tercera cuadra contando desde la ribera”. Al sudeste de la Plaza, Pedro Cerviño ubicó las Casas Capitulares y el solar del Concejo y al sudoeste la Iglesia. (fig. 9).

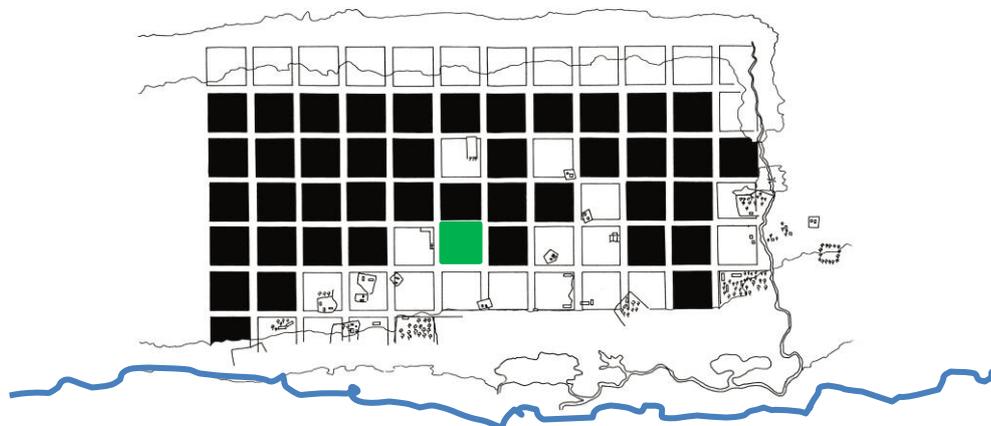


Fig. 9 Plano del Pueblo de la Ensenada, 1855.

“Habiendo reconocido el terreno para una población marítima”, Pedro Cerviño describía en estos términos la relación entre el río, la ensenada y el territorio donde trazó la ciudad: “elegí la llanura que cae en dicho terreno en rumbo del sudeste del arroyo..., donde se halla un rancho que sirve de capilla, y habiendo reconocido que el dicho arroyo es hondable y sale al mediado de la bahía, por lo que es a propósito para muelle y entrada de las lanchas... me señalaron un puente de madera que está cerca de la boca del dicho arroyo, por lo que lo tomé de mojón fijo, desde el cual arranqué la mensura” (Asnaghi 2004b, 68-73). El arribo constante de barcos de ultramar y la conciencia del valor estratégico y comercial de la región precipitaron, en 1810, la sanción de un decreto de la Primera Junta de Gobierno, independiente de España, que habilitó definitivamente el puerto natural de la Ensenada. Con esta decisión se abría la esperanza de convertirlo en el principal del Río de la Plata.

El período comprendido entre 1810 y 1881 está signado por todo un historial de medidas tendientes a consolidar los procesos de desarrollo de los asentamientos urbanos, incentivar la instalación de industrias creadoras de fuentes de trabajo y generar las obras de infraestructura y servicios necesarias para la potenciación del área portuaria de la Ensenada. Los saladeros de Roberto Staples y Mc Neil se instalaron en 1810 y el de Trapani en 1815, dando inicio a uno de los principales centros saladeriles de la Argentina. A la necesidad de incrementar su importancia económica se refería un decreto del 9 de agosto de 1815 que obligaba a “todo buque mercante sea nacional o extranjero, que no pueda entrar al canal de balizas (de Buenos Aires), deba precisamente situarse en el puerto de la Ensenada para descargar y cargar los retornos, sin que en otra forma pueda ser admitido a nuestro comercio”. El gobierno, por su parte, se comprometía a “allanar todos los caminos, y proveer a aquél puerto de todos los auxilios y seguridades que puedan añadirse a los que la misma naturaleza presenta” (RN-RA 1810^a-b)(RN-RA 1815).

Los siguientes son claros ejemplos del acelerado proceso de consolidación de la economía de una región que contenía un puerto de naturaleza probada: la creación del Partido de la Ensenada (1821) con centro en el pueblo del mismo nombre; la construcción del Camino Blanco (1822-1823) que empalmaba el Pueblo de la Ensenada con el Camino Real a la Magdalena; la declaración de la Ciudad de Ensenada como cabecera de partido (1856); la construcción del ferrocarril Buenos Aires- Ensenada (1871), la fundación del pueblo de Tolosa (1871) y la instalación, en 1872, del saladero Tres de Febrero de Antonio Cambaceres, químico especializado en la industria de la carne que desde 1830 había dirigido numerosos establecimientos en Río Grande (Brasil) y en la República Oriental del Uruguay.

En 1871, la instalación del Saladero San Juan y, años más tarde, del San Luis, ambos de la firma Berisso expulsados de la zona de Barrancas y del Riachuelo tras la epidemia de fiebre amarilla que asoló en 1871 a la ciudad de Buenos Aires, darían origen y nombre a un caserío que nació y evolucionó estrechamente ligado al desarrollo de la industria de la carne para exportación, actividad productiva que también fortaleció al pueblo de la Ensenada. Al mismo tiempo, el puerto natural de la Ensenada era objeto de estudios tendientes a afianzar su rol como alternativo al de Buenos Aires.

Para Guillermo Wheelwright, empresario constructor de la vía férrea entre el puerto de la Ensenada y Buenos Aires, inaugurado completo en 1872, potencialidades no le faltaban a un “puerto natural, capaz de alojar un millar de buques y susceptible de mejoramientos, respecto de sus barra, hasta hacerle el canal de los buques ordinarios que visitan el Río de la Plata, en tanto que su anclaje exterior, no tiene tal vez superior en Europa, para lo que es seguridad contra los vientos peligrosos y los buques de guerra. Es un puerto el más cómodo y seguro, tan tranquilo, quieto y suave como el Paraná, capaz en extensión ilimitadas de muelles, almacenes, diques, y que solo requiere un poco de ayuda del gobierno para darle todas las facilidades que pueden obtenerse en cualquier puerto de Europa” (Wheelwright cit. Coni 1885, 3).

El mismo Wheelwright que en 1873 construyó un muelle en la Punta de Lara, extremo Oeste de la Ensenada, a la espera que “amarrarán allí buques para descargar sus cargamentos en vagones de tren que conducirá los efectos inmediatamente a la capital (Buenos Aires)”, señalaba que cuando se mejorara el puerto natural de la Ensenada “las facilidades existentes serán

grandemente aumentadas, habrá holgura suficiente en los muelles con los cuales se comunicará el ferrocarril, y la manipulación y transporte de cargas será más fácil aún”. (fig. 10)



Fig. 10 Muelle en la Punta de Lara, extremo oeste de la Ensenada, 1873

El muelle fue habilitado en 1874, pero limitado en sus funciones al embarque de productos locales: tasajo, frutos, hortalizas de las quintas de la zona y derivados de la industria saladeril y pesquera. Estaba claro, resalta Scarfo (1998) que, para las autoridades nacionales, este puerto en la Punta de Lara debía cumplir una función subordinada al funcionamiento del puerto de la Ensenada. Tenía unos 600 m de espigón y una capacidad de amarre de 4 buques de ultramar.

La construcción de Puerto La Plata en el natural de la Ensenada

El proceso de reconversión del puerto natural de la Ensenada en el artificialmente construido Puerto La Plata, se inscribe en un capítulo de la historia política argentina que se debate entre la sanción de las leyes que declararon Capital de la República al Municipio de la Ciudad de Buenos Aires (1880) y la voluntad política, manifiesta y sostenida por el gobernador Doctor Dardo Rocha (1881-1884), de crear una nueva ciudad para la decapitada provincia de Buenos Aires (MOP-PBA 1935, 90-91). Bajo esta óptica, el plan de gobierno para la fundación de una ciudad “destinada a ser uno de los principales mercados del mundo, para proveerlo de ganados en pie, de carnes conservadas y de granos” reunió todos los atributos de un proceso de planificación que complementó objetivos a corto y mediano plazo con una gran capacidad de gestión pública urbana y territorial. Entre los hitos principales de ese proceso destacan:

- la consideración de las ventajas comparativas económicas, culturales, sociales y ambientales del territorio del antiguo Municipio de la Ensenada donde construir una nueva Ciudad con Puerto;
- la gestión de grandes emprendimientos y obras estratégicas impulsoras del desarrollo y de los cuales la materialización del trazado urbano, su ejido y el puerto fueron los primeros de envergadura por sus obras urbanísticas, arquitectónicas e ingenieriles.
- la creación de la estructura jurídica y administrativa necesaria para la consolidación de la idea;
- el establecimiento de acciones conjuntas entre cuadros técnicos y decisores políticos;
- la reestructuración y el fortalecimiento de los organismos técnico-políticos intervinientes para garantizar la excelencia del producto, Ciudad con Puerto, e insertar el territorio regional en el marco del modelo económico agroexportador (1860-1930)

En el año 1880 la ciudad de Buenos Aires, hasta entonces capital de la provincia homónima, fue declarada capital de la Nación. Se impuso entonces la necesidad de encontrar un nuevo asiento legal para las autoridades de la provincia de Buenos Aires a partir del estudio de tres alternativas territoriales donde localizar su nueva capital: en ciudades mediterráneas existentes; en ciudades

cabeceras de los municipios colindantes a la Ciudad de Buenos Aires y en ciudades con puertos del extenso frente fluvial y marítimo de la provincia. En este orden varias ciudades con puertos pugnaron por constituirse en la nueva Capital de la provincia de Buenos Aires y, entre ellas, la costera marítima de Bahía Blanca, y fluviales de San Nicolás de los Arroyos, Zárate, Campana, Quilmes y Ensenada.

La situación geo-estratégica del puerto natural de la Ensenada fue considerada por el Dr. Dardo Rocha, gobernador fundador de la Ciudad de La Plata en 1882, como “excelente en relación a toda la Provincia, porque aproxima al punto medio en la línea de sus costas, lo que permite esperar que no sólo el Sud y el Oeste vengan fácilmente a él, sino que el Norte mismo lo haga sin inconvenientes en una parte considerable. Puede ligarse a la red general de comunicaciones con un corto ramal de ferro-carril, y constituirse sin excesivo gasto al lado de éste un camino común, que será ventajosamente usado por el tráfico que no siga las vías férreas”. La autorizada opinión del Dr. Dardo Rocha estaba avalada con la propia del ingeniero holandés Jean Abel Adrián Waldorp que “el Poder Ejecutivo hizo venir de Europa para encomendarle varios estudios hidráulicos” y el proyecto del puerto de la nueva Capital construido entre 1883 y 1890. Ambos consideraban que la Ensenada sería el gran puerto de la provincia de Buenos Aires y, por consiguiente, sus lomas “el punto más adecuado para establecer una gran ciudad, que sirva a la vez, sin mayores inconvenientes, de centro administrativo y político” (Coni 1885, 2- 4) (fig. 11).

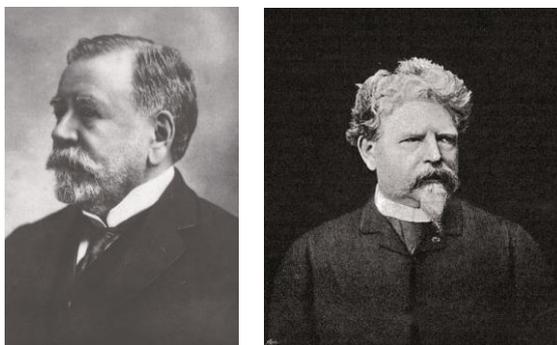


Fig. 11 Juan José Carlos Jacinto Dardo Rocha (1838-1921) y Jean Abel Adrián Waldorp (1824-1893)

La existencia de un puerto de naturaleza probada y las cualidades culturales de la región que lo contenía, promovieron el 1º de mayo de 1882 la sanción de la ley que estableció la fundación de la ciudad de La Plata “frente al puerto de la Ensenada sobre los terrenos altos que habría de asegurarle la comunicación directa de la capital de la provincia con el resto del mundo, por los anchos caminos del río y del mar” (La Plata 1832-1932, 52). Esa ley fijaba la Capital de la Provincia en el Municipio de la Ensenada donde “El Poder Ejecutivo procederá a fundar inmediatamente una Ciudad que se denominará *La Plata*, frente al Puerto de la Ensenada, sobre los terrenos altos” con un ejido de seis leguas cuadradas y veintidós céntimos dividida y amojonado en solares, quintas y chacras (RO-PBA, 1882). A pocos años de su fundación, la imagen del territorio de una ciudad con puerto podía ser comparado con un “campamento en su movimiento en acción, en sus construcciones, en sus remociones, en el desorden mismo y en el caos, en fin, de donde brotará el *fiat lux*”, la luz, por la fiebre del trabajo de una población compuesta en su mayoría por obreros “emigrados de distintas partes del globo” (Coni, 1885, 38).

El día 3 de junio de 1882 otra ley autorizaba al gobierno provincial para celebrar un contrato con el Gobierno Nacional con el objeto de construir científicamente el puerto natural de la Ensenada “con capacidad suficiente para recibir buques de 21 pies de calado” y, el 16 de setiembre se colocaba la piedra fundacional de Puerto La Plata, el referente territorial más importante de la nueva Capital de la provincia de Buenos Aires, fundada el 19 de noviembre del mismo año (RO-PBA 1882^a y 1882^b).

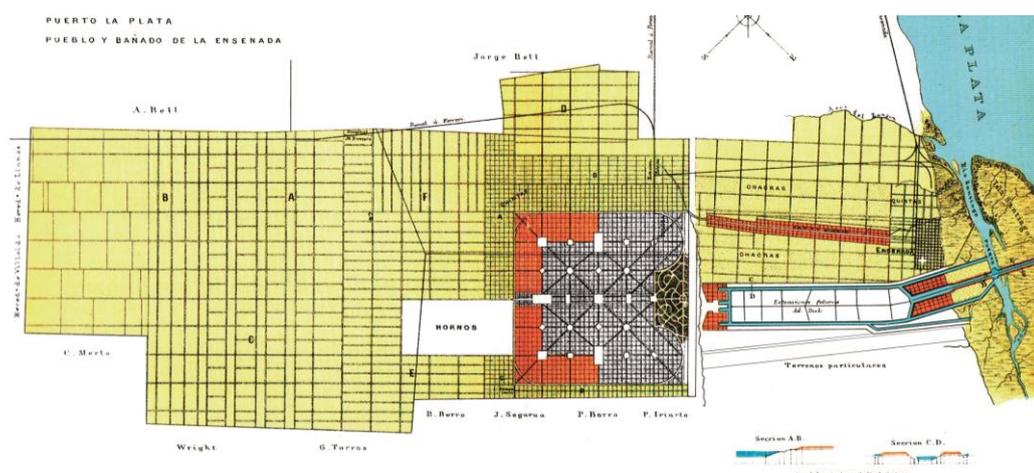
En ese contexto la Ensenada de Barragán era considerada uno de los “puntos más aparentes para dirigir a ellos nuestras cosechas y nuestros animales gordos, si a las comodidades del puerto

(natural) unimos las facilidades para la expedición” por la ejecución de una obra de vanguardia que respondiera a la moderna infraestructura portuaria, ferroviaria y vial de una nueva ciudad concentradora de servicios y equipamientos, centro universitario, cultural, financiero, comercial, de esparcimiento, educación y recreación (MOP-PBA 1935, 90-91).

El proceso de reconversión del puerto natural de la Ensenada en el científicamente construido Puerto La Plata, considerado el mejor de la margen occidental del Río de la Plata, no puede ser aislado de las condiciones que debía reunir el sitio donde, en noviembre de 1882, se fundaría la nueva capital de la provincia de Buenos Aires. Tampoco de la autorización del gobierno nacional para la materialización entre 1883 y 1890 del proyecto de puerto del ingeniero holandés Juan Abel Adrián Waldorp (1824-1893) que, a nuestro juicio, tuvo en cuenta en su organización física y funcional al conocido como eje monumental o, en otros términos, al elemento estructurador más significativo de la configuración del trazado de la nueva capital para acercar el puerto a la ciudad.

El ordenamiento territorial del ejido de la nueva Capital incluyó, como en un verdadero plano director, el proyecto de trazado de una ciudad y el propio, planificado, para la construcción artificial de un puerto fluvial de cabotaje y ultramar entre la ciudad y el mundo; además de áreas de quintas y chacras destinadas a la agricultura, la red vial y ferroviaria de vinculación con la capital nacional, el interior bonaerense y el país y, a dos ciudades en fuerte proceso de crecimiento y consolidación, Tolosa y Ensenada. También a un pequeño caserío en torno a los saladeros de Juan y Luis Berisso y, a una población nativa e inmigrante de diversas nacionalidades relacionadas, directa o indirectamente, con las actividades portuarias, la industria de la carne y la construcción de los edificios públicos de la nueva ciudad de La Plata.

En el proyecto original, el trazado de la ciudad capital estaba tensionado por medio de un eje de simetría axial que ubicaba en sus extremos noreste al puerto y sudoeste a la estación central del ferrocarril y, entre ellos, a los edificios más representativos de la educación, el culto, el gobierno, local y provincial, la cultura, la seguridad y el avance tecnológico significado por la Casa de Máquinas o Estación Central Hidráulica que construida, frente a la cabecera de un Gran Dock., por la empresa de G. Luther entre 1890 y 1892, alimentaría a vapor el sistema hidráulico de Puerto La Plata. De acuerdo con Alain Garnier (1989, 49) ese eje, conocido como monumental, es el elemento más importante de composición de la traza urbana de La Plata y si bien está cargado con varios simbolismos que se superponen, su simbolismo más fuerte “debe buscarse, sin embargo, en sus prolongaciones fuera de los límites de la ciudad: al noreste hacia el puerto y al sudoeste al interior del país”¹. (fig. 12)



¹ El conocido como plano primitivo del trazado de la Ciudad de La Plata observa diferencias con el fundacional utilizado para su mensura y división. En este último, el esquema estructural que implicaba un eje de simetría axial tensionado entre la estación terminal ferroviaria y el puerto sufrió modificaciones. La estación de ferrocarril desaparece de su estratégica posición entre el interior de la provincia de Buenos Aires, la ciudad y el puerto.

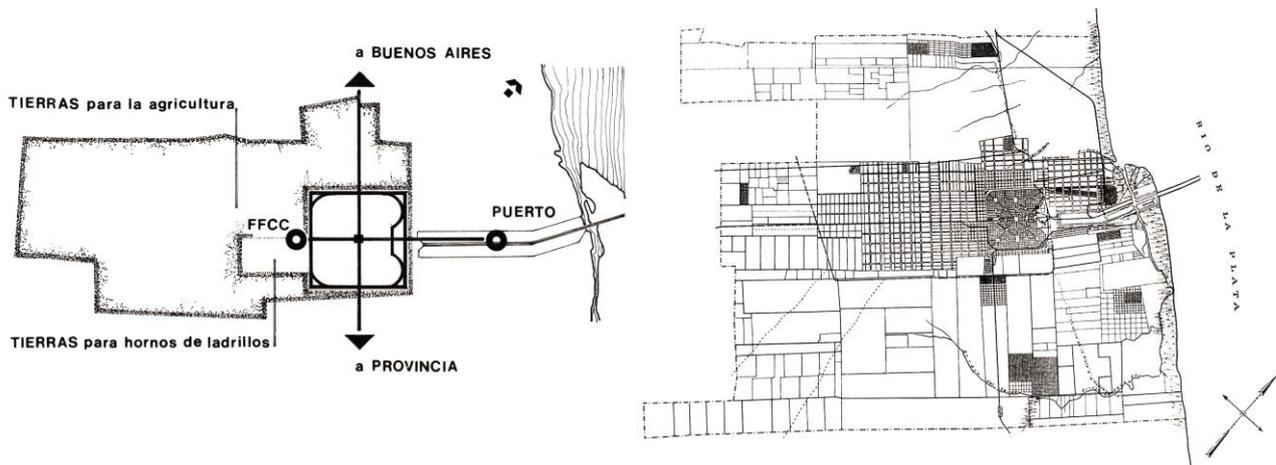


Fig. 12 Plano del Ejido de La Plata, 1885 y ubicación del Ejido en el Partido de La Plata.

Un análisis pormenorizado del plano del ejido de la ciudad de La Plata de 1885, así lo ratifica: incorpora al puerto como parte estructurante de un sistema de comunicación terrestre de vinculación hacia el interior de la provincia de Buenos Aires y fluvial hacia el mar y el mundo y, aunque en ese plano las vías férreas que envolvían su planta cuadrada ya no convergen en una estación central en el extremo noreste del trazado urbano, el proyecto preveía cuatro diques de cabotaje y de desembarco de mercaderías y pasajeros que concluían el recorrido por transporte fluvial entre el puerto y la ciudad (Vitalone y Conti 1996).(fig. 13)

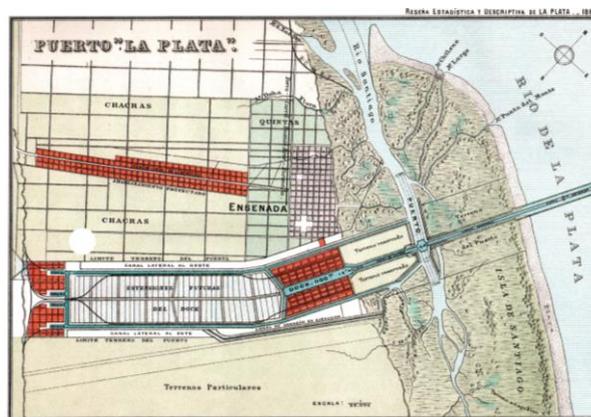


Fig. 13 Proyecto del Puerto La Plata, 1885

En enero de 1883 se aceleraron las gestiones para la construcción científica del puerto con la celebración de un convenio entre los gobiernos de la provincia y la nación. Este último, aprobó el proyecto y los presupuestos elaborados por el ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp (1824-1893) del grupo Waldorp y Cía. que, ratificado por la provincia, lo contrató el 9 de agosto para ejercer la dirección técnica de las obras que comenzaron el 1º de noviembre de 1883 bajo la administración de una Comisión creada *ad hoc*, previa expropiación de las tierras comprendidas entre la costa del río de la Plata y las puertas de la nueva ciudad Capital (RO-PBA 1883^a, 1883b, 1883c, 1883d).

No sin razón exclamaba De Corvetto en 1885 (cit. Barcia 1982, 79):

“La Plata es un efecto; su puerto una causa!!”

El grupo Waldorp en el Río de la Plata

Entre los años 1880 y 1883 la administración nacional del Puerto, natural, de la Ensenada, inició el proceso de su construcción científica apelando al conocimiento y la experiencia de los profesionales ingenieros de la empresa de familia Waldorp que, de por sí o asociados con otras como, por ejemplo, con la de G. Luther fabricantes y proveedores de máquinas hidráulicas, desempeñaron diferentes funciones en el transcurso de sus obras: proyectistas, directores y/o jefes, representantes ante las empresas contratadas en Europa, entre otras.

Un decreto del 9 de agosto de 1883 rubricado por el fundador de la ciudad de La Plata, gobernador Dardo Rocha, que formalizó la intervención del titular de la empresa **Juan Abel Adrián Waldorp**² (J.A.A. Waldorp 1824-1893) en la construcción de Puerto La Plata, es uno de los pocos documentos que lo presenta con sus tres nombres completos: el artículo primero de ese decreto reza “nómbrese Director Técnico de las obras del Puerto de la Ensenada, a don Juan Abel Adrián Waldorp, Ingeniero en Jefe de Waterlotdt y Consejero de Estado de los Países Bajos” (RO-PBA 1883b). Sin embargo, es usual encontrarlo citado tan sólo por su apellido, precedido de señor, ingeniero o ingeniero director o, titulado sus producciones: proyecto Waldorp; propuesta Waldorp; puerto Waldorp, sin siquiera inicialar alguno de sus nombres. Tales omisiones, sumadas al hecho de que sus descendientes directos, hijos e inclusive nietos, fueron bautizados reproduciendo uno o más de sus nombres de pila, han planteado en algunos casos más dudas que certezas al momento de dilucidar, por ejemplo, cuestiones de autoría en los proyectos de dos puertos del Río de la Plata: Puerto La Plata y Puerto de Montevideo³.

Poco se conoce sobre la intervención de sus hijos en los procesos de construcción de esos dos puertos del Río de la Plata. La abundante bibliografía y los documentos de archivo consultados, a poco de analizados, evidencian una de las razones de tales ausencias en la historiografía de los puertos mencionados e, inclusive, la principal causa que, a nuestro juicio, confundió a algunos autores sobre qué miembros de la familia Waldorp fueron el/los autor/es del proyecto Puerto La Plata o si, el mismo J.A.A. Waldorp integró el equipo de trabajo que se presentó en 1889 al concurso de anteproyectos de reconversión del Puerto de Montevideo.

Un primer dato significativo surge de la lectura del libro de viajes del escritor francés Alfred M. Ebelot (1886, 438) cuando comenta que Monsieur Waldorp al tener que tomar una posición sobre la construcción de puertos como el de la Ensenada “relegados a cierta distancia de ciudades muy ocupadas”, en este caso Buenos Aires, compartió su opinión con los miembros de la compañía “en una conversación familiar”. Otro viajero, De Corvetto (1885-1886, cit Barcia 1982, 76-78) describía al ingeniero Waldorp como un “hermoso viejo con grandes botas” que le había explicado la realización de un puerto “que hará de La Plata el centro comercial más admirable de la República”. Cuatro años más tarde, Santiago Estrada (1889, 213) en una visita a las obras del Puerto La Plata también buscó y encontró “en su despacho al ingeniero Waldorp, anciano de respetable aspecto, a la sazón rodeado de tres hijos, ingenieros como él”.

Arrieta (1935, 157), por su parte, no dudó cuando en una de sus viñetas parafraseó a Santiago Estrada y agregó que uno de sus hijos, lo había acompañado explicándole “los trabajos titánicos que se realizan con afanosa celeridad”. No dudó tampoco Lía Sanucci (1982, 87), al mencionar que “las obras fueron concebidas, planeadas y contratadas por el ingeniero holandés Juan Abel

² En el trabajo titulado Profesionales que intervinieron en la Fundación de La Plata, Juan Abel Adrián Waldorp es citado como autor del proyecto de Puerto La Plata (Decreto Nacional del 3 de abril de 1883) e integrante de la Comisión de Materiales (MOP-PBA 1935, 19-21). Cuando comenzaron las obras de Puerto La Plata el ingeniero J.A.A. Waldorp tenía 59 años.

³ Sabemos que mientras en Argentina el ingeniero holandés Jan Abel Adriaan Waldorp (J.A.A. Waldorp, 1824-1893)³ realizaba, desde 1882, los estudios hidráulicos, los planos de proyecto, los presupuestos y, a partir del 1º de noviembre de 1883, la dirección técnica de las obras de Puerto La Plata; en Montevideo, respondía junto a sus hijos al llamado a concurso de anteproyectos convocado en 1889 por el gobierno de Uruguay para la construcción científica de su puerto. Por entonces, J.A.A. Waldorp gozaba de una favorable reputación y reconocimiento en diversos países europeos.

Adrián Waldorp⁴”, como señala el decreto de 9 de agosto de 1883, y que “tres hijos, también ingenieros” fueron sus colaboradores.

Asnaghi (2004c, 249), sin embargo, resalta que “la construcción del puerto tuvo tres artífices fundamentales: los socios Francisco Lavalle y Juan Bautista Médici y el ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp”, al que describe como de origen holandés nacido en 1859 y fallecido en 1930 que “por su juventud y formación profesional, concibió las obras del puerto con espíritu renovador”. Carolina Boursetty (sic, es Bursetti), continúa Asnaghi “fue esposa fiel y apoyo constante en la vida del ingeniero Waldorp”. Con estos datos presenta, y confunde, como autor del proyecto a uno de los tres hijos del anciano Juan Abel Adrián Waldorp: el ingeniero hidráulico **Johanes Abel Waldorp** (J.A. Waldorp Ten Kate 1859-1930) que tenía 24 años cuando se iniciaron las obras de Puerto La Plata. Como Asnaghi, Farro también hace referencia a que, este último, fue el “creador del proyecto del puerto de la Ensenada en la nueva capital provincial de La Plata, cuyas obras dirigió entre 1883 y 1889” (Farro 2008, 275).

Otras fuentes señalan que Puerto La Plata fue “construido con todos los trabajos y accesorios bajo la dirección del Ingeniero en Jefe J.H.A. Waldorp” o, simplemente, por el ingeniero **H. Waldorp**, recentrando la atención con esas iniciales en otro de los hijos de J.A.A. Waldorp: el ingeniero civil Jan Herman (J.H. Waldorp Ten Kate 1850-1913) de 33 años al momento de iniciarse las obras del puerto (Ministerio de Fomento 1895, 88-89). Su firma consta en varias notas dirigidas al Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, una en ocasión de elevar a la Contaduría General un expediente conteniendo un plano rubricado por su padre J.A.A. Waldorp y el presupuesto de un depósito provisorio para Puerto La Plata, donde manifiesta que firma “en ausencia del Director Técnico”, en la ciudad de Ensenada a los diecinueve días del mes de mayo de 1890 (AH-PBA 1889)⁵.

Otra cita encontramos, en una nota de 1893 dirigida por el Ingeniero del Puerto Julio B. Figueroa al Director de Hidráulica haciéndole partícipe que el Ingeniero Herman Waldorp “el apoderado en Europa del Director Técnico del Puerto” había oficialmente inspeccionado y recibido una grúa flotante a vapor contratada en 1891 con la Casa Luther y que, desde entonces, se hallaba lista para el embarque con destino a Puerto La Plata. El 25 de noviembre de este último año J.A.A. Waldorp, su padre, había cesado en sus funciones haciéndose cargo el Departamento de Ingenieros del inventario de las “existencia y la cuenta exacta de los archivos de la extinta Oficina de la Dirección Técnica” (AHG- PBA, 1893). (fig. 14)

Nº 1077.
Pertenece à la Nota de
Fecha 24 de Julio de 1889.
El Director Técnico.


⁴ De la investigación realizada a partir del entrecruzamiento de datos genealógicos dispersos y no sistematizados en las páginas web consultadas surge que Jan Abel Adriaan Waldorp (J.A.A.W. 1824-1893), casado con Louise Margareta Petronella Ten Kate (1829-¿?) habría tenido dos o tres hijos varones (si se lo incluye a Antonio Waldorp, 1855-¿?): Ingeniero Civil Jan Herman Mari (J.H.M. Waldorp, 1850-1913) e Ingeniero Hidráulico Johannes Abel (J.A. Waldorp, 1859-1930).

⁵ Ninguna mención encontramos acerca de la participación de un tercer hijo, sólo una velada referencia en una página de genealogía a un Waldorp de nombre **Antoine o Antonio** que nacido en 1855 tendría 28 años de edad en 1883 cuando comenzaron las obras de Puerto La Plata.

Ensenada Mayo 19 de 1890
en ausencia del Director Técnico
el Ingeniero
J. Waldorp.



Fig. 14 Firmas de Juan Abel Adrián Waldorp, y de su hijo Juan Herman Waldorp (AH-PBA 1889).

La participación del grupo Waldorp en el concurso de anteproyectos para el Puerto de Montevideo, quedó acreditada en la documentación escrita elaborada en cada una de las instancias de consustanciación del mismo. En un informe del Ingeniero Carlos Honoré (1890), miembro del Consejo General de Obras Públicas del Ministerio homónimo, leemos que luego de estudiar y evaluar comparativamente los proyectos presentados se había arribado, entre otras, a las siguientes conclusiones generales:

“Que existen antecedentes legales, técnicos y científicos, suficientes para formar opinión, sobre los proyectos de puerto presentados en el concurso de Junio de 1889...

Que estudiadas las propuestas a la luz de un examen científico y técnico, en presencia de las exigencias de la Ley, muy pocas pueden recomendarse a la atención de los Poderes Públicos.

Que tres propuestas, las de Gianelli, Dillon y Waldorp responden mayormente a condiciones más o menos bien interpretadas que debe llenar un proyecto.

Que de dichas tres propuestas, la que encierra el proyecto que responde mejor a una crítica razonada, es la de Waldorp”, N° 7 de las veintiuna presentadas”.

Si bien la referencia permanente al proyecto con el sólo apellido Waldorp sugiere la participación de varios miembros del grupo empresario, hasta el momento no hemos encontrado evidencia alguna sobre la identidad de su representante en el concurso de anteproyectos para el Puerto de Montevideo. Honoré (1890, 24) señalaba que “la propuesta N° 7 Waldorp (Enrique) responde a todas las exigencias de la ley” y encierra entre paréntesis el nombre de su autor, sobre el cual se carece de información.

Dos años después del fallecimiento de J.A.A. Waldorp (1893), una comisión que evaluaba en 1895 un nuevo anteproyecto para el Puerto de Montevideo concluía en que reproducía “el anteproyecto formulado por el señor ingeniero Waldorp presentado al Superior Gobierno el 21 de mayo de 1889” (Ministerio de Fomento 1896, 33). García Zuñiga (1932, 206) despeja esta incógnita al sostener que, este último, era el ingeniero en jefe **J. H. A. Waldorp**, el mismo que firmara en ausencia de su padre J.A.A. Waldorp las notas citadas⁶. (Viñeta V1)

⁶ García Zuñiga también menciona como hijos de J.H. Waldorp a Antonio y Germán (Herman?) que, en 1895, junto a los ingenieros alemanes L. Franzius y Hans Arnold, formaron parte del cuerpo de técnicos experimentados de la Casa G. Luther, de Braunschwig, constructora de obras y maquinarias hidráulicas, contratada para realizar los estudios preliminares de la construcción de Puerto de Montevideo. En las páginas de genealogía Myheritage.es consultadas y otras, no hemos podido corroborar ese parentesco.

Montevideo, 25 de abril de 1895

“El señor Ministro doctor Zorrilla de San Martín ha comunicado haberse presentado a la Legación (Consulado), el ingeniero Neerlandés señor Waldorp, quien conociendo el propósito del Gobierno de Uruguay acerca de los estudios del Puerto de Montevideo, por las publicaciones hechas, había solicitado que trasmitiese en su nombre la oferta de sus servicios profesionales, acompañando un informe expedido por el Cónsul General de los Países Bajos, en París, que dice así:

“Señor Ministro: En consecuencia de la entrevista que el señor Waldorp, ingeniero neerlandés, tuvo el honor de celebrar con V.E., me apresuro a transmitirle una noticia, relativa a los trabajos de este ingeniero. Es no solamente satisfactorio, sino también un deber a llenar, por mi parte, el agregar que: el señor Waldorp goza de una reputación bien merecida como persona seria y de talento, siendo por lo demás muy favorablemente conocido en los diversos países en que ha ejecutado trabajos”.

La noticia de los trabajos a que hace referencia es la siguiente:

Estudios y proyectos hechos por el señor Ingeniero H. Waldorp:

En Turquía: Puertos de Salónica; Dédcagtoch y Redosto.

En Bulgaria: Puertos Varma y Burgas.

En Rumana: Puerto Constanza

Estudios para los puertos de: Sampierdarena (Italia); Vera- Cruz (México).

En referencia a Puerto de La Plata, Zorrilla expresa en 1895 “construido con todos los trabajos y accesorios bajo la dirección del ingeniero en jefe **J.H.A. Waldorp**”.

Proyectos hechos y preparados bajo la misma dirección:

Puerto de Montevideo

Puerto de Santa Fe

Puerto de Bahía Blanca.

(firma) **Ingeniero Juan José Castro**, Ministro de Fomento..

Fuente: Exposición del señor Ministro de Fomento al Poder Ejecutivo en ocasión de concluir las gestiones para obtener antecedentes relativos a ingenieros que estuvieran en condiciones de integrar la Comisión Especial. En Ministerio de Fomento (1895). Puerto de Montevideo. Gestiones efectuadas para llevar a cabo los Estudios Definitivos y el Proyecto de Obras; Elección de los Ingenieros e Integración de la Comisión Especial (pp. 88-90). Montevideo: Imprenta y Litografía “La Razón”.

Los primeros decisores políticos y técnicos en la construcción de Puerto La Plata

El proceso de reconversión del puerto natural de la Ensenada fue acompañado por un conjunto de decisiones políticas y técnicas para crear y/o reorganizar las instituciones del Estado tanto nacional como provincial incorporando un importante número de profesionales, argentinos y extranjeros, responsables de la planificación, gestión y ejecución de las obras de la infraestructura fundante de Puerto La Plata. Se trataba entonces de formar los cuadros técnicos con hombres que tenían en común una serie de saberes especializados en una época en que era necesario desarrollar obras que le permitieran a la Argentina contar con infraestructuras portuarias para la exportación de sus materias primas, especialmente cereales y carnes (Gallego 2013, 205-223):

Hasta entonces, las obras de infraestructura de los puertos de la República Argentina estaban inscriptas entre las misiones y funciones del Ministerio de Hacienda con “todo lo que atienda a la habilitación o supresión” de esas plataformas, de las aduanas y los caminos (RN-RA 1856). Años más tarde, la **Oficina de Ingenieros Nacionales** (1869-1875), creada y dependiente del Ministerio del Interior de la Nación, concentró y amplió esas misiones para ejecutar las operaciones topográficas que se necesitaran en los territorios nacionales; practicar las inspecciones de los ferrocarriles nacionales e informar sobre la necesidad de hacer estudios y ejecutar obras públicas (RN-RA 1869).

Esa oficina reconocida como el primer organismo creado *ad hoc* para proyectar, gestionar y ejecutar obras públicas en el territorio de la Nación, fue reemplazada por el **Departamento de Ingenieros Civiles** (1875-1898)⁷ del que dependía un **Consejo de Obras Públicas**, como veremos, de singular actuación en el proceso de aprobación de los planos, presupuestos y memorias técnicas del proyecto Puerto La Plata (RN-RA 1875).

El Consejo, además de funciones administrativas tenía otras vinculadas con cuestiones de obras públicas con la finalidad de “informar al P.E.N. (Poder Ejecutivo Nacional) en los asuntos que éste le requiera su dictamen; dar instrucciones a los ingenieros a los que se les ha encomendado alguna misión; y aprobar los proyectos y presupuestos de obras públicas que deban someterse al P.E.”. Asimismo compartía con el Departamento de Ingenieros Civiles la atribución de indicarle al Gobierno Nacional la necesidad de practicar estudios, de construir o reparar obras y atender su conservación; evaluar los antecedentes y designar a los ingenieros o empleados que debían encargarse de dirigir y supervisar esas obras (Segovia 2014, 54).

Entre sus atribuciones destacaban “los estudios, construcciones, y mejoras relativas a caminos de fierro carreteros, puentes, trabajos hidráulicos y demás obras públicas” y en el tema específico de las infraestructuras de los puertos nacionales, la inspección y estudios de los ríos y los canales navegables, además de los faros, y todo aquello que se relacionara con la navegación. Parafraseando a Escobar (2007, 5-8) las funciones de ese Departamento y su Consejo no eran neutrales, de los ingenieros dependía que una región fuera integrada o no al espacio nacional.

A los fines operativos del Departamento de Ingenieros Civiles Nacionales, el territorio fue dividido en secciones: primera o del Litoral, establecida en Buenos Aires, segunda o del Centro, en Córdoba, tercera o del Oeste, en Mendoza y cuarta o del Norte, en Tucumán. Por ello, sostiene Escobar (2007, 7) que la creación de ese departamento de 1875 coincide con la del propio Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires que internalizó sus atribuciones para

⁷ La ley 757 de octubre de 1875 creó el Departamento de Ingenieros Civiles Nacionales, que dependería del Ministerio del Interior. Estaba a cargo de un Director, que compartía responsabilidades con el Consejo de Obras Públicas, y lo integraban además un vice-director, ingenieros inspectores de ferrocarriles, de puentes y caminos y de obras públicas, un secretario y un arquitecto. Ese Departamento estuvo bajo la dirección del ingeniero Guillermo White hasta 1887, en que perdió protagonismo, al limitarse sus funciones durante la presidencia de Juárez Celman, en la segunda mitad de la década del ochenta. A partir de ese momento permaneció en un segundo plano hasta la creación del Ministerio de Obras Públicas de la Nación (Salerno 1998, 8)

proyectar, gestionar y ejecutar obras públicas sobre el territorio bonaerense (D' Agostino y Banzato 2015).

En el ámbito provincial, un decreto del 19 de abril de 1875⁸ definió la estructura y atribuciones de su Departamento de Ingenieros bajo la responsabilidad de profesionales congregados en una Sección de Obras Públicas, dividida a la vez en las de Ferrocarriles, Arquitectura, Puentes y Caminos y, en una Sección de Geodesia que concentraría todas las tareas del disuelto Departamento Topográfico (RO-PBA 1875). Cuando ese departamento se reorganizó en 1881, a las dos secciones de 1875 se sumaron las de Trabajos Catastrales y Puentes y Caminos que, elevadas a ese rango, dejaron de pertenecer a la sección de Obras Públicas. Asimismo se conformó la primera planta del personal que, fortalecida, un año más tarde, intervendrá en los procesos y procedimientos de planificación, gestión y ejecución de todas las obras públicas de carácter provincial de la nueva Ciudad Capital y entre muchas otras de gran envergadura, en las de infraestructura de Puerto La Plata.⁹ (Vitalone 2014, 10). (fig. 15)



Fig. 15 Edificio del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires (foto 1883).

En el reestructurado Departamento de Ingenieros provincial de 1881 recayeron las gestiones técnicas y administrativas de construcción de toda la obra pública de acuerdo “a las exigencias de una ciudad moderna con un gran puerto de aguas hondas que redundaría en beneficio del intercambio comercial y del más amplio progreso de la provincia y el país” (MOP-PBA 1935, 88-94). Con esa finalidad se encadenaron las acciones para ejecutar el proyecto Ciudad más ambicioso del siglo XIX: se organizó una Oficina de Asuntos de la Capital La Plata dependiente del Ministerio de Gobierno el 21 de agosto de 1882 y varias Comisiones Administradoras encargadas, entre otros asuntos, de los terrenos fiscales (21 de agosto de 1882), de la división y distribución de las tierras (5 de setiembre de 1882), de los edificios a construir en La Plata (1° de marzo de 1883) y de los trabajos del Puerto (28 de diciembre de 1883).

Entre los años 1880 y 1883 del proceso de construcción científica del puerto natural de la Ensenada, se produjo una intensa actividad parlamentaria con la finalidad de federalizar, primero, la Ciudad de Buenos Aires y, como hemos señalado fundar una nueva Ciudad con Puerto para Capital de la Provincia de Buenos Aires el 19 de noviembre de 1882. El poder legislativo autorizó entonces al gobierno nacional para “contratar con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la construcción por cuenta y bajo la dirección de éste de las Obras del Puerto de la Ensenada”,

⁸ El Decreto sobre Nombramiento y Atribuciones del Departamento de Ingenieros del 19 de abril de 1875, dice “Habiendo cesado en virtud de la ley de Presupuesto el Departamento Topográfico, créase en su lugar un Departamento de Ingenieros” (RO-PBA 1875).

