

PUERTO LA PLATA

Un Pasado con proyección de Futuro

1883 - 1956

Cristina E. Vitalone



Primera Parte (1883-1904) - Segunda Parte (1904-1956)

La Plata, febrero de 2023

Vitalone, Cristina

Puerto La Plata: un pasado con proyección de futuro 1883-1956 : primera parte, 1883-1904 : segunda parte, 1904-1956 / Cristina Vitalone. - 1a ed ilustrada - La Plata : Cristina Elena Vitalone, 2023.

Libro digital, DOC

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-88-8591-9

1. Puertos. 2. Obras Publicas. I. Título.

CDD 387.10982

Ilustración de Tapa: DCV Raúl Pane (2017)

La presente edición contiene textos e imágenes corregidos, ajustados y/o ampliados de la Primera Parte publicada on line en el año 2020.

Original Primera Parte autoguardado en <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/105662>

Historia de Puerto La Plata: un pasado con proyección de futuro (1883-1904). Archivo Digital: online

ISBN 978-987-86-4535-3

©Cristina E. Vitalone 2023

Todos los derechos reservados.



PUERTO LA PLATA

1883-1956

Un Pasado con proyección de Futuro

Introducción

Primera Parte 1883 - 1904

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 ocaso del puerto natural de la Ensenada

La construcción científica de Puerto La Plata (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 supra estructurales

Inversión pública en obras de dragado y reparación de escolleras

Inversiones privadas en obras supra estructurales

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.

Segunda Parte 1905-1956

Capítulo 5

Fortalecimiento de Puerto La Plata, logros y malogros

Principales acciones del gobierno provincial.

Puerto La Plata internalizado en los organismos ejecutores del Estado Nacional.

Disputas de dominio y jurisdicción en territorio portuario

Algunas obras de la administración nacional.

Un plan general de obras para Puerto La Plata (1920)

Obras públicas en la década de la crisis económico-financiera

Una idea para la reactivación de Puerto La Plata.

Capítulo 6

La construcción histórica de un territorio portuario multipropósito

Puerto Naval Militar

La Armada en la Isla Santiago

Puerto Industrial- Comercial

Astilleros en tierra firme.

Los Talleres Generales de la Base Naval y el Astillero Río Santiago.

Las fábricas congeladoras de carne

Una Zona Franca para Puerto La Plata.

Puerto de Inflamables

Destilería La Plata de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Capítulo 7

Dos planes de obras públicas pos crisis económico-financiera de 1929

Puerto La Plata en la planificación integral del transporte (1946)

Ideas para la reconstrucción y reorganización del Puerto La Plata (1949)

Bibliografía y Fuentes Gráficas

Primera y Segunda Parte

Anexos

Primera y Segunda Parte

Introducción

La dinámica socio económica de la Región Capital de la provincia de Buenos Aires difícilmente pueda explicarse sino en relación con la historia de Puerto La Plata depositaria, a la vez, de la propia del puerto natural de la Ensenada de Barragán descubierta en 1520. “Puerto La Plata, un Pasado con proyección de Futuro” (1883-1956), recorre ese derrotero centrando la atención en dos de los momentos clave de construcción de las infra y supra estructuras funcionales a sus actividades: la primera parte bajo la órbita del Gobierno de la provincia de Buenos Aires entre los años 1883 y 1904 y, la segunda desde su traspaso por venta al Gobierno Nacional hasta la creación de la Administración General de Puertos (AGP) en 1956. Es la historia de construcción de ese enclave portuario en un intervalo temporal de siete décadas signado por tensas relaciones políticas y económicas entre los gobiernos de dos estados, pero también científicas y tecnológicas para mejorar el desarrollo de Puerto La Plata y competir con los de Buenos Aires, en la costa occidental del Río de la Plata, y en la oriental con el Puerto de Montevideo.

Tras el proceso de independencia política de Argentina y de las Repúblicas Oriental del Uruguay, Paraguay, Bolivia y Brasil, todas beneficiarias del potencial económico de los puertos de la Cuenca del Río de la Plata, esos países encararon estudios de reconocimiento de nuevos enclaves portuarios o de ampliación y adecuación de las infra y supra estructuras de los existentes a fin de insertar sus economías en el conocido modelo agroexportador de los últimos cincuenta años del siglo XIX.

Cuando en 1882 se fundó La Plata como Capital de la Provincia de Buenos Aires que reemplazaría a 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”. Un puerto que se convertiría 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 Región Capital.

Puerto y Ciudad, se imbrican entonces en el proyecto urbano-territorial 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 las infra y supra estructuras fundantes del racionalmente organizado Puerto La Plata en el otrora 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, aunque por décadas sin perder la esperanza de su tan ansiada reactivación.

La estructura argumental de la primera parte de esta 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.

La segunda parte retoma la estructura argumental de la primera y se desarrolla en el período comprendido entre el año 1904, primero del proceso de gestión y ejecución de obras de supra e infraestructuras a cargo del Gobierno Nacional y 1956 cuando se creó la Administración General de Puertos (AGP), en el seno del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

Por más de cinco décadas este recorrido transita por la historia de las obras públicas visibilizando tanto los procesos de avances y retrocesos de las políticas portuarias como los logros y malogros de diferentes gobiernos por fortalecer las infra y supra estructuras de esa plataforma.

El modelo económico agroexportador quiebra con la crisis económico-financiera de 1929, dando lugar a cambios profundos en la asignación de recursos públicos por parte de la administración nacional a favor de la realización de obras, en general, concentradas en el fortalecimiento del Puerto de Buenos Aires. En este lapso temporal, el gobierno provincial recentraría la atención en las inversiones en obras que sus presupuestos anuales le permitían para realizar sobre su territorio, infraestructuras ferroviarias y viales de conexión con Puerto La Plata o impulsar numerosos litigios para recuperar parte de la jurisdicción perdida en 1904.

También, entre los años 1904 y 1930, Puerto La Plata fue forjando un renovado perfil con la construcción, reconstrucción y mantenimiento de sus infra y supra estructuras, pero fundamentalmente con el establecimiento de nuevos emprendimientos para reconvertirse en un territorio portuario que podemos calificar multipropósito: naval-militar con la Armada en la Isla Santiago; industrial-comercial con astilleros, fábricas congeladoras de carne o frigoríficos; puerto libre con la localización de un frustrado proyecto de Zona Franca y puerto de inflamables con la Destilería La Plata de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Después de la crisis económico-financiera de 1929, la segunda parte continúa indagando en los planes y realizaciones de obras públicas y privadas cuando la reorganización, reconstrucción y reactivación de Puerto La Plata iba conformando cuota parte de la planificación del transporte del país, la provincia de Buenos Aires y su Región Capital. El Estado Nacional llevaría a cabo importantes obras públicas para el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad, apertura de canales aptos al movimiento de barcos cada vez más grandes; dragados a ritmos constantes y mejoras tecnológicas en materia de seguridad de la navegación y puertos de inflamables, entre otras acciones, fiscalizadas por la Dirección General de Navegación y Puertos creada en el Ministerio de Obras Públicas de la Nación en 1918.

En 1949 esa dirección se transformó en la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables con la misión de proyectar y ejecutar las obras de infra y supra estructuras en el marco de políticas integrales del transporte. Dos años antes, en 1947, el Gobierno Nacional había creado la Dirección General Naval dependiente del Ministerio de Marina y, en su seno, la Dirección General de Construcciones e Industrias que serviría de base para la inauguración en 1953 de la empresa Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE) integrada por el Astillero Río Santiago (ARS). Un astillero en territorio de Puerto La Plata al servicio de un ambicioso plan estratégico de industrialización con el objetivo de fortalecer la industria pesada y fomentar el desarrollo del entramado industrial nacional.

Clausura la segunda parte el año 1956 con la creación de la Administración General de Puertos (AGP), Sociedad del Estado, dejando abierto el camino para profundizar en las consecuencias de la administración, el control, la explotación y la ejecución de obras y servicios del sistema portuario argentino. A juicio de propios y extraños, esos procesos centralizados en ese organismo y en el Puerto de Buenos Aires produjeron el profundo estancamiento de los puertos bonaerenses y de Puerto La Plata, en particular, hasta el comienzo de otra historia para proyectarlo a futuro a partir de su transferencia, en 1991, a la provincia de Buenos Aires junto a los puertos de Mar del Plata, San Nicolás, San Pedro, Zárate, Campana, Tigre, Ramallo, San Isidro, Baradero, Olivos y Carmen de Patagones.

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 pertenencia a la administración nacional entre 1904 y 1956.

Asimismo, ese derrotero es entretejido con las miradas políticas de los gobernadores de la provincia de Buenos Aires que 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.

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; Bibliotecas 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. Para sostener la estructura argumental, común a ambas partes, nos internamos en repositorios digitales destacando, en esta introducción, las páginas del Centro de Información y Documentación del Ministerio de Economía de la Nación; de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación; INFOLEG; Documentación Legislativa del Ministerio de Justicia y LANIC Latin American Network Center, entre muchos otros. El material físico y digital obtenido fue clasificado y registrado gracias a la colaboración de la Licenciada Cinthia Vargas.

Agradezco muy especialmente a la Gerencia General del Consorcio de Gestión de Puerto La Plata en la persona del ingeniero Rodolfo Rocca, impulsor de este nuevo reencuentro con su pasado, sin dejar de pensarlo proyectado a futuro

Cristina E. Vitalone

La Plata, febrero de 2023

PRIMERA PARTE

1883-1904



Medalla recordatoria Inauguración Puerto La Plata 1890.
Anverso Escudo del Municipio de La Plata

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)

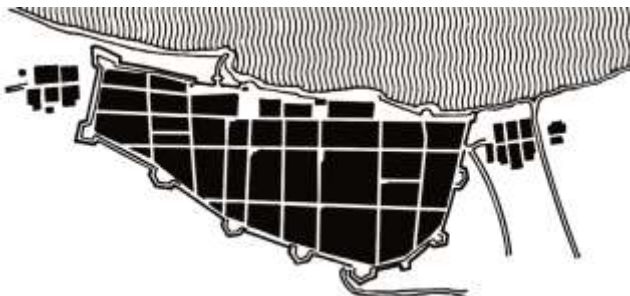


Fig. 1. Ciudad Puerto El Callao (Perú, 1748)

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...

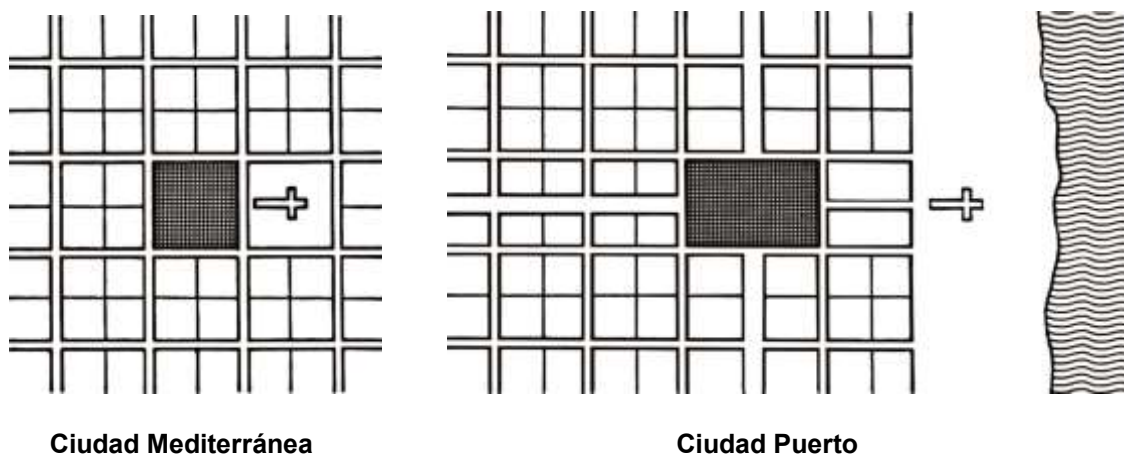
Que las poblaciones que se hicieren fuera del puerto de mar en lugares mediterráneos, si pudieren ser en la Ribera de río navegable, será de mucha comodidad...

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 fábrica 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 imponerlo 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)

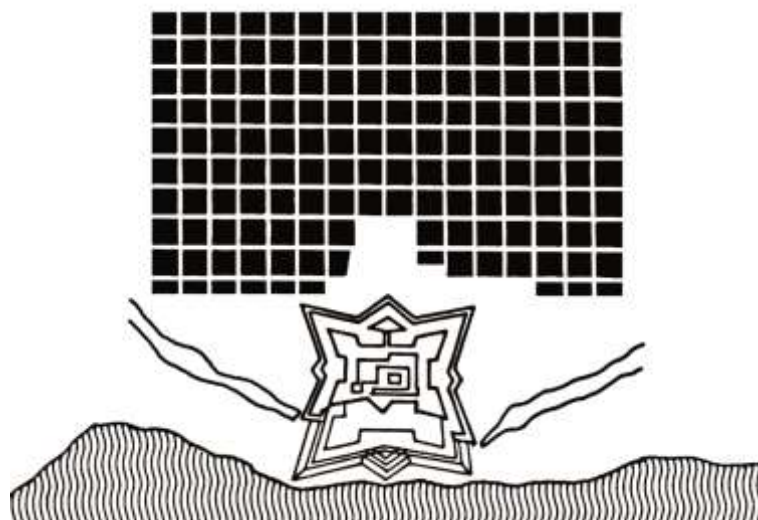


Fig. 3

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 intervinclaban 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 demandaba, 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 "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, cuya construcción contemplaban como una importante oportunidad 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 las 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", además, del relevamiento de los anchos de los malecones, espigones y dársenas existentes y la construcción de una nueva; la 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". En esas propuestas los expertos de la Haya 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 sudamericanos fue acompañado por diferentes exploraciones científicas con el fin de relevar los territorios más adecuados para la fundación de nuevos puertos y el fortalecimiento de las vías navegables de la Cuenca del Plata. 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 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 desarrollaba 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).

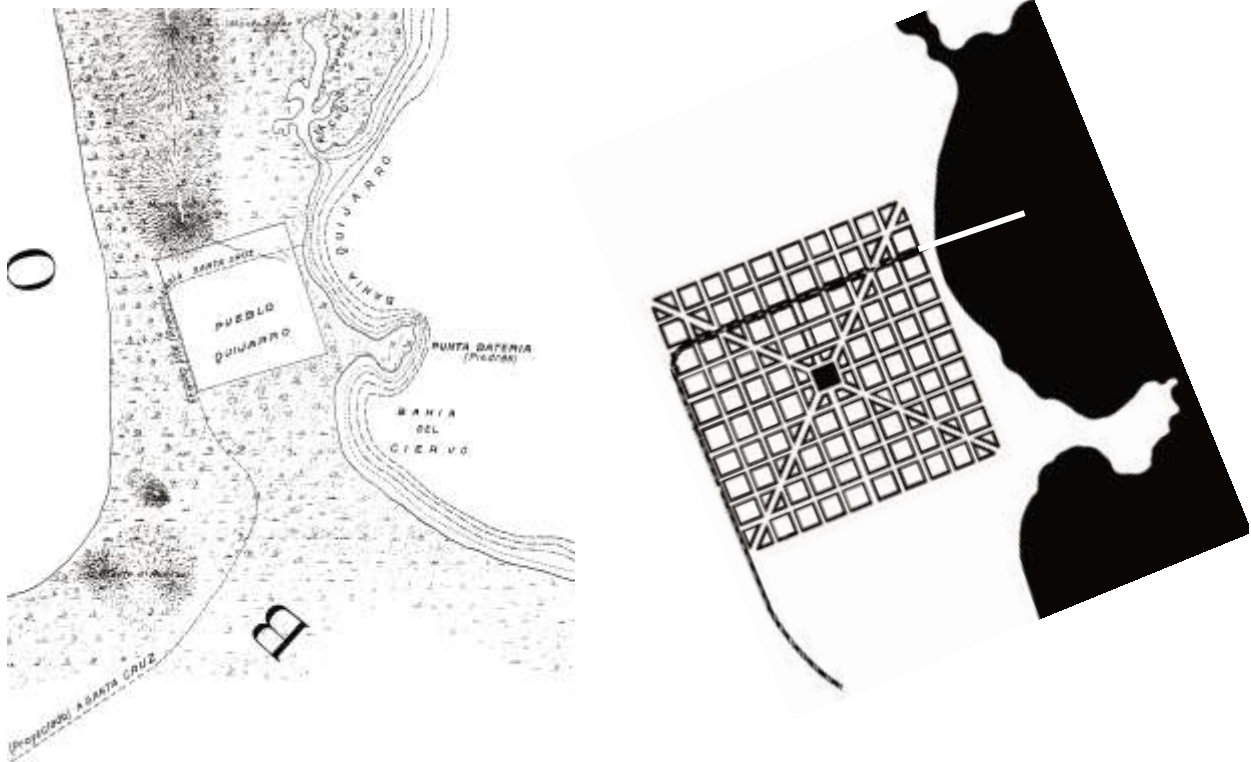


Fig. 4 Proyecto de Puerto, Pueblo y Muelle de Quijarro, Laguna Gaiba, Bolivia 1901

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 hemosearán, a la par de los puertos más favorecidos (Honoré 1890, 36-38).(fig. 6).

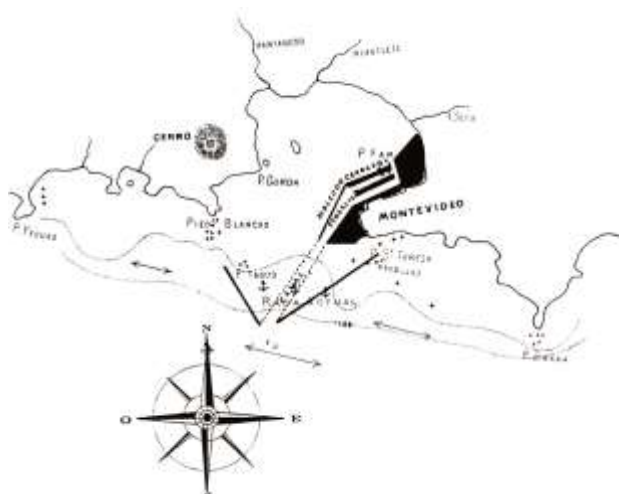




Fig. 6 Anteproyecto Waldorp para el Puerto de Montevideo, 1889.

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).

Puerto La Plata, en el ocaso del puerto natural de la Ensenada

“Comenzó la obra un año después de fundada la ciudad de La Plata. Pero puede decirse que el puerto decidió la instalación de aquella. Marineros e ingenieros, estadistas como Rivadavia, habían señalado a la Ensenada de Barragán, desde mucho antes, como el puerto predestinado que convenía a Buenos Aires, aun cuando los medios de comunicación de la época triplicaban las distancias” (Arrieta 1935, 20).

Desde su descubrimiento en 1520 la historia de la conocida como Ensenada de Barragán en el frente fluvial occidental del Río de la Plata, estuvo signada por la realización de una larga serie de gestiones con la finalidad de obtener el permiso del Rey de España para la habilitación de un puerto, sistemáticamente negada hasta 1801. El puerto natural de la Ensenada, sin embargo, operaba de manera efectiva desde trescientos años antes como fondeadero de naves y centro de atracción de asentamientos humanos. El primer antecedente de colonización del territorio data del año 1618, cuando a Don Bartolomé López se le adjudicó una suerte de estancia y bañado, de una legua de frente sobre el gran río por cuatro de fondo, adquirida años más tarde por Don Antonio Gutiérrez Barragán que bautizó con su nombre a la Ensenada.

A fines del siglo XVII, el puerto de la Ensenada sumó a las amenazas y ataques de tribus indígenas y cuatrerros el hostigamiento de Portugal a la Corona española agravado, en 1680, con la fundación de la Colonia de Sacramento en el frente fluvial oriental del Río de la Plata, a la vez cabecera del avance luso brasileño y factoría del contrabando inglés.

El Cabildo de Buenos Aires ordenó entonces la construcción de un sistema defensivo de fortines, atalayas y baterías desde el río Luján hasta la bahía de Samborombón sobre la costa fluvial de la actual provincia de Buenos Aires. Entre otros, instaló en 1736 “un fuerte de defensa naval a 70 km al sureste de Santa María del Buen Ayre” en “una rada natural oportuna para el abrigo de las embarcaciones” que, en 1727, había sido relevada por el práctico Juan Antonio Guerreros en un plano donde describía las características y bondades de “una ensenada en forma de herradura”, que limitada entre la Punta de Lara al noroeste y la Punta de Santiago al sureste, era considerada apta para la carena de buques ‘dando la quilla’ (Vitalone y Flosi 1997, 16-18).

Es de apreciar, afirma Carlos Asnaghi (2004a, 57), un esquema gráfico levantado por Agustín Pinedo en 1767 donde aparecen dibujadas las capillas antigua y la nueva de Lara; un precario puente sobre el arroyo La Fama; la Casa de la Guardia; buques menores en la ensenada y, de mayor porte aguas afuera. (fig. 7)

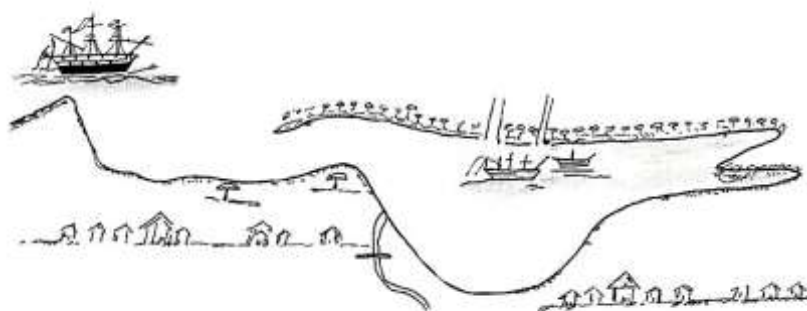


Fig. 7 Ocupación de la Ensenada de Barragán, esquema de Agustín Pinedo 1767.

En 1787 el Consulado produjo un sucinto informe argumentando 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.

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. 8)



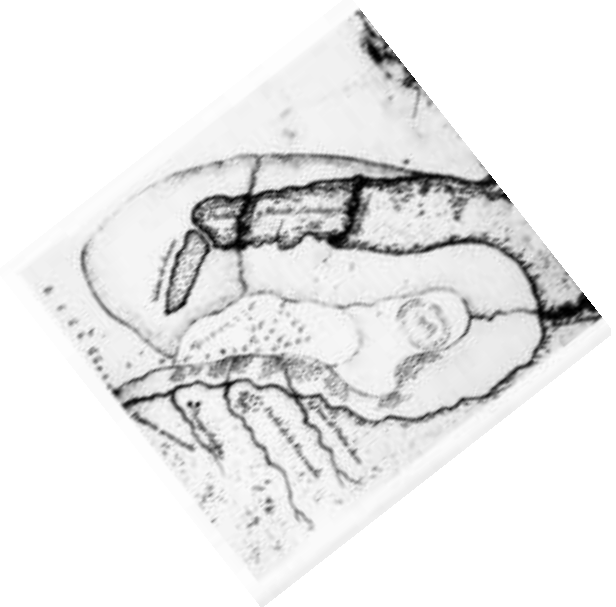
Fig. 8 Plano del Pueblo de la Ensenada, 1855.

“Habiendo reconocido el terreno para una población marítima”, Pedro Cerviño describía en los siguientes 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 al 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 1810a-b) (RN-RA 1815).