⁹ La estructura base fue conformada por un Presidente, Francisco Lavalle; cuatro vocales ingenieros civiles, Carlos Stegman, Rodolfo Butner, Luis Silveyra Olazábal y Jorge Coquet; tres vocales agrimensores, Carlos Encina, German Kuhr y Edgardo Moreno que asistidos por un secretario, Félix Malato, debían proponer el personal auxiliar; formular el reglamento de funcionamiento y la organización definitiva “presentándolas en oportunidad al Poder Ejecutivo para su aprobación”.

reservándose el derecho de construir diques, muelles y demás obras que juzgase conveniente sin perjudicar las construcciones de la provincia; expropiar las obras del puerto “en todo tiempo” y, entre otros asuntos, aprobar los planos antes de dar principio a la ejecución de las obras (RN-RA 1880, 6) (RN-RA 1882, 172).

El convenio fue celebrado en enero de 1883 con sujeción a las siguientes obligaciones por parte de la provincia de Buenos Aires: presentar en el término de un año los planos, generales y de detalle, memorias descriptivas y presupuestos respectivos que serían sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional previa evaluación del Consejo de Obras Públicas citado. Por su lado, la Nación ratificaba los derechos que le otorgara la ley que lo había autorizado en 1882 para contratar con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la construcción de las obras de Puerto La Plata, en el natural de la Ensenada (RN-RA 1883, 331).

Dos meses más tarde, el 17 de marzo de 1883, ese Consejo elevaba al Poder Ejecutivo Nacional un informe detallado sobre la evaluación de los planos, presupuestos y memorias del proyecto de Puerto para la Ensenada del Ingeniero J. Waldorp presentados por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires que, con algunas observaciones del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación fue aprobado por decreto del 8 de abril del mismo año. Para ese consejo, el plan general para la construcción del puerto de la Ensenada estaba concebido “bajo las ideas de la práctica moderna en boga en ciertos puertos de Europa particularmente en los de Holanda, reuniendo buenas condiciones de comodidad y abrigo bajo cuyo punto de vista general no puede menos que aceptárselo” (RN-RA 1883a, 369) (Anexo 1.1 y 1.2).

La aprobación del proyecto de Puerto La Plata por el Consejo de Obras Públicas del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación desencadenó, a la vez, un conjunto de decisiones políticas, administrativas, técnicas y jurídicas en la provincia de Buenos Aires que autorizó su construcción “con arreglo al contrato celebrado con el P.E. de la Nación” el 6 de agosto de 1883; nombró el 7 de agosto a un comisionado para negociar en el extranjero un empréstito para solventar las obras y, el 9 de agosto, contrató como Director Técnico al Ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp que el Poder Ejecutivo Nacional había hecho “venir especialmente de Europa para encomendarle varios estudios hidráulicos”. Se formó, además, la **Comisión Administradora**¹⁰ de los trabajos del Puerto, que operó desde el 28 de diciembre del mismo año hasta 1888 (RO-PBA 1883 a- b-c).

Los siguientes párrafos transcritos de una nota fechada el 16 de febrero de 1884, firmada por Luis Andrade presidente de esa Comisión y dirigida al Ministro de Gobierno Doctor Don Faustino Jorge nos ilustran sobre sus funciones:

“en el día de ayer acompañado del Señor Secretario de esta Comisión he procedido a practicar una visita de inspección a las obras del Puerto de La Plata encontrando que se han hecho en los canales laterales tres mil metros de excavación con dos metros sesenta centímetros de profundidad, que varía de cinco metros veinte centímetros a cinco metros setenta centímetros.

El monte Santiago ha sido ya desmontado debiendo darse en breve principio a las excavaciones para el gran canal.

Actualmente hay ocupados en aquellas obras mil doscientos hombres entre el personal científico y operarios, pero así como se dé principio a las excavaciones para el gran canal, este número será aumentado me lo han manifestado los empresarios.

Más adelante tendré el honor de pasar mensualmente al Señor Ministro un estado general que demuestre la marcha de aquellas obras” (AH-PBA 1884)

Los trabajos de construcción científica del puerto natural de la Ensenada comenzaron el 1º de noviembre de 1883, constituyéndose en su propio terreno la **Oficina de la Dirección Técnica** bajo la responsabilidad del Ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp acompañado, en 1884, por dos

¹⁰ La Comisión Administradora de los trabajos del Puerto La Plata se conformó en 1883 con Don Luis Andrade (Presidente); los Directores Generales José M. Bustillo, Doctor Julián Fernández, Juan Coque., Juan José Lanusse, Javier Arrufó y Teodoro Serantes y, el Secretario Contador Adolfo Miranda Naón, sumando en 1884 un Secretario don Matías Pinedo y dos auxiliares escribientes Arturo Lescano y Justo P. Montero.

ayudantes ingenieros Antonio Von Dosselaar y Ernesto Yeons; un auxiliar Teodoro Urcequi y un empleado administrativo, Juan P. Brendis, que conformaron la primera planta de personal a cargo, por sí o por terceros, de las obras de Puerto La Plata. (fig. 16)

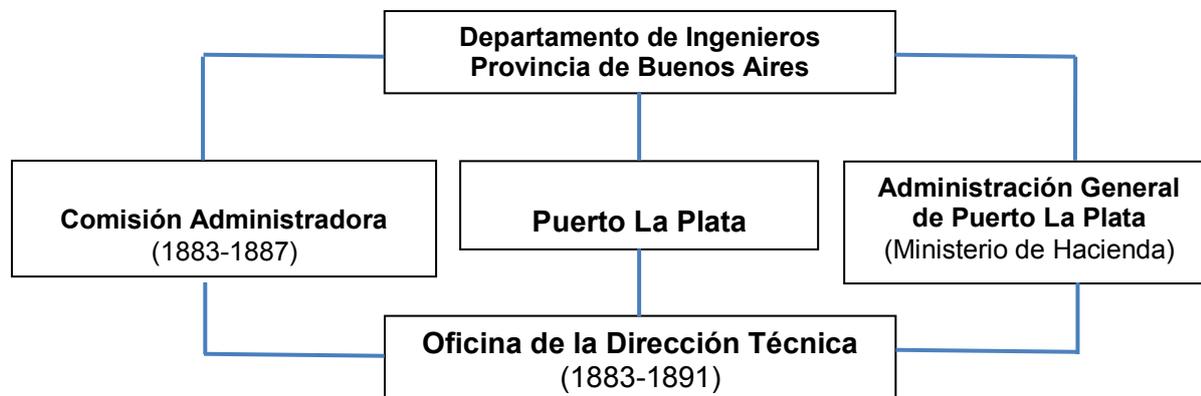


Fig. 16 Primeros decisores técnicos y administrativos de las obras de Puerto La Plata.

El año 1885 también fue testigo de la creación del Ministerio de Obras Públicas que, con múltiples competencias en lo referente a canales, puertos, ferro-carriles, caminos generales, municipales y vecinales, pero también en temas vinculados con la agricultura, la ganadería, las colonias y el comercio¹¹, se agregó a los preexistentes de Hacienda y de Gobierno de la provincia de Buenos Aires (RO-PBA 1885)¹². El Departamento de Ingenieros pasó entonces a depender de ese Ministerio, definiendo en 1890 su nueva estructura en cuatro secciones, Ferrocarriles e Hidráulica a cargo de los ingenieros Julián Romero; Carlos M. Albarracín en Puentes y Caminos; Benjamín Sal en Arquitectura y Dibujo, y José A. Lagos en Geodesia y Catastro (fig. 17).

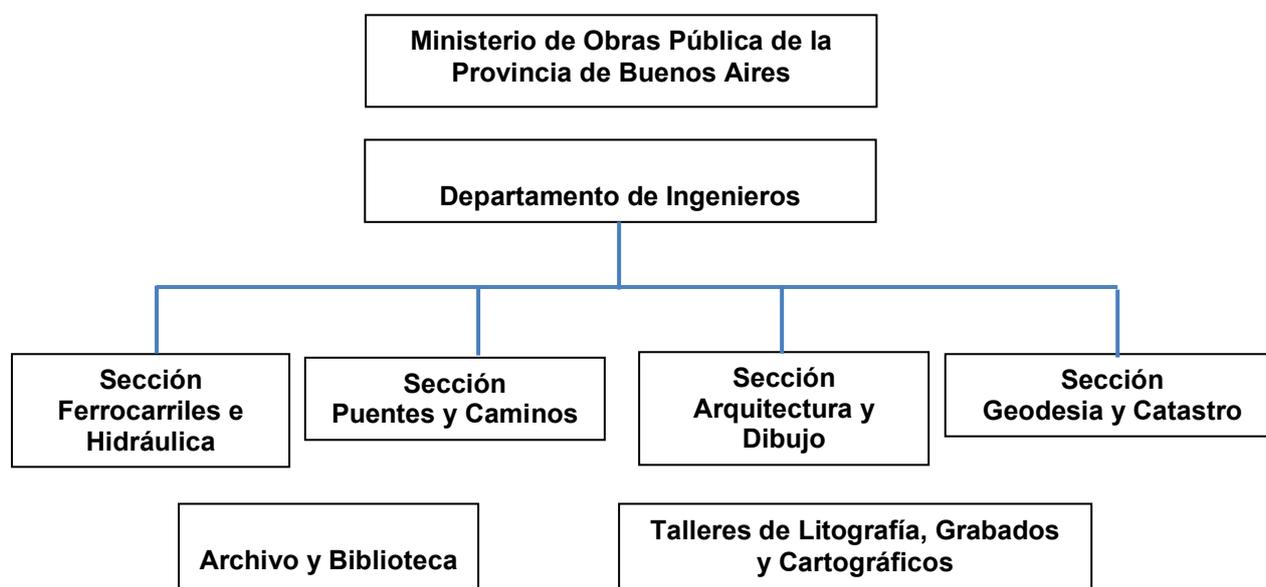


Fig. 17 Organigrama del Departamento de Ingenieros, 1890.

¹¹ Dependían también del Ministerio de Obras Públicas el Consejo de Higiene, el Museo, la Biblioteca, el Observatorio Astronómico, la Escuela de Santa Catalina y la Escuela de Artes y Oficios.

¹² La Comisión Administradora de Puerto La Plata quedó suprimida en 1887 cuando se le atribuyeron sus funciones al Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, creado en 1885.

A la sección Ferrocarriles e Hidráulica le correspondía “todo trabajo que se relacione con los proyectos, construcciones, explotaciones de vías férreas, los puertos, canales, arreglos, régimen de corrientes de agua, obras particulares sobre las mismas y toda obra que se considere incluida en la ingeniería hidráulica, telégrafos y teléfonos”. Los directores de sección estaban obligados a formar parte del Consejo de Obras Públicas del nuevo Ministerio y a inspeccionar los trabajos y obras de su ramo, por sí o por encomienda a sus empleados que a esos efectos eran nombrados como Ingenieros Inspectores. Completaron la estructura de 1890 los talleres de Litografía, Grabados y Cartográficos y, la planta administrativa, dos ayudantes y dos escribientes (RO-PBA 1890).



El Departamento de Ingenieros sería el encargado de redactar el primer Reglamento para el Puerto La Plata en 1890 que, aprobado, le otorgó a una Jefatura de Dock y Muelles, dependiente de la Administración del Puerto, la responsabilidad de atender, decidir e informar sobre numerosas cuestiones vinculadas con la supervisión, control y vigilancia del funcionamiento y las operaciones portuarias: higiene y seguridad; permisos de cargas y descargas, concesión de muelles para la realización de operaciones, contravenciones, casos de varaduras, naufragios y averías; embarque y desembarque de mercaderías inflamables, servicios nocturnos. Además junto al Ingeniero Director de las Obras del Puerto debía determinar “el punto donde los buques deben arrojar el lastre, siendo prohibido hacerlo hacia el interior de la entrada del canal” (PBA 1893, 5-35). En 1893 el personal de esa oficina estaba integrado por el jefe y un segundo jefe, un práctico amarrador, maquinistas para el vapor, un mariner, dos guardas puentes y dos faroleros.

La **Administración del Puerto o Administración General del Puerto La Plata y Aduana**, dependiente de la Dirección de Rentas de la provincia de Buenos Aires y años más tarde, directamente del Ministro de Hacienda, también ocupaba un lugar central en toda gestión concerniente al relevamiento, control y seguimiento del funcionamiento, de los trabajos realizados y de “los que convenía realizar” en Puerto La Plata. Entre otros, los movimientos de mercaderías de importación y exportación; de entradas de buques de ultramar y de cabotaje, de deudas por derechos de depósitos; de ingresos por servicios de limpieza en el puerto, los buques y los canales con “embarcaciones a pique” y otros obstáculos a la navegación, además de las donaciones de lastre (piedra y arena) y el control de los derechos de Puerto a las flotas de las empresas contratistas, extensivos a las numerosas embarcaciones de los Saladeros San Juan y San Luis de la firma Berisso y Cía.

Sus responsabilidades alcanzaban, inclusive, a la solución de controversias entre el gobierno de la provincia de Buenos Aires y los arrendatarios de los terrenos de las islas. En este sentido Víctor F. Sarmiento, Administrador General, en las memorias del año 1894 de ese organismo expresaba su pesar por no haber podido “conseguir el pago de alquileres de los terrenos de las islas, porque casi todos los pobladores, aun cuando están conformes en reconocer la propiedad del Fisco, se resienten a pagar arrendamientos, pues desean comprar únicamente... Los terrenos de islas son en general muy bajos e intransitables, las mareas los cubren diariamente, teniendo por lo tanto un piso muy fangoso. Los plantíos de alguna importancia sólo existen sobre el Río Santiago, y próximos a los canales del Puerto. El aspecto general de las islas es pobre, falta el movimiento comercial a causa de la incertidumbre de los poseedores por falta de títulos de propiedad que les garanta su trabajo y el capital que pudieran invertir en construcciones y plantíos de porvenir. Todo

se debe a la falta de títulos perfectos de propiedad de las tierras que poseen de un modo dudoso desde largos años” (AGPLP 1895, 10, 11).

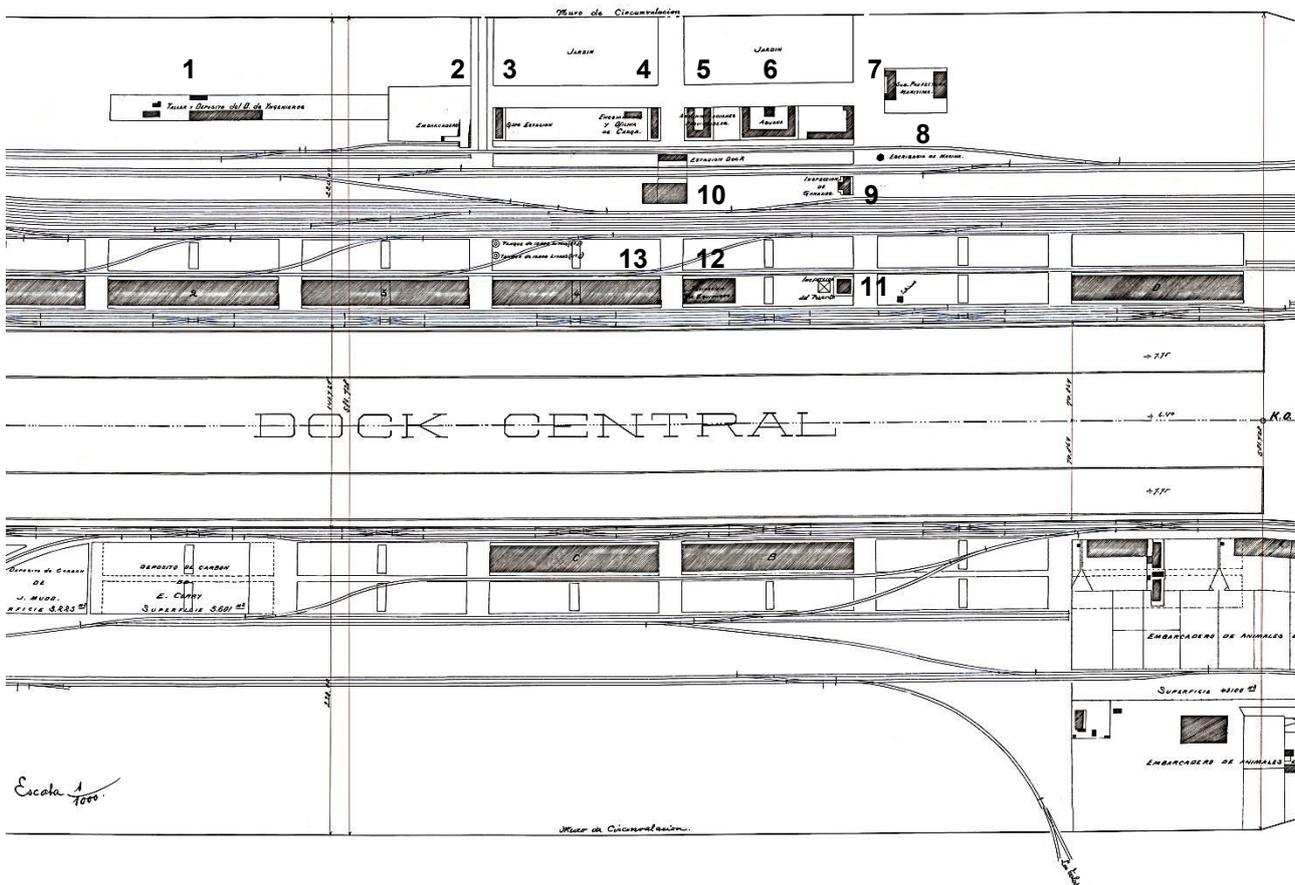
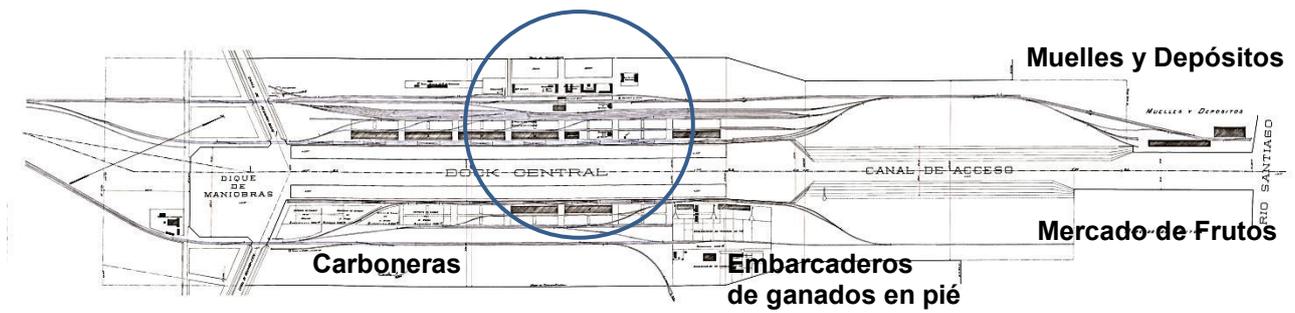
En la misma memoria, daba cuenta del éxito de lo producido por el Puerto, cuyo movimiento comercial había superado en más del doble al de 1893 teniendo que cuenta que, en este último año, “el movimiento comercial del Puerto había sido muy reducido a causa de la pérdida total de la cosecha de maíz y lo escasa que fue la de trigo, como también las cuarentenas con motivo de la fiebre amarilla que apareció en la rada”. Por entonces, Puerto La Plata podía recibir “a la vez y como máximum para operaciones de carga y descarga, 80 buques de ultramar y 100 embarcaciones de cabotaje que traigan o tomen carga de los mayores” (AGPLP 1895, 3-4).

Asimismo informaba sobre los accidentes que ocurrían al interior del área portuaria; la recaudación de impuestos; el estado y funcionamiento de los depósitos fiscales y de los embarcaderos para exportaciones de ganados en pie; el dragado, el alumbrado; la conservación de los elementos contra incendios a bordo o en los depósitos fiscales; las averías en las obras del Puerto; las causas de las demoras en las salidas y entradas de los buques y las varaduras “ocasionadas en algunos casos por mal gobierno del timón, y otras, por haber entrado o salido del Puerto sin el agua suficiente para salvar los bancos que se habían formado en algunas partes del canal de acceso”; sin dejar de lado la evaluación de los servicios prestados por la grúa flotante y las instalaciones hidráulicas y de las contravenciones al Reglamento del Puerto y la aclaración de dudas que surgían de la aplicación de los impuestos que determinaba la Ley de Derechos del Puerto (AGPLP 1899, 10-18). La rendición de cuentas era elevada a la Contaduría General de la provincia, y el reporte de las obras o medidas, cursarlas a los órganos ejecutores correspondientes (RO-PBA 1896).

En los primeros años de funcionamiento de Puerto La Plata, las oficinas de la Administración ocupaban en arrendamiento la tercera parte de un galpón fiscal que compartía con la Aduana Nacional, con grave perjuicio para el comercio que, en cierta época del año, carecía de sitio para depositar mercaderías. Para otras oficinas, nacionales y provinciales, la provincia arrendaba diferentes edificios particulares diseminados por el área operativa de Puerto La Plata. Por estas razones en 1894 el Administrador del Puerto recomendaba la construcción de un edificio con capacidad suficiente para ejercer con mayor eficacia sus múltiples funciones *in situ*: el control e inspección de muelles, depósitos fiscales, guinches, cuadrillas de peones, vías férreas, movimiento de vagones y el recibo y la entrega de mercaderías (AGPLP 1895, 9).

En diciembre de 1895, el Poder Ejecutivo aprobaba la ubicación, planos y presupuestos formulados por el Departamento de Ingenieros para la construcción de un edificio con locales suficientes para que pudieran estar “reunidas en el punto más aparente” las Oficinas Nacionales; de la Administración del Puerto; del Departamento de Ingenieros y las casas para el Administrador de Aduana y el Jefe de la Estación Dock. Asimismo autorizaba la adquisición de una casilla perteneciente a Don Miguel Barbará para oficina de Revisación de Equipajes del Resguardo Nacional. La construcción del edificio se haría directamente con personal del Departamento de Ingenieros y utilizando materiales de propiedad del Estado Provincial depositados en el Puerto (RO-PBA 1895e, 1150-1151). (fig.18)





1. Taller y Depósito del Departamento de Ingenieros
2. Embarcadero
3. Jefe de Estación
4. Encomiendas y Oficinas de cargas
5. Administraciones Provinciales
6. Aduana
7. Subprefectura Marítima
8. Escribanía de Marina
9. Inspección de ganados
10. Estación Dock
11. Inspección del Puerto
12. Revisación de equipajes
13. Tanque de agua

Fig. 18 Plano con ubicación del conjunto edilicio funcional a las actividades portuarias (aprox. 1897)

La ejecución de la infraestructura fundante de Puerto La Plata

“Recién en 1881, luego de revoluciones y debates parlamentarios, el gobernador Dardo Rocha, con el poder político en sus manos, dio forma a su idea: una nueva ciudad, ubicada en las Lomas de Ensenada, con acceso a un nuevo puerto construido sobre el antiguo de la Ensenada. Ésta sería la “nueva” Buenos Aires, la que habría de rivalizar y superar a la antigua, basándose para ello en la evidente superioridad que tendría el puerto “nuevo” sobre el “antiguo”, base del esplendor porteño”¹³

En 1884 el Dr. Dardo Rocha, gobernador entre los años 1881 y 1884 y fundador de la ciudad de La Plata en 1882, le transmitía a los miembros de la Asamblea Legislativa que a pesar de la excelente situación geográfica y de las extensas costas de la provincia de Buenos Aires, “hemos estado casi en la condición de un país mediterráneo, por el doble gravamen que soportamos en la producción y en el consumo, merced a la falta de puertos seguros y cómodos, o de fácil comunicación con la parte poblada”. La construcción de Puerto La Plata, afirmaba, “responderá ventajosamente a esta necesidad vital y en muy breve tiempo se remunerará con exceso el gasto que demanden esas obras” (RO-PBA 1884). Técnicos, profesionales, y los hombres que lo secundaban en diferentes áreas del gobierno provincial, también reaccionaban positivamente ante el potencial de desarrollo de ese puerto, hasta entonces natural de la Ensenada, que minimizaría, en pocos años, las amenazas de los puertos de Buenos Aires y Montevideo¹⁴.

Dardo Rocha les explicaba, además, que sancionada la ley “autorizando la emisión de un Empréstito, a fin de ejecutar las obras necesarias para la realización de un puerto en la Ensenada, se procedió sin pérdida de momento, el 23 de agosto del año próximo pasado (1883), a los trabajos preliminares de traza y limpieza de terreno” y de canalización a cargo de la empresa de Don Guillermo Moores y Cía. que se había comprometido a ejecutar las obras, bajo las más formales y amplias garantías y dentro de los plazos fijados por el Ingeniero Waldorp¹⁵.

El 1º de noviembre de 1883 comenzaron las obras que conformarían la infraestructura fundante de Puerto La Plata a cargo de la empresa Lavalle, Médici y Cía¹⁶ y “desde ese día y a pesar de las dificultades que todo principio de trabajos de esta magnitud trae consigo, y de dos meses continuados de mal tiempo, el trabajo de excavación de los (dos) canales laterales se ha hecho con bastante rapidez”. Por entonces el material necesario ya estaba contratado en Europa y se esperaba la llegada de la primera draga para el mes de julio de 1884.

A juicio del Gobernador, la puesta en marcha de una obra que “va a ser de los más grandes resultados para la Provincia en general y muy particularmente para el rápido desarrollo de esta ciudad (La Plata)...todo esto sin tener en cuenta el resultado de estas obras sobre la prosperidad general de la Provincia desde que están destinados a abaratar el consumo y aumentar los rendimientos de la producción” (RO-PBA 1884, 456-457).

Para un mejor control de la inversión pública en las obras de la infra y super estructuras fundantes de Puerto La Plata, la Dirección Técnica fue autorizada a revisar los libros y la

¹³ Ver <https://www.histarmar.com.ar/Puertos/LaPlata-Ensenada.htm>

¹⁴ Puerto Buenos Aires inició en 1887 su proceso de construcción con la contratación del ingeniero Eduardo Madero y el proyecto de los ingleses Hawkshaw Son and Hayter e inauguró una importante sección en 1890, mientras que Puerto Montevideo, llamaba a concurso de anteproyectos en 1889 (Mignanego 1941, 6).

¹⁵ La empresa G. Moore y Cía. ejecutó las obras de canalización <https://www.histarmar.com.ar/Puertos/LaPlata-Ensenada.htm>

¹⁶ En 1884 comenzó a denominarse oficialmente “La Plata” al nuevo puerto que tendría inicios y finales de obras en diferentes cortes temporales y, por consiguiente, aperturas parciales: en 1885, terminaban las obras del Gran Dock; en 1886 comenzaba la construcción del Dique de Maniobras; en 1887 se produjo el primer desembarco en el Dique N° 1, ubicado en la culminación del Canal Oeste y a casi 10 cuadras del límite de la ciudad de La Plata y en 1889, la habilitación parcial de las operaciones en el Gran Dock. Las obras terminadas por la empresa Lavalle y Médici y la liberación de los servicios de Puerto La Plata fueron inauguradas oficialmente el 30 de marzo de 1890.

contabilidad de la empresa contratista Lavalle, Médici y Cía. y a supervisar las cuentas que el Poder Ejecutivo debía abonar por pagos al personal y el mantenimiento de la flotilla, locomotoras, vagones, dragas, bombas impelentes, etc. que, armados *in situ* o en Europa, eran necesarios para la ejecución de las obras.

La Comisión Administradora de Puerto La Plata, por su parte, ejercía las funciones de inspección de las obras e informaba al ejecutivo provincial sobre el estado de las mismas que, según un relevamiento realizado en 1884, contaba con la excavación de “tres mil metros con dos metros sesenta centímetros de profundidad” de los canales laterales y el desmonte de la selva marginal de la Isla Santiago con el trabajo de “mil doscientos hombres entre el personal científico y operarios” (AH-PBA 1884).

Desde el inicio de obras, resaltaba J.A.A. Waldorp, “los contratistas empezaron a hacer venir de Europa las máquinas y planteles, etc. necesarios para su ejecución”: locomóviles con bombas centrífugas, remolcadores a hélice, chatas en hierro, gran cantidad de embarcaciones de madera, botes y canoas; vaporcitos, grandes dragas, bombas flotantes e impelentes, excavadoras a vapor, vagones para el transporte de tierra excavada, locomotoras, vías Decauville con sus curvas; zorras en hierro, rieles y eclisas de acero, soleros, crampones, botones de eclisas, bolones, tornillos y clavos para los muelles; máquinas a vapor de pilotar, grúas flotante y a vapor, máquinas para cepillar, limar, de perforar y hacer tornillos, tornos, martillo a vapor, ventiladores, grúa giratoria, sierra circular, fraguas, yunques, tornillos diversos y “un taller mecánico en hierro para la casa, columnas, vigas, techo en hierro batido, con una máquina a vapor con condensación”.

Además de otros útiles y herramientas, el obrador de la empresa Lavalle y Médici contaba con dos almacenes o depósitos, y una numerosa planta de personal: administrativos (10), ingenieros y ejecutantes principales (6); capataces o inspectores (15); dibujantes (4); carpinteros (264); ajustadores, mecánicos y herreros (37); maquinistas (38); foguistas (36); patrones de remolcadores, dragas y bombas impelentes (12); patrones de chatas y tripulación (110) y 1250 peones. Con pocas excepciones, concluía J.A.A. Waldorp, “todo el material, como buques, chatas, dragas, bombas impelentes, locomotoras, etc., se han armado en la obra, exigiendo gran esfuerzo por parte de los contratistas, hallándose en circunstancias muy difíciles para la descarga de las piezas llegadas de Europa de los buques de la rada hasta el lugar de las obras, y sufriendo al mismo tiempo gran pérdida de tiempo y perjuicios a causa de las exigencias y formalidades rigurosas de la administración aduanera” (Coni 1885, 71-77).

Del Castillo (1885, 258, 262, 267) también daba cuenta del estado de construcción de Puerto La Plata cuando comisionado por el Centro Naval inspeccionó las obras “ya practicadas” por la sociedad de ingenieros Lavalle, Médici y Cía., incluyendo sus oficinas y elementos para la realización de lo que “será dentro de pocos años el gran puerto del Plata, el primer puerto artificial de la América del Sur”. En su informe, describía las instalaciones provisorias realizadas en el espacio de actividades de la empresa Lavalle, Médici y Cía.: dos talleres completos uno destinado a la reparación de material flotante y otro para el material terrestre; un depósito central; una sala de dibujo donde se llevaban a cabo los trabajos relativos al puerto y otros como, por ejemplo, la cartografía de nivelación de la provincia de Buenos Aires. Asimismo, digno de mención era también “el material flotante que constituía una escuadrilla verdadera, tanto por el número como por la importancia y valor material” y de cuya organización se encargaban “los distinguidos capitanes de *Longo Corso*”, Señores Vianelli y Vadanno.

A un año del inicio de las obras, Del Castillo observaba que el Gran Dock tenía “ya una extensión excavada de consideración y apenas le falta unos pocos metros para ponerse en comunicación con las aguas del Plata...Este canal llegará hasta el centro del Río de La Plata, esto es hasta 2 kilómetros de la costa, sus orillas van calzadas con un espléndido muelle de madera relleno de piedra que constituirá una poderosa muralla de una y otra banda que servirá para impedir que los vientos y las corrientes vacíen las arenas en su fondo. Los muelles tendrán una extensión de 4 kilómetros por una y otra banda, de modo que partiendo de afuera penetrarán dos kilómetros tierra

adentro. El resto de los canales irá calzado con un buen faginate cuyos intersticios van rellenos de piedra” (Anexo 2.1 y 2.2).

La canalización del Gran Dock, proyectado con muelles a ambos lados, terraplenados, destinados a la construcción de aduanas, depósitos fiscales y particulares, vías férreas, etc., avanzaba con la excavación “a vapor y a mano”, el transporte con locomotoras de la tierra dragada a los terraplenes, el desagote de la extensa excavación por medio de grandes bombas centrífugas y con la “del canal lateral que llega hasta la barranca sobre la cual está situada la preciosa ciudad de La Plata (que) en más de su mitad tiene una profundidad en las mayores bajantes de 10 pies; el resto aún no ha sido excavado por las dragas”. Como obras accesorias al Gran Dock, el proyecto Waldorp contemplaba dos canales laterales (Este y Oeste) que se juntaban cerca de esa barranca por medio de otro llamado de conclusión y dos canales de reunión para “refrescar las aguas del gran dock dos veces por día”.

Aclaraba Coni, en 1885, que en el proyecto Waldorp la comunicación entre el Gran Dock y la profundidad natural de 21 pies en el río de la Plata, se resolvía a través de un canal dividido en tres partes: la primera, o canal exterior en el río de la Plata, protegida en ambos lados por muelles de madera, con escolleras de piedra; la segunda atraviesa el terreno anegadizo de la Isla Santiago y, también protegida por dos terraplenes, se encuentra con el río homónimo normalizado y dragado; por último la tercera o canal de acceso al gran dock enmarcado en ambos lados por terraplenes.

Los avances de obra eran transmitidos por Carlos Alfredo D’ Amico (1884-1887), gobernador sucesor de Dardo Rocha en la provincia de Buenos Aires, en cada uno de los mensajes anuales que dirigió a los miembros de la Asamblea Legislativa. En 1885 les comunicaba que las máquinas habían empezado a funcionar y llamaban la atención por su perfección; que los dos canales laterales servían para refrescar las aguas del Gran Dock, dos veces al día, y mantener la limpieza e higiene y que, la competencia y actividad de los empresarios “han dejado satisfecho al Ingeniero Waldorp que mantiene una incansable vigilancia por los intereses que le están confiados. Antes de cinco años, este puerto será el único del Río de la Plata que reúna las condiciones para que acudan a él todos los grandes buques que traigan o lleven mercaderías de la República” (RO-PBA 1885a. 668).

En el mismo ámbito, D’ Amico compenetrado con el ideario de su antecesor el Dr. Dardo Rocha, declamaba que de “La ciudad de La Plata que mandasteis levantar sobre las alturas en que está situada, mayores que cualesquiera otras a veinte leguas de distancia sobre la costa del Río de la Plata, cábeme la satisfacción de decirlos que continúa progresando, con el mismo impulso que le imprimió la Administración pasada y que no sólo es asombro de los extraños, sino que es el asombro de los mismos que la levantan... Completa el cuadro asombroso de la ciudad de La Plata, el Puerto que se construye al pie de la barranca... Antes de seis meses podrá darse al servicio de cabotaje, uno de los canales pequeños para buques de nueve pies en aguas bajas”. (fig. 19). En palabras de Domingo F. Sarmiento (1885 cit. Barcia 1982, 70), “¡Voyons! Un puerto excavado a máquina, flanqueado de docks y como lo construye un holandés de nota, es claro que si la Holanda contiene el mar que amenaza tragársela siempre, nosotros podemos tener a nuestros pies el Río de la Plata, y mandarle que nos trague en los canales de dos leguas que habrá de recorrer hasta la gran Portada del Parque¹⁷, donde sus mansas aguas aguardarán sumisas que se reciba la carga de sus importadas mercaderías”. (fig. 19- 20) (Viñeta 2).

¹⁷ Desde su génesis, la nueva capital necesitó de tierras apropiadas para cumplir con el ideario higienista de su fundación y, con este propósito, el fisco realizó una serie de expropiaciones. Entre ellas las tierras del sector N.E. de la estancia perteneciente a Antonia Iraola de Pereyra y Francisca Ocampo de Iraola, correspondientes a los jardines y el monte del casco que exceptuado de ‘división y subdivisión’ y sujeto a un proyecto de ‘mejoras y alteraciones necesarias se convertiría en paseo público’ (conocido como Paseo del Bosque), por decreto del 5 de junio de 1882.

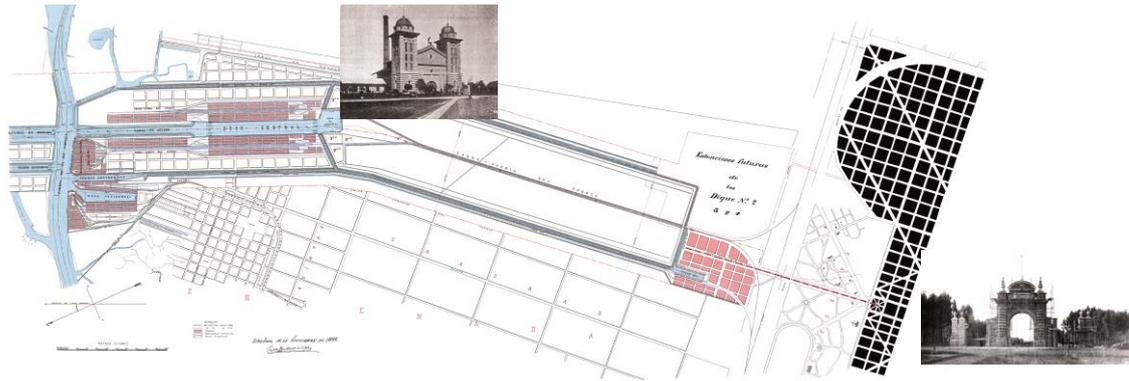


Fig. 19 Arco del Parque Iraola (1884), Casa de Máquinas (1889) sobre plano Puerto La Plata de 1886.

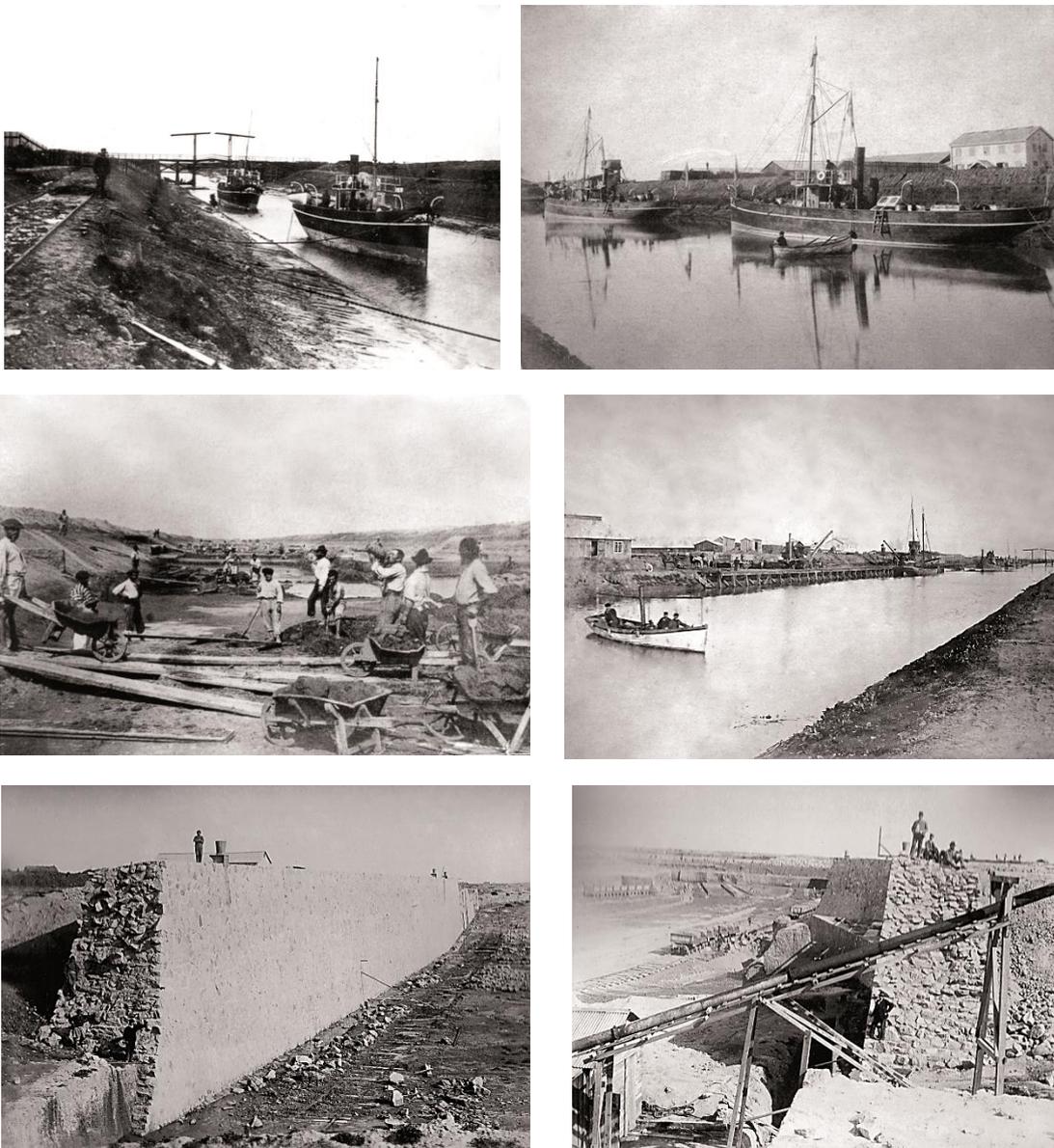


Fig. 20 Vistas de las obras de Puerto La Plata, 1883-1890

Ensenada, 8 de setiembre de 1885

“Las obras del Puerto La Plata consisten en un gran dock o dique de 1145 metros de largo, por 140 metros de ancho en el fondo, que se construye en la barranca de la Ensenada de Barragán, con una profundidad de 6.40 metros (21 pies ingleses) bajo del cero, o sea el nivel de aguas bajas ordinario en el río de La Plata...El dock tiene de ambos lados muelles con una altura de 4.80 metros sobre el cero. La extensión total de los muelles, inclusive sus alas, es de 2290 metros lineales. A cada lado del dock se preparará una superficie de terreno de 1175 metros lineales de frente por 345 metros de fondo terraplenado hasta la altura de 5.00 metros arriba de cero, destinada a la construcción de Aduanas, depósitos fiscales y particulares, vías férreas, etc.

La comunicación con el gran dock y la profundidad natural de 21 pies en el río de La Plata, queda establecida por un canal de 7750 metros de largo, con la profundidad de 6.40 metros (21 pies) debajo del cero...Este canal se divide en tres partes:

La primera parte o canal exterior, en el río de La Plata, empieza a 4250 metros de la playa de la isla Santiago, protegida de ambos lados por muelles de madera hasta 4.00 metros arriba del cero, con escolleras de piedra hasta 1.00 arriba del cero en término medio. La distancia entre los muelles es de 300 metros, y la anchura del fondo, o lecho del canal es de 150 metros desde la boca hasta el kilómetro 6.200, disminuyendo sobre 1500 metros hasta 50 metros cerca de la playa de Santiago.

La segunda parte del canal atraviesa el terreno anegadizo de la isla de Santiago, y está protegida por dos terraplenes de una altura de 4.00 metros arriba del cero, uno de otro a distancia de 200 metros; el canal tiene en su fondo 50 metros de anchura. Después de atravesar la isla de Santiago el canal encuentra el río Santiago, que será normalizado y dragado hasta la profundidad de 6.40 debajo del cero para llegar a:

La tercera parte, o canal de acceso al gran dique o dock, atravesando el terreno anegadizo entre el río Santiago y el dock, protegido de ambos lados por terraplenes de 4.50 hasta 5.00 metros arriba del cero. Como *obras accesorias* del puerto se construyen:

Dos canales laterales, destinados a depósitos para refrescar las aguas del gran dock dos veces por día; están en comunicación con este último por dos canales de reunión, y se juntan cerca de la barranca de la ciudad La Plata, por medio del canal de conclusión. La extensión de los canales laterales, de reunión y conclusión, es de 14 kilómetros; todos tienen el mismo perfil de 12 metros de anchura en el fondo, de 2.00 metros debajo del cero, que permite también la navegación para chatas.