1789



1838-1848

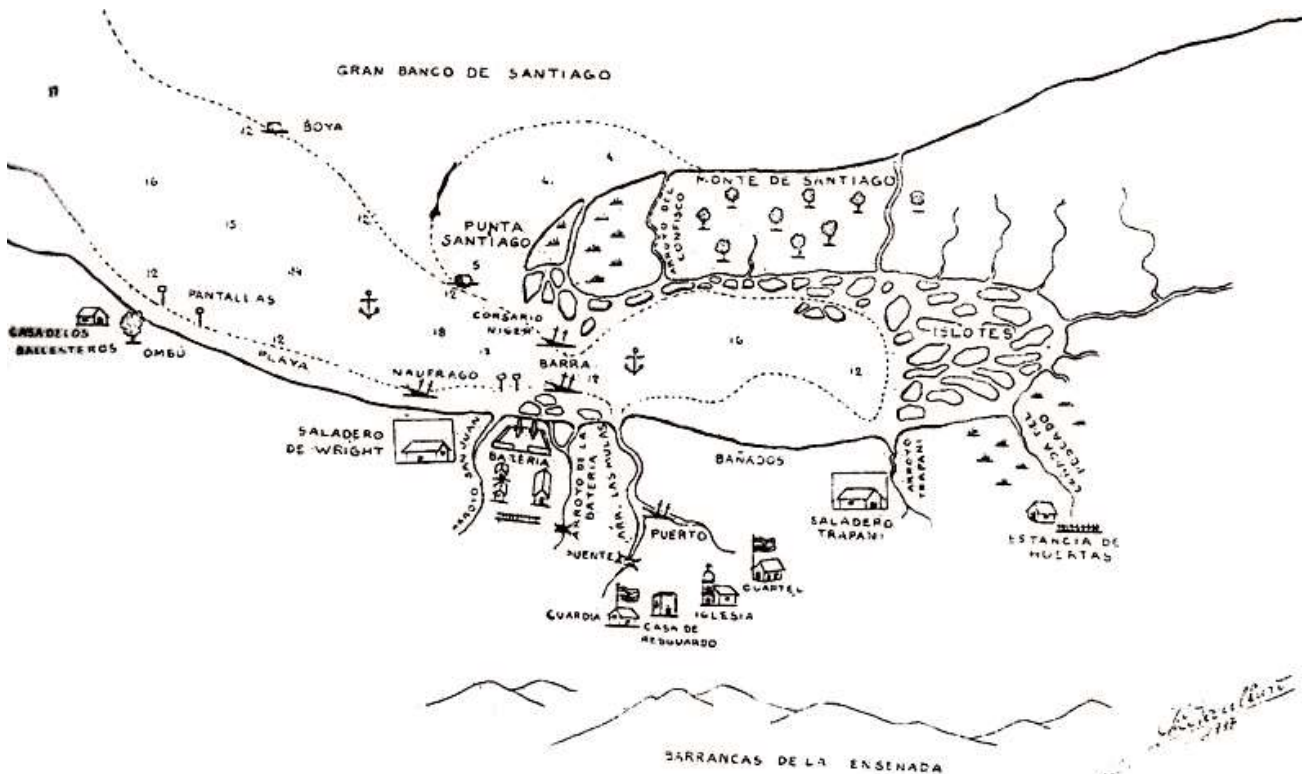


Fig. 9 Puerto natural de la Ensenada de Barragán (aprox. 1789) y Ocupación de la Rivera de la Ensenada de Barragán entre 1838-1848.

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 “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 al extremo Oeste de la Ensenada y, 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 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.

Por entonces la Ensenada de Barragán estaba prácticamente cegada por acumulación de sedimentarios ligados a la dinámica natural del Río de la Plata (D' Amico et al. 2016, 157). La desaparición de la ensenada, históricamente usada como puerto natural con una entrada angosta que permitía resguardar los barcos y barcazas de corrientes y mareas, vientos y tormentas, no significó la propia de un sitio o rada exterior donde los buques podían fondear con una seguridad razonable y amarrar en espigones o diques creados artificialmente. (fig.11)

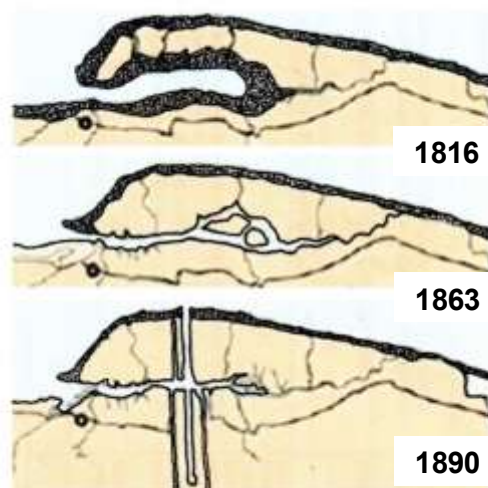


Fig. 11 Transformaciones por sedimentación de la Ensenada de Barragán

Fuente gráfica: D' Amico et al (2016)

La construcción científica de Puerto La Plata (1880-1890)

La historia 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 de la Ensenada y las posibilidades de contar con un puerto exterior de buen calado, fue considerada por el Gobernador Dr. Dardo Rocha en su mensaje a la Asamblea Legislativa de 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 por 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. Ambos consideraban que el paraje costero del partido de 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 y sin mayores inconvenientes, de centro administrativo y político”. Si, agregaba Rocha en 1882, la Capital de la Provincia “en el puerto indicado, mejorado éste, como se propone y dotado de todas las condiciones y elementos necesarios para facilitar y abreviar las traslaciones comerciales” (Rocha 1882, 90-93) (Coni 1885, 2- 4) (fig. 12).



Fig. 12 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 que se fijara como Capital de la Provincia al 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 comparada 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) (La Plata 1832-1932, 52).

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 un puerto “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 1882a y 1882b).

En ese contexto, el frente fluvial del partido de la Ensenada era considerado uno de los “puntos más aparentes para dirigir a ellos nuestras cosechas y nuestros animales gordos, si a las comodidades del puerto 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 transformación del otrora 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 al ingeniero holandés Juan Abel Adrián Waldorp (1824-1893) para la materialización, entre 1883 y 1890, de un proyecto de puerto que 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 acercarlo a las puertas de 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 un plano del proyecto conocido como primitivo, 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 grúas de Puerto La Plata (clausurada en 1962). (fig. 13)

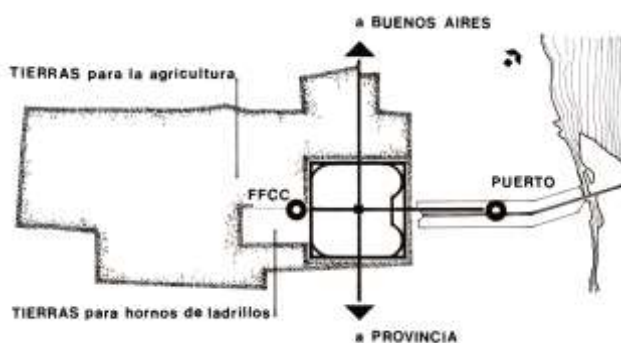


Fig. 13 Esquema con la primera ubicación de la Estación de Ferrocarril y Estación Central hidráulica (foto 2001)

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”. (fig. 14)

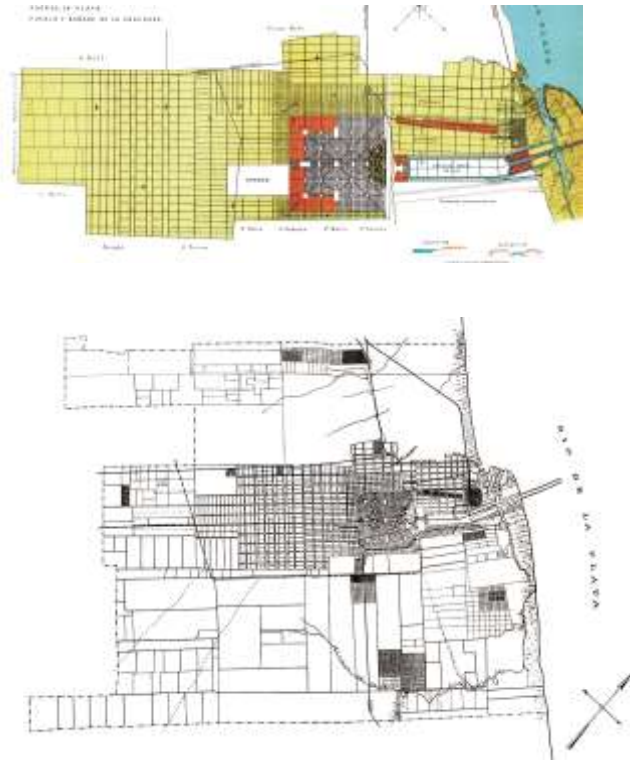


Fig. 14 Plano del Ejido de La Plata, 1885 y ubicación del Ejido en el Partido de La Plata.

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. 15)



Fig. 15 Proyecto de Puerto La Plata
Fuente gráfica: Coni (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 1883a, 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 de la Ensenada, inició el proceso de elaboración de los planos para 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 que rubricado por el fundador de la ciudad de La Plata, gobernador Dardo Rocha, formalizó la intervención del titular de la empresa **Juan Abel Adrián Waldorp**¹ (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 Waterltoft y Consejero de Estado de los Países Bajos”. 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 Montevideo². (RO-PBA 1883b).

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 de su empresa cuando presentó en 1889 el anteproyecto al concurso de reconversión del Puerto de Montevideo.

¹ En el trabajo titulado Profesionales que intervinieron en la Fundación de La Plata (1935), 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.

² Sabemos que mientras en Argentina el ingeniero holandés Jan Abel Adrián Waldorp (J.A.A. Waldorp, 1824-1893)² 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.

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”, como 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 Adrián Waldorp³”, 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)⁴.

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, “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 ese 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) (Vitalone 2021) (fig. 16)

³ De la investigación realizada a partir del entrecruzamiento de datos genealógicos dispersos y no sistematizados 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).

⁴ 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.

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

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




Fig. 16 Firmas de Juan Abel Adrián Waldorp, y de su hijo Juan Herman Waldorp (AH-PBA 1889).

La participación del grupo Waldorp, o de parte de sus integrantes 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”, Nº 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 Nº 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 un nuevo anteproyecto para el Puerto de Montevideo, concluía, en 1895, en que éste 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)⁵ 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 citadas (Viñeta V1).

⁵ 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 trasmírtle 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 construcción del nuevo puerto 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 de la Nación 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)⁶ del que dependía un **Consejo de Obras Públicas** 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 proyectar, gestionar y ejecutar obras públicas sobre el territorio bonaerense (D’ Agostino y Banzato 2015).

⁶ 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)

En el ámbito provincial, un decreto del 19 de abril de 1875⁷ 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 de la nueva Ciudad Capital y entre muchas otras de gran envergadura, en las de infraestructura de Puerto La Plata⁸ (RO-PBA 1881) (Vitalone 2014, 10). (fig. 17)



Fig. 17 Edificio del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires (foto 1883).

En el reestructurado Departamento de Ingenieros provincial de 1881 recayeron las incumbencias 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 (1º de marzo de 1883) y de los trabajos del Puerto (28 de diciembre de 1883).

Entre los años 1880 y 1883 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”, 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).

⁷ 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).

⁸ 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”.

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.A.A. 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 y 1.1.).