En el interés de la ciudad La Plata se construye un dique de cabotaje en el extremo del canal Oeste, largo de 300 metros por 50 metros de ancho y la misma profundidad de 2.00 debajo del cero”.

(firma) **J. Waldorp**, Director Técnico,

La imponente obra del Puerto La Plata asombraba a propios y extraños y así lo expresaba Alberto Palomeque a fines del siglo XIX:

“Estábamos en lo que se llama Isla de Río Santiago. Es aquello un punto de entrada al puerto, en el que se ha construido un edificio de madera destinado para el alojamiento de viajeros. De aquí, en un improvisado muelle, parten, a cada momento, vaporcitos que van y vienen en 25 minutos, hasta La Plata. .. Sólo por ver este gran Dock vale la pena hacer un viaje a La Plata” (Alberto Palomeque 1888, cit. Barcia 1982, 155)

Para mantener la comunicación terrestre, continúa Coni (1885, 70) se construirían dos puentes levadizos sobre los canales laterales Este y Oeste; dos puentes fijos sobre los canales de reunión y otro sobre un canal de desagüe de “gran parte de las aguas llegadas en tiempo de fuerte lluvia del lado de la Magdalena”, ubicado en el terreno fiscal al este del gran dock. Además se necesitaban tres puentes fijos: sobre el canal de conclusión y los dos canales de reunión para establecer la comunicación del ferrocarril Oeste y de todas las líneas del sistema ferroviario portuario. (fig. 21)

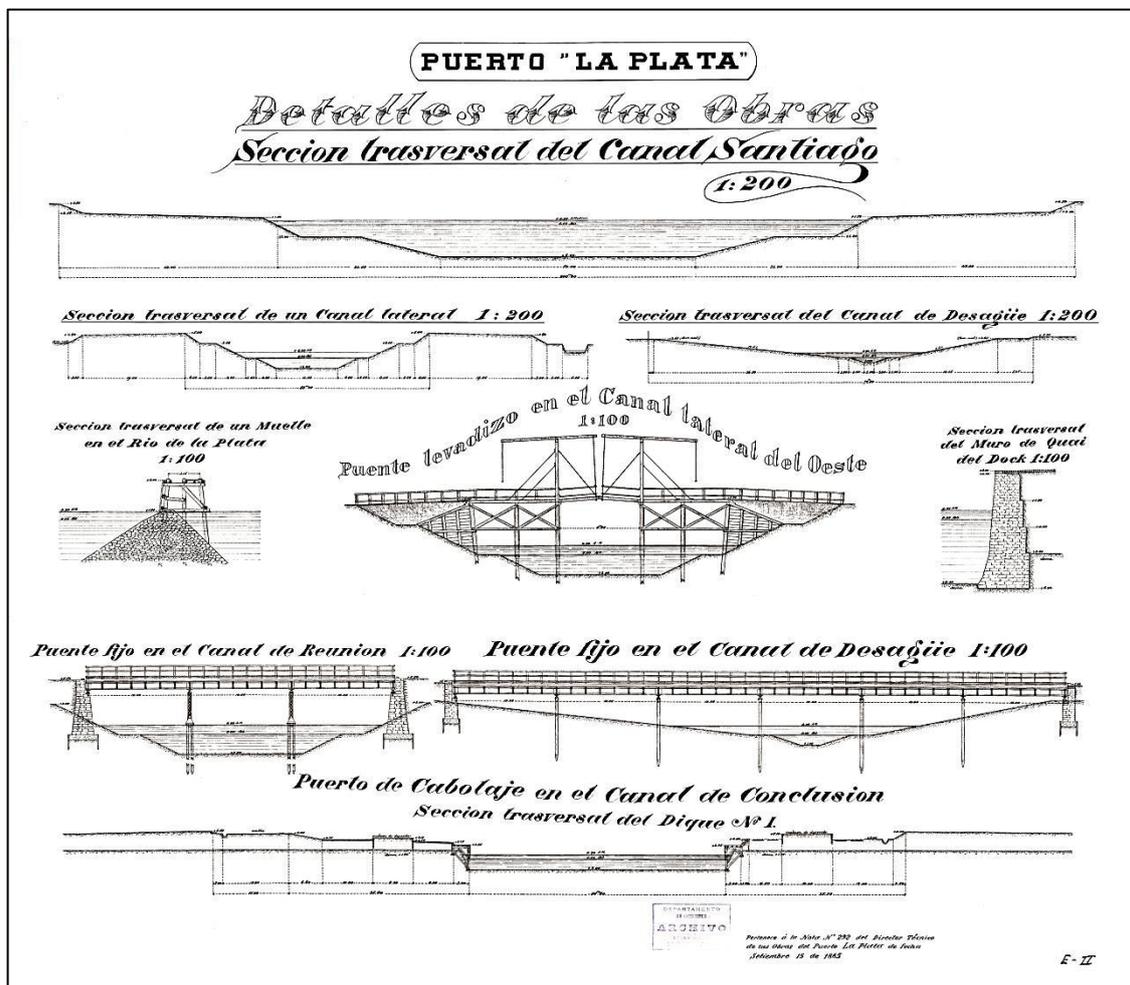
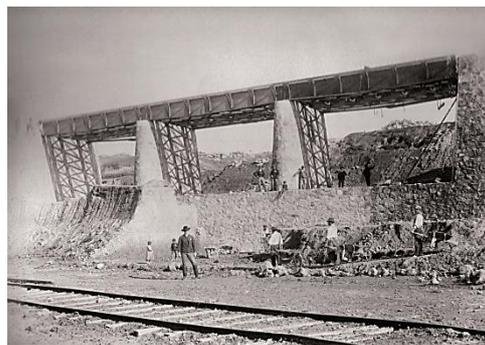
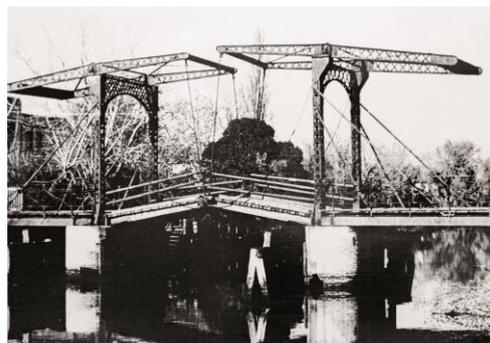


Fig. 21 Plano de obra 1885 y Puentes giratorios, levadizos, fijos...



Hacia 1885, se construía uno de los diques de cabotaje en el extremo urbano del canal lateral Oeste que permitiría la navegación de chatas y vaporcitos, y “cuando el aumento del tráfico de la ciudad lo requiera, otros tres diques iguales podrán construirse al lado del primero”, además de caminos de comunicación entre la ciudad y el dock sobre los terraplenes de ambos canales laterales que recorrerían los pocos kilómetros de extensión que median entre el Parque Iraola, en las lomas de la Ensenada, y el Río de la Plata.

De los cuatro diques de cabotaje proyectados que arrancaban en el canal de conclusión solamente se construyó uno, dejando de lado el ideario del fundador de la capital de la provincia y del propio J. A. A Waldorp de acercar el río a las puertas de la ciudad desde donde “se ven los mástiles de los buques que parecen surgir en medio de praderas... estos barcos a vela y estas gabarras están anclados en el Dique, pequeño puerto provisto de lindos muelles de madera de reciente construcción, con un depósito para mercaderías y dos o tres casas de madera (Theodore Child 1890, cit Barcia 1982, 181). (fig.22).

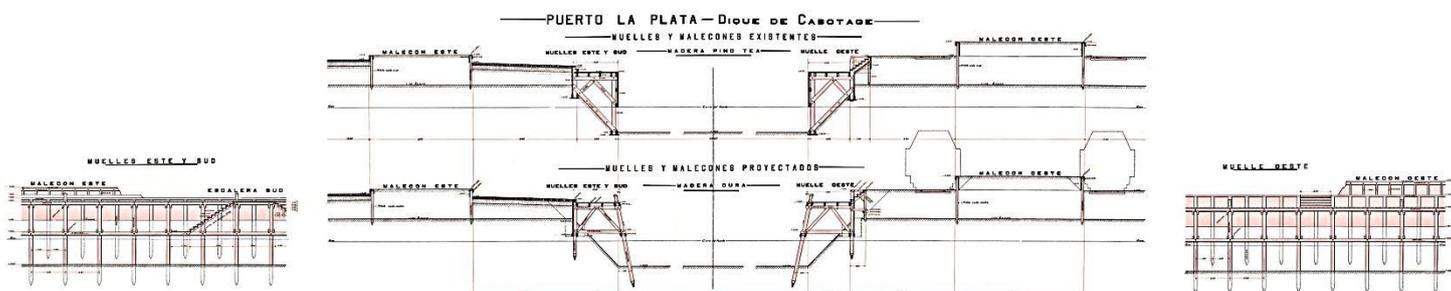




Fig. 22 Dique de Cabotaje N° 1, Plano de Muelles y Malecones (sin fecha).y Canal Oeste, 1888- 2001.

El proyecto Waldorp de 1883 no contemplaba la construcción de un dique de maniobras como ensanche de la cabecera del Gran Dock. La decisión de construirlo fue impulsada en 1886 por “algunos marineros de profesión” que entendían que el puerto ofrecía ventajas considerables a la navegación, “siempre que fuera del sitio reservado en el río Santiago para girar las embarcaciones, se preparara otro espacio a la extremidad del gran Dock con idéntico objeto”. Esta sugerencia fue bien recibida por J.A.A. Waldorp que, el 24 de julio de 1886, le presentó al Ministro de Obras Públicas: un “proyecto para perfeccionar esa parte del puerto, de tal manera que queda satisfecha la condición enunciada aún para vapores de 150 metros de largo, lo que no es exagerado si se tiene presente que siendo forzosamente limitada en hondura para los buques que navegan el Río de la Plata, los armadores podrán solo variar el ancho y el largo de las embarcaciones para conseguir el aumento del porte ó tonelaje de que he hecho referencia” (AH-PBA 1886).

No se puede negar, señalaba el Director Técnico de las obras en la memoria técnica que acompañó al proyecto, que “la comodidad de las maniobras de los grandes buques y vapores dará una marcada reputación al Puerto” y, “ciertamente debo admitir que una de las principales comodidades será la de permitir que un gran vapor, entrando al puerto encuentre al cabo del dique una dársena de maniobra donde dará vuelta para atracarse después al muro del *quai* frente al almacén que debe recibir la carga, y que más tarde habiendo recibido su carga de los frutos del país, se halle en posición de zarpar y tomar la mar sin previa maniobra de dar vuelta o salir navegando popa atrás hasta el río Santiago para ejecutar allí la maniobra de dar vuelta. Además facilitaría la dársena de maniobra la entrada y salida, porque la operación de dar vuelta en el río Santiago constituiría entonces la excepción y no la regla” (AH-PBA 1886)

En el plano presentado, uno de los 4 ramales del Ferro-Carril con su puente correspondiente sobre el canal de reunión Este se suprimía, exigiendo cambios en el sistema de accesos. La ejecución del dique de maniobras ofrecía la oportunidad de hacer nuevas plataformas para el ferro-carril del puerto con la tierra y tosca excavada, que sumado a la supresión de uno de los dos puentes sobre el canal de reunión Este, y una alcantarilla, disminuía considerablemente los gastos de ese sistema de transporte (AH-PBA 1886). (fig. 23).

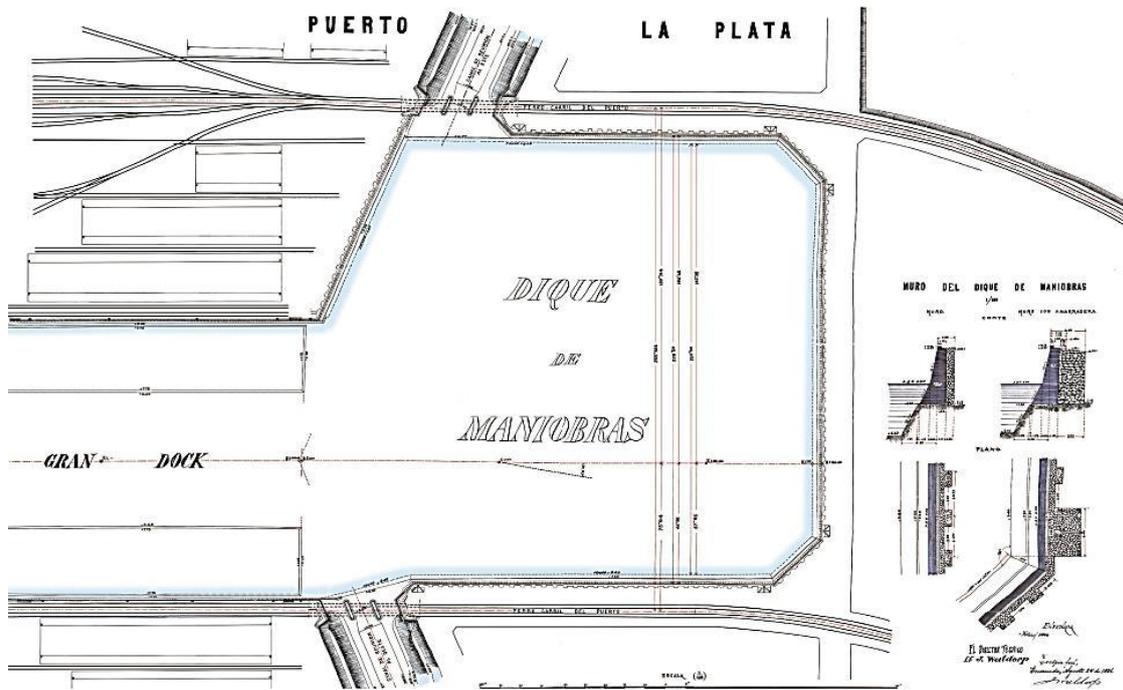


Fig. 23 Plano de proyecto del Dique de Maniobras, 1886 (foto 2017)

Con esa dársena se establecía un servicio muy cómodo, con facilidades extraordinarias para la navegación, aumentado el tráfico por las facilidades económicas originadas por el puerto y las dimensiones de los vapores de las compañías de navegación. Según estas consideraciones J.A.A. Waldorp proyectó un dique de maniobra a la profundidad general del Gran Dock, con muros de defensa “para prevenir que los costados no caigan en el fondo durante la maniobra de vuelta. Esta defensa consiste en muros, que permitirán sujetar los buques en sus evoluciones de todos los lados de esta dársena. En los muros se colocarán las amarraderas necesarias”. En esa memoria Waldorp también le informaba al Ministro de Obras Públicas la urgente necesidad de excavar paralelamente a cada muro del gran Dock secciones de 1.100 metros, 32 de anchura y 7.75 de profundidad para evitar daños en las quillas de los barcos en los días de bajantes extraordinarias del Río de la Plata (Viñeta V3).

Ensenada, 27 de julio de 1886

Exmo Señor Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires

Dr. **Don Manuel B. Gonnet.**

“... Otra circunstancia hasta ahora olvidada debo poner en conocimiento de V.E.

Es la tosca, que forma el lecho o fondo del Dock, la cual puede dañar a la buena reputación del puerto en los casos que el río se baja mucho, como se observa en algunos días del año por algunas horas. Sé bien que durante estas bajantes extraordinarias la navegación en el río mismo será impedida y que en estos casos no hay entrada ni salida de buques de calado, pero los que se encuentran en el Dock al lado de los muros del *quai*, quedarán entonces expuestos a sufrir daños, descansando con sus quillas sobre la tosca, situación muy peligrosa para la buena conservación de un buque.

Para remediar esta posición se precisa que al lado de cada muro de *quai* del gran Dock se hagan excavaciones longitudinales de 1.100 metros de largo y 32 metros de anchura en el fondo, que debe fijarse a la profundidad de 7m, 75 abajo del 0, o 1.35 metros más que el fondo del Dock. Confieso que es de esperar que con el tiempo se llenarán esas secciones de lodo, pero será siempre lodo muy fluido que no podrá causar daño a los buques cuando su calado exceda á los 6.40 metros abajo del 0, porque las quillas encontrarán el lodo en un lecho tan uniforme y blando como en el agua.

Según estas consideraciones he proyectado:

Los dos (ilegible) paralelos a los muros de *quai* ofreciendo asiento á los buques atracados en los muros de *quai*, aun en las más fuertes bajantes del río...

Como las Obras del Puerto y las de su ferro-carril se ha fijado en 6 años o un año mas, siendo entonces el mismo plazo propuesto por mí en el pliego de condiciones, que tuve el honor de enviar al Señor Gobernador en Agosto de 1883, plazo que se modificó en el contrato con los S.S. Lavalle y Médici y Cía solamente a causa de haber ofrecido el Señor G.U.Moores, contratista primitivo del puerto, ejecutar las obras en 5 años.

Saludo al Señor Ministro con mi más alta consideración”

(firma) **J. A.A. Waldorp**, Director Técnico

No faltó en esos años la ejecución de obras complementarias para garantizar el mejor funcionamiento y la seguridad en la entrada al puerto artificial. Entre otras la colocación de luces fijas en los “muelles del Pueblo de Santiago” que, según un comunicado del Jefe de la estación naval inglesa en las costas Sudeste “de la América”, se habían encendido en noviembre de 1886 en la extremidad de los muelles en construcción que “forman la entrada del puerto artificial proyectado para la ciudad de La Plata. Una de las luces, colocada en la extremidad del muelle oriental, es roja, y la otra, situada en la extremidad del muelle occidental, es blanca” (Anuario Hidrográfico 1888, 342)¹⁸.

La conclusión del Dique N° 1 de cabotaje en 1886, representaba para el gobierno de Carlos Alfredo D' Amico la oportunidad de instalar actividades comerciales al pie de la ciudad de La Plata y “en un año más” ampliarlas con la puesta en servicio de las restantes las obras principales. Sin embargo, en el mismo año, lamentaba haber “interrumpido durante cuatro meses la conducción de piedra para los muelles de defensa del canal principal a causa de la clausura de los puertos de la República vecina (Uruguay)” por la epidemia de cólera que amenazó a la ciudad de La Plata y “especialmente el local de las obras” en el verano de 1886-1887 (RO- PBA 1887, 174-175).

Las preocupaciones del gobernador Carlos Alfredo D' Amico por no poder alcanzar los logros programados desde el inicio de su gestión, se manifestaron con toda crudeza en su último mensaje a la Asamblea Legislativa. Centró entonces la atención en el “empréstito que se hizo en la administración pasada” por la suma de 10.227.448,81 m/n que, si bien “calculado para que alcanzase a la construcción total del puerto”, había resultado insuficiente obligando al Estado a “pagar de rentas generales más de un millón de pesos”. A su juicio, los siguientes hechos explicaban “la diferencia mayor” de costos y, por consiguiente, las razones de tal preocupación:

- ✓ “La **inconvertibilidad del papel**, que ya cuesta al Estado por diferencia de cambio la suma de 1.420.422,71 m/n”.
- ✓ La **expropiación de los terrenos** “que ha costado 3.617.842,20 y que estaba calculada mucho más baja en la creencia de que todos eran del Estado, y han presentándose los dueños con sus títulos”.
- ✓ La **construcción del dique N°1** “para el servicio de la ciudad de La Plata, mientras se concluye el Gran Dock”.
- ✓ La **construcción del dique de maniobras**, “que ha sido indispensable llevar a cabo, para que el puerto fuese una obra que no tuviera defecto alguno, y diera a las embarcaciones trasatlánticas las mejores comodidades de entrada y salida”
- ✓ La **construcción del puerto intermedio**, “que tiene el doble objeto de sanear los alrededores del puerto, anegadizos y expuestos a producir fiebres palúdicas, y a apreciar las tierras del Estado, levantándolas más arriba de las grandes mareas”.

Pero a pesar de todo, concluía el mandato con cierto optimismo: “esta gran obra, la de mayor importancia hecha hasta ahora en nuestro país será ampliamente retribuida, porque con solo las tierras que el Estado debe vender para que los particulares construyan todos los edificios indispensables al comercio en un lugar de carga y descarga, podrá sacar sin apuro, tres veces lo que haya gastado en construirlo” (RO- PBA 1887, 174-175).

Hacia el 30 de mayo de 1888, ninguna obra reclamaba tanto la atención de los Poderes Públicos como las del Puerto La Plata. Así lo comunicaba el Ministro de Obras Públicas Dr. Manuel B. Gonnet a la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires en base a un informe que, redactado por el Director Técnico Juan Abel Adrián Waldorp, versaba sobre los avances de los trabajos efectuados durante la gestión del gobernador Carlos D' Amico “para dotar a la Provincia en el más breve término de un puerto de cómodo abrigo y gran capacidad” y satisfacer las

¹⁸ Seis años más tarde la Administración General de Puerto La Plata solicitaba el cambio de los “faroles comunes de luz blanca por otros de mayores dimensiones de luz roja y que la proyecten a 5 millas por lo menos”, aumentando la altura de elevación. La luz blanca en servicio no se veía “ni a dos millas” y su debilidad, argumentaba, hacía que se la confundiera con la de las poblaciones vecinas (AGPLP 1895, 5).

necesidades del comercio de exportación e importación. Afirmaba, además, que habiéndose habilitado en 1886 “el dock N° 1 que recibe en sus muelles a los buques que le permite su profundidad” y “si los trabajos continúan en la forma y actividad que se les ha impreso, puede asegurarse que el Gran Dock estará habilitado para efectuar sus operaciones de exportación e importación a fines del año próximo” (MOP-PBA 1888, 125-130). (Anexo 3)

El Poder Ejecutivo Provincial, encabezado desde 1887 por Don Máximo Paz (1887-1890), daba cuenta de la importancia de las obras de la infraestructura fundante de Puerto La Plata y de los beneficios que de ellas esperaba su gestión si le consagraba dedicación preferente y “todos los esfuerzos que exija su terminación” (RO-PBA 1888d, 197).

Respecto a las obras del puerto, en 1889 les transmitía a los legisladores que su gobierno las había continuado “en las proporciones colosales que exige su gran magnitud... con la preferencia que merece, de manera que alcanza hoy una situación muy adelantada, a tal punto, que según comunicación que he recibido del señor Director Técnico de las obras el puerto será habilitado aunque no completamente antes del 1° de Julio del corriente. Dado ese adelanto de los trabajos y según manifestación de los empresarios de las mismas obras, el gran dock estará terminado en el mes de Agosto o Setiembre, es decir, algunos meses antes del plazo fijado en el contrato para la conclusión de los trabajos. Habilitado todo el puerto y concluidos en parte los galpones que deben ir al costado del gran dock, podrá ofrecer todas las comodidades que está llamado a prestar, tanto al comercio de importación como al de exportación” (RO-PBA 1889b, 153-154, 165).

A Don Máximo Paz (1887-1890) le cupo el honor de inaugurar el día 30 de marzo de 1890 las obras de la infraestructura fundante de Puerto de La Plata. En breve síntesis la prensa local daba cuenta de las ejecutadas hasta entonces por la Empresa de Lavalle, Médici y Cía.: “11.000.000 de metros cúbicos de movimiento de tierra, 110.000 metros de albañilería, 200.000 de fajnage, 8500 metros de muelles con 9000 toneladas de piedra bruta para las escaleras de los muelles...el canal de desagüe al este del puerto, el dique de cabotaje en la conclusión de los canales laterales y el canal intermedio de la Isla Santiago. En esta obra se han excavado 2.000.000 de metros cúbicos de tierra y se han construido 700 metros lineales de muelles sobre el dique de cabotaje...Faltan los accesorios del puerto, como ser almacenes, vías férreas, pescante, máquinas hidráulicas, etc., actualmente en construcción...En ellas ha trabajado un personal medio de 4500 obreros con sus respectivos directores, jefes y capataces” (Diario La Nación 1890). Quedaban a la espera las inversiones públicas y privadas en obras complementarias, supra estructurales y de utillaje portuario.

Inversiones públicas en obras de infra y supra estructuras

Dada la importancia que el gobernador Máximo Paz le atribuía a Puerto La Plata en el sistema portuario del Río de la Plata, no había omitido “sacrificio alguno para terminarla” pero, también reconocía que era necesario preocuparse por dotarlo de los depósitos y demás obras que le eran indispensables a su habilitación. Por estas razones, en febrero de 1888, conformó una comisión encargada de informarle la mejor manera de construir los depósitos y las vías férreas internas a la plataforma portuaria y, como se ha señalado, prorrogó el contrato de Juan Abel Adrián Waldorp facultándolo, por un lado, a contraer un nuevo empréstito exterior con la finalidad de financiar las construcción de galpones, vías férreas, puentes, carreteras, telégrafo, oficinas de la Administración y demás obras adicionales “que sean necesarias para la más pronta habilitación del Puerto” (RO-PBA 1888^a-1888b). Por otro, para adquirir por licitación en Europa los pescantes y máquinas hidráulicas, tan necesarios para facilitar el embarque y desembarque de cargas pesadas.

En diciembre de 1888 se encontraban aprobados los planos y el pliego de bases y condiciones elaborados por J. A. A. Waldorp, y avalados por la comisión citada, para la construcción de un muro de circunvalación y de 32 galpones (RO-PBA 1888c). Los treinta y dos galpones estaban destinados a varios usos previstos tanto funcionales a la organización de las obras, talleres de carpinterías, herrerías y depósitos de cemento como para habitaciones de los empleados,

ajustadores, mecánicos, carpinteros, herreros, foguistas, maquinistas, capataces, inspectores y peones; el guardado de locomóviles, bombas centrífugas y locomotoras, entre otras.

A la espera de esos 32 galpones que se forjarían en Europa, J.A.A. Waldorp presentó en 1889 al Ministerio de Obras Públicas el proyecto, cómputo de materiales y presupuesto de un depósito fiscal provisorio de mercaderías que, según la memoria técnica, tenía 120 metros de largo por 27.74 de ancho que “es más o menos igual a la superficie de uno de los depósitos definitivos” para instalar “en el lado Oeste del Gran Dock, en la misma fila de los otros depósitos, y adonde el terreno es reservado para la ubicación de los silos” a construir por la Empresa de Lavalle, Médici y Cía. (AH-PBA 1889).

Tampoco habían comenzado las obras para terraplenar los caminos y espacios laterales del Gran Dock con la finalidad de ejecutar las plataformas de base de los depósitos fiscales, aunque Máximo Paz sostenía en 1890 “que su construcción está muy adelantada y que en el término de un año más, la provincia tendrá dentro del puerto, treinta y dos depósitos de fierro con una extensión media de ciento veinte metros por veinte y cinco de ancho cada uno y con amplias comodidades para que las operaciones puedan efectuarse sin entorpecimiento alguno. Se ha construido también por la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, las vías que dan acceso a la estación Río Santiago, habiéndose habilitado para el servicio público esa vía” (RO-PBA 1890a, 257, 265-266).

A la espera de las estructuras de hierro de esos treinta y dos galpones, en el mismo año, se habilitó un depósito provisorio “al costado del Gran Dock”, necesario para todas las operaciones de embarque, desembarque de mercaderías, quedando facultada la Administración de Rentas de la Ciudad de La Plata para proveer la instalación de la Oficina de la Alcaldía y Resguardo y construir una casilla de madera para el empleado encargado de ese servicio.

Julio A. Costa (1890-1893) que asumió el gobierno de la provincia de Buenos Aires el 1º de mayo de 1890, un mes más tarde de la fiesta de inauguración de Puerto La Plata, en su primer mensaje a la Asamblea Legislativa de 1891 hacía un balance, *in extenso*, sobre la situación de las obras. Por entonces, llegaba “a su término la construcción del muro de circunvalación del gran dock, faltando en el momento una pequeña parte al lado Oeste del canal de entrada” y se había aceptado “la propuesta del señor Clark para proveer el material férreo necesario para habilitar las vías que dan acceso al Puerto”, bajo la dirección inmediata del Departamento de Ingenieros.

Aseveraba, además, que a la espera del montaje de la estructura de hierro de los 32 galpones contratados en Europa, en 1891 se encontraba terminada “en su mayor parte” la obra de mampostería de las plataformas base, para continuar señalando que “las dificultades por las que atraviesa el Erario, han impedido al Poder Ejecutivo tomar las medidas tendentes a activar la terminación total de esta obra, que representa para el Erario una gran erogación. Dado este antecedente, y teniendo en cuenta que el movimiento del Puerto no exigirá en mucho tiempo la habilitación para el servicio público de todos los galpones contratados, creo que sería conveniente, por ahora, reducir a lo más estrictamente necesario su construcción” (RO-PBA 1891b, 786-787, 801-802).

Los galpones cubiertos, fiscales o privados, estaban destinados al almacenamiento y protección de diversas mercaderías, cereales, inflamables, etc., pero la construcción de unos y otros, respondían a una misma necesidad: dotar urgentemente a Puerto La Plata de la supra estructura más moderna. Con este fin, el Departamento de Ingenieros proyectó en 1896 un “tipo de galpón económico” sobre la base de aprovechar las plataformas que se habían construido y los materiales reservados para los 32 galpones, “si así conviniese, o en su defecto para ubicarlos donde puedan llenar más satisfactoriamente las necesidades a que están destinados” (RO-PBA 1896b, 643). En junio del mismo año, el gobierno provincial aprobaba el proyecto del Departamento de Ingenieros y autorizaba la construcción inmediata por administración de tres galpones sobre la base de emplear los materiales propiedad del Estado (RO-PBA 1896c, 855-856).

Los tres galpones se construyeron con suma celeridad y, en setiembre, se nombró al personal necesario para poder entregarlos al servicio público, como también a los guincheros para manejar los guinches recién armados en el costado Este del Gran Dock por la Sociedad Dirks y Dates, en nombre de la Casa Luther. (fig. 24 y 25)

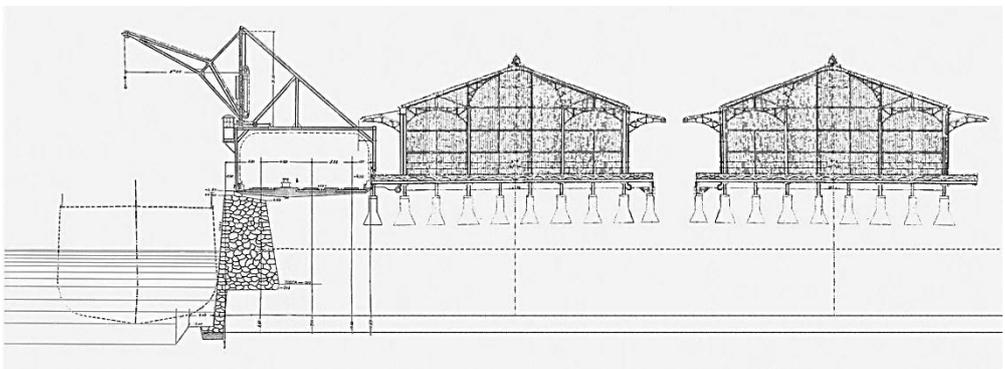


Fig. 24 Guinches y galpones en el Dock Central

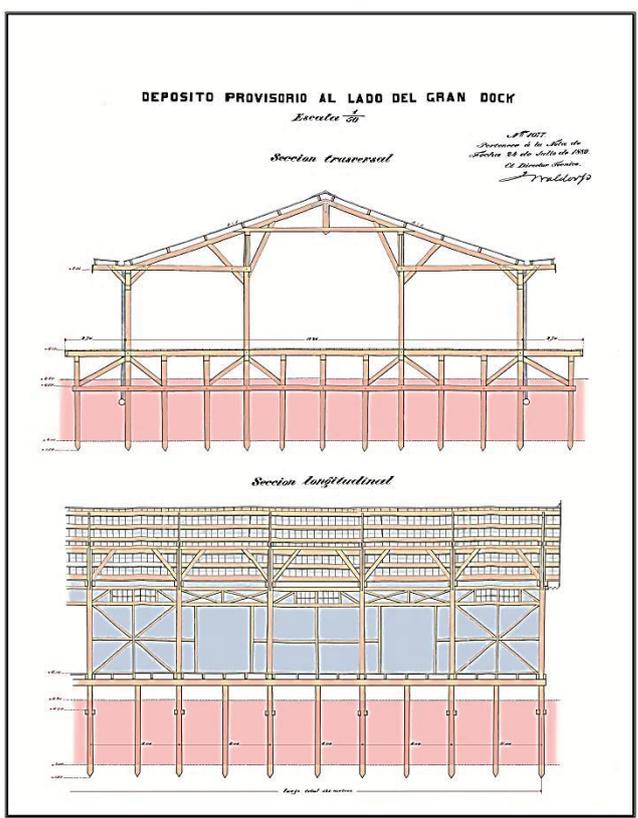


Fig. 25 Depósitos y Talleres en Puerto La Plata, 1888-2001 (plano 1886)

Los materiales como madera, carbón, piedra, hierro y arena y demás artículos que no requerían estar al abrigo de la intemperie eran depositados en un terreno contiguo al muelle del ala derecha del Gran Dock. Esos depósitos al aire libre eran protegidos con lonas provistas por empresas particulares, previa licitación convocada por el Departamento de Ingenieros. Las lonas, debían reunir las condiciones técnicas establecidas por ese departamento; en un contrato para la provisión de cien lonas destinadas a tapar cargas, leemos: “Cada lona será alquitranada en dos partes de alquitrán de Suecia, y una parte de cebo común; constarán de una superficie de sesenta y siete metros veinte centímetros cuadrados, o sea diez metros de largo por seis metros setenta y dos centímetros de ancho. Serán cosidos con doble costura, con relingo en contorno, y diez ojales con sus correspondientes chicotes de dos metros, uno en cada ángulo, uno en cada centro de cada cabecera, y dos equidistantes en cada costado” (RO-PBA 1891a, 424). (RO-PBA 1896a, 621-623). Otros rubros que demandaron fuertes inversiones públicas, fueron las instalaciones hidráulicas contratadas en Europa por el Ingeniero Director J.A.A. Waldorp, y el mantenimiento de las escolleras.

Respecto a las obras hidráulicas, Julio A. Costa (1890-1893) sostenía que parte de los materiales y maquinarias contratados para la construcción de “una casa central de máquinas con dos acumuladores, 24 grúas móviles, 14 puentes y 17 cabrestantes” estaban depositados en los puertos de Hamburgo, Amberes y Glasgow, “listos” para ser enviados a Puerto La Plata y que también, en el viejo continente, estaba en construcción “una grúa flotante, a vapor, de treinta y cinco toneladas de fuerza”. Además, informaba que “no obstante carecer el Puerto de los elementos complementarios que son indispensables para que quede habilitado totalmente para el servicio público, su movimiento ha sido ya de alguna importancia”; que se habían formulado las bases y condiciones para la consolidación de las escolleras en el Río de la Plata y que los sondeos periódicos de los diques y canales del Puerto habían demostrado que su profundidad era muy estable y “que el gasto de dragaje para su mantenimiento no será de gran importancia”.

Recordemos en este punto que la gestión de obras públicas entre 1890 y 1894 transcurrió en el marco de la profunda depresión derivada de la crisis económica y financiera que afectó a Argentina durante la presidencia de Miguel Juárez Celman y que, en ese contexto, las obras de Puerto La Plata exigían una mayor consagración del gobierno provincial para continuar con las contratadas. En 1891, Julio A. Costa compartía esta preocupación con la Asamblea Legislativa expresándoles que a pesar de haber autorizado en noviembre de 1888, “un empréstito externo por valor de 18.500.000 pesos oro” destinado, en parte, a la terminación de la obras de Puerto La Plata, la operación no se había realizado y la crisis de 1890 había imposibilitado la renegociación bajo condiciones admisibles. Por falta de esos recursos especiales, las crecientes erogaciones de la obra contratada habían sido atendidas “con rentas generales, o con letras de Tesorería, hasta que agotados los medios de que el Gobierno disponía, quedaron paralizadas” (RO-PBA 1891b, 786-787, 801-802.).

En 1892 ratificaba lo antedicho, manifestando que “los grandes capitales allí invertidos, su bondad indiscutible, la importancia que tiene como primer factor de desenvolvimiento de esta ciudad (La Plata), y de engrandecimiento de la Provincia”, imponían “como un deber patriótico la terminación de esta obra, para que ella de los frutos que debe producir. Hay que hacer un último esfuerzo, pues es imprescindible su terminación. La inercia en este caso irriga un grave perjuicio. No se puede dejar de hacer, hay necesidad de gastar, pero es tan reproductivo este gasto, que han de haber elementos para realizarlo” (RO-PBA 1892, 465-467).

Por entonces estaban en construcción algunas obras indispensables bajo la dirección de los profesionales del Departamento de Ingenieros. Se habían “colocado 20.830 metros de vía con la correspondiente dotación de cambios y cruzamientos, construcción de depósitos para agua, una báscula y una mesa giratoria”; realizado el balastaje de las vías y la aplanación de la plataforma del Gran Dock; terminado el muro de circunvalación y en construcción tres galpones para depósitos.

El gobierno admitía, además, que se necesitaban realizar trabajos tendentes a la conservación del Puerto “pues actualmente la insuficiencia de las escolleras que guardan y protegen las estacadas,

producen un debilitamiento notable en ellas y, a la vez, son la causa de los rellenos y depósitos que se forman en los canales, y es por consiguiente indispensable reforzar estas escolleras". En cuanto a las instalaciones hidráulicas, contratadas con la Casa Luther y tan indispensables para el funcionamiento del Puerto, proponía activar las gestiones conducentes a su terminación a la mayor brevedad "mediante los arreglos necesarios que faciliten el pago, que por el contrato debe hacerse en gran parte al contado y en oro, lo que es un serio inconveniente, teniendo en cuenta entre otras razones la depreciación de nuestra moneda" ¹⁹ (RO-PBA 1892, 465-467).

El estado de las obras de la infraestructura fundante, y de aquellas complementarias y supra estructurales a cargo de las empresas constructoras o practicadas por administración, le fue informado a los miembros de la Asamblea Legislativa por el mismo Julio A. Costa en 1893, último año de su gestión de gobierno:

"Vías férreas, se han construido 6 km 550 metros de vías auxiliares en el Puerto de La Plata. Se ha balastado 9 km 800 de vía en conchilla y 6 km en tierra formando un total de 10 km 400 metros. Se han colocado 30 cambios simples y 5 aparatos especiales para la comunicación con las dos vías principales.

Estación del Puerto: Se ha terminado la construcción de esta estación de pasajeros; se ha abierto un camino que permita el acceso de carros y coches a ella y se han construido dos andenes que permiten el paso a los peatones y preparado los caminos con conchilla a fin de establecer un parque frente a la estación.

Embarcadero de animales en pie: se ha ampliado esta construcción de manera que pueda con toda facilidad embarcarse gran número.

Embarcadero local: se ha construido un embarcadero local para el tráfico del Puerto y Ensenada. Mareógrafo: se ha construido una casilla e instalado un mareógrafo habiéndose mantenido las aguas a una altura de 22 pies durante el año.

Desagüe del Puerto: se han ejecutado las obras de desagües quedando una pequeña parte que hacer al costado Oeste.

Superestructura de los galpones: ha sido completamente terminada la de los galpones restantes de los cuatro que se mandaron preparar.

Instalaciones hidráulicas: se han construido: los asientos de las maquinarias y bombas, dos aljibes de 6m³ (60m³) (sic) de capacidad, se ha recibido parte del material y maquinaria con seis guinches completos, se espera el correspondiente para habilitar cinco más, y se ejecutan las demás obras necesarias para que funcionen para que funcionen a la brevedad.

Empresas radicadas en el Puerto: Man George y Cía., tienen establecido un depósito de carbón con grandes instalaciones para carga y descarga del mismo; Wilson Sons y Cía., también tienen establecido un depósito de no menos importancia que aquél. Se ha hecho otra concesión a Worms Josse y Cía., con el mismo objeto e idénticas condiciones a la de Man George y Cía.

Ferrocarriles que concurren al Puerto: el Ferrocarril Ensenada empalmó con la línea del Puerto; el Ferrocarril del Oeste tiene su entrada independiente por Tolosa; solo falta el del Sud que tenga su entrada por Chascomús o Altamirano. El P. E. tratará de que esto se lleve a cabo a la mayor brevedad".

¹⁹ El Capítulo 4 presenta las diferentes propuestas elaboradas durante la gestión de gobierno de Julio A. Costa para reactivar y terminar las obras de Puerto La Plata: acuerdos con los mismos contratistas o arrendamiento por licitación (1891) y en 1893 la venta como solución de pago de la deuda pública acumulada.

Don Julio A. Costa agregaba, además, que con el fin de perfeccionar y mejorar el Puerto “se han tomado las disposiciones siguientes: se ha celebrado un contrato con una empresa particular a fin de que la carga y descarga de wagones, buques, etc., se haga convenientemente. Así mismo se ha contratado el servicio de limpieza del Puerto. Se ha autorizado al Departamento de Ingenieros para la construcción de una vía suplementaria al Oeste del Gran Dock... Se han sacado a licitación: la colocación de piedras en las escolleras; a conservación en buen estado de uso de los muelles de madera; la conservación de los riberones de fajnage; la conservación de los grandes canales y diques del Puerto y el balizamiento de sus canales”. Para que los buques “tomen la hora exacta del Observatorio, se ha colocado un aparato especial, que los marinos pueden ver desde el Puerto para arreglar sus cronómetros (y) Se ha iluminado a luz eléctrica todo el Gran Dock, lo que al mismo tiempo que garantiza los depósitos, facilita el trabajo durante la noche en las épocas en que sea necesario” (RO-PBA 1893d, 194-196, 209-211).

Entre los años 1894 y 1896 la ejecución de obras transcurrió durante el gobierno de Guillermo Udaondo (1894-1898), consciente de que Puerto La Plata en “su estado actual satisface las necesidades más inmediatas, pero siendo indudable que está llamado a ser uno de los más importantes puertos de exportación de la República, es evidente que su desarrollo material tiene que ser paralelo con su creciente movimiento comercial, y es deplorable, por tanto, que la situación financiera de la Provincia no permita dedicarle los recursos que son de todo punto indispensables para conseguirlo”, cuando en tiempos de una crisis económico-financiera la única posibilidad de pagar las obras imprescindibles era a través de las rentas generales (RO-PBA 1895i, 643-645)..

Por falta de recursos, las obras públicas para mejorar la infraestructura y los servicios del puerto, se limitaría durante su gestión a la ejecución de aquellas licitadas por su predecesor: la instalación del aparato eléctrico para señalar la hora del meridiano y del servicio telefónico, la definitiva de los guinches hidráulicos en el costado Oeste del Gran Dock, la terminación de las preparatorias para la instalación de pescantes hidráulicos en su costado Este y el establecimiento del alumbrado eléctrico,. Completaron esas obras, que Guillermo Udaondo calificaba “de relativa importancia” en inversión pública, la construcción de 4043 metros cuadrados de solados empedrados, el arreglo de los mareógrafos, el mejorado de las vías férreas y, el libramiento al servicio público de las maquinarias hidráulicas.

Con la misma convicción reiteraba, en 1896, que en Puerto La Plata se había realizado “en primer lugar el dragado en el antepuerto o canal de entrada, ejecutado con una draga y dos chatas cedidas por el Gobierno Nacional y otros elementos alquilados para ese fin” y establecido seis plataformas al aire libre para depósito de cereales que, cubiertos por cien lonas, remediaban “provisoriamente la absoluta insuficiencia de los galpones fiscales”. Además de colocar una báscula para pesar wagones, realizar diversos trabajos de saneamiento, seguridad e higiene, tales como remoción y alineamiento de casillas, zanjas para desagües e instalación para apagar incendios y atender, finalmente, las reparaciones más indispensables en las escolleras.