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**⁹ de los trabajos del Puerto, que operó desde el 28 de diciembre del mismo año hasta 1887 (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 ilustran sobre sus funciones:

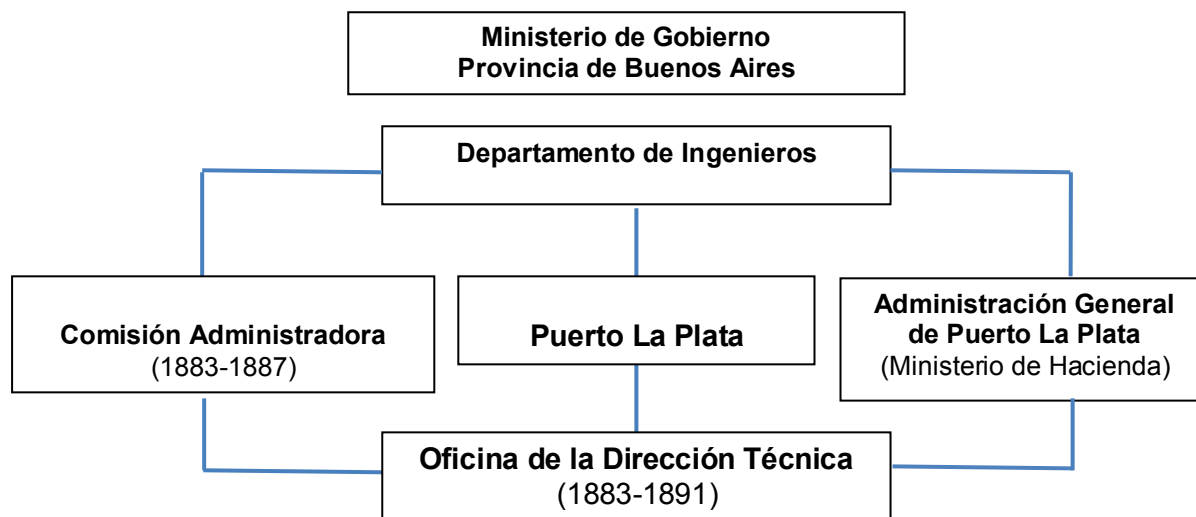
“en el día de ayer acompañado del Señor Secretario de esta Comisión he procedido a practicar una visita de inspección a las obras del Puerto de La Plata encontrando que se han hecho en los canales laterales tres mil metros de excavación con dos metros sesenta centímetros de profundidad, que varía de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

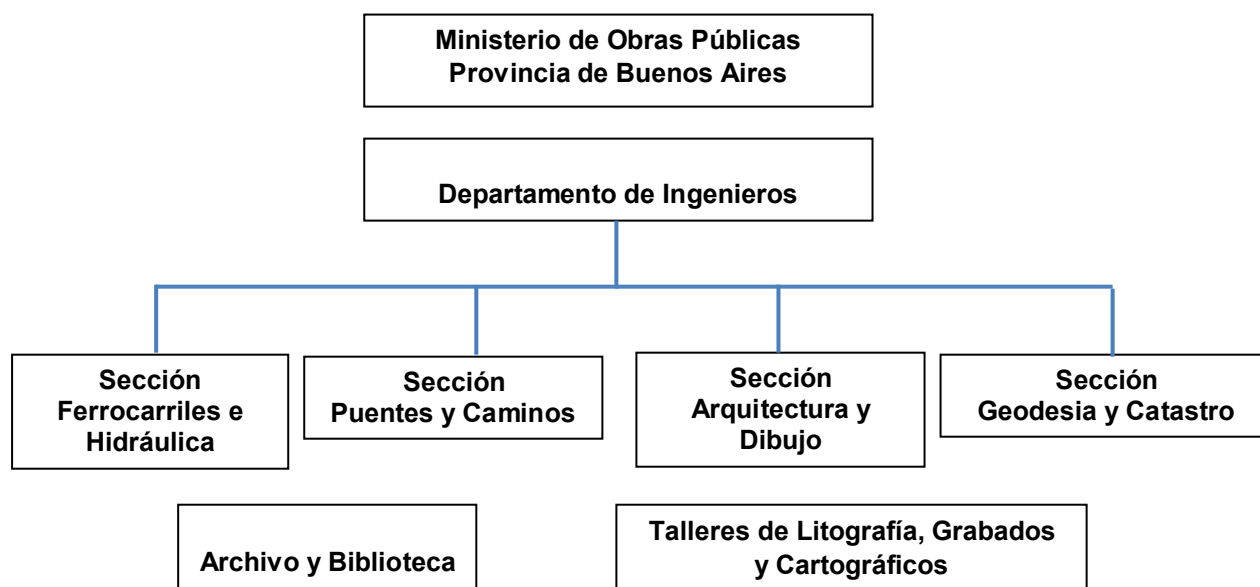
Los trabajos de construcción científica de Puerto La Plata comenzaron el 1º de noviembre de 1883, constituyéndose en su propio terreno la **Oficina de la Dirección Técnica** bajo la responsabilidad del Ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp acompañado, en 1884, por dos ayudantes ingenieros Antonio Von Dosselaar 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. (Cuadro 1)

⁹ 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.



Cuadro 1 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 comercio¹⁰, se agregó a los preexistentes de Hacienda y de Gobierno de la provincia de Buenos Aires (RO-PBA 1885)¹¹. 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. (Cuadro 2)



Cuadro 2 Organigrama del Departamento de Ingenieros, 1890.

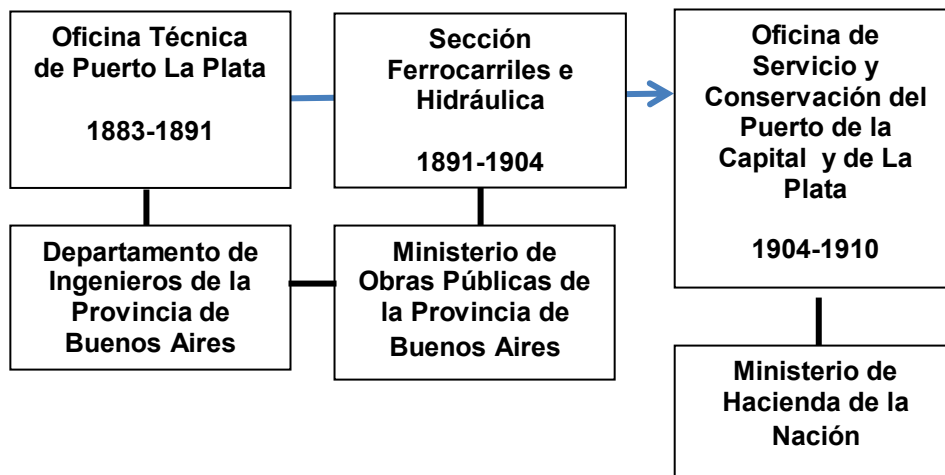
¹⁰ Dependían también del Ministerio de Obras Públicas el Consejo de Higiene, el Museo, la Biblioteca, el Observatorio Astronómico, la Escuela de Santa Catalina y la Escuela de Artes y Oficios.

¹¹ El 1887 quedó suprimida la Comisión Administradora de Puerto La Plata cuando se le atribuyeron sus funciones al Ministerio de Obras Públicas y en 1891 se le dio por terminado el contrato de Dirección Técnica al ingeniero J.J.A. Waldorp (RO-PBA 1891).

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). (Cuadro 3) (fig.18)



Fig. 18 Sellos del Departamento de Ingenieros, 1893.



Cuadro 3. Organismos intervinientes en la toma de decisiones (síntesis 1883-1904)

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 marino, 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 (RO-PBA 1896). Entre otros, los movimientos de mercaderías de importación y exportación; las entradas de buques de ultramar y de cabotaje, las deudas por derechos de depósitos; los ingresos por servicios de limpieza del 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, Víctor F. Sarmiento 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 máximo 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”. Tampoco dejaba de lado la evaluación de los servicios prestados por la grúa flotante y las instalaciones hidráulicas y las contravenciones al Reglamento del Puerto o la aclaración de dudas sobre 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, 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 de los edificios se haría directamente con personal del Departamento de Ingenieros, utilizando materiales de propiedad del Estado Provincial depositados en el Puerto (RO-PBA 1895e, 1150-1151). (fig.19-20)



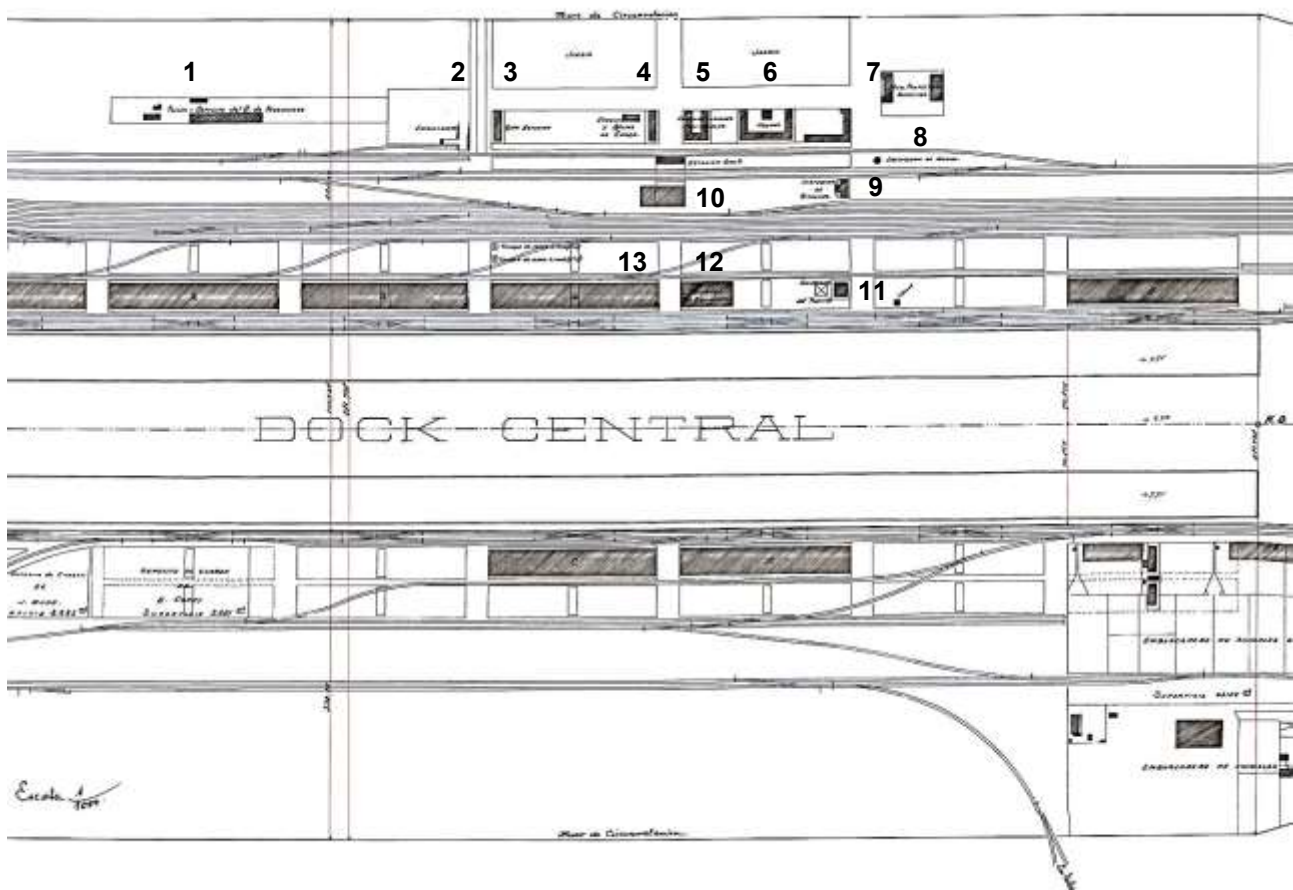
Fig. 19 Casillas de madera para oficinas de personal en Puerto La Plata (foto 1888)

Muelles y Depósitos

Mercado de Frutos

Carboneras

Embarcaderos
de ganados en pié



1. Taller y Depósito del Departamento de Ingenieros
2. Embarcadero fiscal de ganados en pie
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. 20 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” (Histamar, web).

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 que minimizaría, en pocos años, las amenazas de los puertos de Buenos Aires y Montevideo¹².

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 Waldorp.

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 Cía 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 supra estructuras fundantes de Puerto La Plata, la Dirección Técnica fue autorizada a revisar los libros y la 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 inspeccionar las obras e informar 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

¹² 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).

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, 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 fagínage cuyos intersticios van rellenos de piedra”.

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 (Oeste) 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, a través de 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 parlamentario, 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 deciros 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”.