El relleno de las escolleras y el dragaje del canal de entrada eran parte de esas obras indispensables, pero inabordables para la gestión de gobierno de Guillermo Udaondo. El relleno porque “para que no sea inútil requiere la inversión de 400 a 500.000 pesos anuales, de que es muy difícil disponer en la actualidad”; el dragado porque pese a encontrar “en ejecución un contrato celebrado por la Intervención Nacional (1893-1894)” había decidido rescindirlo por considerarlo oneroso. Con este mismo propósito, y a fin de proveer a la conservación constante de los canales, le había solicitado a la Asamblea Legislativa “autorización para adquirir un tren de dragado”. De la adquisición de este equipo dependía la terminación definitiva de las escolleras “que es de todo punto de vista indispensable para mantener la profundidad del Canal de entrada, sin la cual estará siempre en peligro la existencia del Puerto mismo” (RO-PBA 1897a, 573-574).

En vista de esas dificultades, la falta de recursos fiscales y la insuficiencia de “las comodidades que el puerto ofrece para las operaciones de depósito, carga y descarga”, el poder ejecutivo provincial se había preocupado por “arbitrar los medios de salvarlas, y es posible que en breve pueda emprenderse la construcción de algunos nuevos depósitos para cereales y otras obras no

menos indispensables”. Discernía además sobre la necesidad de estimular y conceder el establecimiento de depósitos particulares que, a la vez de aliviar los depósitos fiscales, “contribuirían poderosamente al mayor desenvolvimiento y crédito del puerto, introduciendo al mismo tiempo importantes mejoras que el Estado no podría acometer por el momento, tales como elevadores y secadores de granos, que tan grande influencia están llamados a tener en la exportación de los mismos” (RO-PBA 1896i, 608-610).

En ese sentido Guillermo Udaondo admitía frente a la Asamblea, no haber logrado “el éxito que podía esperarse, en razón de la falta de alicientes suficientes para los capitales a invertir y que casi sin excepción se hace consistir en privilegios y monopolios más o menos exclusivos, y por tanto inconvenientes...Únicamente la casa de los señores Bemberg y Cía., solicitó y obtuvo la concesión de una pequeña área de terreno para establecer un depósito con las más modernas instalaciones para clasificar, mezclar, secar y cargar automáticamente los cereales, todo lo cual representa un progreso notabilísimo... Puedo asegurar a V. H. que no hay en la concesión ni visos de un privilegio, ni franquicias que no estén concedidas por las mismas leyes vigentes”.

El número de depósitos fiscales durante su gestión habían aumentado “a tres grandes galpones de 120 por 20 metros, de manera que con los anteriormente existentes hay capacidad para almacenar bajo de techo 45 a 50.000 toneladas de cereales. Esos tres nuevos galpones fueron construidos directamente por la Administración “habiéndose pagado asimismo la suma que se adeudaba por los cuatro construidos en administraciones anteriores, con la condición de poder ser ocupados y explotados por la empresa constructora para con su producto amortizar deudas”.

En sus últimos informes a la Asamblea Legislativa, Guillermo Udaondo resumía los logros alcanzados durante su gestión de gobierno en la realización de varias obras de importancia al servicio de Puerto La Plata: las reparaciones efectuadas en el extremo Norte de las escolleras para asegurar la entrada al antepuerto “y que en breve quedará terminada mediante la colocación de más de 30.000 toneladas de piedra”; el dragado de 95.000 metros cúbicos en el Canal de entrada que requería “toda la atención de los poderes públicos, porque no estando concluidos las escolleras y malecones que lo defienden, está expuesto a embancamientos que pueden llegar a inutilizarlo, inutilizando por consiguiente todo el Puerto. Su profundidad ha sido mantenida hasta el año anterior mediante un dragado de 304.917 metros cúbicos, efectuado con una draga que obtuve en préstamo del Gobierno de la Nación”, como señalamos, a la espera de la adquisición de un tren de dragado cuya autorización de compra fue sancionada en febrero de 1898 (RO-PBA 1898c, 628-629)..

Asimismo, se había terminado y ampliado la instalación hidráulica para el servicio de las grúas y cabrestantes con la colocación de una segunda máquina en la Casa Central y cinco guinches hidráulicos al costado Este del Gran Dock y, recibido y pagado una gran grúa flotante contratada con la empresa alemana de G. Luther en 1894. En cuanto a las líneas férreas del Puerto, después de detenido estudio, Guillermo Udaondo había resuelto “poner en subasta su arrendamiento, a fin de concluir con la forma inconveniente en que se hacía su explotación y en vista de la falta de medios con que hacerla directamente por la Administración”. El Ferrocarril del Puerto, de propiedad del Estado, fue arrendado a la Empresa del Ferrocarril Oeste del mismo modo que la Estación terminal de La Plata. Finalmente, se habían construido todos los edificios necesarios para las oficinas de la administración y las autoridades nacionales (RO-PBA 1898c, 628-629)..

En su último mensaje a los miembros de la Asamblea Legislativa, no evitó transmitirles el estado financiero en que se hallaba la Administración de la Provincia: “Como os he manifestado en mis anteriores Mensajes, se han hecho gastos de consideración en el Puerto de La Plata, a fin de dotarlo de las comodidades más indispensables. Si faltan aún algunas, como depósitos de líquidos y mercaderías de importación, es porque no he dispuesto de los recursos necesarios para proveerlas; pues no sólo ha sido necesario invertir gran parte de los disponibles para atender ante todo a la conservación del Puerto, sino que he tenido que hacer frente a una deuda anterior al 1º de mayo de 1894 que subía a cerca de dos millones de pesos moneda nacional (RO-PBA 1898c, 628-629)..

Les informaba además que “muy pronto” el Departamento de Ingenieros le entregaría los estudios para el ensanche de Puerto La Plata, entendiendo que “si uno de los extremos estuviera en las proximidades de la ciudad; si hubiera terrenos apropiados para ser enajenados con fines comerciales que tuvieran conexión con las operaciones del mismo; si se tuviera un sistema de vías férreas que lo ligaran al resto de la Provincia convenientemente y con el menor recorrido; si se construyeran depósitos apropiados tanto para la exportación como para la importación, y si los caminos de acceso entre la ciudad y el puerto respondieran a las exigencias de un buen servicio de vialidad”, La Plata se transformaría “en un período no muy largo, en una ciudad comercial e industrial de importancia, que sería el centro obligado de operaciones con una gran parte del resto de la Provincia y aun de la Capital Federal” (MOP-PBA 1898, 10-12). Bajo esa óptica el proyecto de ensanche retomaba el ideario del fundador Dr. Dardo Rocha y del ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp de acercar ‘los extremos del puerto’ a La Plata, teniendo en cuenta que la cabecera del Gran Dock distaba, sólo, seis kilómetros de la trama urbana de la ciudad capital (RO-PBA 1897a, 573-574).

Los profesionales del Ministro de Obras Públicas, por su parte, consideraban “un serio problema a resolver la cuestión relativa al ensanche del Puerto” frente al creciente desarrollo de las operaciones que demostraban la insuficiencia del Gran Dock para atender, debidamente, la carga y descarga de los buques, el fondeadero de los mismos y otras necesidades propias de todo Puerto. No ocultaban, tampoco, que en las circunstancias financieras que atravesaba la Provincia era difícil pensar en realizar ese ensanche, pero era “a todas luces conveniente iniciar el estudio previo de esa obra, teniendo en cuenta que su realización se impondrá en término más o menos próximo y que dicho estudio ha de requerir algún tiempo para efectuarse”. Sugerían entonces, trabajar en un estudio que aprovechara la experiencia adquirida, teniendo en cuenta las excelentes condiciones de navegabilidad y la facilidad y seguridad que tenían los buques que se servían de él.

El proyecto, elevado por el Departamento de Ingenieros al Ministerio de Obras Públicas el 14 de enero de 1898, contemplaba tres alternativas: una basada en el ensanche del canal de acceso desde “Río Santiago hasta donde terminan los muros de piedra del Gran Dock, a fin de obtener mayor capacidad para la colocación de los buques” que, a juicio del Consejo de Obras Públicas, no satisfacía “la condición de aproximarse a la ciudad, que es el inconveniente que tiene el dock actual”. La segunda, proponía la prolongación del “Gran Dock en dirección a la ciudad de La Plata” sobre los terrenos reservados para su expansión y, la tercera, la conveniencia “de aprovechar para el ensanche los canales Este u Oeste hasta el canal de conclusión” y los diques N° 1 (construido) y N° 2 (a construir). Todas tenían en cuenta, además, las obras complementarias necesarias para el mejor funcionamiento del futuro puerto: expropiación de nuevas tierras para fines comerciales; la construcción de depósitos, la extensión de las vías férreas para “poner en comunicación directa al Puerto con toda la Provincia” y el mejoramiento de la viabilidad, entre otras intervenciones (MOP-PBA 1898, IV-V).

Ninguna de las propuestas sería ejecutada

Inversión pública en obras de dragado y reparación de escolleras.

A pocos años de inaugurado Puerto La Plata, comenzaron los reclamos de los agentes marítimos, comerciantes y propietarios que advertían sobre la urgencia de realizar obras, por un lado de conservación, mantenimiento e inclusive reparación de las escolleras en el Río de la Plata que protegen el antepuerto para así “evitar el peligro que existe de que se destruyan y se esterilicen por completo los sacrificios hechos por la Provincia para llevar a buen término su gran puerto”. Por otro, obras de dragado en partes embancadas que, si bien, no constituían peligro inminente “era de buena administración organizar el servicio de dragado que restablezca constantemente y en toda su extensión las profundidades”. Los considerandos de un llamado a licitación de 1893, explica la urgencia de invertir en obras de dragado “por haberse formado algunos bancos de arena, lo que perjudicaba la navegación y, por tanto, la exportación de frutos del país y ganado

que en casi su totalidad se realizaba por Puerto La Plata, más cuando se esperaba una exitosa cosecha y, por consiguiente, mayor movimiento en el área portuaria (RO-PBA 1893a, 132-135).

Embankamientos y deterioro de los muelles de madera de los malecones Este y Oeste de entrada al Puerto y la reparación de escolleras se convirtieron entonces en los temas más recurrentemente tratados por el Departamento de Ingenieros en la redacción de pliegos de bases y condiciones para los llamados a licitación con fines de reparación y conservación durante el período comprendido entre el año de inauguración de Puerto La Plata y los albores del siglo XX.

En 1895, ambos malecones, se encontraban “bastante maltrechos” a causa de un temporal que se había llevado una gran cantidad de madera dadas las pésimas condiciones en que se encontraban ambos muelles. La Administración General del Puerto La Plata aconsejó entonces al Departamento de Ingenieros para que procediera al relleno con piedra de las partes de las escolleras que “más hubieran sufrido” con la finalidad de evitar tanto el embancamiento del Canal como de sustituir la “madera perdida”. La empresa adjudicataria Lacaze y Cía. sería la beneficiaria para proveer ese material desde las canteras de la República Oriental del Uruguay (PBA 1896).

La Sociedad Lacaze y Cía. tenía domicilio en la ciudad de Buenos Aires y explotaba las canteras de piedra “Minauro”, de los “Arenales” y “Puerto del Sauce” ubicadas en el Departamento de Colonia de la República Oriental del Uruguay. Se ocupaba además de otras operaciones comerciales y de la construcción de obras que, directa o indirectamente, se relacionaban con la explotación de canteras y arenales “siempre que convenga a la Sociedad a juicio de ambos socios”. Ese otro socio era Juan Médici que también tenía uso de la firma en todos los actos de la empresa.

Entre la preparación de los pliegos de bases y condiciones; el llamado a licitación sustanciado en 1893 pero aplazado por la Intervención Nacional del momento porque “su misión no es ejercer actos administrativos” y la revisión de esta medida, en noviembre del mismo año se aprobó y contrató a la Sociedad Lacaze y Cía., reconociendo que aunque su propuesta era onerosa, no solamente había resultado las más beneficiosa para la provincia sino, fundamentalmente, porque contaba con los elementos y equipos “que el estado del puerto exige” (RO-PBA 1893b, 322-324)(RO-PBA 1893c).

En paralelo, y a los efectos de reducir costos en el marco del malogrado presupuesto provincial y a la espera de la adquisición de un tren completo de dragado, el Gobierno de la provincia de Buenos Aires gestionó ante la Nación, en préstamo o arrendamiento, una draga “con su correspondiente dotación de chatas” (RO-PBA 1895a, 188). Sobre la base del empleo de la draga cedida por la Nación, se resolvió realizar las obras de dragado por administración según cómputo y presupuesto formulado por el Departamento de Ingenieros que incluía, además, los salarios para un capitán de draga, un capataz de balizamiento, un maquinista, dos foguistas, 5 marineros y 8 más para las chatas, del personal de sondajes y 45 toneladas de carbón, grasa, estopa, cabos, defensas, boyas, botes, y un remolcador alquilado (RO-PBA 1895d, 563). A partir de entonces los trabajos de dragado se realizarían con los elementos facilitados por Nación que, ante una solicitud del Departamento de Ingenieros prorrogó el beneficio de utilizados para asegurar “el movimiento que se produciría en el puerto ante el aumento considerable de la exportación de cereales y otros productos entre enero y marzo del año 1900 (RO-PBA 1899a, 1015).

La ley destinando fondos para la adquisición de un tren de dragado con destino a los canales de Puerto La Plata, fue sancionada en febrero de 1898 y en el mismo año, aprobado el pliego de bases y condiciones y las especificaciones técnicas para la construcción de una Draga Marina a Godets (a baldes) formulados por el Departamento de Ingenieros para el llamado a licitación que recién se sustanció en el año 1901, cuando fue aceptada la propuesta de F.R. Rojas y Compañía para “la provisión y venta a la Provincia de un tren de dragado”(RO-PBA 1898a, 193)(RO-PBA 1898b, 551) (RO-PBA 1901, 409). (fig. 26)

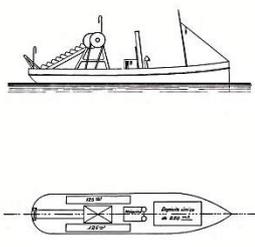
<p>Draga marina a Godets Refulsors y Transportador.</p> <p>Godets para dragas en arena menuda, arena mediana con acilla y acilla mas o menos compacta.</p> <p>Godets de repuesto para dragas en arena con refulsos en la muelle de arena de la mejor clase.</p> <p>Bombas refulsoras, capaz de conducir la materia dragada hasta 250 m de distancia, incluso los caños del draga mas conveniente y empalmas mas perfectos. De entre los 250 metros lineales de caños, 50 metros servirán para refusos del agua, es decir coladores sobre tierra.</p> <p>Altura del refulsor: 5 metros desde el plan de flotacion de la draga hasta la boca de descarga.</p> <p>Cantidad del transportador y depósito a ambos lados de la draga: cubo total 250 m³ de altura del depósito cinco a seis y se asegura que la materia dragada se repusca uniformemente hasta la extremidad mas avanzada del depósito hacia popa y se descargue con igual facilidad.</p> <p>En ningún caso se permitirá que los ejes de los bujes atascasen el espacio destinado para depósito de la materia dragada.</p> <p>Velocidad con dos bujes (de 4 metros cada uno) en circuito continuo de hallarse lleno el depósito superior de la draga y remplazando ella misma dos chubas de 80 metros cubi de capacidad cada una. 5 millas por hora = 5 x 1852,8 = 9264 metros.</p>	<p>Seo maquinaz una para la draga a godets y las dos para el Refulsor y la propulsion de los dos bujes. Se admitiran dos maquinaz en vez de tres siempre que llenen las condiciones de velocidad, facilidad de maneo, funcionamiento simultaneo e independiente de la draga y refulsor, y suministro de los bujes.</p> <p>El dragage por hora en perfil: 200 m³ en bazo, acilla y arena.</p> <p>El dragage " " " " " 100 m³ en bazo.</p> <p>Las dragas deberán poder funcionar con el refulsor descargando la materia dragada en tierra, o sin el refulsor descargando la materia dragada directamente en su depósito propio y despues sobre chubas de 80 m³ de capacidad.</p> <p>La Bomba del refulsor debe dar abundante agua para conducir la materia dragada en tierra y especialmente en arena y acilla blanda compacta a razón de 1:5.</p> <p>Consumo de la maquinaz a doble e triple expansion: 1:5 maximo por hora y caballo indicado.</p> <p>Profundidad maxima del dragado 8'70 en aguas altas.</p> <p>Profundidad de la draga con depósito lleno y en marcha: 5 a 5'70. En estas condiciones la cubierta de la draga deberá precisamente hallarse a 0'5 sobre la línea de flotacion.</p> <p>Altura de la draga: 8 a 9 metros.</p> <p>Dragage de 16 a 18 metros.</p> <p>Ubicacion del peso del Bujes y el eje y calientan de de suspension a popa o proa a voluntad del constructor. En todo caso la extremidad de la proa debe ser cercada como lo requiere una draga marina.</p>		<p>Memoria.</p> <p>Draga marina transportadora a godets, con refulsor a bordo y un depósito de 250 m³ de capacidad.</p> <p>El movimiento de marcha del buque debe hacerse por dos bujes, cuyo movimiento debe hacerse por las maquinaz del refulsor y simultaneo por las maquinaz de la draga y refulsor, de manera a reducir la velocidad de 5 millas marinas.</p> <p>La construcción de la draga debe ser perfecta y con materiales de primera orden, soportar a toda prueba.</p> <p>Las maquinaz, no funcionando perfectas y convenientes, sin complicaciones en el mecanismo, deben satisfacer ampliamente las exigencias de la ciencia mecánica.</p> <p>El buque en conjunto se hará de acuerdo con las ordenanzas del "Buque" conforme a uso y costumbre en las construcciones navales.</p> <p>El constructor responderá dentro de los límites señalados por el pliego de condiciones, un proyecto mas o menos modificado por las practicas, facilid e ingenio, sin manifestarlo fundamentalmente.</p> <p>Se hará una descripción completa de la clase de material empleado, su inventario, asi como una memoria explicativa sobre las condiciones de estabilidad del buque en navegacion con depósito lleno y vacio.</p> <p>La draga debe poder dragar las cantidades señaladas en el pliego de condiciones.</p> <p>La materia dragada principalmente en la bodega del puerto se arena y bazo, formando una</p>	<p>muela blanda. Abundante mas el bazo acilloso que la arena.</p> <p>Tambien se requiere un sistema completo de godets de repuesto de fabricacion especial, omanente recibidos y controlados en los bujes inferiores para dragar en bazo.</p> <p>Este material en la formacion general es un acido de silicato 92,21 % con bastante carbonato de calcio 5,87 % cuya resistencia a la ruptura por compresion es 20 a 100 kilos por centimetro cuadrado. Dentro de una forma como se encuentran accidentalmente en forma de filones, capas algunas veces algo carbonas pero de reducidos espesores (5 a 10 centim), una clase de bazo mucho mas dura, es un carbonato de calcio (72,83 %) y oxido de silicio (19,39 %).</p> <p>Se pide igualmente al constructor que incluya una conexion especial al refulsor, para poder dragar por arena en un bazo liquido que se deposita sobre la bota en el Gran Dock del Puerto La Plata. Esta draga sea material con godets fabrica que draga la capa de arena, y no siendo este necesario para la construcción del puerto se necesitara unicamente para construcción y maneo), es conveniente proponer algun resaca para que el refulsor trabaje independientemente por aspiracion y refulsor.</p> 
--	---	---	--	--

Fig. 26 Especificaciones técnicas para la construcción de una Draga Marina a Godets (aprox. 1897)

A partir de su adquisición el 16 de junio de 1901, comenzó a funcionar el tren de dragado suministrado por F.R. Rojas para regularizar la profundidad de los canales del puerto y, por consiguiente, la autorización de gastos al Departamento de Ingenieros para cubrir su funcionamiento, si bien continuaría trabajando la draga cedida por el gobierno de la Nación antes de ser reclamada para otras necesidades. En marzo de 1902, por ejemplo, con esta última se priorizó la prosecución del dragado del Canal de Entrada "como obra más necesaria que cualquiera otra para favorecer el movimiento del puerto" (RO-PBA 1902d, 139). La asignación de recursos económicos al Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires para atender los gastos de dragado de los canales como de conservación de vías y estacadas se sucedieron constantemente durante los años previos a la venta de Puerto La Plata al Gobierno de la Nación.

La Sociedad Lacaze y Cía que había orientado sus estrategias a la ejecución de obras de reparación de las escolleras también fue contratada, en noviembre de 1895, para reparar las averías causadas por el vapor "W.C. Mitchel" en la escollera Este del Puerto, de acuerdo con las bases y condiciones elaboradas por el Departamento para la provisión y colocación de tres mil trescientos setenta y dos toneladas de piedras de granito duro, aunque esta cantidad fue recalculada a 3.000 toneladas en base a los recursos económicos disponibles en ese año (RO-PBA 1896g, 1134-1135, 1137-1138).

En marzo de 1896, Lacaze y Cía ganó la licitación y signó, junto a su socio Juan Médi, el contrato para rellenar con piedra la parte de los malecones de madera de entrada al puerto que más había sufrido las consecuencias de un temporal: la cantidad de madera perdida alcanzaba a ciento cincuenta y dos metros cúbicos. El Departamento de Ingenieros consideró inútil reponer el daño con el mismo material "dadas las pésimas condiciones que en general se encuentran ambos muelles", y señaló en cambio la conveniencia de disponer de tres mil toneladas de piedra para "echar mensualmente cierta cantidad", en la medida que el presupuesto fijado lo permitiera. A juicio del Ministro de Obras Públicas, la Sociedad Lacaze y Cía, sumaba además la ventaja de estar "actualmente" colocando piedra en el extremo de la escollera Este lo que no solamente facilitaba el reconocimiento de los elementos y equipos y las operaciones de esa empresa *in situ*, sino también garantizaba la misma calidad de granito "procedente también del Puerto del Sauce" (RO-PBA 1896g, 372-373, 376). (Viñeta V4)

La Plata, 9 de Enero de 1896

Pliego de condiciones para la provisión de 3000 toneladas de piedra en las escolleras del puerto La Plata,

“Artículo primero. Sácase á licitación pública la provisión y colocación de tres mil toneladas de piedra en la escollera Este del Puerto La Plata.

Artículo segundo. Las propuestas serán hechas en el papel sellado correspondiente, debiendo indicar el precio por tonelada y venir acompañadas de un certificado de depósito hecho en el Banco de la Provincia á la orden del señor Presidente del Departamento de Ingenieros, por valor de quinientos pesos moneda nacional en efectivo, como garantía de la escrituración del contrato.

Artículo tercero. La piedra a colocarse será de granito duro y su peso no será menor de cien kilos, ni mayor de tres mil kilos.

Artículo cuarto. La recepción de la piedra será hecha por el Departamento de Ingenieros y su cantidad será determinada midiendo el desplazamiento de agua antes y después de la descarga del buque o bien pesándola directamente.

Artículo quinto. La descarga se hará por medios adecuados y será colocada de acuerdo con las indicaciones que haga el empleado encargado de la recepción.

Artículo sexto. Los proponentes presentarán una lista del material destinada á la ejecución del trabajo, así como indicar la procedencia del granito.

Artículo séptimo. El contratista proporcionará los elementos y personal necesario para hacer los sondeos y demás verificaciones que el Departamento de Ingenieros crea conveniente practicar.

Artículo octavo. El contratista responderá de los desperfectos que lleguen á sufrir los muelles por cualquier embestida o choque de sus chatas o remolcadores, debiendo sujetarse respecto á la navegación dentro de los canales, á los reglamentos que rigen en el Puerto.

Artículo noveno. La piedra, así como las embarcaciones destinadas al transporte de ella, serán libres de derechos.

Artículo diez. A los cuatro meses de firmado el contrato, que deberá serlo dentro de los diez días de aprobada la propuesta, quedará terminado el trabajo. En caso contrario, el contratista incurrirá en una multa de doscientos pesos por cada semana de retardo, la cual le será descontada parcialmente del importe de los certificados por trabajos ejecutados, después de su vencimiento.

Artículo once. El adjudicatario, al firmar el contrato, deberá presentar un certificado de depósito por el cinco por ciento del valor de aquél, hecho en el Banco de la Provincia á la orden del señor Ministro de Obras Públicas. Este depósito es garantía del fiel cumplimiento de las estipulaciones del contrato, perdiéndose en caso contrario, y sólo podrá ser retirada una vez que las retenciones del quince por ciento de que habla el artículo doce igualen por lo menos su valor.

Artículo doce. Los pagos se efectuarán por el Gobierno de acuerdo con los certificados mensuales que expedirá el Departamento de Ingenieros, reteniéndose de cada uno el quince por ciento y su total será devuelto en el último certificado”.

(firmas) **G. Udaondo** Gobernador, **Emilio Frers** Ministro de Obras Públicas y
Alberto H. Almirón en representación de **Lacaze y Cía.**

Resuelta la emergencia, en agosto de 1896, se presentaron a una nueva licitación las empresas Lacaze y Cía, la propia de Juan A. Waldorp (hijo) y la finalmente contratada de Andrés Traverso y Miguel Lagleyse, en 1897, para la prosecución de las obras con la finalidad de reforzar, consolidar y fortificar los muelles en los extremos de la entrada del Puerto. Para esta nueva obra el pliego de bases y condiciones exigía: la provisión y colocación de 25.000 toneladas de piedra y 2.500 metros cúbicos de fajinas en las escolleras de Puerto La Plata; piedra de granito duro y primera calidad con un peso no menor a cien kilogramos ni mayor a tres toneladas “con excepción de tres mil toneladas que se destinan a formar el faginaje” en el “risberme Este del Puerto”, cuyo peso sería indicado por el Departamento de Ingenieros. La fajinas debían conformarse “en colchones de cuarenta centímetros de espesor por tres o cuatro metros de ancho con la capa de barro correspondiente” y, entre otros considerandos, la empresa debía indicar la procedencia del granito “acompañando una muestra” y presentar una lista del material, los elementos y el personal con el que contaba para la ejecución de los trabajos (PBA 1896a) (RO-PBA 1896h, 1051-1052) (Anexos 2.1.-2.2.) (fig. 27).



Fig. 27 Escollera de faginaje y Muelle de madera en las entradas de Puerto La Plata, 1888.

La empresa de Andrés Traverso y M.C. Lagleyse ofrecía las canteras de “Conchillas o Martín Chico, República del Uruguay” para la provisión de piedras; la disponibilidad de una flota integrada por un vaporcito y el personal destinado a practicar los sondajes y, para el trabajo directo, los buques: “Plaza de Mayo (750 toneladas, calado 7 con 2 guinches a vapor); Villa del Salto y Don Plácido (ambos de 600 toneladas, calado 9 con 1 guinche a vapor); Hugo Carlos y la Chata N° 21 (ambos de 500 toneladas, calado 9 con 1 guinche a vapor); el Increíble Argentino (500 toneladas, calado 10 con un guinche a vapor) y el del Ferro Carril del Oeste (600 toneladas, calado 13 con un guinche a vapor). Además de los vapores “Castells”, “Lavalle” y “Linda Elisita” con los cuales formaban el total de la flota disponible (PBA 1896^a). (Anexo 4).

Dos años más tarde, 1898, el Ingeniero Julio B. Figueroa en un estudio realizado sobre todos los puertos en la provincia de Buenos Aires daba cuenta con gran precisión de detalle del estado de cada una de las partes que componían el Puerto de Ultramar y los Canales y el Dique de Cabotaje en un momento en que el tráfico había disminuido notablemente por carecer Puerto La Plata “de vinculación ferroviaria y económica con las áreas productivas de la Provincia” que justificaba, sin lugar a duda, la falta de estabilidad de su régimen comercial. La zona portuaria conformada por: el Antepuerto; el Canal Santiago; el Canal de Acceso; el Gran Dock; el Dique de Maniobras y el Río Santiago constituían el Puerto de Ultramar; mientras que el llamado Dique de Cabotaje destinado, en origen, al comercio local de la Ciudad de La Plata, comprendía un conjunto de canales, Este y Oeste, el Dique N°1, el Canal de Conclusión y los canales de reunión (MOP-PBA 1898a, 250).

En ese estudio Julio B. Figueroa señalaba que en el Puerto de Ultramar los canales, desde el acceso en aguas hondas del Río de la Plata hasta su conclusión en el Dique de Cabotaje inmediato a la Capital de la Provincia de Buenos Aires se hallaban totalmente “endilgados” (sic), salvo en la travesía del río de mareas denominado Santiago”; que los ejes de los distintos canales abiertos artificialmente se “suceden desde el antepuerto hasta el dique de maniobras” con rumbo Sud Oeste “con excepción de dos canales de reunión dispuestos convenientemente entre ese dique y los canales laterales con el propósito de desahogar y ampliar las corrientes de marea, a la

vez que establecer en esa parte un circuito mojado que facilite la renovación del agua. Los canales laterales y paralelos se comunicaban “libremente con el canal principal por el río Santiago”, otro agente activo de renovación del agua. (fig. 28).

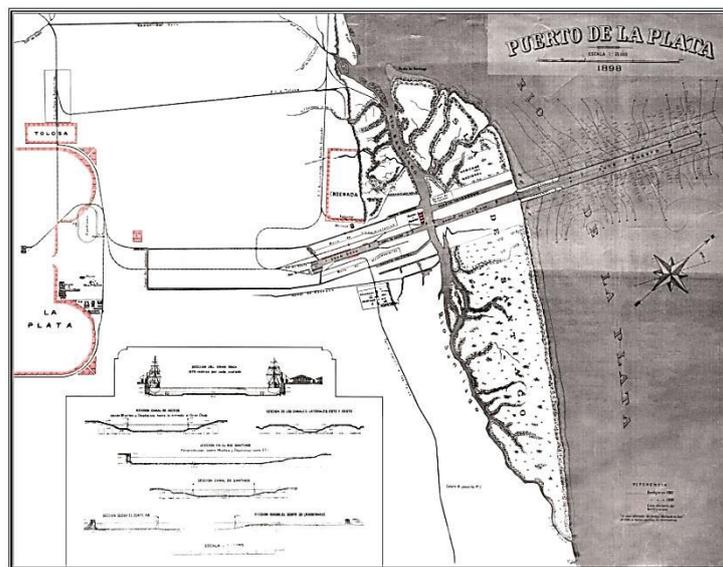


Fig. 28 Puerto La Plata en una Carta Náutica de 1898

Al analizar el funcionamiento del proyecto Puerto de Cabotaje, conformado por los canales Este y Oeste reunidos en el término Sud por un canal de conclusión, Figueroa destacaba sus atributos para evitar “los inconvenientes de las vías muertas y permitir la circulación de las embarcaciones y la renovación de las aguas por el juego de la marea”, a la vez que lamentaba que tanto el canal Este como el de conclusión habían quedado “inconclusos y por tanto inhabilitados para el servicio marítimo”. El canal Oeste y su dique correspondiente habían sido entregados al servicio público aunque, la navegación de cabotaje “había decaído por muchas razones, una de ellas por la falta de conservación”²⁰. Entonces sentenciaba:

“Virtualmente quedan anulados los propósitos que se tuvieron en vista al construirlo. Así como se hallan, en terrenos bajos del litoral agazapados al pié de la eminencia (sic) que encumbra la Ciudad de La Plata y distanciados del ambiente de sus calles y depósitos comerciales, no es fácil que tengan vida propia” (MOP-PBA 1898a, 201-204).

Las construcciones e inversiones realizadas entre 1886 y 1888, permitieron el trabajo portuario con indicadores positivos de participación en el valor total de las importaciones del país. Se inició recibiendo mercaderías del exterior por valor de 100.000 pesos oro, equivalentes al 0,1 % y siguió creciendo constantemente hasta alcanzar el 3,3% en 1893. Por su parte el movimiento de exportación iba también en continuo aumento, y desde su inicio en 1888 creció hasta alcanzar en 1894 el 7% del total del país (García 1976).

²⁰ Las construcciones e inversiones realizadas entre 1886 y 1888, permitieron el trabajo portuario con indicadores positivos de participación en el valor total de las importaciones del país. Se inició recibiendo mercaderías del exterior por valor de 100.000 pesos oro, equivalentes al 0,1 % y siguió creciendo constantemente hasta alcanzar el 3,3% en 1893. Por su parte el movimiento de exportación iba también en continuo aumento, y desde su inicio en 1888 creció hasta alcanzar en 1894 el 7% del total del país (García 1976).

En una Memoria de la Administración General del Puerto La Plata correspondiente al año 1898, el Administrador Víctor F. Sarmiento relevaba y describía algunas de las instalaciones, públicas y privadas, en estos términos:

- ✓ El Dock Central tenía un embarcadero oficial para la exportación de hacienda en pie, con 16 corrales para hacienda mayor, con capacidad para encerrar 4000 cabezas, y 8 corrales para lanares con capacidad para 6000, provisión de agua, bretes, boxes y baños de los sistemas más adelantados que se conoce. “Ocupa 300 metros sobre los muelles, lo que le permite operar con tres vapores a la vez” con el sistema de guinches a vapor. Su explotación estaba concedida a los Señores Samuel Zabala y Cía., que lo habían construido”.
- ✓ Ocho grandes depósitos fiscales, de fierro y zinc, de 120 metros de largo por 20 de ancho cada uno, con capacidad para almacenar 600.000 bolsas de cereales que aseguraban las necesidades de exportación. Sin embargo, se sentía “la necesidad de depósitos de aduana, de material, con sótanos y entresijos, para favorecer la importación de mercaderías de Ultramar, que sufren descomposición y merma en los depósitos de zinc”.
- ✓ A orillas del Río Santiago se ubicaba un embarcadero propiedad de la Compañía de Muelles y Depósitos “con 4 corrales cubiertos y 3 a la intemperie con capacidad para 3000 vacunos y 6000 lanares” que, como el del Gran Dock reunía todas las comodidades necesarias y estaba dotado de buena agua y baños de los sistemas más modernos y, asimismo de guinches a vapor.

Completaba el informe con la existencia de una báscula para pesar vagones, un Semáforo de Señales (o de Mareas) que indicaba la altura de las aguas en el canal de acceso, varios elementos contra incendios como mangueras especiales de goma forradas en lona; una grúa flotante a vapor al servicio del Puerto y el Apostadero Naval; instalaciones hidráulicas y un mareógrafo que “ha funcionado sin interrupción todo el año, marcando en las hojas las oscilaciones de las mareas, dando con toda exactitud la altura de las aguas que el Semáforo de Señales indica a los buques que llegan o salen del Puerto” (AGPLP 1899, 10-18).(fig. 29)

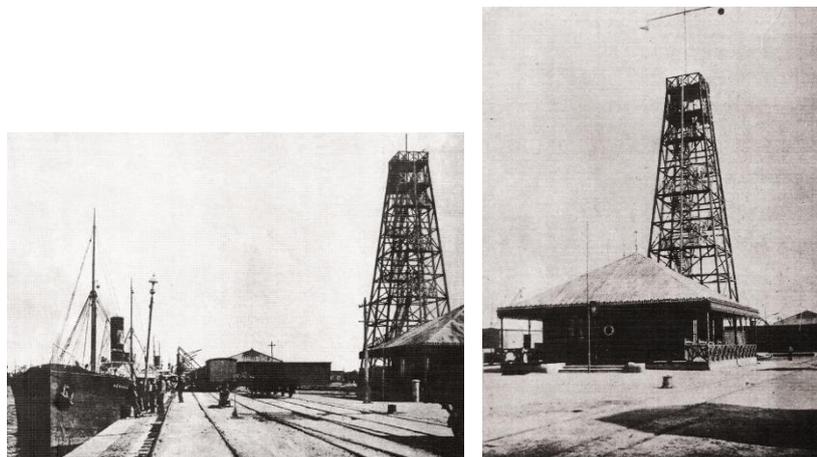


Fig. 29 Chalet de la Prefectura Marítima y Semáforo de Mareas, 1905.

Pero pese a las pocas señales positivas sobre su funcionamiento, a principios del siglo XX se ponía en evidencia la decadencia de la infraestructura de Puerto La Plata que hacía prioritarias varias obras: la reparación de las instalaciones hidráulicas que además del servicio de guinches prestaba el de cabrestantes con los cuales se hacía el movimiento de vagones sobre los muelles y en la báscula oficial del Puerto y, nuevamente, de conservación de los diques de fajnaje existentes sobre los lados Oeste y Este del Canal de Entrada o Antepuerto y la prolongación de los mismos en el Gran Dock (AHG-PBA 1900).

La memoria de proyecto, los cálculos y presupuestos adjuntos a un proyecto del año 1900 detallaban la extensión, el volumen y el costo de las obras a realizar y, también, indicaban el sistema constructivo a utilizar según se tratara de la conservación o la prolongación de los diques. Para la conservación de los existentes, se utilizarían los perfiles y técnicas expresadas en los planos de detalle con los números 1, 2 y 3. (fig. 30)

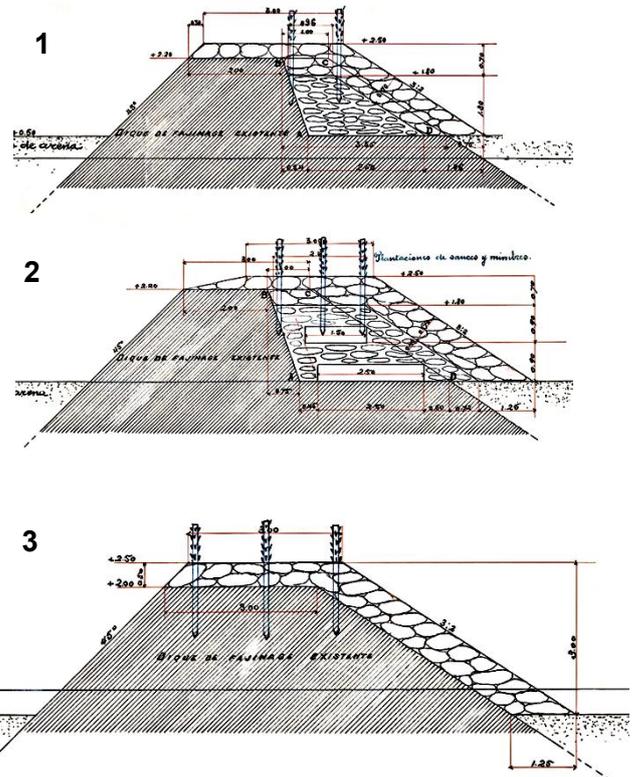
Fig. 30 Perfiles tipo, proyecto de conservación y prolongación de Diques de Fajinage, 1900.

“Dique de fajinas, fagotes, salchichones, arcilla compacta y piedras granito, con protección de piedras, cuyos intervalos interiores son rellenados con arcilla, comprendiendo plantaciones de sauces y mimbres.

Cubos de piedra sacada del fajinage actual para su aprovechada en el fajinage nuevo

Piso de piedra granito a comprar y puesta al pié de la obra.

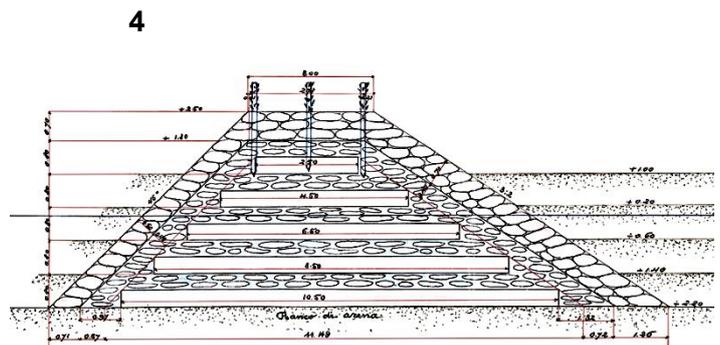
Dique de protección de piedra granito, con arcilla compacta, fajinas, fagotes y salchichones, comprendiendo plantaciones de sauce y mimbres”.



En las obras de prolongación se utilizaría el sistema constructivo indicado en el perfil N° 4.

“Dique de fajinas, fagotes, salchichones, colchones, arcilla compacta y piedra granito, con protección de piedras, cuyos intervalos interiores son rellenados con arcilla, comprendiendo plantaciones de sauces y mimbres.

Piso de piedras granito a comprar puesta al pié de la obra”.



También urgía la necesidad de reparar los destruidos muelles del Dique N° 1 que “en poco tiempo más quedará inutilizado para la navegación de toda embarcación, aún las de menor calado”. Un año antes del traspaso de jurisdicción de Puerto La Plata a la Nación tanto el movimiento de cabotaje como el de ultramar habían alcanzado la máxima depresión (AGPLP 1904, 14, 23).

Inversiones privadas en obras de infra y supra estructuras

A pocos meses de inaugurado el 'gran emprendimiento', numerosas empresas y particulares apostaron al crecimiento económico del puerto, la ciudad y la región que lo contenía, solicitando permisos para concesionar tierras con destino a diferentes actividades comerciales y construir diversas instalaciones como depósitos y utilajes para cargas y descargas de mercaderías, bajo la atenta mirada del Departamento de Ingenieros en ejercicio de la Dirección Técnica de Puerto La Plata a partir de 1891.

Desde entonces la empresa Lavalle, Médici y Cía. no sería la única contratada para ejecutar cuota parte de las obras, infra y supra estructurales, funcionales a las actividades comerciales, sí una de las más adelantadas al solicitar en 1886 el "derecho exclusivo de remolcar las embarcaciones en el Canal Oeste" mientras duraran los trabajos del puerto y la propiedad, en 1887, de "parte de los anegadizos situados al Este del Canal de Entrada al Gran Dock", a cambio de terraplenarlos por cuenta propia.

Jorge Gaedecke, por la Sociedad Mann George y Cía., en 1891, solicitaba el permiso para instalar un depósito de carbón en el Gran Dock y la concesión de ocho hectáreas para fundar y explotar un establecimiento industrial para la fabricación y elaboración de productos en base a los residuos de los saladeros. En el mismo año, Armando Vatraché, un área de terreno para establecer un hotel y restaurante, entre otros (AH-PBA 1891).

Según sus propias palabras, Guillermo Udaondo (1894-1898) había hecho todos los esfuerzos posibles para que Puerto La Plata prestara los servicios a que estaba destinado, alentando durante su gestión de gobierno el desarrollo industrial con la seguridad de que contribuiría "notablemente a su desenvolvimiento". En este sentido, afirmaba en 1895, varias empresas privadas esperaban establecer en el puerto industrias tan importantes como barracas o depósitos de frutos del país, mercados para los mismos, lavaderos de lana y fábricas de tejidos, establecimientos para la conservación y exportación de carnes, etc. Entre ellas las empresas de Samuel Zavalla para la construcción de un embarcadero de ganados en pie, por entonces "en vías de ejecución" y, del ingeniero Pedro J. Dirks que había celebrado un contrato *ad referendum* para el establecimiento de un dique de materiales inflamables (RO-PBA 1895i, 643-645).