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 Parque, donde sus mansas aguas aguardarán sumisas que se reciba la carga de sus importadas mercaderías”. (fig. 21-22)(Viñeta 2).

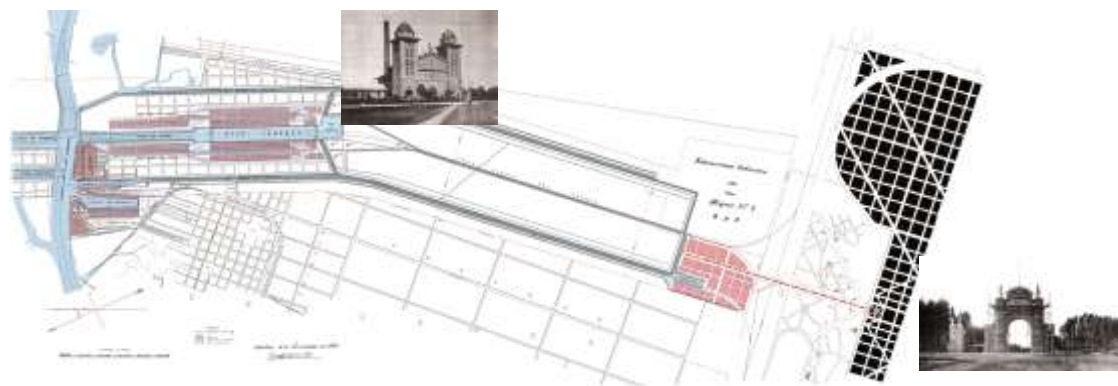


Fig. 21 Usina Hidráulica (1889) y “Portada del Parque” (1884) sobre plano Puerto La Plata (1886)



Fig. 22

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,

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. 23)

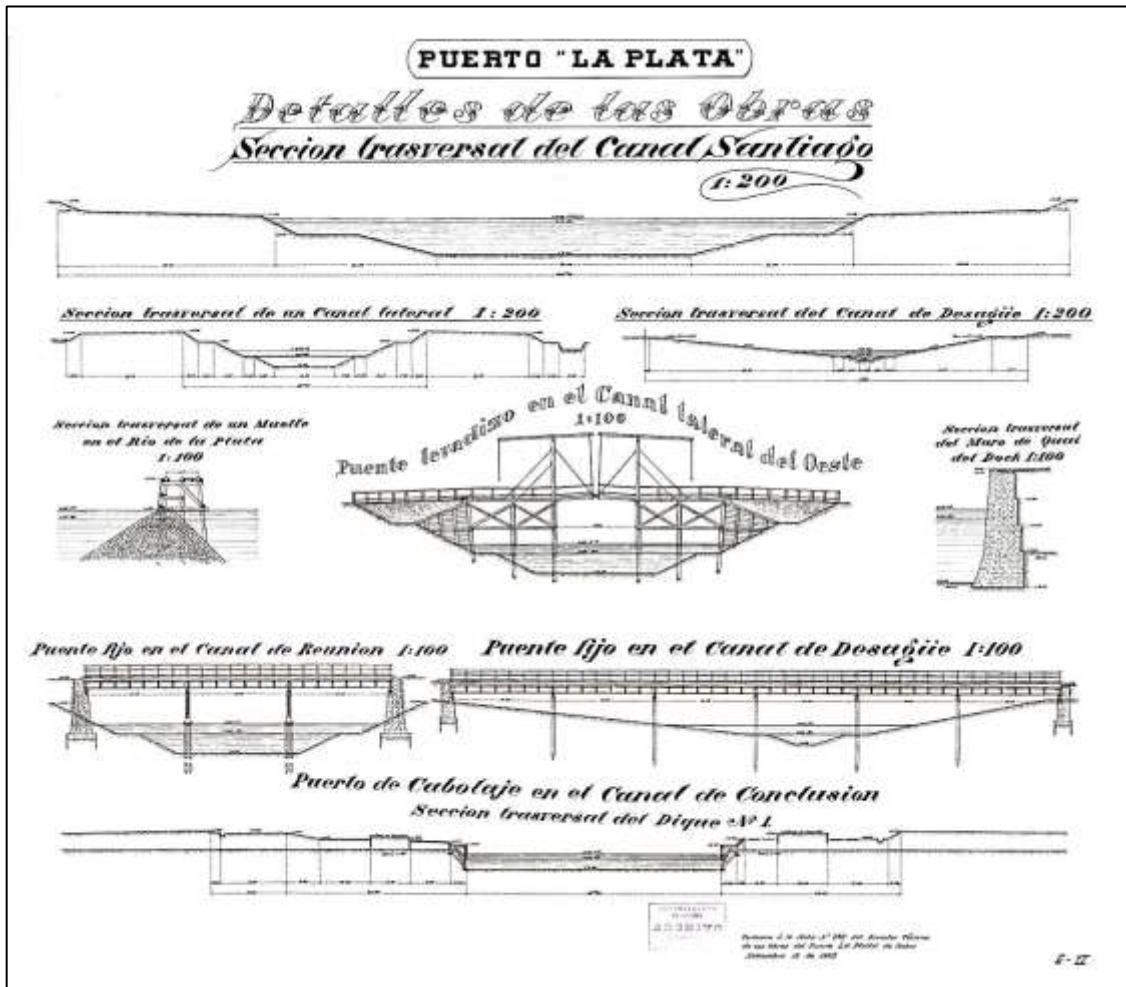


Fig. 23 Plano de obra, 1885 y Puentes giratorios, levadizos, fijos...





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 recorrían los pocos kilómetros de extensión que mediaban entre el Parque Iraola, en las lomas del territorio del partido de la Ensenada y el Río de la Plata.

En 1886 ese primer Dique estaba concluido y el Poder Ejecutivo Nacional decretó, el 8 de abril del mismo año, la habilitación del Canal Oeste para las operaciones de cabotaje de importación y exportación, haciendo uso de la partida presupuestaria correspondiente a la creada Aduana de La Plata hasta “tanto se construyen los edificios y depósitos apropiados a su objeto” (RN-RA 1886).

La conclusión del Dique N° 1 en 1886, representaba para el gobierno de Carlos Alfredo D’ Amico (1884-1887) 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 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).

En la cabecera del Canal Oeste fueron construidos dos grandes galpones para descanso de los tripulantes, guincheros y administrativos así como para resguardo de mercaderías y herramientas y una casilla para oficina de inspección de Aduana. Esa Oficina estaba integrada por un Jefe Administrador, un Vista Contador, un Escribiente y cinco Guardas que sólo podían verificar operaciones de importación y exportación de cabotaje, mientras que un Inspector de Rentas Nacionales intervendría en la instalación de esa oficina, mobiliario, libros, falúas, etc. “así como del destacamento de Resguardo de la entrada del canal”.

En 1887, se produjo el primer desembarco en esa terminal urbana de Puerto La Plata, ubicada a solo diez cuadras del límite de la ciudad Capital de la provincia de Buenos Aires y desde entonces hasta la década de 1960, El Dique cumpliría con la función de cabotaje recibiendo frutos, leña, maderas, arena y canto rodado de Uruguay y la provincia de Entre Ríos.¹³

De los cuatro diques de cabotaje proyectados 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

¹³ En 1884 comenzó a denominarse oficialmente “La Plata” al nuevo puerto de tres ciudades 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 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.

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.24). 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)

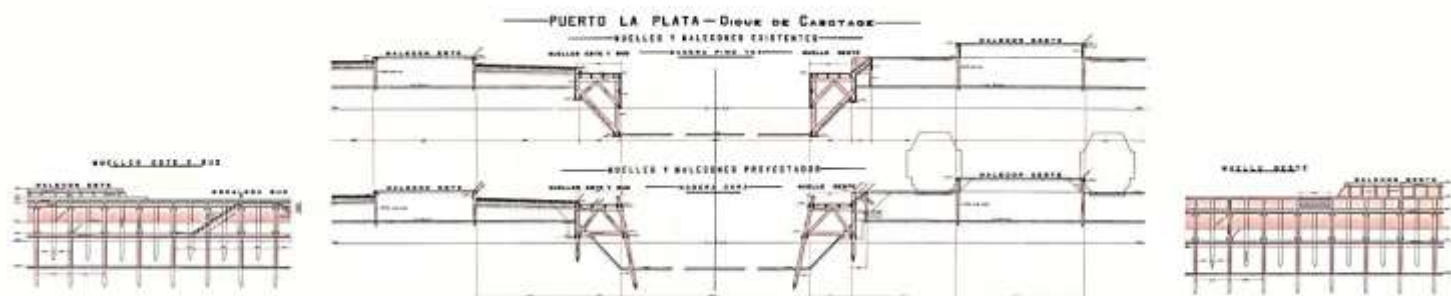


Fig. 24 Plano de Muelles y Malecones y Dique de Cabotaje N° 1 (fotos 1888- 2022)

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 en la memoria 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 ferrocarril 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 de una alcantarilla, disminuiría considerablemente los gastos de ese esencial medio de transporte. (fig. 25)



Fig. 25

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

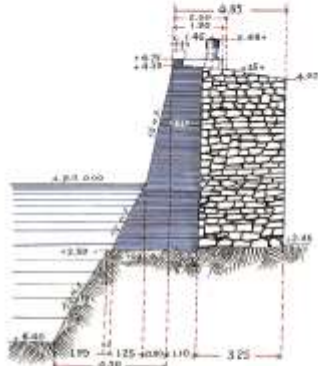
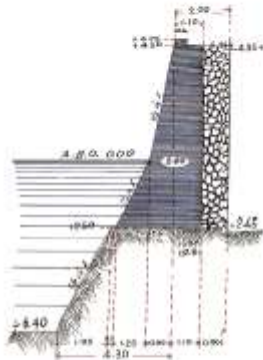
MURO DEL DIQUE DE MANIOBRAS

1/100

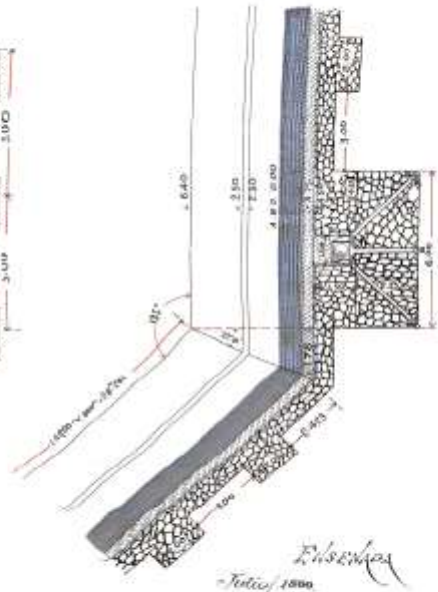
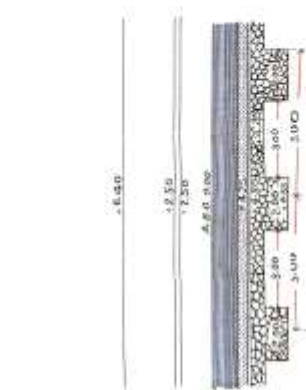
MURO.

CORTE

MURO CON AMARRADERA



PLANO.



EL DIRECTOR TÉCNICO
E. J. Waldorp

Ensenada
Julio 1886

Ensenada, Agosto 24 de 1886.
E. J. Waldorp

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 más, 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.Moore, 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)¹⁴.

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 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 2)

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

¹⁴ 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).

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 trasmítia 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 1º de Julio del corriente”. Dado el adelanto de los trabajos, a J.A.A. Waldorp se le prorrogó el contrato de Dirección Técnica a partir del 25 de julio de 1889, y según manifestación de los empresarios de las obras, el gran dock estaría terminado en el mes de Agosto o Setiembre, es decir, algunos meses antes del plazo fijado para la conclusión de las mismas: “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 1889-1889b, 153-154, 165).

Al gobernador de la provincia de Buenos Aires Don Máximo Paz 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).