A Luis Malato, en 1896, le concedían el permiso para construir un galpón con destino a depósito de forrajes, con una superficie de 600m² fuera de muros entre el canal de desagüe y la calle pública sobre la vía de acceso al Gran Dock. La Administración del Puerto, junto al Departamento de Ingenieros sería la encargada de señalar el sitio donde debía colocar el galpón y controlar su construcción en madera y hierro; su exclusivo destino "a esa clase de negocio"; y la carga y descarga que "no podrá ser hecha sin la intervención de la Empresa de cargas y descargas" y de esa administración. Grapiolo y Ferro, por su parte, en 1897 solicitaban el permiso para instalar una secadora de granos sistema Borgaselli, la primera en su género en la República Argentina, que hasta entonces no existía ocasionando perjuicios tanto al comercio de exportación como a la industria en general cuando al momento del embarque aquellos resultaban húmedos (RO-PBA 1896f, 1230.1231) (RO-PBA 1897, 71-72).

A fines del siglo XIX, la apuesta al crecimiento de Puerto La Plata la impulsarían Mariano Andrieu con la propuesta de construir un Astillero en la Isla Santiago Oeste y, la Compañía de Crédito del Río de la Plata con las instalaciones de una nueva Sociedad titulada Compañía Docks de Tránsito del Puerto La Plata. Además de las oficinas fiscales, el alojamiento de los empleados y las líneas férreas en su predio, esta compañía debía construir un puente sobre el Río Santiago según planos confeccionados por "el Ingeniero Waldorp, director de la construcción del Puerto de La Plata". En todos los casos las tarifas para el uso de docks, guinches a vapor, ferro-carriles, carga, guías, etc. eran fijadas entre el gobierno y las empresas (RN-RA 1889b, 207-208).

Con el mismo énfasis que los anteriores, particulares y empresas, y en pos de darle mayor dinámica al movimiento portuario de fines de siglo, José Sganzi impulsó la construcción de un

Dique Seco “en un terreno de 90.000m² con un frente de 300 metros sobre la margen Sur de Río Santiago (territorio de la Ensenada), comprendido entre los arroyos Ignacio y Joaquina, lo más inmediato posible del primero”. La concesión lo obligaba a construir, además de un dique seco donde pudieran entrar buques vacíos de 18 y 19 pies de calado, talleres y edificios complementarios a ese establecimiento industrial (RO-PBA 1899, 465-466)²¹.

Como a todos los concesionarios que debían proveerse de materiales y útiles importados para la construcción de sus establecimientos y/o plataformas portuarias, el gobierno de la provincia de Buenos Aires les gestionaba ante la Nación su libre introducción y, también como en todos los casos, al Departamento de Ingenieros le cabía el derecho de inspeccionar las obras hasta su completa terminación y, en caso de incumplimiento, proceder *ipso facto* a la caducidad de la concesión así como a la pérdida del depósito de garantía y de las obras e instalaciones realizadas.

Los párrafos siguientes, nos acercan a algunos de los procedimientos empleados por diferentes gobiernos de la provincia de Buenos Aires atraer inversores privados, sociedades y particulares, y autorizar concesiones de uso del territorio portuario en las que se materializarían obras de infra y superestructuras:

La Sociedad Anónima Mercado de Frutos del Puerto de La Plata (1887)

En 1887, el gobierno nacional le otorgó a los empresarios Lavalle, Médici y Cía., constructores de la infraestructura fundante de Puerto La Plata, el permiso para establecer un mercado de frutos tomando en cuenta la economía que, ese emprendimiento, reportaría en los precios de embarque de productos del país. El mercado que se instalaría en los terrenos anegadizos con los que contaba la empresa desde setiembre de 1885, sería construido por su “cuenta exclusiva” y “sin gravamen alguno para el Estado”, según los planos generales y de la infraestructura ferroviaria aprobados por el Departamento de Ingenieros y los particulares de las habitaciones para la instalación de las oficinas fiscales, el alojamiento de los empleados que fueran necesarios para un mejor servicio dentro de los límites del predio.

El terreno, comprendido entre el Canal de Entrada, el Río Santiago y el Canal Oeste²², en virtud de un convenio de enero de 1886 había sido concedido en propiedad a Lavalle, Médici y Cía a cambio de “terraplenar una mayor área de anegadizo que el Gobierno pudiera utilizar con ventaja para almacenes, depósitos, etc.”. El plazo de terminación de las obras, y la puesta en funcionamiento del mercado estaba estipulado para “dentro de los tres años siguientes a la fecha en que fuera entregado al servicio público el puerto de La Plata”. El Estado, por su parte, lo habilitaría como puerto de embarque y desembarque de productos y mercaderías (RO-PBA 1886a, 925-927) (RN-RA 1897, 347).

Dos años más tarde, en 1889, constituido y aprobado el estatuto de la “Sociedad Anónima Mercado de Frutos del Puerto de La Plata”, Lavalle, Médici y Cía. la transfieren a la Compañía Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata que, en 1890, obtuvo la habilitación de sus muelles como puerto de embarque y desembarque y de los depósitos de mercaderías construidos “al costado del Gran Dock”, además de hacerse cargo de la construcción de una casa cómoda y con piezas suficientes para la Oficina de la Alcaldía y Resguardo y habitaciones para los empleados y una casilla de madera para el empleado encargado de ese servicio. (RN-RA 1889, 1027) (RN-RA 1890a, 212, 609).

Ante la imposibilidad de cumplir con los fines de su creación y las necesidades y conveniencias del comercio exterior y de cabotaje para ese tipo de productos, en 1904 la Sociedad Anónima

²¹ Los arroyos denominados La Joaquina Grande y La Joaquina Chica, presentes en la cartografía del territorio de la Ensenada hasta principios del siglo XX, fueron cegados en su desembocadura al Río Santiago por la construcción del Arsenal y Astillero Naval Río Santiago <https://www.histarmar.com.ar/Puertos/LaPlata-Ensenada.htm>

²² En estos terrenos se construirían en 1911 las instalaciones de la Sociedad Anónima Frigoríficos Armour de La Plata,

Mercado de Frutos del Puerto de La Plata fue desautorizada y pasible de disolución (RO-PBA 1905c, 631-632). (fig. 31).

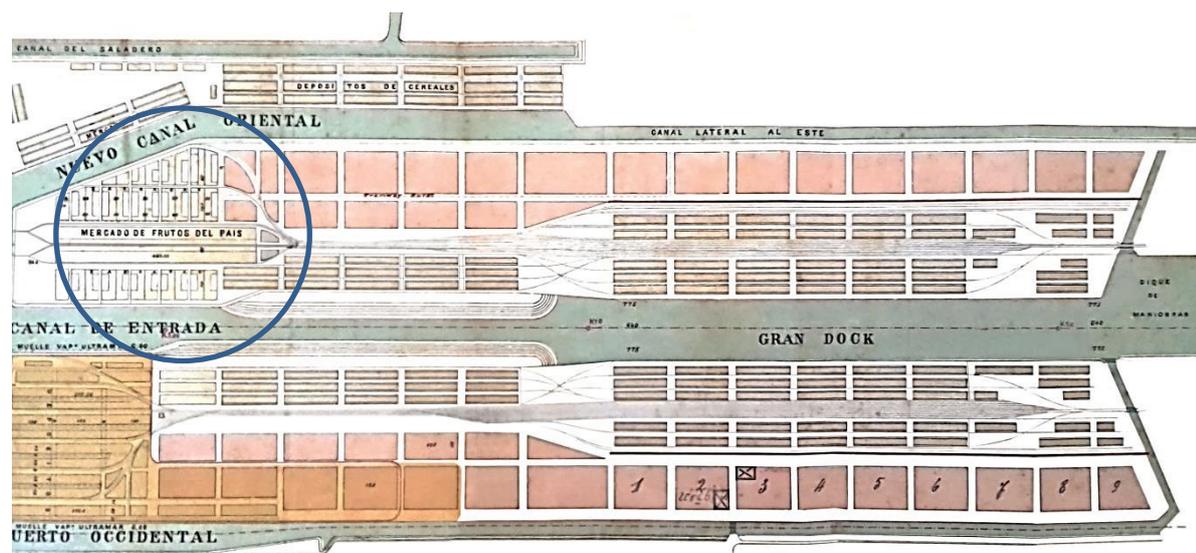


Fig. 31 Ubicación del Mercado de Frutos (1887) en Plano general de Puerto La Plata, 1891.

G. Luther Machinen Fabrik²³ y la Razón Social Dirks y Dates (1890)

Hemos señalado que, cuando parte de las obras del puerto contratadas con Lavalle, Médici y Cía estaban por concluirse y cuatro galpones fiscales erigidos al borde del Canal Oeste del Dock Central de Puerto La Plata, el gobierno provincial comisionó al Director Técnico J.A.A. Waldorp para hacer confeccionar en Europa los proyectos y presupuestos detallados de las instalaciones hidráulicas, uno de los medios indispensables para proceder a la carga y descarga mecánica de los buques (RO-PBA 1889a, 319-320).

Con el mismo fin, Waldorp fue facultado para licitar en forma privada y por contratos separados, la construcción de una grúa flotante de 35 toneladas que, recibida el 1º de octubre de 1891, no habría de depositarse en Puerto La Plata hasta el 8 de agosto de 1897. El segundo contrato se refería a la dotación completa de la instalación hidráulica con los elevadores hidráulicos y con todos los accesorios exigidos para su funcionamiento; los edificios para la instalación de los acumuladores, las máquinas a vapor con sus calderas y la chimenea. Además, fue facultado para pedir precio “por lo menos a tres fabricantes de los más acreditados en el ramo” que debían entregar todas las máquinas montadas y garantizar su buen estado y funcionamiento por el plazo de un año de esta importante infraestructura aplicada a las operaciones de carga y descarga de mercaderías y la movilización en vagones (Figueroa 1894, 97).

Seis meses más tarde, Waldorp le comunicaba al Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires haber realizado el pliego de condiciones, definido el objeto de la licitación e invitado a diversos fabricantes para enviar sus ofertas. Las empresas presentadas fueron “...tunter-English (ilegible en original); Bon (Londres); John Birk (Liverpool y Londres); Appleby Brothers (Londres); Armstrong, Mitchell & Co. (Newcastle); G. Luther (Braunschweig); A.F. Smulders (Utrecht) y P. Guedicoop (Harlem).

²³ La Razón Social G. Luther Machinen Fabrik estaba cargo, por entonces, del ‘hábil y concienzudo’ ingeniero y director general Hugo Luther, hijo del fundador de una empresa constructora y financiera de la ciudad de Braunschweig, Alemania, hacia 1870. Esta empresa que reunía ingenieros de primer orden y jugaría, también, un importante papel en el proceso de construcción científica de Puerto Montevideo, se ocupaba de todo lo relacionado con las obras en torno al funcionamiento de un puerto como por ejemplo: puentes, grandes instalaciones marítimas, maquinarias, grúas, dragas y, entre otras, la de destrucción de obstáculos en el fondo de un río (Ministerio de Fomento 1895, 9).

A juicio de J. A. A. Waldorp siendo la propuesta de G. Luther Machinen Fabrik “la más completa y al mismo tiempo la más barata”, firmó el contrato en calidad de representante del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires el día 15 de abril de 1890, recomendando, a la vez, “empezar inmediatamente la obra, porque necesitan mucho trabajo estas construcciones complicadas” para erigirlas en el borde Oeste del Dock Central de Puerto La Plata (Vitalone, Delgado 2004, 5-7).

Por los términos del contrato, la Empresa de G. Luther se comprometía por sí o por terceros a la instalación de una grúa flotante, eligiendo el sistema más moderno; la entrega y el montaje completo de los elevadores hidráulicos con todos los accesorios para su buen funcionamiento y la construcción de una Casa de Máquinas o Estación Central Hidráulica (1889-1892) para la instalación de los acumuladores y las máquinas a vapor con sus calderas y chimenea (UNLP-PBA 1982, 201).

El 6 de abril de 1895 el Departamento de Ingenieros era autorizado para redactar el pliego de condiciones y llamar a licitación la construcción de las obras preparatorias de la instalación hidráulica al costado Este del Gran Dock. El artículo primero del pliego de condiciones establecía la ejecución, entre otras, de las obras siguientes:

- ✓ La colocación de setecientos ochenta y cuatro metros lineales de caños de barro de cuatro pulgadas de diámetro, barnizados interiormente (material del país) y colocados en zanjas paralelas al eje.
- ✓ La construcción de seiscientos treinta y dos metros cuadrados setenta decímetros de adoquinado, a los lados del Gran Dock, sobre una capa de conchilla de treinta y cinco centímetros de espesor.
- ✓ La construcción de una banqueta detrás de los muros de *quai*, con traviesas de madera quebracho de cuarenta centímetros de largo por veinte y cinco centímetros por quince centímetros de sección, y una viga de madera *pitch pine* de quince centímetros por quince centímetros del lado exterior del riel.
- ✓ La colocación de los rieles para las grúas hidráulicas.
- ✓ La construcción de ochenta y ocho pozos para los hidrantes de las grúas y doce para desagüe.

Esas obras serían ejecutadas por la empresa bajo la supervisión del Departamento de Ingenieros que, en caso de no concluir las en el plazo de dos meses, después de firmado el contrato, podía hacerlas efectuar a su costa descontándolas del valor de la garantía. La razón social de los ingenieros holandeses Pieter Jacobus Dirks y Willem Hendrik Johannes Dates, Dirks y Dates en nombre de la Casa Luther, fue la beneficiada y contratada en 1895 para construir las obras preparatorias de la instalación hidráulica, y determinar de qué modo se colocarían y transformarían cinco guinchos hidráulicos donde no existían todavía los galpones ni la cañería de presión en el lado Este del Gran Dock, desde la Casa de Máquinas hasta el kilómetro 0 (RO-PBA 1895f, 162, 165).(Anexo 5).

El Dique de Inflamables de Pedro J. Dirks (1892)

Para aumentar el movimiento marítimo y al mismo tiempo el bienestar de la Ciudad de La Plata, y de toda la Provincia, se consideraba de “buena política” que los poderes públicos fomentaran la iniciativa particular para atraer al Puerto ramos especiales de comercio, como los de inflamables que, por entonces, no estaban radicados en ningún Puerto de la República por falta de las instalaciones necesarias para su desarrollo.

El 18 de abril de 1892, Pedro J. Dirks se dirigía al Ministro de Obras Públicas de la Provincia exponiéndole lo siguiente: “Aunque el Puerto de La Plata ha dado un resultado muy bueno por lo que se refiere a sus condiciones marítimas, que permiten la entrada en cualquier momento de los mayores buques que navegan el Río de la Plata, sus resultados comerciales no se corresponden todavía a los inmensos sacrificios hechos por la Provincia en su construcción, lo que debe ser atribuido en parte a la crisis comercial y financiera que agobia al país desde la inauguración del

Puerto; y por otra parte a la falta de grandes Empresas comerciales en la Capital de la Provincia” (AHG-PBA 1892).

Guiado por esas consideraciones, Pedro J. Dirks le solicitaba al gobierno de la provincia de Buenos Aires, la concesión de un terreno para la construcción de un Dique de materiales inflamables, las vías férreas y demás instalaciones para su explotación. Los planos, cómputos y presupuestos presentados a evaluación del Departamento de Ingenieros contemplaban la construcción de las siguientes obras, incluyendo las oficinas de la empresa y las habitaciones para el personal: la excavación y el dragaje; las entradas al dique con vigas flotantes, y defensas de maderas; escaleras, amarraderas, boyas, etc.; cuatro depósitos para “caldos” y las vías férreas al servicio de este dique de inflamables. La propuesta ofrecía en beneficio de la provincia, un dragado de 1200 metros por 50 de ancho y una hectárea de terreno terraplenado a la cota de 4 metros sobre cero.

Le solicitaba además la libre introducción de materiales importados, que le fue denegada por el Jefe de la Sección Hidráulica Don Benjamín Sal del Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, en estos términos: “creo que es tiempo de poner cortapisas a esta costumbre de traer todo del extranjero, hasta productos que la misma naturaleza fabrica con igual perfección en ambos continentes, la piedra...Como los taludes y obras de mampostería llevarán alguna piedra creo que el Tandil podría suministrarla...Puede solamente otorgarse la libre introducción del cemento Portland. Todas las demás construcciones, incluidas las de fierro, pueden hacerse en el país” (AHG-PBA 1892) (fig. 31)

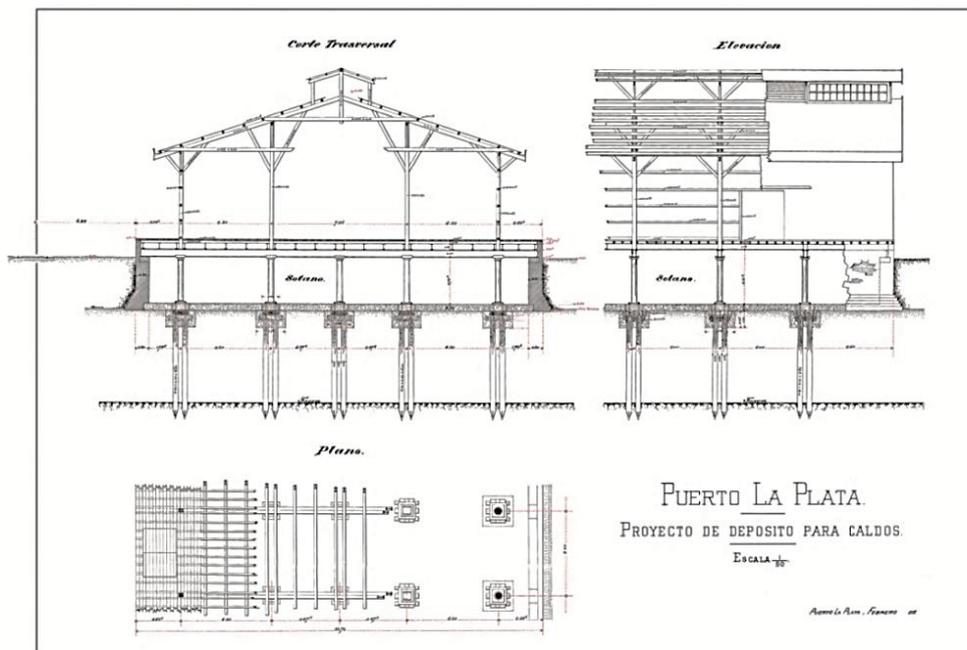


Fig. 31 Plano de proyecto de Depósito de “Caldos” (líquidos inflamables, sin fecha)

El 18 de Mayo de 1892, Don Benjamín Sal le sugería al Ministro de Obras Públicas aprobar el proyecto presentado y también la conveniencia de respetar la ubicación propuesta por el Señor P.J. Dirks “lo más apartada posible de las demás obras del Puerto”, en un paraje entre los arroyos “La Fama” y La Joaquina”. Recién en abril de 1894, la Intervención Nacional autorizó la concesión solicitada por el ingeniero Pedro J. Dirks bajo las siguientes obligaciones contractuales: construir un dique de inflamables con sus depósitos, vías férreas y demás instalaciones necesarias para su explotación y explotar, en los mismos terrenos, una refinería de kerosene (RO-PBA 1894, 304)(Navarro Viola 1894, 75-76) (Viñeta V5).

18 de abril de 1892

De la memoria descriptiva del Proyecto Dique de Inflamables de P. J. Dirks

“El Dique para Materiales Inflamables tendrá un largo en el fondo de 250 metros por ancho de 80 metros...Como los objetos inflamables son embalados generalmente en bultos de poco volumen y peso, no es necesario que los buques atracan al muelle, haciéndose la descarga por medio de planchadas, Por esta razón se ha evitado la construcción de muros de quai o muelles costosos, limitándose el proyecto a taludes y banquetas revestidas con empedrado de granito en pedregullo y faginaje cubierto con piedra. Para amarrar los buques e impedir que encallen sobre los taludes, serán colocadas amarraderas en tierra y otras d'albas (estructuras de amarre aisladas) en el pie del talud. Con las dimensiones dadas al Dique, fácilmente seis buques pueden hacer sus operaciones a la vez, mientras que en el fondo queda disponible terreno para aumentar el Dique hasta el doble de su dimensión si el aumento del tráfico lo exige”.

La entrada al Dique con vigas flotantes y defensas de madera: el objeto de esta entrada, de treinta metros de ancho y formada por dos estribos de material es únicamente la localización de un incendio eventual en el Dique. La entrada entre los estribos puede ser cerrada completamente por dos vigas flotantes de fierro, cubierto con concreto, que impide en absoluto la salida del Dique de cualquier líquido incendiario flotando sobre sus aguas, como aguardiente, kerosene, etc.

Los depósitos: al costado del Dique hay lugar para la construcción de 4 grandes depósitos, de 100 metros de largo por 30 metros de ancho, que deberán ser construidos por supuesto según las materias que deben ser guardadas en ellos...

Las vías férreas: 5.500 metros de líneas férreas, incluidos terraplenes y puentes. El ramal del Ferro Carril de Buenos Aires y Puerto de la Ensenada empalmará con dicha vía cerca de la Antigua Estación Ensenada, cruzará el arroyo “Caravana de las Mulas”, cerca de la barranca, por medio de un puente fijo se dividirá en dos ramales que necesitarán algunos puentes más sobre arroyos y zanjas y finalmente llegarán sobre los terrenos al lado del Dique, formando dos ramales en cada costado.

En vista de la falta absoluta de instalaciones especiales en otros puertos, y de las dificultades que debe encontrar el comercio de inflamables sin ellos, por esta única razón es casi seguro que por medio de la construcción del Dique proyectado, el Puerto de La Plata obtendrá la mayor parte de dicho comercio lo que dará lugar a un aumento considerable de las entradas directas del Puerto, pero sobre todo del movimiento comercial de La Plata”.

(firma) **P. J. Dirks**

Las carboneras: The La Plata Cock Depot, Cardiff Coaling y Wilson Sons y Cía (1893-1896)

Indudablemente, señalan Cabrera Armas y Díaz de la Paz (2008), uno de los pilares que hizo factible la nueva división internacional del trabajo fue la expansión del transporte marítimo en buques de vapor y, relacionado con ello, la disponibilidad de una red de abastecimiento del preciado combustible, el carbón. En este sentido, los indicadores del papel jugado por los puertos lo proporcionan las importaciones de carbón británico desde numerosas instalaciones distribuidas en los principales puertos del mundo.

En Puerto La Plata, The La Plata Cock Depot había recibido en 1893 todos los materiales necesarios para la instalación de un depósito de carbón, una de las materias exonerada de pago por ley de derechos aduaneros y, la compañía Cardiff Coaling Ltd. o la multinacional carbonera Cory Brothers and Company Limited, con casas centrales localizadas en ciudades galesas, desarrollaban sus actividades importadoras en sus depósitos de carbón de Puerto La Plata, fiscalizadas por la Aduana.

Otra empresa inglesa, la Wilson, Sons y Cía tenía establecido en la Isla Santiago, hacia 1896, un depósito de carbón “indebidamente asimilado” en el pago de impuestos de entrada y estadía a los que fiscales se hallaban situados sobre el Gran Dock que, por la ley de “Derechos de Puerto y Muelles”, gozaban de ciertas franquicias como abonarlos “con arreglo a la cantidad de carbón que carguen, cualquiera sea su tonelaje de registro” (RO-PBA 1895b, 1221). Por el contrario los buques a vapor que entraban a proveerse de carbón en la carbonera de Wilson Sons and Company Limited, debían ajustarse a la obligación de abonar el impuesto de entrada y salida de acuerdo con el tonelaje de registro (RO-PBA 1896e, 986). En la última década del siglo XIX esta empresa fundada por Edward Pellew Wilson en 1837, en San Salvador de Bahía, Brasil, había separado las dos ramas del negocio carbonero: la producción, creando la Wilson Coal Company y el suministro, con la expansión de la Wilson Sons Company, dueña de numerosos depósitos de carbón en el mundo, incluídos los de Puerto La Plata..

La Cantina de la Estación Central del Dock (1894)

El 9 de febrero de 1894, el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires inició los procedimientos para licitar la construcción de una confitería y restaurante en Puerto La Plata anexa a la Estación Gran Dock, de acuerdo con los planos y el pliego de bases y condiciones confeccionado el Departamento de Ingenieros y supervisada por la Administración del Puerto y la Dirección de Rentas de la provincia de Buenos Aires.

Las obras a ejecutar y los materiales a utilizar estaban especificados, detalladamente, en la documentación licitatoria: excavación de sótano y cimientos; mampostería de elevación de ladrillo y arena del río; revoques exteriores e interiores con mezcla de cal del Azul, arena del río y Portland; maderas de pino tea para pisos, cielorrasos y cenefas “según el modelo existente” en la Estación Dock; puertas, ventanas y claraboyas y tirantes de techos; cubiertas de hierro galvanizado; canaletas y caños de bajada para desagües de cinc; construcción de un sumidero y otros. El funcionamiento de la cantina, como parte integrante de la Estación Gran Dock, estaría sujeto a las disposiciones generales sobre Cantinas de Estación de la Compañía del Ferrocarril Oeste, en cuanto al aseo, horas de permanencia abiertas al público, clases de artículos que se expenderían y precios de los mismos.

Una vez adjudicada la obra en mayo del mismo año a Don Vicente Calzetta, vecino del lugar, el Departamento de Ingenieros procedió a la delineación y entrega del terreno para construir y explotar el emprendimiento por diez años a partir de la firma del contrato que, vencido, debía ser entregado en perfecto estado al Gobierno provincial, aunque el concesionario guardaba el derecho de ser el “preferido en igualdad de condiciones para el arrendamiento de la cantina” (AHG-PBA 1894).

Dos años más tarde, Vicente Brocchi en calidad de concesionario de los derechos que le habían reconocido a Vicente Calzetta, se presentaba ante el gobierno de la provincia manifestando que

“siete meses de incesante trabajo no habían bastado para desagotar completamente el sótano, que “por disposición del ingeniero del puerto y bajo su vigilancia, se exigió hacer en toda la parte baja de la cantina, donde debían instalarse la cocina y depósitos del negocio”. Le informaba además que no había logrado conseguir un piso firme y seco, “a pesar de haber levantado el pavimento más de ochenta centímetros con afirmados de concreto de piedra, cal y tierra romana” lo cual le había ocasionado gastos enormes, incalculables perjuicios y convertido la concesión en un negocio ruinoso.

Esas y otras razones fueron más que suficientes para solicitar “por equidad, el uso (gratuito) de ciento cuarenta y siete metros cuadrados de terreno al lado de la cantina, con un frente de diez metros veinte centímetros al Sur, por catorce metros cuarenta centímetros al Oeste” contiguo a la estación del ferrocarril para construir la cocina y demás dependencias que, al finalizar el contrato de concesión otorgado por diez años, pasarían a poder del Gobierno de la provincia de Buenos Aires (RO-PBA 1896d, 425-426)

Sin embargo, a pocos años de finalizar el contrato, en 1903 Vicente Brocchi presentó una solicitud de prórroga por cinco años del plazo de la concesión transferida a su nombre en 1896, bajo las siguientes argumentaciones: los gastos que le ocasionara la construcción de la cocina y dependencias de la Cantina y, la reducción de sus ganancias ante la decisión del gobierno de promover la localización de negocios análogos en el área portuaria. La prórroga le fue autorizada con carácter gratuito y con la obligación de entregar, en término, las construcciones efectuadas en perfecto estado y servicio (RO-PBA 1903, 109-110).

Embarcaderos de animales en pie: Samuel Zavalla y Cía (1894) y Wilson y Cía (1896)

La Empresa de Samuel Zavalla y Cía, fue la primera en solicitar en concesión de uso un terreno para el establecimiento de un embarcadero de ganado en pie, siendo autorizada por la Intervención Nacional el 21 de noviembre de 1894, y por la provincia de Buenos Aires en enero de 1895, para ocupar una superficie de doscientos cincuenta metros de frente al costado Este del Gran Dock por noventa y nueve con noventa de fondo; a más, reza el contrato, una faja de terreno en el fondo, compuesta de veinte metros de ancho en toda su longitud, incluyendo la vía férrea que allí existía, “que podrán utilizar, bajo la condición de que serán desalojadas” cuando el Poder Ejecutivo lo estimara conveniente²⁴. La obra se inició retirada de la línea del murallón, cincuenta y nueve metros, a la entrada por el Canal, y a partir de los ochenta centímetros de las vías férreas tendidas al costado del mismo.

En esa fracción de terreno, deslindada en concesión por diez años, la empresa ejecutó las obras a su cargo, según planos de proyecto aprobados de acuerdo con las bases y condiciones establecidas por el Departamento de Ingenieros y bajo su control y seguimiento. Por su parte el gobierno de la Provincia de Buenos Aires fijó la tarifa por “el derecho de piso o almacenaje y también por los guinches si los proporcionara”. La Empresa, se reservaba el derecho de construir otros galpones en una extensión no mayor de dos mil metros cuadrados para depósitos de forrajes y obligaba a mantener tanto las instalaciones como los animales, tener los bebederos con suficiente agua limpia y de buena calidad y suministrarles alimento. El gobierno el derecho de expropiar las construcciones y de rescindir el contrato “en caso de venta del Puerto de La Plata” (RO-PBA 1894a, 586)(RO-PBA 1895g).

En enero de 1895, fue firmado el contrato con la empresa para construir el embarcadero en dos etapas o secciones. La primera de forma inmediata y la segunda sujeta a los requerimientos del “movimiento de exportación de animales” (RO-PBA 1895h, 431). Las obras de la primera sección fueron inauguradas y libradas al servicio público en noviembre de ese mismo año, aunque en 1896 ya recaía sobre las mismas la mirada de la intervención nacional porque no reunían las condiciones establecidas para ese tipo de establecimientos. La Oficina Inspector de ganados en

²⁴ En esos terrenos se colocó en 1903 la piedra fundacional del frigorífico The La Plata Cold Storage (Compañía Swift de La Plata S. A. Frigorífica a partir de 1907).

pie, intimó entonces a los empresarios para que en el término de seis meses realizaran las siguientes obras, además de la construcción de una casilla de madera adecuada a sus funciones:

- ✓ Colocación de pisos impermeables, cuya superficie tenga un declive, en el centro que de fácil salida a las aguas...
- ✓ Colocación de un depósito de hierro de capacidad de 2000 litros para la preparación de antiséptico;
- ✓ Construcción de un piso de material impermeable en los antecorrales;
- ✓ Ensanche del escurridero y colocación de contrapiso de hierro de canaleta galvanizado;
- ✓ Construcción de una casilla convenientemente situada para la vigilancia del baño antiséptico, y
- ✓ Construcción de una vereda de ladrillo, de dos metros de ancho, que conduzca al bañadero y otra igual que de acceso al secadero y embarcadero”.

Cuatro años más tarde Zavalla y Cía solicitaban autorización para construir un brete más, obra que el Departamento de Ingenieros y la Administración de Puerto La Plata consideraron de gran importancia porque “si no lo hicieran, una vez que venciera el contrato, tendría que hacerlas la Provincia para asegurar un buen servicio a la exportación de hacienda” (RO-PBA 1899b, 453-454). (Viñeta V6). (fig. 32).

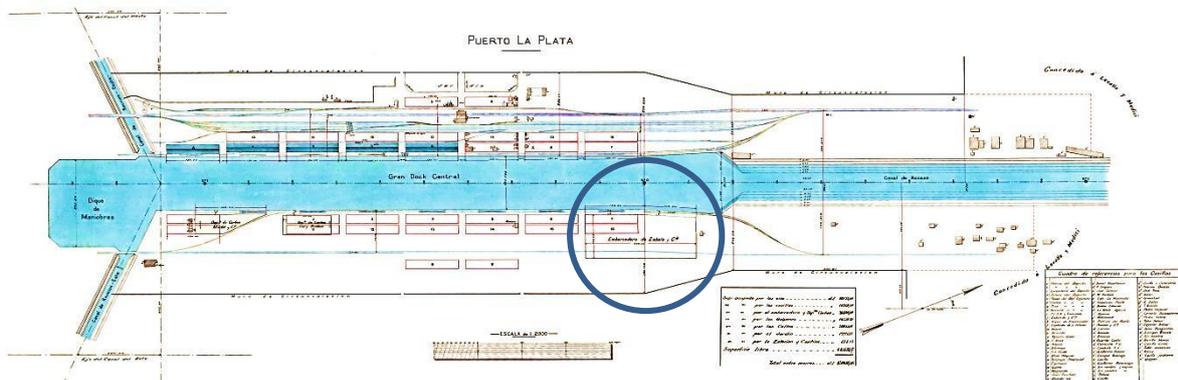


Fig. 32 Plano de Puerto La Plata (sin fecha). Ubicación del Embarcadero de Samuel Zavalla y Cía.

Para operar en el mismo rubro comercial, también, Roberto Wilson y Cia., le propuso al gobierno de la provincia de Buenos Aires, la “planteación y explotación” de un embarcadero de animales en pie, vacunos, yeguarizos, lanares y porcinos en un sitio adecuado de tres hectáreas de tierra fiscal con “frente mínimo al canal de acceso” de Puerto La Plata, así como de un depósito de forrajes, cereales y otros productos del país destinados a la exportación. Los compromisos a los que se obligaba esa empresa quedarían expresados en la ley de concesión de diciembre de 1896 (RO-PBA 1896e, 1323-1326).

Su contenido giraba en torno a aspectos relacionados con la calidad tanto de la construcción de las instalaciones y el agua de los bebederos; la higiene de los corrales y animales y general del establecimiento; el mantenimiento del interior del depósito de forraje, como de las maniobras de embarque de los animales que se haría por “bretes portátiles y guinches que los conducirán desde los galpones de los embarcaderos hasta el buque de exportación”, supervisados por el servicio veterinario “bajo cuya dirección se hará la desinfección de los animales y vagones”. Roberto Wilson fue autorizado, también, a establecer en el área elevadores, secadoras y depósitos de cereales como complementos necesarios al objeto principal del emprendimiento. Todas las construcciones quedarían de exclusiva propiedad del Estado al finalizar el término del contrato, que además se reservaba el derecho de expropiarlas con todos sus enseres y útiles en caso de venta del Puerto.

La Plata, 9 de Enero de 1895

Bases y condiciones

para la construcción de un embarcadero de animales en pie.

Primera. Los corrales serán contruidos con durmientes de madera dura, clavada a un metro y medio de distancia, con cinco batientes horizontales de palma asegurados con tornillos de tuerca de hierro. Las puertas serán todas de madera de pino de tea, con sus herrajes de hierro sobre pilares de madera dura. El piso de los corrales y bretes se hará con trozos de ceibo rústico de treinta y cinco a cuarenta centímetros de altura en una extensión no menos de mil quinientos metros cuadrados en cada sección. Las mangas tendrán una balanza cada una para pesar los animales.

Segunda. Cada una de las secciones tendrá un galpón con una superficie de quinientos metros cuadrados, y éste será construido sobre pilares de madera dura en la parte que va bajo de tierra y de pino de tea arriba. Todos los tirantillos en las costaneras y en el techo serán de pino de tea. El galpón será cubierto todo el techo, y las paredes por zinc de canaleta. El piso será de madera de pino spruce de una y media pulgada de espesor, asentado sobre tirantillos de tres por cuatro de la misma madera. En el intermedio de los galpones se construirá una casilla con paredes de madera y techo zinc, de dos a tres piezas destinadas a escritorios de la Administración y de empleados públicos que la Administración Nacional o Provincial crea conveniente designar para la vigilancia del Establecimiento.

Tercera. Construirá también una casilla de madera para el Mayordomo.

Cuarta. Construirá también un depósito de agua de quince metros cúbicos de capacidad y una bomba para extraer el agua, ya sea del dique si fuera buena, o de un pozo semi-surgente. Se construirán también los corrales bebederos de madera de pino de tea y pesebres para los animales.

Quinta. Cada uno de los galpones tendrá diez boxes o pesebres, o más si fuera necesario, destinados a los animales de importación. La Empresa proveerá de su cuenta todos los elementos de embarque y útiles, etcétera, que sean necesarios.

Art. 4° El Departamento de Ingenieros intervendrá en la ejecución de estas obras, las que serán hechas con arreglo a los planos definitivos y el pliego de condiciones aprobadas”.

(firmas) **G. Udaondo** Gobernador, **Emilio Frers** Ministro de Obras Públicas,

Samuel Zavalla y Cía.

Samuel Zavalla y Cía (1900) y el primer frigorífico The La Plata Cold Storage (1902-1904)

La innovación tecnológica que se produjo a fines del siglo XIX en relación a la conservación de carnes y productos alimenticios para la exportación, promovió el interés de la misma empresa de Simón Zavalla y Cía. por establecer, en 1900, “una fábrica congeladora de carnes y conservas” contigua al predio donde tenía instalado el embarcadero de animales en pie al costado Este del Gran Dock (RO-PBA 1900a, 802).

Con esa finalidad el gobierno de la provincia de Buenos Aires le concedió a Simón Zavalla y Cía. una fracción de terreno de 136 metros por noventa y nueve de fondo que, sumados a los 250 m que ya concesionaba, destinaría a la instalación de una industria frigorífica. Por el uso del terreno, los muelles y guinches del estado provincial, con la correspondiente fuerza motriz, la empresa debía entregar al fisco, por intermedio de la Oficina de Recaudación del Puerto, un canon preestablecido por cada animal sacrificado, lanares, porcinos y vacunos y, mientras se construyera el frigorífico, continuar con las obligaciones contractuales de funcionamiento del embarcadero hasta tanto se librara al servicio público la totalidad o partes de esas nuevas instalaciones.

La concesión en uso del terreno les fue renovada por un plazo de cuarenta años que, finalizado, y si no se prorrogaba por igual término, la empresa tenía el derecho a retirar las instalaciones del frigorífico, salvo las construcciones existentes del embarcadero de animales en pie, así como las nuevas obras con que lo hubieran ampliado que quedarían en beneficio de la Provincia. Otro factor no menos importante estaba vinculado con las medidas a adoptar para mantener la higiene de un establecimiento industrial que debía construirse con “todos los adelantos modernos, no solamente para la preparación de sus productos, sino también, con las instalaciones sanitarias más perfeccionadas”. Los sistemas de saneamiento de la fábrica congeladora de carnes, debían garantizar “no ser contaminantes del medio exterior, aire, suelo y agua, ni por el desprendimiento de gases, ni por hacinamiento de residuos sólidos, ni por estancamiento o arrojamiento de residuos líquidos”. Con este fin la empresa, sometió un proyecto a evaluación del Departamento de Ingenieros y el Departamento Nacional de Higiene que, días más tarde, fue autorizado para establecer una estación sanitaria en Puerto La Plata (RO-PBA 1900b).

La nueva concesión, reducida a escritura pública el 19 de marzo de 1902, fue rubricada por Samuel Zavalla que en nombre de todos los socios de la compañía y en el mismo acto, la transfirió a favor de John Tergidga, comerciante inglés residente en Londres, por intermedio de su representante local Daniel Kingsland, conocido exportador de ganado en pie. Se conformó entonces una nueva empresa integrada “por capitalistas ingleses...que darán gran impulso a la industria ya tan próspera de los frigoríficos, contribuyendo de forma excepcional al progreso de la ganadería”. Para la prensa local, Puerto de La Plata readquiriría “el movimiento que ha perdido o que no ha logrado atraer, así en lo que se refiere a las operaciones del comercio marítimo, como a lo que llamaremos recursos indirectos y que consisten en el aumento de la población, del comercio y de la industria” (Diario El Día 21-12-1902).

En forma inmediata, John Tergidga le solicitó al gobierno de la provincia de Buenos Aires, dejar sin efecto el derecho de utilizar los 136 metros otorgados en origen para reemplazarlos por “350 metros sobre el Canal de Acceso a partir del arranque del costado noreste, de los 250 metros de la primera concesión hecha a los señores Samuel Zavalla y Cía para embarcaderos de animales en pie”. Además le fueron autorizadas la apertura de un portón de acceso en el muro de circunvalación; el completamiento de las líneas férreas existentes para adecuarlas a las necesidades funcionales de un nuevo establecimiento industrial y, meses más tarde, la de remover, una parte de la cañería de la instalación hidráulica. La solicitud de clausurar el embarcadero para la exportación de hacienda en pie, le fue denegada porque “importaría cerrar el puerto de La Plata a la exportación ganadera, con perjuicios evidentes a la industria pecuaria y a los intereses de la Provincia con ella vinculados” (RO-PBA 1902a, 725).

La prensa local acogía con beneplácito esa decisión entendiendo que la concesión de los señores Tregidga y Compañía, emanaba de una ley contrato de 1894 que les imponía la continuación de las actividades del embarcadero de animales en pie, ley contrato que “establecida en la anterior concesión a los señores Zavalla y Cía... no puede alterarse por el P.E., ni aun en el carácter evidentemente malicioso, de provisorio o momentáneo”. Además, por los reglamentos nacionales sobre exportación y embarque de animales en pie era obligatorio el baño y la inspección sanitaria de los que se embarcaban para el consumo, y ese baño sólo podía efectuarse en el embarcadero “como garantía exigida en esas operaciones para evitar el posible embarque de animales enfermos” (RO-PBA 1902c, 722-723) (Diario El Día 11-12-1902a).

A juicio de ese matutino, la pretensión de los señores Tregidga y Cía no se apoyaba en razón alguna de interés público, tanto más cuando disponía “de un área de tierra que excede a la indispensable para la construcción del frigorífico y las industrias anexas de conservación de carnes, cremería, etc., demostrando estas mismas industrias que sobra terreno para el frigorífico y que, por consiguiente, no debe permitirse la supresión del embarcadero de animales en pie”. Otras voces sostenían, al mismo tiempo, que la fábrica aun no proyectaba en el espacio “espesas columnas de humo por la boca de la chimenea y no exporta al extranjero carnes congeladas” debido al “pesado procedimiento administrativo, tan lleno de formalidades inútiles, de trabas de “vayas” y “vuelvas” de “vistas” e “informes” y de “entradas” y “salidas” (comillas en original) (Diario El Día 4-12-1902b).

La piedra fundacional del frigorífico Sociedad Anónima The La Plata Cold Storage Company Limited fue colocada el día 15 de enero de 1903 con la presencia del Ministro de Obras Públicas, ingeniero Etcheverry, y el Ministro de Hacienda, señor Ortiz de Rozas, en representación del señor gobernador Marcelino Ugarte; John Tregidga en representación de los directores y accionistas de esa sociedad y Daniel Kingsland, gestor exitoso de las negociaciones con los señores Samuel Zavala y C°. En ese acto, después de visitar el amplio terreno donde se instalaría el frigorífico, “el señor Kingstand entregó al ministro Etcheverry una cuchara de plata, con la cual debía aplanar el cimientto de la piedra fundamental” (Diario El Día 16-1-1903).

El Ministro de Obras Públicas exaltaba la inversión de “buenos miles de libras esterlinas, después de haber explotado por varios años un capital argentino que dio origen al embarcadero de animales en pie iniciado por los señores Samuel Zavalla y C°. para transformarse en la poderosa empresa del frigorífico formada por el gran capitalista Juan Tregidga” que, a juicio del gobierno de la provincia de Buenos Aires, no solamente le abriría nuevos horizontes a Puerto La Plata sino, también, impulsaría “la radicación en este mismo puerto de capitales ingleses y norteamericanos que vendrán a hacer la explotación en grande escala del petróleo y todos sus derivados, produciendo también una provechosa revolución en el uso del combustible con destino a un sinnúmero de industrias que necesitando del calor para tener fuerza motriz y el movimiento, que impulsan con el menor costo los émbolos y las bielas, han de trasponer los ríos y montañas para llegar triunfante a los mercados de consumo”.