Sobre el día de inauguración “del magnífico puerto de La Plata, prestigiado por un concurso inmenso de concurrencia, con asistencia de las primeras autoridades de la nación y de la provincia”, un Boletín del Centro Naval reproduce la siguiente crónica de un periodista del Diario La Nación que recorre en un buque imaginario las infraestructuras realizadas entre 1883 y 1890.

“Supongamos por un momento que estamos embarcados en un buque que viene por el río de La Plata y que entramos en el puerto. Nos recibirán primero dos muelles distantes 300 metros y formados con fuertes pilotes, entre cuyos pies se han colocado 350.000 metros cúbicos de piedra que a fuerza de dinero se han traído de las costas peñascosas del Uruguay, y que aseguran los muelles contra los ímpetus de los más violentos pamperos. Este canal exterior que empieza en la costa de la isla Santiago, parece echar sus dos inmensos brazos a 4500 metros dentro del río, para recoger en él los barcos, llevarlos al seno del puerto y protegerlos contra la intemperie. En estos 4500 metros en que el río tiene de 1 a 6 metros de profundidad, ha sido necesario, a fin de tener el calado suficiente para dar entrada a los mayores steamers, excavar en la tierra hasta siete metros, con poderosas dragas, un canal que tiene más de 50 metros en su punto más estrecho. Tal como está tiene hoy día 7 metros de agua en el centro y de 3 a 4 metros al pie de los dos muelles. Más de 20.000 fuertes maderos han sido necesarios para formar los pilotes de los dos brazos de estos espléndidos muelles.

Después de recorrer los 4500 metros del canal exterior, nuestro buque entrará en el canal Santiago, que divide la isla en dos partes casi iguales. El canal tiene 2000 metros de largo y 180 de ancho, con faldas oblicuas. De siete metros en el centro como en el resto del puerto es su profundidad, y su ancho es de 50 metros. Para cavarlo ha habido que extraer más de 700.000 metros cúbicos de tierra.

Al llegar al río Santiago, que en aquel sitio tiene 400 metros de ancho, se puede decir, que se ha llegado al puerto. Para que este estuviese a la altura del resto, se ha tenido que excavarlo con dragas. La sociedad Muelles y Depósitos ha construido hace tiempo en la tierra firme, muelles y galpones, y ha creado el puerto llamado de Tacamas, en donde atracan actualmente los buques,

esperando tener libre entrada en el gran dock. Después de atravesar el río Santiago, el buque, si no se detiene en el puerto de Tacama, entra en el canal de la entrada de 1200 metros de largo y 120 de ancho. En este sitio puede decirse que es donde empezaron las obras verdaderamente grandes. Para hacerlo ha habido que extraer 150.000 metros cúbicos de tierra. Los muelles no existen más que en unos 400 metros. En el resto faginas y estacas profundamente enclavadas en el piso de las costas oblicuas, mantienen las tierras.

Por fin llegamos al gran dock; magnífica obra de 1500 metros de largo y 180 de ancho, con paredes cimentadas de arriba abajo con fuerte albañilería de 10 metros de alto. Esta colosal albañilería ha exigido más de 150.000 cúbicos de pedazos de roca dura, y ha utilizado un número casi igual de barriles de cemento. Termina por un dique de maniobras de 250 metros cuadrados. La parte vacía del gran dock tiene una capacidad total de cerca de dos millones setecientas mil toneladas, contando hasta el nivel de los muelles que están a 3 metros de altura sobre el nivel del agua. Con su completo de agua en su situación normal, contiene dos millones de toneladas de agua, poco más ó menos. Por estas cifras puede verse la cantidad de buques mercantes que podrá recibir en su seno.

Toda la extensión de sus inmensos muelles (3250 metros) está ya guarnecida de escaleras y mojonos de amarra, y pronto lo estarán de rails en los que podrán trabajar 32 grúas móviles. De cada lado habrá dos filas de galpones, o sea un total de 32, cuya construcción está ya empezada, de 120 metros de largo, 25 de ancho y de una altura de 10 metros. Dos calles de 15 metros de ancho los separarán, y en ellas vías férreas que harán comunicar el puerto con el ferrocarril. Puede decirse que por este método ingenioso, los barcos recibirán o cargarán directamente sus mercancías en el tren. Para asegurar el servicio de aduana con regularidad, todo el puerto está rodeado por una muralla de circunvalación situada a 400 metros de los muelles. Todos los detalles más minuciosos de esta obra han sido previstos con una concepción admirable, pensando en lo que sería más tarde.

No bastaba pensar en el puerto; había que pensar en la ciudad de La Plata, que está situada a 9 kilómetros del río Santiago y a 6 del fondo del gran dock. A 4 kilómetros de este último, casi en las puertas de la ciudad, se ha hecho un puerto de cabotaje que comunica con dos canales de 7 kilómetros de largo, que salen del río Santiago y siguen, dos de ellos paralelos al gran dock a 500 metros de distancia. Dos canales laterales los unen al dique de maniobras, y en su terminación los canales que salen del río Santiago, se unen delante de la ciudad, con dos ramificaciones que se dirigen hacia La Plata. Gracias a estas se podrá obtener una gran sencillez en las maniobras del cabotaje, porque los que entren por el canal oeste podrán salir por el del este, y las mercancías podrán salir directamente del gran dock para ir al puertecito de la ciudad. Las ramificaciones de los canales laterales, que tienen poca profundidad cuando la marea está baja y 50 metros de ancho nada más, son verdaderos ensanches que forman puertecitos de 100 metros de ancho y 800 de largo cada uno.

Acabaremos esta rápida excursión por el puerto actual, diciendo que además de lo ya explicado existen dos canales laterales, uno de ellos, el del saladero de Berisso, de 1200 metros de largo que hace el servido de aquel pueblecito industrial; el otro llamado puerto y canal intermedio, mide 2000 metros y se abre sobre el río Santiago al oeste del canal de acceso. Añadiendo a esto el río Santiago, que corta el puerto de este al oeste, tenemos todo lo que existe hoy día, pero ya se trabaja en su mayor extensión. Hemos visto lo que existe” (BCN 1889-1890).

Inversiones públicas en obras supra estructurales

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 1888a-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 Lavallo, 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 elaborado por el 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 guinchos recién armados en el costado Este del Gran Dock por la Sociedad Dirks y Dates, en nombre de la Casa Luther. (fig. 26 y 27)

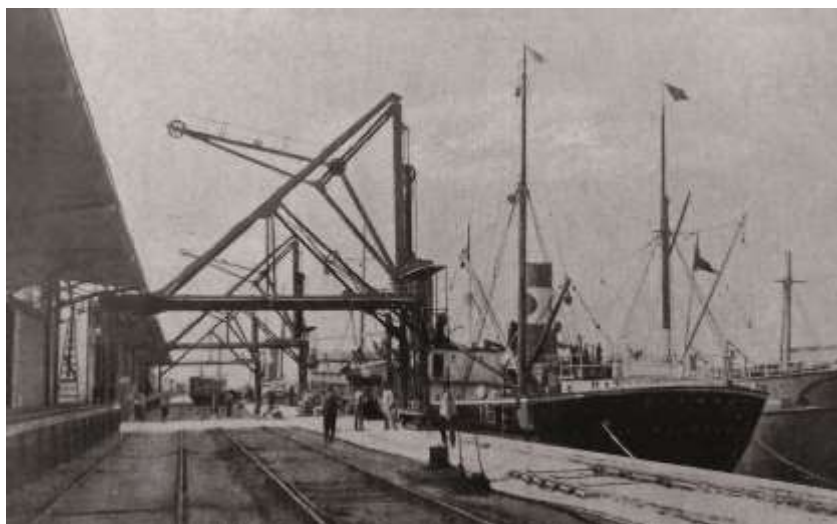
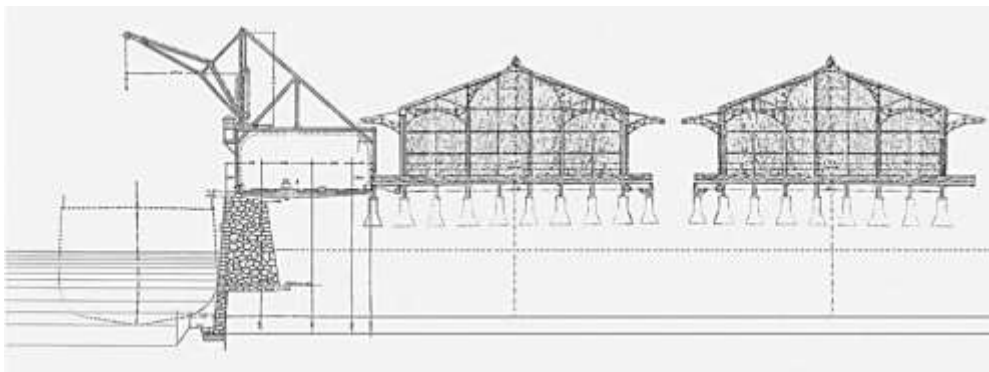


Fig. 26

Guinches y galpones en el Dock Central (foto Escariz Méndez 1905)

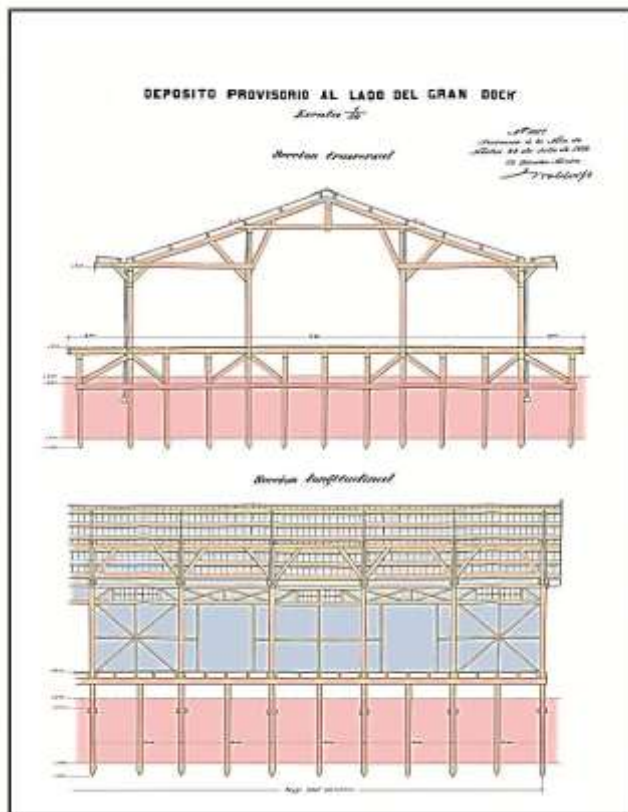


Fig. 27 Depósitos y Talleres en Puerto La Plata (plano 1886-fotos 2001-1888).

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, el Gobernador 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” (RO-PBA 1892, 465-467) (ver Capítulo 4).

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 gran 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 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”.

Don Julio A. Costa agregaba 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 fajinaje; 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 las infra y supra estructuras y los servicios del puerto, se limitarían 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 obras 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 vagones, 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 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”, 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 guinchos 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, el gobernador 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 (RO-PBA 1895c) (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 de la provincia de Buenos Aires y a la espera de la adquisición de un tren completo de dragado, el Gobierno 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 aceptaba 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. 28)



Fig. 28 Especificaciones técnicas para la construcción de una Draga Marina a Godets (aprox. 1897, foto 1903 en Histamar web)

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 Médici, 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)

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) (Anexo 3) (fig. 29).

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.**

Fuente: Pliego adjunto al Contrato celebrado entre el P. E. y los señores Lacaze y Cía. para la provisión y colocación de 3000 toneladas de piedra en las escolleras del Puerto, 4 de marzo de 1896. En (RO-PBA 1896g) Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires, enero – junio 1896. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1896. (pp. 371 – 377)



Fig. 29 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 ‘encajados’), 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. 30).