John Tregidga, invirtió en la nivelación del terreno entre 30 y 35.000 metros cúbicos de conchilla ya que por entonces el predio era inundable y, construyó y habilitó las primeras construcciones “ligeras y de carácter transitorio” en el terreno donde se echarían los cimientos de una gran industria frigorífica en Puerto La Plata, de acuerdo con los planos de proyecto y memorias descriptivas realizados por el ingeniero argentino J.M. Sagastume y, aprobados a mediados de diciembre de 1902, por el Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires. Las primeras instalaciones comprendieron: un departamento de máquinas, de condensadores, de calderas, matadero de vacunos, matadero de lanares, fábrica para la elaboración de sebo y depósito; fábrica y depósito de guanos, carpintería y depósito general, intercomunicados con vías férreas también construidas por el concesionario a la red general del puerto.

En aquella oportunidad quedaron pendientes de aprobación, los planos y memorias descriptivas del departamento de maquinarias y extracto de carne, tonelería y curtiembre; las oficinas de la administración y el alojamiento para los ingenieros de la empresa; la instalación para la provisión de aguas, y el sistema de desagüe de los residuos líquidos. Con esta última finalidad la empresa

sometió un proyecto a evaluación del Departamento Nacional de Higiene para el control de esa problemática. El sistema consistía en el montaje de una cañería desde el embarcadero hasta un punto situado a 2.500 metros, aproximadamente, aguas abajo del canal de entrada al Puerto. “Dicha cañería arrancará del embarcadero en ángulo recto al Dock hasta la proximidad del canal existente, y de allí seguirá en línea paralela al mismo, cruzará el Río Santiago por medio de un sifón y seguirá por la isla Santiago y playa del río, hasta la boca de desagüe. Será de fierro fundido de 23 centímetros de diámetro y capaz de resistir una presión de seis atmósferas” (RO-PBA 1902b, 133-134).

El terreno donde se habilitaron las primeras construcciones sería el depositario de la gran confianza de la Compañía The La Plata Cold Storage en el progreso de la industria de la carne congelada en Argentina y de la materialización de un magnífico establecimiento a cargo de la empresa Coxon & Cuthbert, ingenieros de los frigoríficos de los puertos de Sydney, Nouvelle Galles du Sud, Australia. La prensa local reafirmaba que esa industria no solamente prepararía carnes congeladas y refrescadas para enviar a Europa con destino a los mercados ingleses y a los del Cabo sino, también, y “en gran escala conservas y embutidos, queso y manteca y otros muchos derivados de la principal industria que motiva su instalación y de la lechería” (Diario El Día 1-7-1904).

A juicio del Departamento de Ingenieros y la Administración del Puerto, en 1904 John Tergidga había cumplido con todas las obligaciones que estipulaba el contrato y, al unísono, el ingeniero director de las obras manifestaba que el establecimiento más grande del mundo reunía los últimos adelantos científicos en la materia. Su construcción había insumido grandes cantidades de materiales: ladrillos (7.000.000 de unidades); cemento (20.000 Barriles); cal (1.500 toneladas); hormigón (6.000 m3); hierro (1.200 toneladas) y madera (5.000.000 de pies). Todos los peones que trabajaron eran “australianos como el señor Tregidge, que los trajo consigo” para iniciar las actividades en 1904, año de su inauguración (Diario El Día 1-7-1904a)

La población de la ciudad de La Plata y especialmente las del entorno inmediato del puerto, Ensenada y Berisso, esperaron con verdadera esperanza el comienzo de las operaciones que, a modo de ensayo, se realizaron meses antes de la inauguración oficial con la faena de 100 animales vacunos y 300 novillos, para continuar con esta proyección hasta fines del mes julio de 1904 en que “se efectuará en grande escala, para la exportación. Entonces se sacrificarán 3000 capones y 250 novillos” (Diario El Día 4-7-1904b).

Tras dieciocho meses de obras la inauguración del conjunto edilicio del nuevo frigorífico tuvo lugar el día 11 de julio de 1904, con la presencia de los ministros Ortiz de Rosas y Etcheverry en representación del poder ejecutivo, el subprefecto del puerto Seriuerto Rodolfo Lagos; el presidente del directorio de The La Plata Cord Storage señor Graff y, entre muchos otros, del representante local del directorio David Kingsland y los directores Mr. Cook y Tregidga y, Mr. Ross, socio y representante de una compañía de trasatlánticos de Liverpool.

La expresa voluntad de los miembros del directorio de “favorecer en todo sentido a los gremios locales, prefiriendo emplear en él sus elementos, trabajo y productos” y preferir “en igualdad de competencia y laboriosidad a todo otro personal (al) compuesto de trabajadores avecindados en La Plata”, no evitaron que, a cuatro meses de su inauguración, los obreros del frigorífico decidieron suspender las operaciones y reclamar por mejores condiciones laborales. Pacíficamente solicitaron “primero que se les aumente el jornal, luego que no se admita para las faenas del establecimiento a menores de 14 años y por último, que se les provea de agua buena para beber, de la misma que usan los empleados superiores” (Diario El Día 14-7-1904b)(Diario El Día 16-11-1904c) (Viñeta 7).

Puerto La Plata, 15 de enero de 1903

**The La Plata Cold Storage, discurso del señor Daniel Kingsland
en la fiesta de colocación de la piedra fundacional**

“...Es materia conocida de todos la forma como fue suspendida la exportación de ganado en pie a causa de la clausura de los puertos ingleses. Inmediatamente después, se me ocurrió que debía encontrarse otra salida al ganado que estaba reproduciéndose en tan grandes cantidades; en seguida me puse en campaña para buscar un sitio adecuado...Sin demoras entré en negociaciones con los señores Samuel Zavala y C^o. quiénes, a su vez, obtuvieron la concesión del gobierno provincial, con resultado de que, después de un período de casi tres años, tengo la satisfacción de ver mi propósito convertido en hecho.

Cuando fui a Inglaterra, casi inmediatamente después de la clausura de los puertos, tenía plena esperanza de poder llevar el asunto a feliz término, y de ver el establecimiento funcionando dentro de un año; en efecto, hice apuestas en ese sentido, pero desgraciadamente perdí y a causa de la fuerte oposición que fue hecha al proyecto en ciertos lugares, tuve finalmente que renunciar a la idea de conseguir el capital necesario en Londres.

Viendo que no podía llevar a cabo el negocio en Inglaterra, fui a Sud África donde entablé negociaciones con el African Cold Storage Company, y conseguí que ellos se interesaran en el asunto, dando por resultado la formación con todo éxito de la compañía subsidiaria de los intereses más fuertes en negocios de frigoríficos existentes, los que cuentan con varios millones de libras de capital, y lo que es más, manejadas por hombres prácticos, capaces de obtener brillantes resultados, y si añadido confidencialmente que su determinación es hacer de este establecimiento el más completo y mejor no solamente en toda la república, sino en todo el mundo, ello dará a ustedes alguna idea de nuestros propósitos. También puedo agregar que no solo he tomado personalmente un interés considerable en la empresa, sino que he aceptado el cargo de la dirección por un período de cinco años...

Indudablemente este establecimiento dará a la industria ganadera del país nuevo impulso, y estimulará la cría de animales propios para la exportación.

En resumen, para darles una idea de la cantidad de trabajo y viajes que el éxito de mis proyectos ha necesitado, les diré que hice tres viajes de aquí a Inglaterra, uno a Sud África, uno a Norte América, uno a Monte Carlo y regreso a Londres, y también tuve que ir a Londres más de doscientas veces antes de concluir el negocio... Debo aprovechar esta oportunidad para dar las más expresivas gracias al doctor Pellegrini, quien, siempre con toda generosidad y sin reparar en las molestias se ha dignado a ayudarme a fin de tratar de llevar a cabo el proyecto y también al gobierno nacional y provincial por la parte que les corresponde”.

Asimismo a los presentes: ministros Ortíz de Rosas y Etcheverry, el diputado nacional doctor Federico Pinedo, los señores Berner, vice cónsul inglés, J. Haigies, F. Simpson, A. Rookant, M. Cartelezzi, L. Wilson, M. Ruas de Tolomé, T. Fowler, S. Daws, N. S. King, Jorg Bright, E. D. Peredá, R. A. Turburhn, E. D. Drabble, J. A. Barrera, E. A. Meara, W. Burt, de la redacción del *Buenos Aires Herald*...

M. Blomberg, F. D. Harford, J. F. Wilmont, J. J. Rivero, F. M. Maumurg, M. Hearne, J. N. Hint, S. A. Dawes, N. Curtibert, J. Cook, J. M. Sagastume, J. Llanos, V. F. Sarmiento, J. Pio Sagastume, W. Wilson, J. A. Parry, C. Sockwood, R. Palor, J. O. Anderson, John Tregidga, representante de la casa del mismo nombre, dueña del frigorífico,

Ernesto Kollmeyer, William Ayton, C. C. Hellboch, G. Thormey, V. Weires, R. Kingsland, Frank Henderson, F. Vasquez Barreiro, P. J. Saporiti, F. Vasquez, N. Mussi, J. Sonnes, Young A., M. Pasman, G. Kingsland, A. A. Goldin, S. Herbet, Pulesion, Damiani, Ugside, D. Bernier, C. Hopli. G. T. Drumont, Sal, Ringuélet, Fletcher, Canaveri, Mongiardino, Rodriguez, y varios representantes de la prensa local y bonaerense”

El conjunto edilicio del frigorífico The La Plata Cold Storage se construyó ocupando una fachada de aproximadamente 600 metros de longitud incluyó, finalmente, la superficie de los terrenos del embarcadero de animales en pie (250m), más la correspondiente de 350 metros “sobre el canal de acceso, a partir del costado noreste” con fondo en línea paralela al muro de circunvalación que John Tergidga solicitó para ser utilizada en 1902. En el trabajo *Frigorifique du Port de La Plata*, editado en 1905, Henry Carmona describe con gran precisión las instalaciones de *The La Plata Cold Storage* al momento del traspaso de Puerto La Plata al gobierno de la Nación y la magnitud alcanzada por este establecimiento (fig. 33):

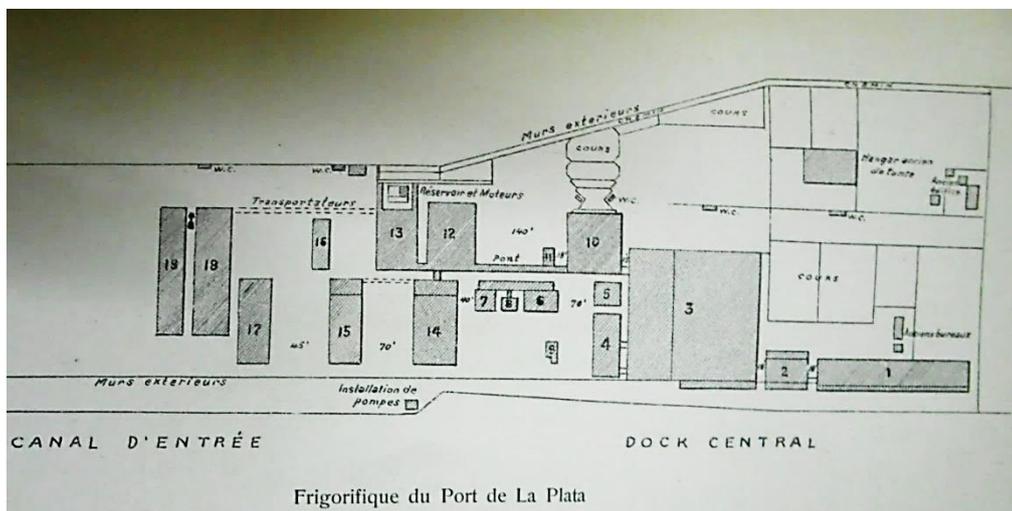


Fig. 33 Instalaciones del Frigorífico The La Plata Cold Storage (Carmona 1905)

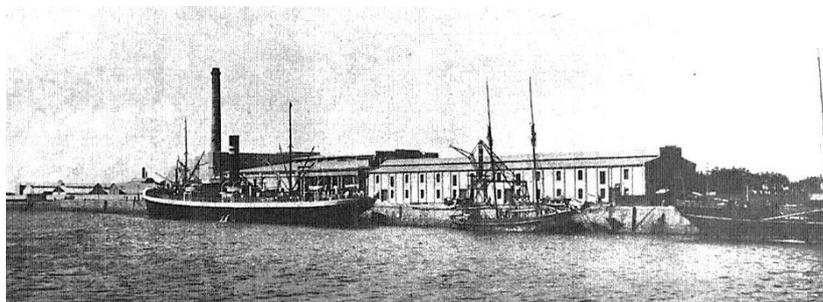
1. Depósito general.
2. Oficinas principales.
3. Departamento de congelación y de motores.
4. Departamento de máquinas y válvulas y de Ingenieros.
5. Taller de Ingenieros y depósito.
6. Departamento de calderos.
7. Departamento de calderos.
8. Chimenea.
9. Taller de herrería.
10. Carnicería de ganado vacuno.
11. Despacho –Puente
12. Fabricación de aceites, extractos, etc.
13. Carnicería de ovejas.
14. Depósito de sebo.
15. Depósito de estiércol.
16. Taller de trabajo de cueros.
17. Taller de carpintería.
18. Tonelería.
19. Limpieza y lavado de lanas.

Carmona señala que los directivos de la empresa “habiendo decidido instalar sus oficinas principales en Argentina” (2.), las construyeron con todas las comodidades incluyendo líneas telefónicas de contacto permanente con la administración general la cual, al mismo tiempo, estaba conectada con todos los jefes de las diversas divisiones del establecimiento. En el primer piso del edificio se ubicaban los departamentos de la administración general, los ingenieros y los jefes de sección y, comunicados con el departamento frigorífico, la oficina y el taller del ingeniero en jefe. Otro edificio de dos plantas de 100 metros de largo y 15 de ancho, estaba destinado a tiendas o a bocas de expendio de los productos elaborados en el frigorífico.

De todas las instalaciones de The La Plata Cold Storage el **departamento frigorífico** (3.) era la más importante del tipo en Sudamérica. Convenientemente ubicado en el centro del predio sobre el lateral este del Dock central, para el traspaso rápido de los productos congelados a los buques de carga, ocupaba una superficie de 5.500 metros cuadrados, los muros eran de ladrillos y todas las obras de carpintería estaban sólidamente ejecutadas. Especial atención recibió la construcción de la cámara frigorífica: paredes de ladrillos, recubiertas en su interior con una segunda pared de madera, permitiendo entre ambas generar una capa aisladora, compuesta a su vez de dos capas: una de carbón para la cual se emplearon 12.000 m³ y otra de *ruberoid*, con una superficie de 200.000 metros cuadrados y pisos de hormigón en planta baja. Este departamento contenía tres refrigeradores Hércules de 130 toneladas cada uno provistos por la Casa C. A. Maldonald de Sydney; los tanques para la salazón de la carne; dos bombas y sus conductos para el amoníaco y la salmuera. También poseía un gran compartimento con capacidad para depositar 3.500 toneladas de carne congelada, y cuatro secciones donde podían suspenderse 350 reses en cada una.

Los **departamentos de congelación** (3.) estaban ubicados en el primer piso. Una combinación de cinco cintas sin fin, eléctricas y colocadas a una altura conveniente, permitían conducir la carne desde las manos del matarife hasta el depósito y de allí, muy rápidamente, a las grúas de embarque del Dock Central. La temperatura en los depósitos y departamentos frigoríficos variaba entre el punto de congelación y los ocho grados Fahrenheit. Sus instalaciones eléctricas, los generadores y los motores estaban provistos por las casas Belles & Morecon y Mather & Platt y los instrumentos y cables por la Silverthorn Rubler Company de Inglaterra, representada por la India Rubber and Gutta-Percha Telegraph Works Company Limited.

El gran edificio destinado a la **fabricación de aceite** (oleo-margarinas) y otros derivados era de dos plantas (12.), en planta baja los departamentos refrigerantes para el aceite, la grasa y las lenguas, siendo el sector para derretir el sebo el más completo de todos los frigoríficos de la empresa. Otras instalaciones estaban destinadas a la preparación de cueros (17.), limpieza de lanas (19), o a grandes máquinas trituradoras, refinerías, recipientes colectores y centrifugadoras para el tratamiento de los detritos animales y su comercialización como fertilizantes (15.) Completaban las instalaciones edificios construidos para depósitos generales y de sebo (1., 14), salas de máquinas y válvulas (4.), talleres de herrería (9.,16.), carnicerías (10., 13.), calderas y una chimenea de casi 80 metros de altura que destacaba la presencia del primer frigorífico en la jurisdicción de Puerto La Plata (6.,7.,8.), Entre otras complementarias para su buen funcionamiento. el conjunto contaba con varios corrales, instalaciones sanitarias (water closed), distribuidos en distintos puntos de la planta, y sobre uno de los márgenes del predio, se localizaban los viejos cobertizos de la antigua instalación para exportación de ganado a pie junto a oficinas y varias edificaciones anexas.



De esta forma, concluye Sanucci (1983, 113-114), se había montado el frigorífico “mundialmente mejor ubicado en todos los de su clase” en paralelo con la gestión del ejecutivo provincial de vender Puerto La Plata y dos meses antes, agregamos, de su transferencia al Gobierno Nacional que le reconoció a The La Plata Cold Storage la concesión de uso de ese *“lieu choïci pour l’emplacement de cet établissement est, sans contredit, un des meilleurs de la République. Ce frigorifique peut être comparé à n’importe quel autre existant dans le monde. IL occupe près de 90.000 mètres de superficie avec une façade sur le bassin Dock Central de 670 mètres de longueur”* (Carmona 1905, 34) (foto Escariz, 1905).

Venta de Puerto La Plata en pago de deuda externa (1893 y 1904)

Recordemos en este punto que el gobierno del Doctor Dardo Rocha (1881-1884) había comisionado, en 1883, a Don Gabriel S. Martínez para negociar en el extranjero un empréstito de once millones de pesos fuertes con la finalidad de construir científicamente Puerto La Plata en el natural de la Ensenada y que, contraído, había aumentado considerablemente la deuda pública. Al 31 de marzo de 1884 el total de la deuda pública de la provincia de Buenos Aires ascendía a 32.271.290 pesos oro, de los cuales 11.000.000 correspondían al empréstito para las obras de la infraestructura fundante de Puerto La Plata.

Cuatro años más tarde, Argentina era afectada por una profunda depresión. Las políticas del gobierno nacional de Miguel Juárez Celman (1886-1890) la llevaron a un período de especulación que derivó en una crisis económica y financiera. En ese contexto el pago de la deuda pública era insostenible y se constituiría en la principal preocupación del gobierno de Máximo Paz (1887-1890), y subsiguientes, más cuando al concluir su mandato ascendía a “setenta millones de pesos oro, de los cuales más de la mitad deben cargarse a los Ferrocarriles y al Puerto de La Plata” (RO-PBA 1884, 450-451) (RO-PBA 1889b, 165).

El gobernador que lo sucedió, Don Julio A. Costa (1890-1893) recibió una provincia “con un tesoro exhausto, con las rentas fiscales en un retroceso alarmante, detenida bruscamente la marcha del Banco de la Provincia y crítica, hasta ser casi desesperada la situación del Banco Hipotecario (y) suspendido el servicio de intereses y amortización de todos los empréstitos, externos e internos”, justificado en “la alta depreciación de la moneda fiduciaria de curso legal; la enorme desvalorización de la propiedad raíz; la crisis financiera que ha venido consumiendo al país, haciendo imposible la realización inmediata de la cartera del Banco de la Provincia y el retiro de los depósitos del mismo Banco que detuvo de un golpe la marcha de su establecimiento” (RO-PBA 1891b, 786-787, 801-802).

Había llegado el momento de detener las obras de progreso e introducir dolorosas economías y, en este escenario, las obras de la infraestructura fundante de Puerto La Plata, contratadas en su mayor parte. Por ello, a un año de la inauguración de Puerto La Plata, Julio A. Costa le presentaba a la Asamblea Legislativa dos propuestas que facilitarían el capital necesario para terminar las obras empezadas: por acuerdos con los acreedores o por arrendamiento, bajo la condición de que sean terminadas por la empresa arrendataria. A su juicio la entrega en arrendamiento a los mismos acreedores para su explotación por un número determinado de años era “una solución fácil, económica y de muy buena fe administrativa” (RO-PBA 1892, 465-467).

Un año más tarde, el mismo Julio A. Costa presentaba a discusión de la Asamblea Legislativa una tercera propuesta: enajenar el bien provincial Puerto La Plata como solución al pago de la deuda externa. Esa solución consistía en la venta del puerto, valorizado en treinta y cinco millones m/n, “a la compañía que se forme con los tenedores de títulos de los empréstitos...quedando la Provincia a deber una suma que puede perfectamente servir con los recursos que al objeto le dejan sus rentas del año” (RO-PBA 1893d, 170, 194-196, 209-211).

Las bases para la venta de Puerto La Plata como “arreglo de la deuda externa”, señalaban por una parte que la empresa adquirente completaría las obras, por otra que la provincia se reservaba el derecho de readquirir el Puerto durante el término de 30 años “por el mismo precio pagado por la compañía más el importe de lo que empleara en las obras de conclusión”. Esta negociación que, a juicio del gobierno, redundaría en grandes beneficios para Puerto La Plata y los intereses comerciales a él vinculados consultaba tanto los derechos de los acreedores del exterior como los intereses de la provincia al sostener “la conveniencia de que la operación que se proyectara, estuviera basada en la adquisición del Puerto de La Plata, en una forma que permitiera la readquisición del mismo por la Provincia, dentro de un término equitativo” (Anexo V6).

La propuesta de Julio A. Costa quedaría archivada por varios años y, aunque Bernardo de Irigoyen (1898-1902) al tomar la investidura de gobernador a fines del siglo XIX recibiría “concisas indicaciones para el arrendamiento del Puerto”, no creyó conveniente discutir las porque “ningún cambio eficaz anunciaban” y procedían de empresas cuyos intereses se armonizaban débilmente con los de la provincia de Buenos Aires. También aseguraba que al estudiar en 1883 el movimiento progresivo del tráfico en el Puerto de Buenos Aires, había adquirido la convicción de que “en veinte años más de paz, aquella obra no tendría capacidad bastante para el comercio exterior de la República. Parece que el tiempo viene a justificar aquél recelo, y es posible que los poderes nacionales piensen en la adquisición del puerto (La Plata) en el concurso que, por medio de combinaciones meditadas, puede prestar a los intereses generales del país” (RO-PBA 1902e, 284-286).

También su sucesor, Marcelino Ugarte (1902-1906), estudió un proyecto para licitar la enajenación de Puerto La Plata pero, persuadido de que su porvenir exitoso estaba próximo, desechó la idea basándose en la importancia de los emprendimientos que se estaban realizando: la construcción de un gran establecimiento frigorífico The La Plata Cold Storage y las concesiones a dos empresas de los terrenos necesarios para establecer tanques de petróleo. Se trataría de la citada de Pedro Dirks, autorizada en 1894 para instalar un “depósito de caldos”, y la de Roberto Carlos Drumond autorizado en 1903 para establecer un depósito de petróleo en bruto “en terrenos de su propiedad particular conocidos como de “Muelles y Depósitos” con frente al canal lateral Oeste”. Abrigaba, además, “el propósito de construir vías férreas tributarias del puerto” por secciones sucesivas de una red provincial, porque “siempre he creído que las grandes vías de transporte son medios de gobierno y simpatizo con la idea de construirlas por cuenta del Estado” (RO-PBA 1903a, 722, 729-730)(RO-PBA 1903b, 276-278) (Anexo 7).

El 7 de Mayo de 1904, en su último mensaje previo a la venta de Puerto La Plata al Gobierno de la Nación, Marcelino Ugarte sostenía que “Las liberalidades con que la ley favorece a los exportadores de frutos y cereales, están dando excelentes resultados y me estimulan a proponer mayores facilidades que redundarán en beneficio del comercio de esta ciudad (La Plata) y de la renta fiscal. Me preocupó igualmente, de los medios adecuados para reducir los gastos de los buques que vengan a nuestro puerto a proveerse de carbón. Creo que estamos en condiciones favorables para convertirlo en el gran mercado de carbón del Río de la Plata.

Por entonces dos comisiones estudiaban sobre terreno el trazado de una línea ferroviaria provincial que arrancando en Puerto La Plata, cruzaría los partidos de San Vicente, Monte, Saladillo, Veinticinco de Mayo y Nueve de Julio, bifurcándose en este punto en dos ramales: uno al Meridiano 5º, internándose en los partidos de Pinto y Villegas y otro paralelo a la línea existente de Trenque Lauquen y la Flora (sic) al citado meridiano. El desarrollo de esta línea de 700 kilómetros, ampliaría la zona de influencia para asegurar su rendimiento y, además, acrecentaría la renta pública, “volcando considerable movimiento sobre el Puerto de La Plata, aun cuando se adoptaran tarifas ínfimas, de amparo a la agricultura, y sin perjuicio para el fisco” (RO-PBA 1904c, 420-423).

No obstante las argumentaciones esgrimidas a favor del desarrollo de Puerto La Plata bajo la administración de la provincia de Buenos Aires, Scarfo (1998) resume las razones de su decadencia que entre otras, fundamentalmente económicas, conllevan la decisión de transferirlo por venta a la Nación en 1904:

- ✓ la prohibición de entrada de los ganados en pie argentinos, desde el año 1900, a varios mercados del exterior que obligó la sustitución del embarcadero de hacienda de la empresa de Samuel Zavalla y Cía., por un establecimiento destinado a la preparación de carnes congeladas.
- ✓ la prohibición por parte del Poder Ejecutivo Nacional de operar cargas y descargas en rada y espacios abiertos del Río de la Plata, debiéndose efectuar en muelles y diques de la capital (Buenos Aires). En Puerto La Plata sólo lo podían hacer aquellos que no operaran en la rada porteña.

- ✓ el cese de la jurisdicción provincial sobre el ferrocarril con precios preferenciales para el transporte de cereales que, por un lado, produjo una considerable disminución del movimiento portuario entre 1896 y 1904 y, por otro, el traspaso de los rieles al dominio nacional que recalculó el costo en función de las distancias recorridas. Esto beneficiaba al puerto de Buenos Aires, ya que los empalmes se encontraban más cerca de la capital argentina, y los costos de transporte se reducían notablemente.
- ✓ las inadecuadas instalaciones de Puerto Madero que resultaba pequeño en tamaño y calado y, de no acondicionarse, los trasatlánticos entrarían directamente al Puerto de Montevideo y trasladarían sus mercaderías a la capital argentina en pequeños vapores. Una solución era ampliar Puerto Madero, la otra convertir a Puerto La Plata en antepuerto del de Buenos Aires.

Puerto La Plata, su transferencia por venta de Provincia a Nación.

“Es del dominio público la propuesta de venta que ha hecho el gobierno de la Provincia, del puerto de La Plata al Gobierno Nacional, indudablemente esto sería para el primero un excelente negocio, terminando de una vez con ese puerto que no cubre ni los gastos de su exigua manutención, debido a la falta de movimiento que si para el de Buenos Aires es de 150 vapores, término medio, difícilmente alcanza a 20 en el de La Plata” (Maveroff 1904).

En los albores del siglo XX, el gobierno de la provincia de Buenos Aires no cesaba en su empeño por mejorar las condiciones físicas y funcionales del territorio de Puerto La Plata, como tampoco en promover una legislación que posibilitara un mayor rendimiento económico. El 30 de diciembre de 1903, la Asamblea Legislativa fijó, con fuerza de ley, varios impuestos, que regularían las condiciones de pago según tipo de embarcaciones y cargas, y los recargos y multas por incumplimiento de los plazos. La ley establecía, tanto para buques de ultramar como de cabotaje, las tarifas de entrada, de permanencia y muellaje, de carga, descarga y almacenaje en los muelles y depósitos del Estado, además de las tarifas de uso de guinches y servicios de limpieza y, de igual forma para los particulares en cuyos depósitos de mercaderías, muelles, embarcaderos, se realizaban operaciones de carga y descarga con elementos propios. La exoneración de una o más tarifas aplicaba a buques “en desarme, abrigo y reparación de averías” en el Río Santiago y el Puerto Intermedio, y a aquellos que entraran a “astilleros a carenarse”, previa notificación a la Administración del Puerto, dependiente del Ministerio de Hacienda, del motivo de la entrada del buque y de la especificación de las reparaciones a realizar (RO-PBA 1904, 53-56).

No fueron los únicos intentos del Gobierno de la provincia de Buenos Aires por arbitrar algunas medidas con la finalidad de reactivar comercialmente Puerto La Plata, relevar y sanear el estado legal de los terrenos arrendados, vendidos o cedidos gratuitamente y/o hacer cumplir los procedimientos autorizados de ocupación y explotación en la zona portuaria. Pocos meses antes de su transferencia por venta al Gobierno de la Nación, el Ministerio de Obras Públicas solicitaba recursos para atender los “gastos de personal, compra de materiales, carbón, lubricantes, composturas, etc.” con la finalidad de continuar con el dragado del puerto y la conservación de sus vías y estacadas; mientras que, el Ministerio de Hacienda “con el propósito de afianzar, por un acto público de dominio, el derecho de propiedad que corresponde a la Provincia sobre las tierras comprendidas en la isla de Santiago (y en) los bañados y anegadizos de la margen izquierda del río del mismo nombre”, intimaba a sus ocupantes para que ante la Oficina de Tierras Públicas legalizaran el arrendamiento de las poseídas.

Esa oficina auxiliada por un agrimensor del Departamento de Ingenieros establecía asimismo “los mojones necesarios para deslindar cada posesión”. Si bien esa medida fue protestada por varios pobladores que aducían perjuicios en sus derechos como poseedores, en mayo de 1904 el gobierno de la provincia de Buenos Aires la sostuvo, argumentando que atendía la defensa y el respeto de “los ocupantes que reconozcan el dominio exclusivo del fisco, y comprueben la población y cultivo de extensiones racionales bajo su amparo” (RO-PBA 1904a, 326-327) (RO-PBA 1904b, 289-290, 432-433).

Otros ejemplos bastan para comprender las últimas tentativas de la provincia de Buenos Aires por consolidar su interés en la reactivación de Puerto La Plata, pocos meses antes de su venta a la Nación: la habilitación del frigorífico The La Plata Cold Storage; la concentración en la Oficina de Tierras Públicas, citada, de todas las cuestiones relacionadas con el cuidado, vigilancia y la regulación de las tierras fiscales y la revisión de los contratos entre actores públicos y privados. En este orden el Departamento de Obras Públicas le denegaba a los señores Arrol, Brothers limited y Mac Billing y Cía. la posibilidad de dar cumplimiento a un contrato celebrado en 1898 por haber desaparecido las causas de interés público que lo habían motivado y, le retiraba la autorización a la sociedad anónima Mercado de Frutos del Puerto La Plata para continuar actuando como persona jurídica (RO-PBA 1905, 1905 a-b-c).

Pero pese a esos esfuerzos, el debate sobre la necesidad del gobierno de la provincia de Buenos Aires de desprenderse de Puerto La Plata ya había comenzado. El mensaje de 1902 del Gobernador Don Bernardo de Irigoyen (1898-1902) ponía en evidencia, tempranamente, que a pesar de promover elementos de actividad a Puerto La Plata que contribuirían al desarrollo del comercio y de las industrias locales y provinciales, se hacía necesario acometer importantes trabajos en infraestructuras, viales y ferroviarios, de ingreso y egreso de productos sin disponer de los recursos para iniciarlos (RO-PBA 1902e).

Marcelino Ugarte (1902-1906), su sucesor, ratificaba tales debilidades al enfrentarse con el dilema de sostener, bajo la órbita de la provincia de Buenos Aires, un puerto “que sólo produce pesos 300.000 m/n al año; gasta en administración 140.460 m/n, y ha costado más de veinte millones de pesos oro” o estudiar un proyecto para enajenarlo y aunque en 1903 había desechado “la idea, persuadido de que su porvenir está próximo”, al mismo tiempo, designaba al legislador doctor Federico Pinedo para que gestionara “la cesión a la Nación del Puerto de La Plata”, junto a la nacionalización del Observatorio Astronómico, la Facultad de Agronomía y Veterinaria y el Museo de la ciudad de La Plata. Los fundamentos políticos de tal decisión se encontraban, por un lado, en la imposibilidad de “distraer los recursos indispensables” dada la situación de las finanzas de la provincia de Buenos Aires, por otro en la creciente corriente de opinión que aprobaba la venta de Puerto La Plata para resolver con un gasto reducido el problema del puerto de la Capital de la República (Buenos Aires). Recordemos que en este puerto desde principios del siglo XX, se debatían alternativas de reconversión de Puerto Madero que, a seis años de su terminación en mayo de 1898, era considerado obsoleto (RO-PBA 1902f, 370-371) (RN-RA, 1884).

El Gobierno Nacional estaba ante la disyuntiva de agrandar el Puerto de Buenos Aires o comprar el de La Plata para distribuir entre los dos tanto la importación como la salida de los productos, además de sumar infraestructura y ventajas de competitividad frente a “Un puerto como lo será el de Montevideo, con 28 pies normales que serán 30 en altas mareas y a algunas horas de viaje menos que el de Buenos Aires para la navegación de ultramar (que) tiene que forzosamente convertirse en terminal para la mayoría de las líneas trasatlánticas”. Escariz Méndez (1905, 83-85), destacaba las opiniones de la prensa local que sostenían la necesidad de la ciudad de Buenos Aires de contar con un gran puerto de ultramar “no sólo para servir su rango, sino para defender su vida, para salvar su economía de la decadencia que todo el mundo, técnicos y hombres de buen sentido, ven venir, con la habilitación de un gran puerto de aguas hondas en la margen oriental del estuario”.

El Puerto de Montevideo, traería la ruina del de Buenos Aires si no se lo ponía en condiciones de competencia. Puerto La Plata como complemento sería entonces el punto obligado de entrada y salida de carbón e inflamables y otros productos, o en otros términos *La Platahaven* se convertiría “en antepuerto de Buenos Aires sobre el tipo de los antepuertos de Bremerhaven y Cuxhaven, antepuertos, verdaderos puertos, respectivamente de Bremen y Hamburgo, cuyo activísimo y próspero comercio marítimo es un hecho conocido” (Escariz Méndez 1905, 86) (Viñeta V9).

Junio de 1904

El problema del “Puerto de La Plata”

“Veamos a grosso modo el estado del puerto: los canales laterales para la circulación de las aguas en el puerto, algunos cegados otros poco les falta, del km. 4 al 5 del canal de entrada 21 pies en marea baja, sonda igual al cero reglamentario del puerto. Del km. 5 hasta la cabeza de los malecones el agua sigue aumentando hasta 24 pies; desde el km. 4 para adentro hasta el dique de maniobra, las profundidades varían entre 21 y 22 pies, a la entrada del dique mencionado, cabecera interior de las Obras del Puerto, hay alrededor de un pie, menos de agua debido a la acumulación de fango que en algunas partes llega hasta más de tres pies, y nótese que la profundidad primitiva del dique de maniobra era de 28 pies en marca baja media.

El ancho del canal de entrada era de 60 m. hoy está reducido todo a 40 y en algunas partes a 30 m. sobre todo en la entrada de los tajamares a consecuencia del embaucamiento que trabaja constantemente en ese punto. Los malecones podridos, destruidos, ídem los muelles, los guinches deteriorados, consumidos, la mayor parte. El Dock de 1450 m. de largo y 140 m. ancho tenía en sus costados, cerca del murallón, zanjas de 1,20 m. con el objeto de que los buques nunca pudieran vararse ahí, por cualquier bajante que se produjera; hoy día toda la zanja está llena de barro lo que ha salvado un poco la parte central del Dock que sino, en lugar de dos pies de barro tendría quien sabe cuántos.

Al Gobierno de la Provincia le convendrá de cualquier manera venderlo, pues entre no producirle nada, sino acarrearle gastos, será mejor que se deshaga de él, de manera que si no hace un negocio de dinero hará un negocio de economía. Encontrar otro comprador es un poco difícil, el rechazo por parte del Gobierno Nacional coloca el puerto en una situación más difícil aún pues si este no se atreve, él, que tiene la vía libre de muchos escollos, menos se atreverán empresas particulares.

Es muy posible que ante una negativa del gobierno nacional para la compra, el Gobierno Provincial reaccione como se conviene y piense seriamente en el problema y arbitre medios para levantar su puerto, reconociéndole sus esfuerzos, pues la Honorable Legislatura en los primeros días de este año ha votado la *Ley sobre las franquicias acordadas al comercio de exportación para el corriente año*, además de existir el proyecto de reconsiderarla a fin de ampliarla y favorecer, más todavía, a los que utilicen el puerto de La Plata”.

La Ciudad de Buenos Aires necesitaba “un gran puerto de aguas hondas” que convertiría a Puerto La Plata en antepuerto de aquél. La nacionalización por venta de Puerto La Plata en 1904 se constituyó entonces en el primer paso para autorizar la instalación de un dique de inflamables, una “necesidad, tanto tiempo postergada” que la situación tan aislada de su perímetro “hace singularmente factible” salvando del “grande y peligroso error de tenerlo ya construido en puerto Madero, como una constante amenaza de la metrópoli”. Por otra parte, se autorizaba la concentración de depósitos de carbón en la sección Ensenada del puerto para “desobstruir la sección puerto Madero y facilitar los aprovisionamientos al punto de que sólo en La Plata pueden proveerse de combustible los barcos de la escuadra...otra de las regalías que obtendrá la nación en la adquisición del puerto de la Ensenada, donde podrá sostener con absoluta economía su apostadero naval y mantener en desarme todos sus barcos” (Escariz Méndez 1905, 86, 92-93).

Político y técnico, inclusive social, el debate impulsado por la prensa escrita local²⁵ discurría entre posiciones favorables y adversas a la decisión del gobierno provincial de traspasar por venta el bien Puerto La Plata a la Nación. Unos lamentaban la pérdida de la ventaja que significaba poseer “semejante puerto” sintiéndose capaces de reactivarlo y hacerlo producir; otros le anticipaban un porvenir dudoso, “pues es necesario reconocer que todos los negocios por ventajosos que sean no son siempre seguros en absoluto; si se abandonan o no se atienden como es debido no producen más que pérdidas, pero si decididos a adelantarlo, nuestro gobierno dicta leyes sobrias, otorga franquicias y toma providencias justas y necesarias, se llegará al fin, obteniéndose de ese puerto el provecho del cual es capaz” (Maveroff 1904).

El gobierno nacional, por su parte, había advertido que al Puerto de Buenos Aires le faltaban las instalaciones adecuadas para manejar inflamables y las necesarias para almacenar el carbón destinado no sólo al consumo general de la población sino, también, para los ferrocarriles, las fábricas de gas y las de embarque de hacienda. Asimismo, los Talleres de Marina le ocasionaban entorpecimientos en el uso de los muelles y estaba de numerosos barcos de guerra conteniendo explosivos que, además de constituir un peligro, producían una importante reducción en el área aprovechable de diques. “Todas estas actividades se propone el Poder Ejecutivo trasladarlas al puerto de Ensenada constituyéndolo en una dependencia del de Buenos Aires, como solución más económica para aliviar su exceso de trabajo que la de ejecutar allí obras de ampliación o construir otro puerto al sur del mismo” (García 1976)

A partir de entonces se aceleró el proceso técnico y legal de venta de Puerto La Plata:

Comenzó el 29 de agosto de 1904 con la firma de un contrato entre Marcelino Ugarte, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires y el ingeniero Emilio Civit, Ministro de Obras Públicas de la Nación que en representación del Poder Ejecutivo Nacional alentaba la esperanza de resolver el problema argentino de los puertos de aguas hondas, sin detrimento de la Ciudad de Buenos Aires, ni de su puerto: “Buenos Aires, con su indeclinable fuerza centralizadora, no podía soportar la competencia de un puerto eficiente como el flamante de La Plata; por tanto, éste quedó irremediabilmente desconectado de la red de circulación general del transporte nacional, salvo una línea del Ferrocarril del Sur; el ‘gigante’ porteño había triunfado nuevamente” (Difrieri cit Scarfo 1998).

El primer artículo de ese contrato detallaba el conjunto de bienes, muebles e inmuebles, sometidos a la venta: “diques, canales, escolleras, malecones, puentes para vías férreas y carreteras, siete galpones definitivos y un galpón provisorio; infraestructura para veinticinco galpones; muro de circunvalación; cuarenta y ocho kilómetros y seiscientos sesenta y seis metros de vías férreas con ciento ochenta cambios” y, la instalación hidráulica con todos sus accesorios, sobre y bajo tierra. Asimismo, todas las obras existentes en la zona de terreno que la ley de 3 de setiembre de 1883 destinó para la construcción de Puerto La Plata hasta el Río de la Plata, con excepción de aquéllas que hubiesen sido construidas en los terrenos concedidos a Lavalle y

²⁵ Escariz Méndez (editor), en el capítulo “La Puerta del Plata” de “Hacia las Cumbres”, transcribe algunas páginas de El Diario, periódico de la Ciudad de Buenos Aires, que mantuvo un rico debate con el Diario La Nación sobre la nacionalización de Puerto La Plata y su conversión a antepuerto del de Buenos Aires. (Escariz Méndez 1905, 81-106).

Médici, a la empresa de Muelles y Depósitos, al Frigorífico The La Plata Cold Storage, al Mercado de Frutos y “a los demás vendidos o enajenados de otro modo a particulares” (RO-PBA 1905d, 648-649). Ese contrato también especificaba las superficies de los terrenos comprendidos en la transacción de venta y de aquéllos exceptuados:

Quedaban comprendidos en la venta los terrenos:

- ✓ situados dentro de las líneas denominadas en plano “límites de la expropiación” y sus prolongaciones hasta el Río de la Plata, lindando por el fondo con la calle llamada “límite del ejido”,
- ✓ los denominados “anegadizos” entre el Río Santiago y el pueblo de la Ensenada, limitados al oeste por el arroyo Doña Flora (2.200.000 m²), sin perjuicio de legítimos derechos de terceros.
- ✓ los fiscales comprendidos en la Isla y Monte Santiago (13.000.000 m²), sin perjuicio de legítimos derechos de terceros. “Esta zona está limitada al este por una línea paralela al canal Santiago que arranca de la desembocadura del arroyo Laureles en el Río Santiago”.

Quedaban exceptuados de la venta:

- ✓ los concedidos a Lavalle y Médici por escrituras públicas de los años 1886 y 1887 (2.400.000 m²).
- ✓ los concedidos en 1889 a la empresa de Muelles y Depósitos de La Plata (152.410 m²),
- ✓ los permutados a don Manuel Giménez (84.370 m²).
- ✓ las seis manzanas vendidas en remate a nombre de Botet y Aravena (aprox. 70.000 m²).
- ✓ la manzana donada al doctor Dardo Rocha que figura en plano con el nombre de “Wilson, depósito de carbón” y otra entre el canal Santiago y el puerto intermedio (23.233 m²).
- ✓ varias manzanas y lotes de los terrenos intermedios al Dique N° 1 de cabotaje y próximos al límite del ejido de la Ciudad de La Plata (40.000 m²).
- ✓ “los terrenos comprendidos dentro de la zona propia del puerto y que no hayan sido expropiados aún por la provincia” (RO-PBA 1905e, 647-651). (fig. 34).

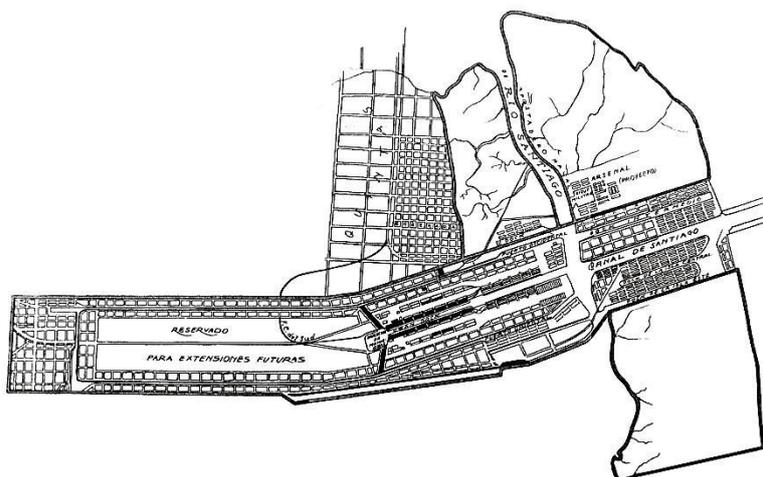


Fig. 34 Límites del territorio Puerto La Plata adquirido por la Nación, 1904.

Cuando el 24 de setiembre de 1904 el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionaron la ley (N° 4436) que autorizó al Poder Ejecutivo para adquirir el “Puerto de La Plata con todos sus terrenos, instalaciones y accesorios”, establecieron además una de las principales condiciones sobre el dominio del territorio a enajenar. Para la Nación esa transferencia por compra no suponía “el reconocimiento como propiedad privada de los terrenos e instalaciones existentes en poder de particulares sin título legal”.

Bajo esos y otros términos, el 4 de octubre de 1904 el Senado y la Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires aprobó la ley de transferencia de Puerto La Plata al Gobierno de la Nación ratificando los contenidos del contrato del 29 de agosto de 1904, citado, en virtud del cual la Nación tomaba a su cargo una parte de la deuda externa provincial. El 5 de octubre de 1904, Marcelino Ugarte firmó un decreto que comisionaba al Administrador del Puerto para que, auxiliado por personal de la oficina técnica y en unión con funcionarios del Gobierno Nacional, procediera a practicar un inventario del Puerto, con todas sus dependencias y accesorios, antes de su recepción definitiva prevista para el día 9 del mismo mes y año (RO-PBA 1905f-g).

Respecto al precio del puerto, aclaraba Maveroff, el asunto era más serio, “porque el puerto ha sido muy bueno, bien ideado, bien distribuido su eficiencia puede ser grande, pero el precio debe ser muy inferior al de costo por varias razones: 1° por negocio; 2° porque no está en las condiciones de sus primeros tiempos, es nuevo y viejo: nuevo por lo poco que ha sido usado y la fecha de construcción, viejo por la acción del tiempo durante el cual ha sido abandonado; 3° el Gobierno Nacional comprándolo deberá gastar muchos millones para su reparación, y concluir lo que ha sido suspendido, volviéndolo nuevamente a hacer, no pudiéndose más hoy día aprovechar lo existente, debido a su mal estado de conservación” (Maverof 1904).

La recepción definitiva de Puerto La Plata por parte del gobierno nacional se realizó el 9 de octubre de 1904, día que declarado Fiesta del Progreso vería consagrar “una de las soluciones más positivas y trascendentes del progreso material de la República Argentina”, constatada por estadistas y hombres de ciencia ante la ventaja de ubicar allí “la puerta grande del Río de la Plata...en la cabecera del que inevitablemente es, por naturaleza, y tiene que ser por el influjo incoercible de las fuerzas avasallantes, el organismo portuario del Plata, la gran puerta de entrada y salida del comercio argentino” (Escariz Méndez 1905, 95).

La Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de la Capital (Buenos Aires) dependiente del Ministerio de Hacienda de la Nación, se hizo cargo entonces de Puerto La Plata, y de realizar los estudios, relevar el estado de la infraestructura recibida y proponer las obras e inversiones necesarias para su mejor aprovechamiento y funcionamiento para el año 1905. Entre las primeras intervenciones de la Nación la adquisición de cuatro locomotoras; de 100 lonas para cubrir las bolsas de cereales estacionadas a la intemperie en las plazoletas por falta de depósitos; de artículos y materiales para satisfacer las exigencias del servicio, previa redacción de las bases y condiciones para los llamados a licitación en el año 1905 y de una embarcación a vapor destinada al servicio del puerto dada “la urgencia que existe” de realizar los sondeos, el cuidado de las boyas y la reparación del fajinaje del canal de entrada (RN-RA 1904, a,b,c,d).

Puerto La Plata, nacionalizado, ingresaría entre 1904 y 1991 en un proceso de reconversión de su funcionamiento y de sus infra y supra estructuras, internalizando nuevamente su historia en sinuosos ciclos de prosperidad económica y decadencia; procesos de planificación y modelos de gestión sin agotar ideas ni recursos de la provincia de Buenos Aires para proyectarlo a futuro. (Viñeta V10). (fig. 35).

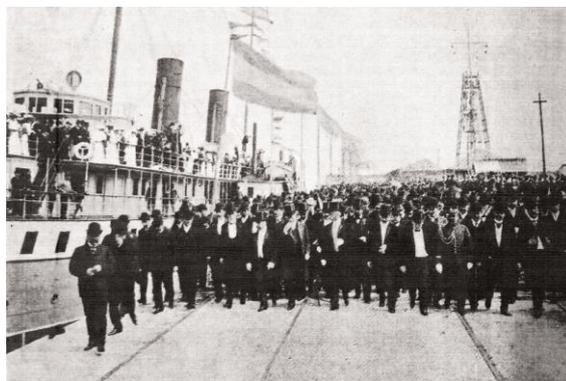
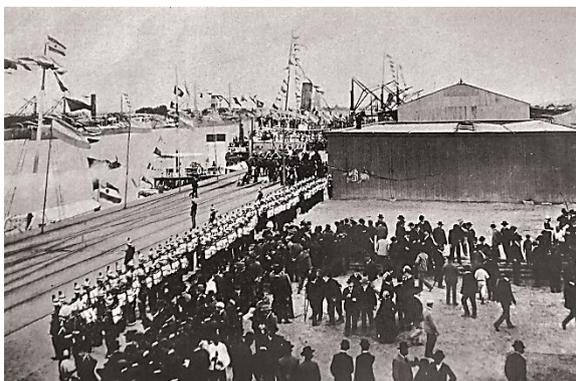


Fig. 35 Puerto La Plata, en el Día de la Fiesta del Progreso, 9 de octubre de 1904.

9 de octubre de 1904

La Fiesta del Progreso

“La adquisición del Puerto de La Plata por la nación, es un hecho lógico y necesario, tan favorable para aquélla como para la provincia. Lo es para la nación, pues ella tiene el deber y los medios de complementar esfuerzos y obras anteriores y suplir las deficiencias de las que ayer parecían superiores a nuestras necesidades, porque ella no puede asistir indiferente a la transformación que sufren los puertos marítimos del resto del mundo y debe ponerse en actitud de satisfacer las nuevas exigencias del comercio y de la navegación.

La transferencia conviene a la provincia, porque la descarga de una deuda que para ella resulta onerosa y puede aplicar los dineros invertidos en su servicio a realizar su plan de educación y de obras públicas, a que habéis atribuido la importancia que realmente tiene, en el presente y en el porvenir.

La transferencia de este puerto a la nación se imponía, porque la provincia no cuenta inmediatamente con los recursos indispensables para mejorarlo, profundizarlo y ofrecerlo más amplio y cómodo a la navegación universal, estando en gran parte fuera de su dominio y jurisdicción; y esta transferencia no será un recargo para el erario nacional, dado el crecimiento del país y el extraordinario aumento de nuestros artículos de exportación, que tendrán que buscar forzosamente otras salidas a más de las que actualmente tienen.

Se cree que no pasarán 20 años sin que haya gran número de vapores de dimensiones considerables. Ya los astilleros ingleses y alemanes han suministrado ejemplares de esa flota del porvenir y los puertos tendrán que irse acomodando a sus dimensiones, bajo pena de perder la baratura del flete que ellas significan... La nación, por medidas administrativas y llevando a cabo obras complementarias con sus propios elementos podrá fácilmente darle a este puerto la vida y la importancia que le corresponde.

Esta obra es eminentemente nacional, porque está vinculada a los más vitales problemas de que dependen la expansión y el porvenir de nuestras industrias fundamentales. Será necesario, pues, hacer cuanto dependa de la acción pública para que ella sea fecunda en beneficios y se cumpla el pensamiento inicial que presidió a la fundación de esta capital, dejando de ser ella una ciudad puramente oficial, para convertirse en otro emporio comercial y manufacturero de la República...”

(firma) **Julio A. Roca**, Presidente de la República (1898-1904).

Buenos Aires, Marzo 17 de 1883

Aprobación del proyecto Waldorp para Puerto La Plata

“El **Consejo de Obras Públicas** ha examinado los planos, presupuestos y memoria descriptiva del proyecto de Puerto para la Ensenada, del Ingeniero Sr. J. Waldorp, remitido por V. E. á los efectos de artículo 1° de las bases del **convenio celebrado con el Superior Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, con fecha 28 de Enero** del presente año. El plan general del puerto desarrollado en todas sus partes está concebido bajo las ideas de la práctica moderna en boga de ciertos puertos de Europa particularmente en los de Holanda, reuniendo buenas condiciones de comodidad y abrigo bajo cuyo punto de vista general no puede menos que aceptársele.

Las obras consisten esencialmente en un **canal exterior**, protegido lateralmente por dos muelles sumergibles y paralelos, separados por una distancia de 300 metros, que arrancando en la extremidad de la Punta de Santiago terminen en las aguas hondas del Río de la Plata. La profundidad general del canal es de 6m 40 (21) abajo del nivel de aguas bajas ordinarias. La dirección Nord-Este está bien justificada por razones que se exponen. Observaciones de vientos, corrientes y mareas han militado en favor de esa dirección. No obstante, se podría permitir una observación en esta parte del proyecto, sugerida solamente por los resultados de las obras que se ejecutan en el Riachuelo y que respecto al canal exterior están más o menos en iguales condiciones. Esta es sobre la posibilidad de suprimir, sin grave perjuicio para la navegación y para la conservación del canal, los dos muelles laterales de protección que representaría una economía de \$ 2.277,000.

Después del canal exterior sigue el **canal de entrada** al través de la Isla de la Punta de Santiago, de dirección poco diferente del primero y protegido por diques de tierra insumergibles de 5m de altura sobre el nivel de aguas bajas ordinarias y que se formarán con la tierra proveniente de las excavaciones y dragajes. El ancho y longitud de este canal son dimensiones obligadas por la navegación y la hidrografía del lugar, su profundidad responde siempre á los 6m 40 (21) adoptando para todo el área de agua destinada al movimiento de los buques de Ultramar y limitada por la profundidad general que se encuentre en los canales del Río de la Plata entre Buenos Aires, y Montevideo. En esta segunda parte del proyecto, puede hacerse una observación, y es que si el cero de la escala al que corresponde el nivel de aguas bajas ordinarias en aquel punto es el mismo que se observa en la Capital, resultaría que la altura de los diques presentados es una excepción y que por motivos de economía habría conveniencia en reducirla, teniendo en cuenta que las mayores crecientes observadas en la Capital, han alcanzado solo á 3m 85, sobre el nivel de aguas bajas ordinarias, fijado á 19m inferiormente á la estrella del peristilo de la Catedral.

Viene enseguida el puerto en el **Canal Grande**, que se construirá en el cauce del Riacho de Santiago; el área agua que se habilitará susceptible de aumentarla, en lo futuro, responderá á las necesidades actuales. A esta parte del proyecto debe observarse, que es muy posible haya inconveniente en que se intercepten los varios brazos de desagüe al Plata del Riacho de Santiago, como lo propone el señor Waldorp, en consideración: 1° De que el exceso de corriente que esto produciría, puede perjudicar á las maniobras de los buques que deban efectuar sus operaciones de carga y descarga en el puerto y Dock; 2° Esta obstrucción puede dar origen á un aumento considerable de depósito en dicho puerto, que obligaría á una limpieza continua y costosa. Estos puntos que pueden tomarse como secundarios en ciertos casos, en otros tienen grande importancia y sería conveniente que antes de ejecutar las obras, se tengan en cuenta para adoptar lo que la observación detenida aconsejare.

Respecto del **dique de comercio ó Dock**, por sus dimensiones, forma y dirección, satisfará bien á las exigencias de la navegabilidad y del comercio; pero hay que observar respecto de la altura de sus malecones, que si no ha habido otra razón que la de ponerlos á cubierto de las grandes crecientes, se tendría que indicar lo mismo que se dijo respecto de los diques insumergibles del canal de entrada, á menos que consideraciones de otro orden, no mencionadas, tales como la de prestar facilidad para la carga y descarga de buques de alto bordo, hayan obligado á adoptarla en cuyo caso no habría observación que hacer. De los **canales de limpieza ó de refrescar** para embarcaciones menores, no hay que observar respecto de su disposición y objeto” (continúa en 1.2.).

Respecto de **depósitos para mercaderías** no hay nada proyectado; no obstante, se determinan las áreas que se destinarán con ese objeto al rededor del Dock, situación de indiscutible preferencia sobre cualquier otra. La **dársena y diques de carena** tampoco se han proyectado, fundado en las desventajas que hay para el erario en construirlas y explotarlas por su cuenta, comparado con los beneficios que reportará el Gobierno si se hace por empresas privadas. Sobre este punto, el Departamento se abstiene de dar opinión, desde el momento que no forma parte del proyecto y que podrá hacerse en cualquier tiempo en la forma que se juzgue más ventajosa. Sobre las áreas destinadas para **vías, ramales y Estaciones de Ferro-Carriles**, no hay tampoco que observar, y son al parecer los puntos obligados y más aparentes para el objeto... En lo que se refiere al Presupuesto, él da una idea general y en conjunto de lo que las obras costarán aproximadamente. Sin embargo, para darse cuenta pronta y precisa de los valores consignados, habría sido necesario establecer precios por unidades de cada clase de materiales; así por ejemplo, en las maderas por unidades cúbicas, para los fierros por unidades de peso, etc.; además algunos precios establecidos como en las excavaciones á draga; en el monto que se consigna por unidad cúbica, debe considerarse ya incluido el interés del capital del tren de dragar ó el valor de composturas, así como en otras partidas del presupuesto... Para completar el presupuesto ó costo total de las obras, habría sido necesario agregar el valor de los terrenos que deberán expropiarse y una suma para vigilancia é inspección, no comprendiendo imprevistos por estar ya incluidos en el capítulo X del presupuesto.

En conclusión, el Departamento de Ingenieros (Civiles de la Nación) es de opinión que, vista la urgencia que el Superior Gobierno de la Provincia tiene en dar principio á estas obras, y por los perjuicios que le podría traer la demora que exija la presentación inmediata de los datos aludidos, pueden aceptarse los planos y presupuestos de este proyecto, á condición de tenerse presente antes de darse principio á las obras del puerto, las observaciones expuestas por este Departamento, y en cuanto al costo efectivo, á los efectos del artículo 8° del Convenio de 23 de Enero de 1883, se reconocerá lo que legítimamente corresponda con arreglo á la obra ejecutada y precios corrientes en el tiempo de la construcción.

(firma) **Guillermo White**, Director del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación

Departamento del Interior. Buenos Aires, Abril 3 de 1883.

Atento lo informado por el **Departamento de Ingenieros Civiles**, sobre los planos y presupuestos para la construcción del Puerto de la Ensenada, presentado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, á los efectos del Convenio de 23 de Enero último; resultando que aquella Oficina considera convenientes algunas modificaciones que á su juicio no obstan á la aprobación del proyecto presentado, y que podrían tenerse presentes antes de darse principio á las obras; y considerando que interesa tanto á la Nación como á la Provincia de Buenos Aires, la pronta ejecución de las obras de que se trata; el Presidente de la República, Decreta:

Art. 1° Apruébanse los planos y el presupuesto del Proyecto de Puerto de la Ensenada, presentados por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Art. 2° Trascríbanse á dicho Gobierno las observaciones del Departamento de Ingenieros Civiles, para que las tome en consideración antes de principiarse la ejecución de las obras, debiendo comunicar al Ministerio del Interior cualquier resolución que adopte sobre ellas.

Art. 3° Comuníquese, publíquese, insértese en el Registro Nacional y vuelva al Departamento de Ingenieros”

(firma) **Roca**, Presidente de la República

Construcción de enfajinados en Puerto del Rosario, 1908.

“Los dos elementos de construcción a que ha habido que recurrir son: el dragado y los **enfajinados**; de estos últimos quiero hablar especialmente, por tratarse de los primeros trabajos realizados en esta escala en el país, por las muchas aplicaciones a que puede tener destino en la ingeniería hidráulica y por haber sido en el caso del puerto del Rosario, el poderoso auxiliar o elemento que ha permitido llevar a buen fin la tan anhelada corrección del río.

En su mayor parte, casi puede decirse en su totalidad, **los fajinados** efectuados en el Rosario, han sido colocados debajo del agua, razón por la cual han tomado la forma de colchones sumergibles y sólo en las defensas de extremidades de las dos islas y en su parte superior al nivel de aguas bajas, los **enfajinados** se ejecutaron directamente sobre el terreno que debían proteger...

El elemento esencial en este género de construcciones, es el **colchón de fajinas** que no es otra cosa que un tejido grosero de ramas de sauce o de otra planta análoga, de dimensiones que pueden alcanzar a 25 metros de ancho por 50 de largo, con un espesor de un metro, el cual recibe el lastre de piedra que lo fijará en el suelo o fondo del río, por cuya razón y la forma que afecta se le da bastante propiamente el nombre de colchón.

El colchón está constituido, en su parte central y según toda su superficie por un macizo de ramas sueltas, de sauce en tres capas de 0,10 m de espesor cada una; una de las capas, la inferior, por ejemplo, tiene las ramas dispuestas en el sentido longitudinal del colchón, la siguiente transversalmente, y la tercera, superior, dispuesta paralelamente a la inferior. Este cuerpo central está fijo y aprisionado, diremos, entre dos reticulados compuestos de ramas de sauce, dispuestos también en plano horizontal y de la misma superficie del colchón con un espesor, cada uno de ellos, de 0,10 m, situado uno inferiormente al macizo y el otro en la parte de arriba, y ambos ligados entre sí verticalmente por cada punto reticulado por medio de cuerdas.

Este reticulado o cuadro, está formado por chorizos (o salchichones) de 0,10 m de diámetro y de una longitud igual al largo o ancho del colchón según sea su disposición; estos chorizos a la vez están constituidos por ramas finas de sauce, formando un atado del diámetro indicado y tejido o armado de tal modo que se le pueda dar la longitud que se quiera; ese manojo para que no se suelte, va atado cada 0,20 m por mimbre o alambre fino. Los chorizos van dispuestos longitudinalmente a distancia de 0,90 m uno de otro y sobre ellos, otros transversalmente guardando la misma separación y unidos en cada punto de interrupción por una ligadura.

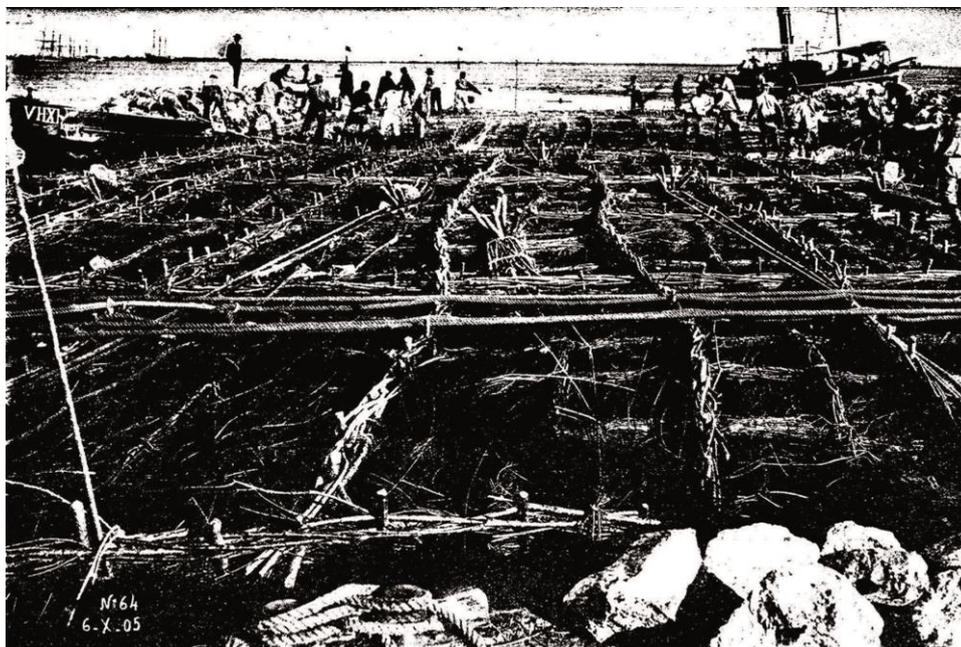
Así se tiene completo el reticulado inferior; sobre él se colocan las 3 capas de ramas sueltas de que ya se ha hablado, las que van superpuestas por el otro reticulado superior. Cada interrupción de esta red o marco va ligada a la interrupción correspondiente del reticulado inferior por medio de una cuerda bien tirante y en cada uno de esos puntos se clavan estacas de 0,90 cm de largo, también de sauce, que atraviesan el cuerpo central y sobresalen al exterior una cierta cantidad formando una serie de filas - longitudinales y otras transversales. Sobre estas filas y contorneando las estacas, en una altura de 0,15 se colocan ramas más gruesas de sauce, de tal modo que presenta el aspecto de compartimentos abiertos superiormente de 0,90 m X 0,90 X 0,15 de alto y que sirven para alojar o contener la piedra que se echará sobre el colchón para fondearlo; esta piedra puede ser calcárea o granítica de 0,15 m a 0,40 m y se emplea a razón de 50 Kg el metro cuadrado. Para la elaboración de los colchones se empleó exclusivamente el sauce sobre el que se tenían pruebas experimentales de su larga duración, cuando está constantemente sumergido en el agua, siendo además esta madera o planta la que mejor satisface a las condiciones de flexibilidad, resistencia, necesarias para un buen trabajo.

La ejecución de los colchones, no es tan fácil como parecerla; se requiere para ello personal competente y adiestrado que en el Rosario, tuvo que ser casi todo él de procedencia holandesa, por no haber en el país elementos de esa clase; que cuando los haya permitirá esta condición, que las obras puedan realizarse con un costo mucho menor” (continúa en 2.2.).

Operación de fondear un colchón. Es la segunda parte del trabajo, y la más difícil muchas veces, sobre todo en ríos como el Paraná, de fuerte correntada, de grandes profundidades; tan difícil es en ciertos casos, como el que se presentó, por ejemplo, en la isla del Espinillo, que obliga a la ejecución de ciertas obras preparatorias, que permitan presentar aguas más tranquilas; más adelante se explicará la forma en que se operó en esa isla. El colchón ha sido fabricado en la orilla del río y se encuentra flotando una vez terminado; en esa situación y por medio de un remolcador se le conduce hasta el lugar a que ha sido destinado. Tiene generalmente por dimensiones 15 m de ancho y 40 m de largo; poco antes de llegar al punto preciso de ubicación, se sueltan cuatro anclas de proa que quedan fondeadas aguas arriba del colchón y ligadas a éste por sus respectivos cabos los que se recogen o aflojan de tal modo que el colchón se sitúe en el punto determinado.

Para los movimientos trasversales se fondean otras cuatro anclas, dos de cada costado y así se consigue tener fijo el colchón, en una forma parecida a la que se emplea para manejar las dragas. Acto seguido, el mismo remolcador, conduce dos chatas cargadas de piedra a cada costado del colchón y los hombres van repartiendo la piedra, uniformemente por toda la superficie, manteniéndose a flote el colchón a pesar de la carga de piedra, gracias a unas amarras o cabos sujetos a los bordes de las cuatro chatas; cuando la carga de piedra está completa, a una señal dada por el conductor de la operación, se aflojan simultáneamente todos los cabos, lo que hace descender con suavidad el colchón que queda acostado sobre el fondo del río; en ese momento del descenso es cuando más se activa la echada de piedra para facilitararlo en la mayor medida; y se continúa aun por un rato después del completo descenso, para asegurar más la adaptación del colchón en el lecho del río.

Si sobre este colchón se han de colocar otros superpuestos para la formación de diques, por ejemplo, se completa la operación descargando sobre él una o más chatas de arena o arcilla provenientes de dragados con el fin de llenar los intersticios que entre sí dejan las ramas y obtener una capa de espesor de un metro comprendiendo colchón y arena.



Operación de fondear un colchón

Fuente: (extracto) Carrique, Domingo (1908), Puerto del Rosario. Corrección del Río. Actas del IV Congreso Científico, Primero Pan-Americano. Santiago de Chile 1908. (pp. 489-506). Disponible en:

www.core.ac.uk/download/pdf/46553699.pdf

Ensenada, Abril 3 de 1888

PUERTO LA PLATA. Progreso de las obras hasta el 1º de marzo de 1888.**I. Canal exterior en el Río de La Plata.**

Con excepción de la colocación de los tablonces de protección en las partes donde falta todavía piedra en las escolleras, los dos muelles de madera están concluidos. En las escolleras se han descargado 307,668 toneladas de piedra bruta. Además se construyeron para conservar los taludes del canal por la playa del Río de la Plata, risbermes (bermas) de un largo total de 2 kilómetros, en cuya construcción se emplearon 57,508 metros cuadrados de colchón de fajina y 16,968 toneladas de piedra bruta. Entre los muelles se han dragado en el Río de la Plata 458,000 metros cúbicos.

II. Canal de Entrada en la Isla Santiago

El dragaje de este canal esta casi concluido, habiéndose excavado 1.290,140 metros cúbicos.

III. Río Santiago

El dragaje en el río Santiago se eleva a 854,200 metros cúbicos, de los cuales 307,100 metros cúbicos se dragaron en el año pasado. Los trabajos de fajnage para la normalización del río Santiago están concluidos.

IV. Canal de Acceso al Gran Dock

Se han dragado en todo 470,450 metros cúbicos, de los cuales 5,500 metros cúbicos se excavaron en el año trascurrido. Para su conclusión se construyó un gran tajamar de madera en el kilómetro I al Norte. Actualmente una bomba centrífuga está ocupada en sacar el agua para concluir la excavación en seco.

V. Gran Dock

La excavación efectuada se eleva a 1.614,962 metros cúbicos, de los cuales 471,000 metros cúbicos son tosca. El trabajo del año es de 508,000 metros cúbicos. Se empezó la construcción de los muros de quai.

VI. Dique de Maniobras

La excavación efectuada se eleva a 299,172 metros cúbicos, inclusive 19,951 metros cúbicos de tosca. El trabajo del año es de 187,000 metros cúbicos, habiéndose empezado la construcción del muro de defensa.

VII. Canales laterales

La excavación en total es la misma del año anterior, siendo 1.615,875 metros cúbicos. No se ha concluido la excavación porque se está esperando la resolución del Superior Gobierno sobre el ensanche del canal lateral Este.

VIII. Obras accesorias

En este año se construyó el puente de fierro de tres tramos cada uno de 10 metros sobre el canal de reunión al Este.

IX. Canal Intermedio

La excavación total se eleva a 243,500 metros cúbicos, de los cuales 82,000 metros cúbicos corresponden al año pasado. Esta cantidad y lo dragado en el río Santiago se empleó para elevar el terreno a ambos lados del canal. El terraplén al Este ya es elevado hasta 3 metros arriba del cero, habiéndose hecho aproximadamente dos terceras partes de los terraplenes.

X. Canal de desagüe

El canal de desagüe con su puente de 6 tramos de 10 metros cada uno, se construyó en el año trascurrido. El terraplén entre este canal y las obras del puerto está formado, nivelado y dividido en manzanas.

XI. Ferrocarril del Puerto

Entre el canal de conclusión y los canales de reunión se han formado los terraplenes para el ferrocarril. El puente de tres tramos de 10 metros cada uno sobre el canal de conclusión está concluido, como también el puente carretero a su lado, con excepción de los pisos.

El puente oblicuo de tres tramos de 10 metros cada uno sobre el canal de reunión Oeste, está concluido con excepción del piso. La infraestructura de igual puente al lado del dock está concluida.

(firma) **J.A.A Waldorp**, Director Técnico

La Plata, Marzo de 1895

Pliego de Bases y Condiciones, obras preparatorias de la Instalación Hidráulica en el costado Este del Gran Dock.

“... **Artículo segundo.** Los pozos serán hechos con ladrillos de mesa con mezcla de un volumen cemento portland por tres de arena oriental. Los rieles serán clavados con dos clavos de un peso de 0.20 kilogramos, sobre durmientes de quebracho distantes 0^m75 uno de otro.

Artículo tercero. Todos los materiales que servirán para las obras serán de primera calidad y los que tengan que introducirse del extranjero lo serán libres de todo derecho e impuestos. –

Artículo cuarto. Los rieles a colocarse con las eclisas (bridas) correspondientes serán entregados por el Gobierno en los depósitos existentes dentro del Puerto. El contratista tiene que transportarlos y colocarlos poniendo los clavos y ganchos necesarios.

... **Artículo séptimo.** El contratista tendrá la obligación de conservar las obras ejecutadas y en vías de ejecución hasta su completa recepción.

Artículo octavo. Mensualmente el Departamento de Ingenieros extenderá un certificado por el trabajo ejecutado y valor de materiales depositados para las obras, descontándose el diez por ciento de cada uno, como garantía de la buena ejecución de los trabajos. Las cantidades retenidas por este concepto, serán devueltas al recibirse de las obras.

Artículo noveno. Las propuestas serán presentadas en papel sellado de cinco pesos, acompañadas de un certificado de depósito, valor de trescientos pesos moneda nacional en efectivo, hecho en el Banco de la Provincia y a la orden del Señor Presidente del Departamento de Ingenieros como garantía de la escrituración del contrato, la que será devuelta cuando éste haya sido firmado ó no hubiese sido aceptada su propuesta.

Artículo diez. El proponente que resulte adjudicatario deberá firmar el contrato dentro de los diez días de la aprobación de su propuesta debiendo acompañar en el acto un certificado de depósito en el Banco de la Provincia a la orden del Sr. Ministro de Obras Públicas valor del diez por ciento del importe total que arroje la propuesta aceptada. Este depósito lo perderá el adjudicatario por falta de cumplimiento o inexecución del contrato.

Artículo once. Las propuestas especificarán en letras y números los precios unitarios en moneda nacional. Por metro cúbico de excavación y relleno. Por metro cúbico de mampostería de ladrillo de mesa con mezcla de un volumen de cemento Portland y cuatro de arena oriental. Por metro cúbico de mampostería de ladrillos de mesa con mezcla de un volumen cemento y tres de arena oriental incluso la picadura del muro para sentar la mampostería. Por metro cuadrado de revoque con mezcla de un volumen cemento Portland y tres de arena oriental. Por metro cúbico de quebracho colorado para durmientes del riel al lado del Dock. Por metro cúbico de pich fine para guardas del riel. Por metro lineal de caño de barro de cuatro pulgadas puesto en su lugar. Por metro cuadrado de adoquinado incluso la capa de conchilla de treinta y cinco centímetros de espesor. Por metro cuadrado de alquitranaje con tres manos de bleck. Arreglo y costo de durmientes a ambos costados de los hidrantes que se hallan frente a los cruzamientos dobles. Por metro lineal de colocación del riel. Por kilo de bolones y clavos ganchos. Por perforación superficial del muro para el caño de desagüe.

(firma) **Ángel Etcheverry**, Ministro de Obras Públicas.

Fuente: Contrato celebrado con los señores Dircks y Dates para la ejecución de las obras preparatorias para la instalación hidráulica al costado Este del Gran Dock del Puerto de La Plata, 17 de julio de 1895. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires, Julio- Diciembre 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1895. (pp. 850 – 857)

La Plata, 30 de Agosto de 1896

Pliego de Bases y Condiciones: conservación de escolleras, provisión y colocación de piedra y fajinas

“Artículo primero. Sácase á licitación pública la provisión y colocación de veinticinco mil toneladas de piedra en las escolleras del puerto La Plata y dos mil quinientos metros cúbicos de fajina á colocarse en el risberme Este del antepuerto.

Artículo segundo. Las propuestas serán hechas en el papel sellado correspondiente, acompañadas de un certificado de depósito hecho en el Banco de la Provincia á la orden del señor Presidente del Departamento de Ingenieros por valor de dos mil pesos moneda nacional en efectivo, como garantía de la escrituración del contrato.

Artículo tercero. Toda la piedra á colocarse será granito duro y de primera calidad, y su peso no será menor de cien kilogramos, ni mayor de tres toneladas, con excepción de tres mil toneladas que se destinan á formar el fajinaje y cuyo peso será indicado por el Departamento. Las fajinas serán formadas en colchones de cuarenta centímetros de espesor por tres á cuatro metros de ancho, con la capa de barro correspondiente.

Artículo cuarto. La recepción de la piedra será hecha por un empleado del Departamento y su cantidad será determinada midiendo el desplazamiento de agua antes y después de la descarga del buque, o bien pesándola directamente.

Artículo quinto. La de descarga de piedra y fajina será hecha por medios apropiados, y el punto y forma en que se colocarán así como la cantidad de piedra á echarse con un peso comprendido entre los límites establecidos en el artículo tercero, será indicado por el empleado encargado de su recepción, debiendo seguirse en lo posible, el perfil de escollera que está a disposición de los interesados.

Artículo sexto. Los proponentes presentarán una lista del material que destinan para la ejecución del trabajo, é indicarán la procedencia del granito, acompañando una muestra del mismo.

Artículo séptimo. El contratista proporcionará a más de un vaporcito, los elementos y personal necesario para hacer los sondajes y verificaciones que el Departamento crea conveniente practicar.

Artículo octavo. El contratista responderá de los desperfectos que lleguen a causar á los muelles sus embarcaciones, debiendo sujetarse respecto á la navegación dentro de los canales á los reglamentos que rigen en el puerto.

Artículo noveno. La piedra, así como los buques y chatas destinados al transporte y ejecución del trabajo, estarán libres de derechos.

Artículo décimo. A los siete meses de firmado el contrato, que deberá serlo dentro de los quince días de aprobada la propuesta, quedará terminado el trabajo. En caso contrario, y salvo caso de fuerza mayor, el contratista incurrirá en una multa de doscientos pesos moneda nacional por cada semana de retardo, que será descontada parcialmente del importe de los certificados por trabajos ejecutados después de su vencimiento.

Artículo once. El adjudicatario, al firmar el contrato, deberá presentar un certificado del depósito por el cinco por ciento de su valor, hecho en el Banco de la Provincia á la orden del señor Ministro de Obras Públicas. Este depósito es garantía del fiel cumplimiento del contrato, perdiéndose en caso contrario. Podrá ser retirado una vez que las retenciones del quince por ciento que establece el artículo doce iguallen por lo menos su valor.

Artículo doce. Los pagos se efectuarán por el Superior Gobierno, de acuerdo con los certificados mensuales, por un valor no mayor de treinta mil pesos moneda nacional, que expedirá el Departamento de Ingenieros, reteniéndose de cada uno el quince por ciento que será devuelto con el último certificado.

Artículo trece. Los interesados indicarán precio (oro) por tonelada de piedra colocada y por metro cúbico de fajina...”

(firman) **G. Udaondo** Gobernador, **Emilio Frers** Ministro de Obras Públicas,

Andrés Traverso y M. C. Lagleyze.

Fuente: Pliego adjunto a Contrato para la provisión y colocación de piedra en el puerto La Plata, celebrado entre el Gobierno y los señores Traverso y Lagleyze, 30 de agosto de 1896. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Julio - Diciembre de 1896. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1897. (pp. 1044 – 1065).

9 de marzo de 1893

“Bases para el arreglo de la Deuda Externa

Art. 1º. Los tenedores de títulos de los cuatro empréstitos que reconoce la Provincia, renunciarán a las garantías especiales que se afectaron al servicio de cada una de ellas.

Art. 2º. Una vez hecha la renuncia, se consolidará la deuda reuniendo el importe del capital adeudado y los intereses devengados hasta Enero 1º de 1894.

Art. 3º. A la compañía que se forme con los tenedores de títulos de los cuatro empréstitos, la Provincia le hará transferencia de la propiedad del Puerto de la Ensenada por la suma de treinta y cinco millones de pesos moneda nacional en títulos de los mencionados empréstitos.

Art. 4º. Esta cesión quedará sujeta a las condiciones siguientes:

- A. La compañía quedará obligada a concluir las obras del puerto proyectadas dentro del término de cuatro años...
- B. La Provincia se reserva el derecho de readquirir el puerto en cualquier tiempo durante el término de 30 años por el mismo precio pagado por la compañía, más el importe de lo que se emplee en las obras de conclusión...
- C. No haciendo uso la Provincia del derecho de readquirir el Puerto en el término de 30 años, no podrá hacerlo en lo sucesivo, sino en la forma determinada por las leyes generales, pero después de 99 años, el puerto con todas sus obras y accesorios pasará a dominio de la Provincia sin desembolso ninguno por parte de ésta...

Art. 7º. La transferencia de la propiedad del Puerto comprenderá el canal de entrada, el ante-puerto del Río Santiago, el Gran Dock y dique de maniobras, los canales de cabotaje, de desagüe y demás que hubiese; los puentes, muros y defensas de dichas obras los depósitos, muelles, grúas, instalaciones de carga y descarga, y en general todas las construcciones, obras y trabajos de cualquier naturaleza, de propiedad de la Provincia, y que ésta sólo reservará los terrenos adyacentes al Puerto, que no sean absolutamente indispensables para el funcionamiento del mismo.

Art. 8º. La cesión comprenderá el Ferro-carril desde la estación Central de La Plata hasta el Río Santiago y ramal del dique N° 1, con todos sus ramales, desvíos, estaciones, depósitos, etc., pero la Provincia se reserva el derecho de conceder acceso al Puerto a las empresas ferro-carrileras que no lo tengan.

Art. 9º. La cesión comprenderá igualmente los derechos de explotación del Puerto, incluyéndose los de entrada, estadía, muelles, faros, carga y descarga, almacenaje y estilaje que se cobran actualmente, y cualesquiera otros que se establezcan en lo sucesivo en el puerto de Buenos Aires.

Art. 10º. La compañía gozará de todas las franquicias, beneficios o privilegios que correspondan a la Provincia en virtud del contrato celebrado con la Nación con fecha 23 de enero de 1883.

Art. 11º. La compañía estará exenta de todo impuesto provincial o municipal, creado o a crearse, comprendiéndose en la exoneración, el de sellos de escrituración y aprobación e inscripción de estatutos, obligándose la Provincia a solicitar de las autoridades nacionales la exoneración de todo impuesto nacional creado o a crearse.

Art. 12º. La Provincia se obliga a no hacer a terceros nuevas concesiones para la construcción en el Puerto de La Plata de canales, docks, diques de carena u otros, dársenas, astilleros, depósitos, muelles y demás obras que se relacionen con la explotación del puerto.

Art. 13º. La Provincia afectará a la compañía los terrenos de su propiedad comprendidos dentro de la zona expropiada para la construcción del puerto, y que se reserva de acuerdo con lo establecido en la última parte del artículo 7º de estas bases.

Art. 14º. Los terrenos a que se refiere el artículo anterior, serán vendidos en remate público por la compañía, durante los primeros diez años, contados desde el otorgamiento de la escritura definitiva...

.....

Art. 19º. Mientras no sean enajenados los terrenos que se reserva la Provincia, la compañía tendrá amplias facultades para arrendarlos o ceder de otro modo su explotación, incorporándose lo que así se obtenga a las entradas generales del puerto en beneficio de los accionistas” (por los artículos 15º y 16º la Provincia podía adquirir títulos o acciones de la compañía).

La Plata, Marzo 2 de 1903

Instalación de un depósito de petróleo en bruto en Puerto La Plata.

“Vista la gestión practicada por el doctor Miguel Piñero Sorondo, en representación de don Roberto Carlos Drumond, pidiendo autorización para establecer un depósito de petróleo en bruto, en terrenos de propiedad particular, situados en el canal lateral del puerto de La Plata; y, resultando de lo informado por el Departamento de Ingenieros, que no existe inconveniente en acceder a lo solicitado, el Poder Ejecutivo

Resuelve:

1° Conceder autorización a don Roberto Carlos Drumond para practicar en el Puerto La Plata, en los terrenos conocidos por de «Muelles y Depósitos» y con frente al canal lateral del Oeste, las instalaciones necesarias para establecer un depósito de petróleo en bruto.

2° La carga y descarga de petróleo, sólo podrá hacerla el señor Drumond por el canal lateral Oeste y por medio de cañerías que permitan la unión del buque con los tanques de petróleo.

3° Las vías férreas del puerto podrán ser conexionadas con las vías internas del depósito de petróleo, quedando éste en su tránsito por las primeras, sujeto a las leyes y reglamentos de ferrocarriles sobre materiales inflamables que al respecto rigen en todo tiempo.

4° El superior gobierno se reserva el derecho en todo tiempo de exigir se aumenten las seguridades del depósito de petróleo.

5° El depósito de petróleo estará sujeto al pago de todo impuesto o patente que en todo tiempo rija para esta clase de industrias y abonará también todos los derechos de puertos y muelles que le correspondan...

8° Dentro de los ocho meses a partir de la fecha del contrato, deberá el señor Drumond presentar por duplicado a la aprobación del Poder Ejecutivo los planos definitivos y explicaciones, de acuerdo con los cuales serán ejecutadas las obras, no pudiendo por ningún caso darse principio a éstas hasta tanto el Poder Ejecutivo haya aprobado dichos planos.

9° En el caso que el señor Drumond no presente los planos definitivos en el plazo estipulado, quedará por solo dicho hecho y sin más trámite rescindido el contrato y caduca la autorización.

10° El Poder Ejecutivo hará inspeccionar por el departamento de Ingenieros la ejecución de las obras para verificar si se efectúan según los planos y especificaciones aprobadas y en todo conforme con la autorización otorgada, no pudiendo hacerse modificaciones o ampliaciones sin intervención del Departamento de Ingenieros y la autorización del Poder Ejecutivo, así como tampoco podrán ser libradas las construcciones al servicio hasta tanto el mismo Departamento expida un certificado de que han sido construidas de acuerdo con el plano aprobado.

11° Dentro de los ocho meses siguientes a la fecha de la aprobación de los planos deberá darse comienzo a las obras, las que deberán quedar terminadas en el término de veinte meses a partir de la fecha en que se empezaron.

12° En el caso de no quedar terminadas las obras en el plazo señalado de veinte meses, se declarará caduca la autorización otorgada, salvo que el Superior Gobierno prolongara el plazo, por caso de fuerza mayor u otra justificada a su juicio.

13° Todos los materiales que se empleen en las obras que comprende el depósito de petróleo, serán de primera calidad.