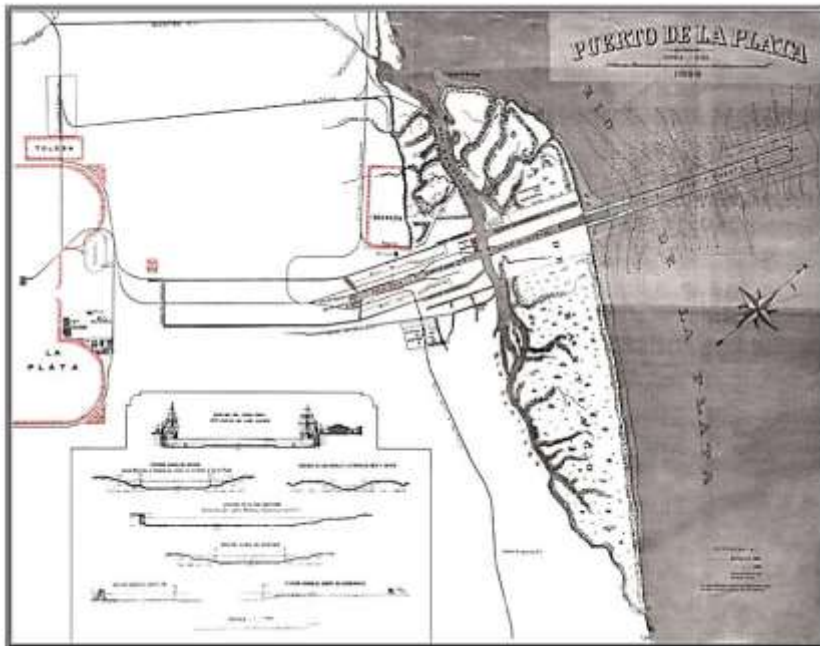


Fig. 30 Puerto La Plata en una Carta Náutica de 1898

Al analizar el funcionamiento del proyecto Puertos 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”. 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).

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. 31)

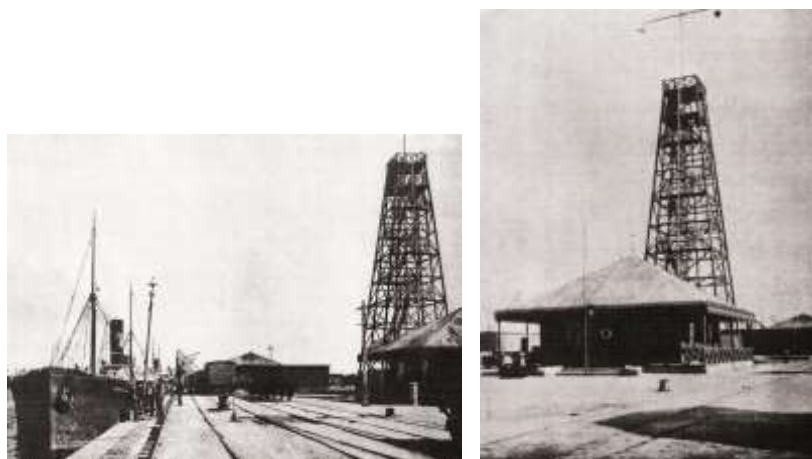


Fig. 31 Chalet de la Prefectura Marítima y Semáforo de Mareas (fotos Escariz Méndez, 1905).

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 fajnage existentes sobre los lados Oeste y Este del Canal de Entrada y 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. 32)

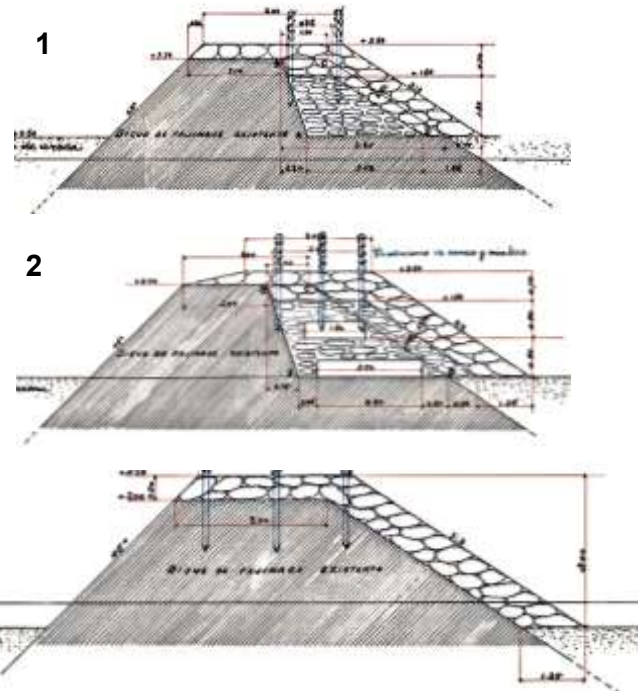
Fig. 32 Perfiles tipo, proyecto de conservación y prolongación de Diques de Fajinaje, 1900.

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

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

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

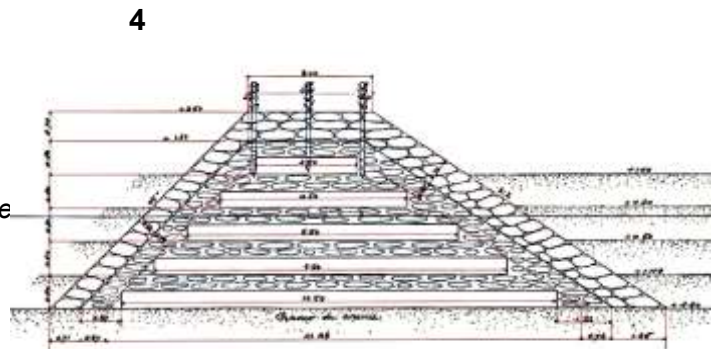
Dique de protección de piedra granito, con arcilla compacta, fajinas, fagotes y salchichones, comprendiendo plantaciones de sauce y mimbres”.



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 rellenos con arcilla, comprendiendo plantaciones de sauces y mimbres.

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



Construcción de enfajinados (foto en Carrique 1908).

*“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.

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” (Carrique 1908).

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 la 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 supra estructurales

A pocos meses de inaugurado el “gran emprendimiento”, numerosas empresas y particulares apostaron al crecimiento económico del puerto, de las ciudades y la región que lo contenían, 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 (RO-PBA 1886a).

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) (RO-PBA 1891a).

Según sus propias palabras, el Gobernador 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 1894-1894a, 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, entre otros, 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”. Autorizado por la ley de industrias del 27 de mayo de 1896, se le concedió “en venta” la extensión solicitada con la obligación de construir un dique seco, talleres y edificios a fin de permitir el acceso de buques vacíos de 18 y 19 pies de calado. En este punto cabe señalar que 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 (RO-PBA 1899, 465-466) (Histamar, web). (fig.33).

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. Mucho antes de la inauguración de Puerto La Plata, esta Compañía había abierto sus muelles y docks al comercio marítimo pero considerándolos insuficientes “va a construir del otro lado del canal de entrada el mercado de frutos del país, y pronto hará al oeste del canal lateral oeste, el dock occidental al cual rodeará de galpones. Este puerto, que debe tener 800 metros de largo y 100 de ancho, será el verdadero puerto especial de Ensenada que tendrá entonces una importancia y un desarrollo considerables” (BCN 1889-1890).

En 1890, la Compañía 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. Por entonces tenía construidos 1500 metros de quai con 21 pies de agua, 46.000 metros superficiales de almacenes cubiertos y 14 kilómetros de vías férreas con 22 pescantes para descarga, estando en obra otros trabajos de análoga importancia (RN-RA 1889, 1027) (RN-RA 1890a, 212, 609)..

Cada uno de esos instrumentos técnico-legales ratificaban, a la vez, los términos del contrato por el cual la provincia de Buenos Aires le había otorgado ese terreno anegadizo a cambio de terraplenar, no solamente, el área solicitada sino una mayor al “Este del Canal de Entrada” que “quedarían de exclusiva propiedad del gobierno” para construir “obras de importancia que las necesidades futuras del puerto reclamarán”. Estas fracciones estaban delimitadas, una entre el Canal de Entrada, el Río Santiago, el Canal Oriental (Este), la Compañía de Electricidad de La Plata y la perteneciente a Lavalle y Médici y Cía., lindante con el Frigorífico Swift. Otra por el Canal Oriental (Este), el Río Santiago, el Canal del Saladero y al Oeste con una propiedad perteneciente a Jackson, probablemente propietario de depósitos de cereales (RN-RA 1911). (fig. 34).

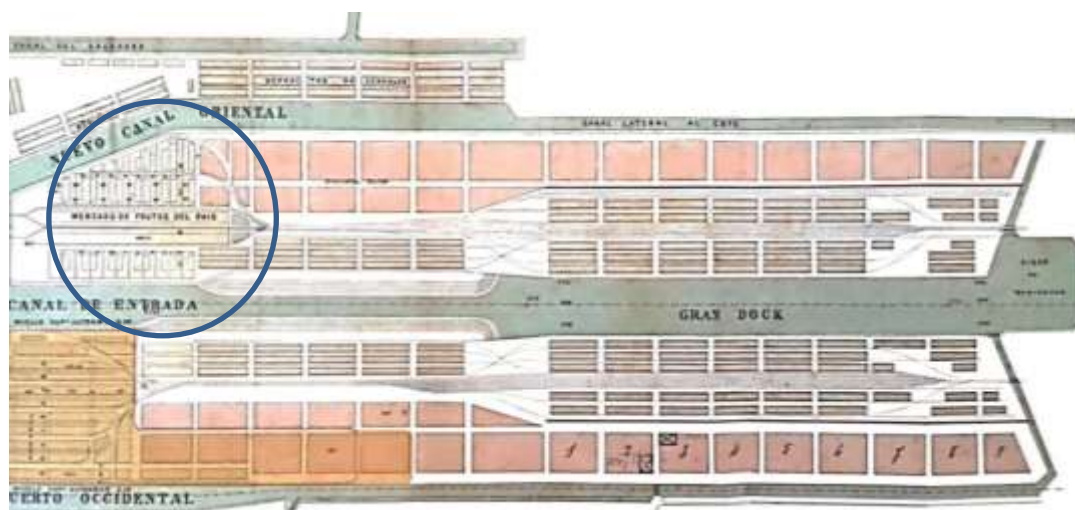


Fig. 34 Ubicación del Mercado de Frutos (1889) en Plano general de Puerto La Plata, 1891.

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

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

Hemos señalado que cuando parte de las obras del puerto contratadas con Lavallo, 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 (Figuerola 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).

A juicio de J. A. A. Waldorp y 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).

La Razón Social G. Luther Machinen Fabrik estaba a 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 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 destruir obstáculos en el fondo de un río (Ministerio de Fomento 1895, 9).

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 (1889-1892-1962) para la instalación de los acumuladores y las máquinas a vapor con sus calderas y chimenea (UNLP-1982, 201).

El 6 de abril de 1895 el Departamento de Ingenieros fue 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 banquetta 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 guinches hidráulicos donde no existían todavía los galpones ni la cañería de presión en el lado Este del Gran Dock, desde la Estación Central o Casa de Máquinas hasta el kilómetro 0 (RO-PBA 1895f, 162, 165) (Anexo 4). (fig. 35).



Fig. 35. Estación Central o Casa de Máquinas de la instalación hidráulica (foto Escariz Méndez 1905)

Grúa Flotante (foto Bradley 1885)

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. 36).