14° Esta autorización no implica privilegio, reservándose el Gobierno el derecho de acordar otras análogas...

(firma) **Marcelino Ugarte**, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

Bibliografía y fuentes gráficas

Bibliografía

AGPLP: Administración General del Puerto La Plata

- (1904). Memoria de la Administración General del Puerto La Plata correspondiente al Año 1903. La Plata: Imprenta del Asilo San Vicente.
- (1899). Memoria de la Administración General del Puerto La Plata correspondiente al Año 1898. Víctor F. Sarmiento, Administrador. La Plata: Talleres Sesé y Larrañaga, 1899.
- (1895) Administración General del Puerto La Plata. Memoria 1894. Víctor F. Sarmiento, Administrador. La Plata Talleres Solá Hnos., Sesé y Cía. 1895.

AHG-PBA. Archivo Histórico de Geodesia. Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.

- (1892) Notas de P.J. Dirks al Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 18 de abril de 1892 y del Jefe de la Sección Hidráulica Benjamín Sal, 18 de mayo de 1892.
- (1893) Nota N° 1522, 23 de enero de 1893.
- (1894). Contrato celebrado por el Gobierno de la Provincia con Don Vicente Calzetta, 21 de mayo de 1894.
- (1900). Plano General del Antepuerto según sondeos de diciembre de 1900 y proyecto de conservación de los Diques de Faginajes existentes y prolongación de los mismos hasta el kilómetro VI.000. Perfiles.

AH-PBA. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires “Ricardo Levene”.

- (1884). Comisión del Puerto en La Plata da cuenta del estado en que se encuentran las obras del Puerto. Expte. Letra C N° 1003. Ministerio de Gobierno, Buenos Aires 16 de febrero de 1884.
- (1886). Waldorp J. eleva nota y presupuesto referente a la construcción de un Dique de Maniobras. Expte. W-11 (N° de archivo 546). Ministerio de Obras Públicas.
- (1889). La Plata, Waldorp Ingeniero eleva planos para la construcción de un galpón provisorio en el puerto de esta capital. Expte. Letra W N° 39. Ministerio de Obras Públicas.
- (1891). Vatraché Armando solicita un área de terreno en el Puerto para establecer un Hotel y Restaurante. Expte. Letra V-14 (N° de archivo 7389). Ministerio de Obras Públicas.

Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile. Año XIII. Santiago de Chile: Imprenta Nacional, 1888.

Arrieta, Rafael Alberto (1935) La Ciudad del Bosque. Viñetas Platenses. La Plata: Editado por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata.

Arteaga de Zumarán, Juan J. (1985), La Urbanización Hispanoamericana en las Leyes de Indias, en Actas del Seminario La Ciudad Iberoamericana. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo CEHOPU. Buenos Aires, noviembre de 1985. Mimeo 37 pp.

Asnaghi, Carlos A. (2004). En Ensenada, una lección de Historia. Ensenada: Edición Petrokén Petroquímica Ensenada S.A.

- a. Fascículo N° 3 (pp. 41-60). El vigía de la costa (1735-1798).
- b. Fascículo N° 4 (pp. 61-80) La caleta alumbra un Pueblo (1798-1801).
- c. Fascículo N° 13 (pp. 241-260). Nueva puerta abierta al mundo (1882-1891).

Barcia, Pedro Luis (1982). La Plata vista por los viajeros 1882-1912. La Plata: Ediciones del '80 y Librería Juvenilia.

De Corvetto, P.M. (1885-1886). La Plata o el Poder Creador de la Argentina (pp.72-101)..

Palomeque, Alberto (1888). De Ensenada a La Plata (pp. 155-163).

Child, Theodore (1890). La Plata, Ciudad Incomprensible (pp. 179-184).

Sarmiento, Domingo (1885). La Plata (65-71).

Barone, Matías (2016) Los puertos en la provincia de Buenos Aires a 20 años de la “provincialización”. En Revista Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. UNLP. Año 13 / N° 46 - 2016. ISSN 0075-7411

Blanco, Juan Carlos (1912) Puerto de Montevideo. Monografía Ilustrada. Montevideo: Talleres Gráficos A. Barreiro y Ramos.

Bolland, Enrique (1901), Exploraciones practicadas en el Alto Paraguay y en la Laguna Gaiba. Fundación de un Puerto. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.

Cabrera Armas, Gabriel y Díaz de la Paz, Álvaro (2008). El tráfico marítimo en la era del Imperio: Cartel, Monopolio y Oligopolio: El caso de Santa Cruz de Tenerife 1870-1914. En Actas del IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AEHE), Departamento de Historia e Instituciones Económicas. Universidad de La Laguna. Disponible en <https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2008/09/EI-tra%CC%81fico-maritimo.pdf>

Carmona, Henri (1905), "Ports de la Capitale et de La Plata, Description el mouvement comercial". La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

Coni, Emilio R. (1885). Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata. Capital de la Provincia de Buenos Aires Buenos Aires. Establecimiento Tipográfico La República, Especial para Obras.

D'Agostino, V.; Banzato, G. (2015). Funcionarios bonaerenses y gestión sobre el territorio: El Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires 1875-1913. IX Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios Agroindustriales Argentinos y Latinoamericanos, 3 al 6 de noviembre de 2015, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.4860/ev.4860.pdf

Del Castillo A. (1885), El Nuevo Puerto de la Ensenada y La Plata. En Boletín del Centro Naval. Tomo Tercero N° 017-028, Junio 1885- Abril 1886. (pp. 258- 267).

De Haedo, Felipe (1872), Descripción de la Colonia Sacramento y Puertos del Río de la Plata al Norte y Sud de Buenos Aires seguida por un Plan para la Conquista y Población del Cabo de Hornos y sus Pampas.1778. En Revista del Río de la Plata. Tomo III 1872 (pp. 436-466). Buenos Aires.

De Paula, Alberto José (1985), Planeamiento territorial y fortificaciones portuarias en Patagonia y Malvinas durante el dominio español. En Actas de Seminario Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas. CEDEX Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. CEHOPU Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (pp. 299-361). Madrid (España): Edita Servicio de Publicaciones de la Secretaría General Técnica. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. ISBN 84-7433-352-0

Diario El Día de La Plata

- (1902), Informaciones Generales. Los nuevos frigoríficos, 21 de diciembre de 1902
- (1902a), La empresa del frigorífico y la exportación de ganado, 11 de diciembre de 1902.
- (1902b), El Frigorífico del Puerto, 4 de diciembre de 1902.
- (1903), El frigorífico Kingsland. La fiesta de ayer, 16 de enero de 1903.
- (1904), El Frigorífico del Puerto. Su próxima inauguración, 1º de julio de 1904.
- (1904a), El Frigorífico del Puerto. Principio de la faena, 4 de julio de 1904.
- (1904b), El Frigorífico La Plata. De interés para los productores, 14 de julio de 1904.
- (1904c), Agitaciones Obreras. Huelga de Dependientes en el frigorífico, 16 de noviembre de 1904.

Diario La Nación (1890). El Puerto La Plata. Fiesta de inauguración, 1º de abril de 1890.

Ebelot, Alfred M. (1886). Les Progres de la Republique Argentine. Comment s'improviser une Capitale. Etudes Sud Americaines. En Revue des deux mondes. Troisième Période (1874-1893)Tomo LXXIII. Volumen 73 LVI Anné. París: Revue des deux mondes. Disponible en https://fr.wikisource.org/wiki/Livre:Revue_des_Deux_Mondes_-_1886_-_tome_73.djvu

Escariz Méndez, F. (1905). La Puerta del Plata. En Hacia las Cumbres, Jornadas del Progreso Argentino. La Plata: Talleres Heliográficos de Ortega y Radaelli (pp 81-106).

Escobar, Nancy Romina (2007). Cuando todo estaba por hacerse: El Departamento de Ingenieros Civiles 1862-1890. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán. Disponible en <https://www.academica.org/000-108/29>

Estrada, Santiago (1889). La Plata. En Miscelánea. Tomo II (pp. 195-219). Barcelona: Imprenta de Heinrich y Cía.

Farro, Máximo Ezequiel (2008). Historia de las primeras colecciones del Museo de La Plata. En Historia de las Colecciones en el Museo de La Plata, 1884-1906. Naturalistas y viajeros coleccionistas y comerciantes

de objetos de historia natural de fines del siglo XIX". Tomo I. La Plata: Facultad de Ciencias Naturales y Museo. Universidad Nacional de La Plata. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/19331504.pdf>

Figueroa, Julio B. (1894). Las instalaciones hidráulicas y su aplicación a las operaciones marítimas en el Puerto La Plata. En Anales de la Sociedad Científica Argentina, Tomo XXXVII, Primer Semestre de 1894. Buenos Aires: Imprenta de Pablo E. Coni.

Gallego, Claudia Angélica (2013). Prácticas, obras y saberes en común: los ingenieros responsables de la infraestructura portuaria de la provincia de Buenos Aires. En Temas de Patrimonio Cultural 30 Argentina de Puertos (pp. 205-223). 1º Edición. Buenos Aires: Ministerio de Cultura. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ISBN 978-987-1358-22-9.
https://www.buenosaires.gob.ar/areas/cultura/cpphc/archivos/temas_de_patrimonio_30web.pdf

García, Domingo (1976) El Desarrollo Portuario Argentino. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencia Económicas. Biblioteca Alfredo Palacios, Tesis disponible en http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/econ/collection/tesis/document/1501-1074_GarciaD

García Zuñiga, Eduardo (1932) Historia del Puerto de Montevideo. Desde 1887 hasta 1931. 2º Parte (pp.165-391). Montevideo: Reedición 2010 Editorial Facultad de Ingeniería, Universidad de la República del Uruguay. ISBN 978-9974-0-0640-9
<https://www.fing.edu.uy/sites/default/files/Historia%20del%20Puerto%20de%20Montevideo.pdf>

Garralda, José (1943), Introducción al curso de puertos marítimos y fluviales, en Revista de Ciencia y Técnica Vol. 101 N° 494 (pp.109-128). Buenos Aires, agosto de 1943.

Garnier, Alain (1989). Le carré rompu. Rêves et réalités de La Plata. Genève: Editions Archigraphie. ISBN 2-88287-007-X.

Gazaneo, Jorge y Scarone, Mabel (1966), La arquitectura de la revolución industrial. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. Facultad de Arquitectura, Universidad de Buenos Aires.

Gutiérrez, Ramón y Hardoy, Jorge (1985), La Ciudad Hispanoamericana en el siglo XVI, en Actas del Seminario La Ciudad Iberoamericana. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo CEHOPU. Buenos Aires, noviembre de 1985. Mimeo 55pp.

Hardoy, Jorge (1972), Las Ciudades en América Latina. Seis ensayos sobre la urbanización contemporánea. Buenos Aires: Editorial Paidós.

Honoré, Carlos (1890), Obras de Puerto para Montevideo. Proyectos presentados con motivo del Concurso de 1º de junio de 1889. Informe del Consejo de Obras Públicas al Ministro de Gobierno. Montevideo: Imprenta Elzeviriana de la "Tribuna Popular".

Kraus, J. (1914). Proyecto de Mejoramiento del Puerto del Callao. Informe. La Haya: Publicado por Orden del Gobierno del Perú.

La Plata (1882-1932) El órgano vital de la Ciudad. El Puerto. En La Plata a través de cincuenta años 1882-19 de noviembre – 1932 (pp 51-54).

Maveroff, José Otto (1904) El Problema del Puerto de La Plata. En Boletín del Centro Naval. Tomo XXII N° 247 Junio de 1904. Buenos Aires: La Harlem (pp. 144-152)

Mignanego, Alberto A. (1941). El medio físico y el factor humano en la instalación del Puerto La Plata. La Plata: Edición Especial del Diario El Día.

Ministerio de Fomento (1896). Comisión de Estudios del Puerto de Montevideo. Presentación de Anteproyecto. Informe de Sub-Comisión. Montevideo: Imprenta y Litografía "La Razón".
(1895) Puerto de Montevideo. Gestiones efectuadas para llevar a cabo los Estudios Definitivos y el Proyecto de Obras; Elección de los Ingenieros e Integración de la Comisión Especial. Montevideo: Imprenta y Litografía "La Razón".

MOP-PBA. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (Ministerio de Infraestructura). Publicaciones.

(1935). Profesionales que intervinieron en la Fundación de La Plata. La Plata: Talleres de Impresiones Oficiales.
(1933). Real Provisión sobre Descubrimientos y Poblaciones, 13 de junio de 1573. En Compilación de Referencias Documentales. Tomo I. La Plata: Talleres de Impresiones Oficiales.
(1898). Memorias Descriptivas sobre el Proyecto de Ensanche del Puerto de La Plata. La Plata: Talleres Sesé y Larrañaga.
(1898a). Ingeniero Julio B. Figueroa, Estudio sobre Puertos en la Provincia de Buenos Aires. Segunda y Cuarta Partes Costa Marítima Fluvial de Río de la Plata (pp. 202-210) y Movimiento Marítimo en los Puertos de Buenos Aires y La Plata (pp. 248-251). La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo.
(1888). Memoria presentada a la Honorable Legislatura de la Provincia por el Ministro de Obras Públicas Dr. Manuel B. Gonnet el 30 de mayo de 1888. Buenos Aires: Establecimiento Topográfico El Censor.

Navarro Viola, E. (1894). Puerto La Plata. En Intervención a la provincia de Buenos Aires (pp. 71-83). Buenos Aires: Publicación Oficial. Imprenta y Encuadernación Latina.

PBA- Provincia de Buenos Aires.

(1896). Contrato para la provisión de piedra en el Puerto La Plata con los Señores Lacaze y Cía, La Plata, 4 de marzo de 1896. Escribanía Mayor de Gobierno.
(1896a). Contrato para la provisión y colocación de piedra en el Puerto La Plata celebrado entre el Gobierno y los Señores Traverso y Lagloyse. La Plata, 31 de agosto de 1896. Escribanía Mayor de Gobierno.
(1893). Reglamento para el Puerto La Plata, 5 de diciembre de 1890. Ministerio de Obras Públicas. Publicación Oficial. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1893.

Pérgolis, Juan Carlos (s/f). Ciudad Colombiana. Bogotá: Departamento de Urbanística de la Facultad de Artes. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá: Empresa Editorial Universidad Nacional de Colombia.

Salerno, Elena (1998). Estado Regulador y Estado Empresario en el desarrollo del Ferrocarril Argentino: la formación de los órganos técnicos administradores del Estado Nacional. Universidad de Luján, Provincia de Buenos Aires. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/14.pdf>

Santos Lima, Claudio Antonio (1994). Zona Portuaria da Cidade do Rio de Janeiro. Apogeu, Decadência e Revitalização. En Cuadernos do Patrimônio Cultural N° 4-5. Rio de Janeiro: Publicação do Departamento Geral de Patrimônio Cultural da Secretaria Municipal de Cultura.

Santovenia, Emeterio G. (1915), Los Arroyos de Mantua, Puerto habilitado para el tráfico marítimo. En Revista Bimestre Cubana (pp.6-21). La Habana: Imprenta La Universal.

Sanucci, Lía E.M. (1983). Berisso, un reflejo de la Evolución Argentina. Berisso: Municipalidad de Berisso.

Scarfo, Guillermo Marcelo (1998). Ensenada y sus Puertos. En Actas del IV Congreso Internacional Caminería Hispánica, Vol. 1, 2000 (Caminería Física). Guadalajara (España), Julio de 1998. ISBN 84-7790-355-7, págs. 329-358. Disponible en: <http://www.ilustrados.com/tema/2298/Ensenada-puertos.html>

Segovia, Juan Fernando (2014). Constitución y ley ordinaria en la Argentina (1862-1880), en Revista Cruz del Sur, año IV. Num. 8 (pp. 11-85) ISSN 2250-4478. Disponible en http://www.revistacruzdelosur.com.ar/Numeros_001-010/RHCZDS-00801-Segovia-Constitucionalismo_y_aplicacion_ley.pdf

UNLP-PBA, Universidad Nacional de La Plata. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (1982). La Plata, una obra de arte. La Plata: Posban S.A.L. & Saltzmann.

Vitalone, Cristina E. (2014) La Formación del Patrimonio de Planos de Obras Privadas (1882-1932). En Planos Históricos de Obras Privadas. Patrimonio Cultural del Municipio de La Plata. Parte 1 (pp. 7-36). Anales LEMIT. Serie III, Año 1 – N° 4. La Plata: Ediciones LEMIT. Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica. ISBN 878-987-26159-8-7

(2013). Cuadrículas, en la organización del territorio bonaerense del siglo XIX. La Plata: Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. ISBN 978-987—28373-1-0

(2004). Estación Central Hidráulica de Puerto La Plata. Su historia entre 1889 y 1963. En Conjunto Edificio de la Estación Central Hidráulica de Puerto La Plata. Estudio Histórico y Técnico para su

Rehabilitación (pp. 2-29). La Plata: Editorial: Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica (LEMIT). Coautor: Arnoldo O. Delgado
(1997). Espacios de concentración en Áreas Portuarias: la plaza principal excéntrica, en Programa Estrategias para el Desarrollo del Área Puerto La Plata. Estudio para la Optimización y racionalización del patrimonio construido (pp. 1-69). Informe Final de Beca. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Coautor y Dibujos Mario Flosi.
(1996). Puerto La Plata. Rehabilitación del Patrimonio Cultural. En Anales Linta'96 (pp. 41-51). La Plata: LINTA-CIC, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Coautor: Alfredo L. Conti

Registros nacionales y provinciales de leyes, decretos y resoluciones citados.

RN-RA. Registro Nacional de la República Argentina (1810-1911). Disponible en:

<http://cdi.mecon.gob.ar/pdf>

- (1904a). Acuerdo autorizando la adquisición de 4 locomotoras para el Puerto de la Plata, 4 de noviembre de 1904. Ministerio de Hacienda (pp. 1070-1071)
- (1904b) Acuerdo autorizando la adquisición de 100 lonas para cubrir las bolsas de cereales, 4 de noviembre de 1904. Ministerio de Hacienda (pp. 1071-1072).
- (1904c). Resolución autorizando a la Oficina de Movimientos para adquirir materiales para el Puerto de La Plata, 9 de noviembre de 1904 (pp. 1075-1076).
- (1904d). Acuerdo aprobando la adquisición de un vapor para el Puerto de La Plata, 19 de diciembre de 1904 (pp. 1427-1428).
- (1897). Decreto acordando permiso a los señores Lavalle, Médici y Cía para establecer un mercado de frutos del país en el puerto de "La Plata", 1º de diciembre de 1887. Tomo Undécimo. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1897.
- (1890). Decreto habilitando los muelles y depósitos de la Compañía Muelles y Depósitos del Puerto La Plata como puerto de embarque y desembarque, 3 de febrero de 1890. Tomo Trigésimo Séptimo (Primer Semestre) Año 1890. Taller Tipográfico de la Penitenciaría, 1890.
- (1890a). Decreto declarando habilitado el Depósito construido al costado del Gran Dock del Puerto de La Plata como puerto de embarque y desembarque, 23 de mayo de 1890. Tomo Trigésimo Séptimo (Primer Semestre) Año 1890. Taller Tipográfico de la Penitenciaría, 1890.
- (1889). Decreto aceptando la transferencia que hacen los Señores Lavalle, Médici y Cía. a favor de la Compañía de Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata, 18 de diciembre de 1889. Tomo Trigésimo Sexto - Segundo Semestre. Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1889.
- (1889a). Decreto concediendo a la Compañía General de Crédito del Río de la Plata, permiso para establecer una nueva Sociedad Cía. Docks de Tránsito de Puerto La Plata, 13 de agosto de 1889. Tomo Trigésimo Sexto- Segundo Semestre. Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1889
- (1889b). Decreto Concediendo a Don Mariano Andrieu permiso para construir un Astillero en la Ensenada (Isla Santiago), 14 de junio de 1888. Tomo Trigésimo Tercero (Primer Semestre). Imprenta La Universal de Klingelfuss y Cía., 1889.
- (1887). Decreto acordando permiso a los Señores Lavalle, Médici y Cía. para establecer un Mercado de Frutos en el puerto de "La Plata", 1º de diciembre de 1887. Tomo Undécimo 1887-1888. Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1897.
- (1884). Resolución aprobando el contrato celebrado con D. Eduardo Madero, para la construcción de obras del Puerto en la Capital de la República, 18 de diciembre de 1884. Tercera Parte, 1874-1890. Sin datos de edición.
- (1883). Convenio entre el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y el de la Nación para construir las obras del Puerto en la Ensenada, 23 de enero de 1883. Tercera Parte 1874 a 1890. Sin datos de edición.
- (1883a). Decreto aprobatorio de los trabajos proyectados para un puerto en la Ensenada, 17 de marzo de 1883. Tercera Parte 1874 a 1890. Sin datos de edición.
- (1882). Ley autorizando al Poder Ejecutivo para contratar con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la construcción de las obras del Puerto de la Ensenada, 17 de octubre de 1882. Tercera Parte 1874 a 1890. Sin datos de edición.
- (1880). Ley Declarando Capital de la República al Municipio de la Ciudad de Buenos Aires, 21 de setiembre de 1880. Tomo Octavo 1878 a 1881. Publicación Oficial. Buenos Aires Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1896.
- (1875). Ley de Creación del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación, 11 de octubre de 1875. Legislación Argentina (1918) Colección completa de Leyes Nacionales. Tomo II.

- (1869). Ley Creando la Oficina de Ingenieros Nacionales y reglamentando su servicio, 22 de septiembre de 1869. Tomo Quinto 1868-1869. Buenos Aires: Imprenta Especial de Obras "La República", 1884.
- (1856). Ley sobre Organización de los Ministerios del Gobierno Nacional. Funciones del Departamento de Ingenieros en el Ministerio de Hacienda, 17 de agosto de 1896, Tomo Tercero, 1852-1856. Buenos Aires: La República, Imprenta Especial de Obras, 1882
- (1815) Decreto Poniendo en vigencia una resolución de la Excelentísima Junta Gubernativa (12 de octubre de 1812), relativa al fomento de los puertos de Maldonado (Uruguay) y Ensenada (Argentina).
- (1810^a). Habilitación del Puerto de la Ensenada, 29 de mayo de 1810. Tomo Primero 1810-1821. Buenos Aires: La República Imprenta Especial de Obras, 1879.
- (1810^b). Fomento del Puerto de la Ensenada, 12 de octubre de 1810. Tomo Primero 1810-1821. Buenos Aires: La República Imprenta Especial de Obras, 1879.

RO-PBA, Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires

- (1875). Decreto sobre Creación y Atribuciones del Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, 19 de abril de 1875. Año 1875. Publicación Oficial. Buenos Aires: Imprenta del Mercurio, 1875.
- (1882). Ley Declarando Capital de la Provincia al Municipio de la Ensenada, 1º de mayo de 1882.
- (1882a). Ley Autorizando la celebración de un contrato con el excelentísimo gobierno nacional para la construcción de un puerto en La Ensenada, 3 de junio de 1882. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales (reimpresión 1917).
- (1882b). Decreto sobre colocación de la piedra fundamental de Puerto La Plata. 16 de setiembre de 1882.
- (1883^a). Ley Autorizando al P.E. para construir el Puerto de La Ensenada, 6 de agosto de 1883 (pp. 575-576). San Martín: Escuela de Artes y Oficios.
- (1883b). Nombrase Director Técnico de las obras del Puerto de la Ensenada al Ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp, 9 de agosto de 1883. San Martín: Escuela de Artes y Oficios.
- (1883c). Se nombra la Comisión Administradora de los trabajos del Puerto de La Plata, 28 de diciembre de 1883.
- (1883d). Declárase de utilidad pública sujetos a expropiación los terrenos necesarios para el Puerto de La Ensenada, 3 de setiembre de 1883. San Martín: Escuela de Artes y Oficios.
- (1883e). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires a cargo Adolfo González Chávez (Vicegobernador) a la Honorable Legislatura, 2 de mayo de 1883. San Martín: Escuela de Artes y Oficios de la Provincia, 1883.
- (1884). Mensaje del Gobernador Dardo Rocha a la Honorable Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1884. La Plata: Imprenta de M. Biedma y Cía., 1884
- (1885). Ley de Creación de un nuevo Ministerio denominado de Obras Públicas, 28 de agosto de 1885. Año 1885. La Plata: Imprenta de El Día, 1885.
- (1885^a). Mensaje del Gobernador de la Provincia Carlos D' Amico a la Honorable Asamblea Legislativa, 1º de Mayo de 1885. La Plata: Imprenta de El Día, 1885.
- (1886). Mensaje del Gobernador de la Provincia Carlos D' Amico a la Honorable Asamblea Legislativa, 1º de Mayo de 1885. Enero-Diciembre de 1886, sin datos de edición.
- (1886^a). Lavalle y Médici solicitan la escrituración del área de terreno anegadizo, según convenio de 5 de enero de 1886, 19 de octubre de 1886. La Plata.
- (1887). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Carlos D' Amico, 1º de Mayo de 1887. La Plata: sin datos de edición.
- (1888a). Nómbrase una comisión encargada de informar sobre la mejor manera de construir depósitos y vías férreas en el puerto, 29 de febrero de 1888. Año 1888. Enero- Diciembre, Sin datos de edición.
- (1888b). Ley autorizando al Poder Ejecutivo para contraer un empréstito exterior por 18.500.000 oro sellado. 25 de octubre de 1888 Año 1888. Enero- Diciembre. Sin datos de edición.
- (1888c). Apruébanse las bases y condiciones para la construcción de un muro de circunvalación y 32 galpones dentro del puerto, y se dispone se saquen a licitación las obras, 4 de diciembre de 1888. Año 1888. Enero- Diciembre. Sin datos de edición.
- (1888d). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Máximo Paz, 1º de mayo de 1888. La Plata: sin datos de edición.
- (1889). Prorrógase el contrato con el Ingeniero Waldorp para dirigir las Obras del Puerto, 25 de julio de 1889. La Plata: Imprenta El Fiscal.

(1889a). Decreto autorizando al Director Técnico de las Obras del Puerto La Plata para contratar en Europa planos y presupuestos de grúas, etc., así como sacar a licitación su construcción, 16 de agosto de 1889. La Plata: Imprenta de El Fiscal, 1889.

(1889b). Mensaje del Gobernador de la Provincia Máximo Paz leído a la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1889. La Plata: Imprenta de El Fiscal, 1889.

(1890). Carta Orgánica del Departamento de Ingenieros (Ley 2381), 22 de octubre de 1890. Año 1890. La Plata: Establecimiento Tipográfico de El Día, 1890.

(1890a). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Máximo Paz, 1º de mayo de 1890. La Plata: Establecimiento Tipográfico de El Día, 1890

(1891). Dáse por terminado el contrato en la Dirección Técnica del Puerto, 3 de noviembre de 1891. La Plata: Imprenta El Fiscal.

(1891a). Designase el local que en el Puerto servirá para depósito provisorio de materiales que no requieren abrigo, 22 de junio de 1891. Año 1891. La Plata

(1891b). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Don Julio A. Costa, 1º de mayo de 1891. La Plata: sin datos de edición.

(1892). Mensaje del Gobernador de la Provincia Don Julio A. Costa leído en la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1892. La Plata: Establecimiento Tipográfico de El Día, 1892.

(1893a). Decreto sacando a licitación varias obras del Puerto, 23 de marzo de 1893. Año 1893. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1893.

(1893b). Acéptase la propuesta de los señores Lacaze y Cía, para el dragaje de los canales del Puerto La Plata, 13 de noviembre de 1893. Año 1893. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1893.

(1893c). Aplázase la consideración de las propuestas para efectuar las obras complementarias que requiere el Puerto La Plata, 8 de octubre de 1893. Año 1893. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1893.

(1893d). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Don Julio A. Costa, 1º de mayo de 1893. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1893.

(1894). Sobre concesión ad referendum al Ingeniero P. J. Dirks de un depósito de inflamables en el puerto, 3 de abril de 1894. Enero a Mayo de 1894. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1894.

(1894a). Ley autorizando al P.E. a contratar con los señores Zavalla y Cía el establecimiento de embarcaderos de animales en pie, 21 de noviembre de 1894. Mayo a Diciembre de 1894. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1894

(1895a). Nota del Ministro del Interior solicitando una draga para el Puerto La Plata, 31 de enero de 1895. Enero.- Junio de 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1895.

(1895b). Derechos de Puerto y Muelles de La Plata para el año 1896, 31 de diciembre de 1895. Julio- Diciembre de 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1895.

(1895c). Contrato celebrado con los señores Lacaze y Cía para la ejecución de las obras necesarias en el Muelle Este del Puerto, 1 de noviembre de 1895. Julio-Diciembre de 1895. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo, 1895.

(1895d). Apruébase el presupuesto formulado por el Departamento de Ingenieros para las obras de dragado en el Puerto La Plata, 15 de abril de 1895. Enero.- Junio de 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1895.

(1895e). Apruébese la ubicación, planos y presupuestos formulados por el Departamento de Ingenieros para la construcción de un edificio destinado a oficinas nacionales y provinciales, 7 de diciembre de 1895. Julio- Diciembre de 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1895.

(1895f). Contrato celebrado con los señores Dircks y Dates para la ejecución de obras preparatorias para la instalación hidráulica al costado Este del Gran Dock de Puerto La Plata, 17 de julio de 1895. Julio-Diciembre de 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1895.

(1895g). Contrato celebrado entre el P.E. y D. Samuel Zavalla y Cía para el establecimiento de embarcaderos de ganados en pie, 9 de enero de 1895. Enero-Junio de 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1895.

(1895h). Apuébanse las obras de la primera Sección del embarcadero de animales en pie del Puerto La Plata, 13 de noviembre de 1895. Julio- Diciembre de 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1895.

(1895i). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Guillermo Udaondo leído en la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1895. Enero-Junio de 1895. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo.

(1896). Independizando la Administración del Puerto de la Dirección de Rentas, y haciéndola depender directamente del Ministerio de Hacienda, 15 de septiembre de 1896. Año 1896 Julio-Diciembre. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1897.

- (1896a). Contrato para la provisión de cien lonas destinadas a tapar cargas en depósito al aire libre, 1° de mayo de 1896. Enero- Junio 1896. La Plata Talleres de Publicaciones del Museo, 1896.
- (1896b). Se ordena al Departamento de Ingenieros proyecte y formule presupuesto para la construcción de galpones económicos, 13 de mayo de 1896. Enero- Junio 1896. La Plata Talleres de Publicaciones del Museo, 1896.
- (1896c). Resolución aprobando los proyectos formulados por el Departamento de Ingenieros para la construcción de galpones económicos, 13 de junio de 1896. Enero- Junio 1896. La Plata Talleres de Publicaciones del Museo, 1896.
- (1896d). Contrato celebrado entre el P.E. y el señor Brocchi, empresario de la cantina del Gran Dock, para hacer uso gratuito durante diez años, de la extensión de 147 metros cuadrados de terreno al lado de la cantina, 14 de marzo de 1896. Enero-Junio de 1896. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1896.
- (1896e) Ley concediendo a los señores Wilson y Cía la instalación de un embarcadero de hacienda en pie en el Puerto La Plata, 11 de diciembre de 1896. Julio – Diciembre de 1896. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1897.
- (1896f). Concediendo permiso a don Luis Malatto para construir un galpón, fuera de muros, con destino a depósito de forrajes, 23 de noviembre de 1896. Julio-Diciembre de 1896. La Plata Talleres de Publicaciones del Museo, 1897.
- (1896g). Contrato celebrado entre el P.E. y los Señores Lacaze y Cía., para la provisión de 3000 toneladas de piedras en las escolleras del Puerto, 4 de marzo de 1896. Enero- Junio de 1896. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1896.
- (1896h). Contrato para la provisión y colocación de piedra en el puerto La Plata, celebrado con el Gobierno y los señores Traverso y Lagleyse, 30 de agosto de 1896. Julio – Diciembre de 1896. La Plata: talleres de Publicaciones del Museo, 1897.
- (1896i). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Guillermo Udaondo leído en la Asamblea Legislativa, 1° de mayo de 1896. Enero-Junio de 1896. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1896.
- (1897). Resolución concediendo a los Señores Grapiolo y Ferro permiso para instalar una secadora de granos sistema Borgaselli, 28 de enero de 1897.
- (1897ª). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Guillermo Udaondo leído en la Asamblea Legislativa, 28 de mayo de 1897. Enero-Junio de 1897. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1897.
- (1898a). Ley destinando fondos para la compra de un tren de dragado para el Puerto La Plata, 1 de febrero de 1898. Enero- Junio de 1898. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1898.
- (1898b). Se aprueba el pliego de bases y condiciones para la licitación de un tren de dragado con destino a los canales del Puerto, 26 de abril de 1898 Enero- Junio de 1898. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1898.
- (1898c). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Guillermo Udaondo leído en la Asamblea Legislativa, 1° de mayo de 1898. Enero- Junio de 1898. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1898.
- (1899). Se concede autorización al señor José Sganzi para construir un Dique Seco en el Puerto de La Plata, 29 de mayo de 1899. Enero – Junio de 1899. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1899.
- (1899a). Se autoriza al Departamento de Ingenieros para que prosiga el dragado del puerto entre los meses de Enero y Marzo de 1900, 30 de diciembre de 1899. Julio- Diciembre de 1899. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo.
- (1899b). Se autoriza a los Señores Zavalla y Cía, concesionarios del embarcadero de haciendas en el puerto de La Plata para construir un brete a continuación de los existentes, 22 de mayo de 1899. Enero-Junio de 1899. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1899.
- (1900a) Ley autorizando a los Señores Samuel Zavalla y Cía, para establecer una fábrica congeladora de carnes y conservas alimenticias en el puerto de esta Ciudad (La Plata), 21 de setiembre de 1900. Julio – Diciembre 1900. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1901.
- (1900b). Autorízase al Departamento Nacional de Higiene a establecer en el Puerto La Plata una estación sanitaria, 28 de setiembre de 1900. Julio – Diciembre 1900. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1901.
- (1901). Aceptando las propuestas de los señores F.R. Rojas y Cía., para la provisión y venta a la Provincia de un tren de dragado destinado al puerto de La Plata, 1° de junio de 1901. Enero- Junio de 1901. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1902.
- (1901ª). Mensaje del Gobernador de la Provincia Bernardo de Irigoyen, 1° de mayo de 1901. Enero – Julio: Talleres de Publicaciones del Museo, 1902.

(1902) Se acepta a la fábrica congeladora de carnes y conservas alimenticias en el Gran Dock, el sistema que propone para la evacuación de los residuos líquidos, 1 de marzo de 1902. Enero-Junio de 1902. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1902.

(1902a). Sobre cambio de ubicación de 136 metros de frente al muelle del Dock y autorizando al concesionario de utilizar 350 metros sobre el canal de acceso en reemplazo de aquellos, 31 de julio de 1902. Julio – Diciembre de 1902. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1903.

(1902b). Se autoriza a la empresa del frigorífico de La Plata para renovar parte de la cañería hidráulica, 9 de diciembre de 1902. Julio – Diciembre de 1902. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1903.

(1902c). No se hace lugar al pedido de clausura del embarcadero de hacienda del Puerto de La Plata, 10 de diciembre de 1902. Julio – Diciembre de 1902. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1903.

(1902d). Se dispone el dragado del Canal del Oeste del Puerto de La Plata, 7 de marzo de 1902. Enero- Junio de 1902. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1902.

(1902e) Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Bernardo de Irigoyen a la Honorable Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1902. Enero – Junio de 1902. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1902.

(1902f) Desígnase al doctor Federico Pinedo para que gestione la nacionalización del Museo, Observatorio y Facultad de agronomía, así como la cesión a la nación del Puerto de La Plata, 4 de junio de 1902. Enero- Junio 1902. La Plata: Taller de Publicaciones del Museo, 1902.

(1903). Resolución prorrogando el contrato para la construcción y explotación de una cantina en la estación Dock Central de Puerto La Plata, 29 de noviembre de 1902. Julio- Diciembre de 1902. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1903.

(1903a) Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Marcelino Ugarte, leído en la Asamblea Legislativa el 3 de diciembre de 1903. La Plata: sin datos de edición.

(1903b). Se autoriza la instalación de un depósito de petróleo en bruto, 2 de marzo de 1903. Sin datos de edición.

(1903c) Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Marcelino Ugarte, leído en la Asamblea Legislativa el 3 de diciembre de 1903. La Plata: sin datos de edición. .

(1904). Decreto Reglamentario de la Ley de Derechos de Puerto y Muelles para 1904, 7 de enero de 1904. Enero-Junio de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1904.

(1904a). Se dispone que los ocupantes de las tierras comprendidas en la isla de Santiago, los bañados y anegadizos de la margen izquierda del río del mismo nombre y los de la margen derecha del arroyo denominado El Palo Blanco, las soliciten en arrendamiento. 24 de febrero de 1904. Enero-Junio de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1904.

(1904b). No se hace lugar al pedido de varios pobladores de islas de Río Santiago. De derogación del decreto de fecha 24 de febrero próximo pasado, 10 de mayo de 1904. Enero-Junio de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1904.

(1904c) Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Marcelino Ugarte, 7º de mayo de 1904. Enero – Junio: Taller de Publicaciones, 1904.

(1904d). Se destinan recursos para el dragado del puerto de La Plata y conservación de vías y estacadas del mismo, 8 de febrero de 1904. Enero-Junio de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1904.

(1905) Se autoriza el funcionamiento del frigorífico establecido en el puerto de La Plata, 2 de julio de 1904. Julio - Diciembre de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1905, pp. 494-495

(1905a). No se hace lugar a la gestión de los señores Arrol Brothers y Mac Billing, sobre cumplimiento de un contrato de construcción de galpones en el puerto, 4 de julio de 1904. Julio - Diciembre de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1905, pp. 498- 500.

(1905b), Decreto sobre tierras fiscales que existen en el Puerto de La Plata, 16 de setiembre de 1904. Julio - Diciembre de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1905, p. 609

(1905c), Se retira a la sociedad Mercado de Frutos del Puerto La Plata la autorización que se le confirió para actuar como persona jurídica, 23 de setiembre de 1904. Julio - Diciembre de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1905, pp. 631-632

(1905d), Contrato firmado por el Ministro de Obras Públicas de la Nación, en representación del Poder Ejecutivo Nacional y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires para la adquisición de Puerto La Plata, 29 de agosto de 1904. Julio - Diciembre de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1905, pp. 647-651.

(1905e), Ley autorizando al Poder Ejecutivo Nacional para adquirir el Puerto de La Plata, 30 de setiembre de 1904. Julio - Diciembre de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1905,

(1905f), Ley aprobando la transferencia del puerto de La Plata al Gobierno de la Nación. 4 de octubre de 1904, Julio - Diciembre de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1905, pp. 645-646.

(1905g) Decreto autorizando a los empleados de la oficina técnica y demás funcionarios del puerto para que levanten un inventario del mismo para la entrega al Excmo. Gobierno Nacional, 5 de octubre de 1904. Julio - Diciembre de 1904. La Plata: Taller de Publicaciones, 1905, p. 654

Otras fuentes consultadas:

Conti, Alfredo L. (1995). El Patrimonio Ferroviario en el Área Portuaria de Ensenada. En ANALES LINTA '95 (pp.47-51). La Plata: Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires.

Fedele, Javier A. (2009). Ciudad y Río: la construcción histórica del paisaje (Santa Fe 1886-1952). Universidad Politécnica de Catalunya. Tesis Programa de Doctorado: Teoría e Historia de la Arquitectura. Disponible en: www.tesisenred.net

García Fernández, José L. (1985), Análisis dimensional de modelos teóricos ortogonales españoles e hispanoamericanos desde el siglo XII al XVIII, en Actas del Seminario La Ciudad Iberoamericana. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo CEHOPU. Buenos Aires, noviembre de 1985. Mimeo 68pp.

Kraus, J. (1914), Proyecto de Puerto para la zona costera del Valle de Camaná. Informe. La Haya: Publicado por Orden del Gobierno del Perú.

Vidal Gormaz, Francisco (1880). Estudio sobre Puerto de Iquique. Santiago de Chile: Imprenta Nacional.

Vitalone, Cristina E. (2001) Puerto y Región, Transformaciones Territoriales Vinculadas, en ANALES LINTA 2000 Volumen II N° 4. Buenos Aires: Editorial Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente, CIC, pp. 31-40.

(1999). Evaluation Socio Culturelle du Patrimoine Portuaire de la Région Capitale de la Province de Buenos Aires. Seminario Le Régions Portuaires. Institut des Mers du Nord. Université du Littoral Cote d'Opale. Dunkerke, Francia, 9 y 10 de noviembre de 1999. Coautor: Oscar A. Delgado.

(1997). Prefactibilidad Técnico Económica de la Reutilización del Patrimonio construido en Puerto La Plata. En 6° Conferencia. Villes et Ports. Intendencia Municipal de Montevideo. Administración Nacional de Puertos. Association Internationale Villes et Ports. Punta del Este, Uruguay, 18 al 22 de noviembre de 1997..

(1996). Otro Puerto en el Mismo Puerto. Programa Estrategias para el Desarrollo de Puerto La Plata: Estudios para la optimización y racionalización del uso y explotación del patrimonio construido. Res. CIC N° 967/96. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Informe de Avance.

(1996). El patrimonio Cultural en Áreas Portuarias. 1° Coloquio Internacional El Patrimonio Cultural de la Ciudad Iberoamericana del siglo XIX. Dirección Provincial de Cultura de Cienfuegos. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural. Universidad de Cienfuegos. Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología. Cienfuegos, Cuba. 9 al 12 de diciembre de 1996.

(1995). Puerto La Plata, entre las Ciudades y el Río. En Actas 5° Congreso de Historia de los Pueblos. Dirección de Escuelas y Cultura. Subsecretaría de Cultura. Archivo Histórico Ricardo Levene. Mar del Plata, 30 de noviembre al 2 de diciembre de 1995. Coautores Alfredo L. Conti y Rodríguez, Jorge E

(1994). La Plata: le rol du Port dans l'identité de la ciudad. En Actas Colloque International Vivre et Habiter la Ville Portuaire. Plan Construction et Architecture. París, 11 al 14 de octubre de 1994. Coautor Alfredo L. Conti.

Vives Azancot, Pedro A. (1985), Iberoamérica y sus ciudades en los siglos XVII y XVIII, en Actas del Seminario La Ciudad Iberoamericana. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo CEHOPU. Buenos Aires, noviembre de 1985. Mimeo 32pp.

Wheelwright, G (1872). Discurso Inaugural del Ferrocarril de Buenos Aires y Puerto de la Ensenada. Buenos Aires: Imprenta Pablo Coni.

Principales Reservorios de documentos gráficos, cartográficos y fotográficos:

Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene". Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires

Archivo Histórico de Geodesia "Gobernador Martín Rodríguez". Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires.

Museo y Archivo Histórico Dardo Rocha. Municipalidad de La Plata.

Archivo Programa Estrategias para el Desarrollo del Área Puerto La Plata. Estudio para la Optimización y racionalización del patrimonio construido. Res. CIC N° 967/96. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires.

[ArchivoGeneraldeLaNacionArgentina/photos/plano-de-buenos-aires-1713-documentos-escritos-mapoteca-ii-51referenciasplanta-d/1124805804211301/](http://www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/1854-1860.htm)

<http://www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/1854-1860.htm>

<https://www.histarmar.com.ar/Puertos/LaPlata-Ensenada.htm>