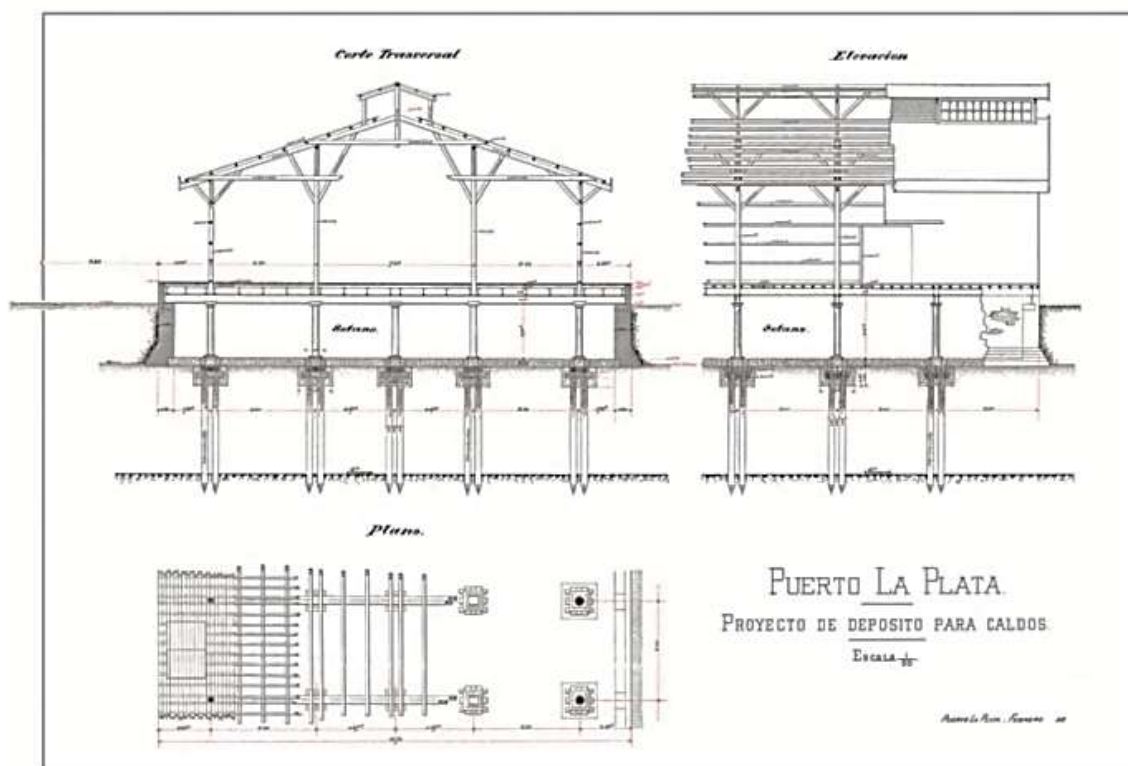


Fig. 36 Plano de proyecto de “Depósito de Caldos” (líquidos inflamables, sin fecha)

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 Ld. 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, incluidos 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 expondrían 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 conveniente. 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 (RO-PBA 1895g). En estos 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. (ver Segunda Parte).

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).

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 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). (fig. 37)

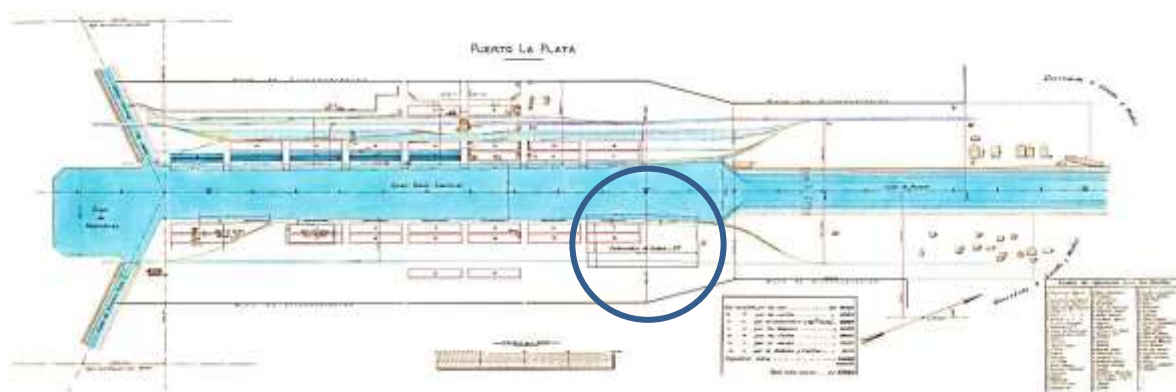


Fig. 37 Plano de Puerto La Plata (sin fecha). Ubicación del Embarcadero de Samuel Zavalla y Cía.

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. (Viñeta V6).

La Plata, 9 de Enero de 1895

Bases y condiciones

para la construcción de un embarcadero de animales en pie.

Primera. Los corrales serán construidos 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 Samuel 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 Samuel 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) (RO-PBA 1902).

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 exportaba 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 de la 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”. A juicio del gobierno de la provincia de Buenos Aires, esta inversión no solamente le abriría nuevos horizontes a Puerto La Plata sino, también, impulsaría “la radicación 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 las 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 Cold 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...en igualdad de competencia y laboriosidad a todo otro personal compuesto de trabajadores avecindados en La Plata”, no evitaron que, a cuatro meses de su inauguración, los obreros del frigorífico decidieran 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 añado 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 Ortiz 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 que 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.

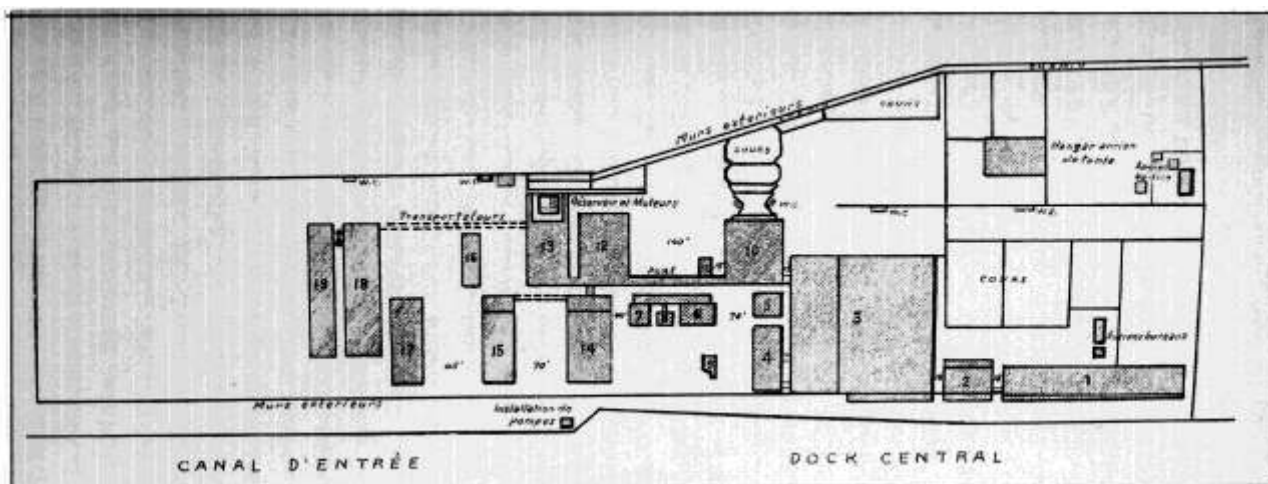


Fig. 38 Instalaciones del Frigorífico The La Plata Cold Storage (Carmona 1905)

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 choici 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”*

“El lugar elegido para la ubicación de este establecimiento es, sin duda, uno de los mejores de la República. Este frigorífico se puede comparar con cualquier otro existente en el mundo. Ocupa cerca de 90.000 metros de superficie con una fachada sobre la Dársena Central de 670 metros de longitud” (Carmona 1905, 34).

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 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”. (Viñeta 8).

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. 10. 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. 11. 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. 12. 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. 13. 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. 14. 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. 19. 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 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 5).

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 5°, 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 (RO-PBA 1904d).

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 a 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 económicos 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).

Por su parte, 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 exportación de productos, además de sumar infraestructuras 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 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 local¹⁵ 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 irremediadamente 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

¹⁵ 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. 39).

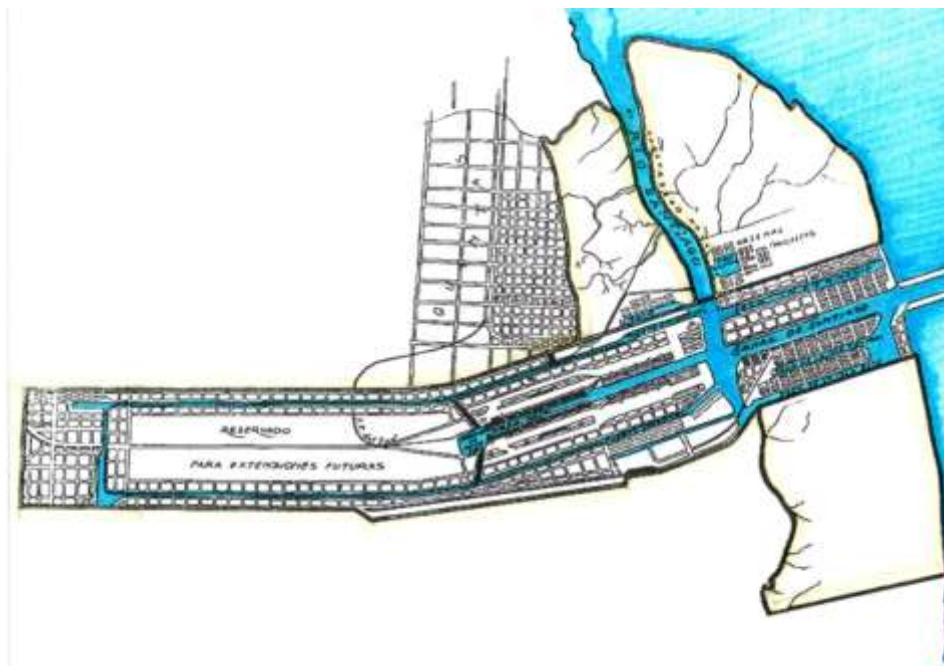




Fig. 39 Territorio Puerto La Plata adquirido por la Nación y el Dock Central en 1904

Fuentes: Escariz Méndez 1905

Cuando el 24 de setiembre de 1904 el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionaron la ley (Nº 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: 1º por negocio; 2º 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; 3º 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 sondajes, el cuidado de las boyas y la reparación del fajnaje 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.40).

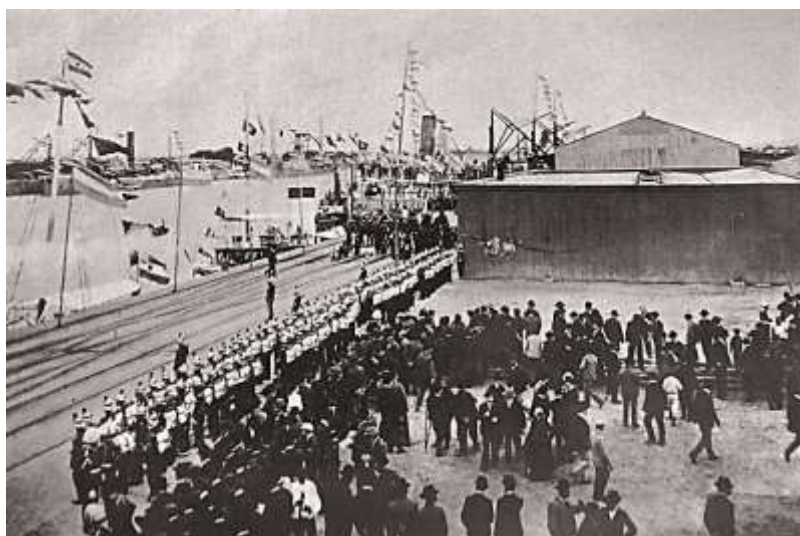


Fig. 40 Puerto La Plata en el Día de la Fiesta del Progreso, 9 de octubre de 1904
(en Escariz Méndez 1905)

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).

SEGUNDA PARTE

1904-1956



Fortalecimiento de Puerto La Plata, entre logros y malogros

El año 1902 dio inicio a un prolongado debate sobre la necesidad del gobierno de la provincia de Buenos Aires de enajenar Puerto La Plata con la finalidad de saldar parte de la deuda contraída para su construcción, imposible de atender con los recursos del Estado. Esta coyuntura le ofreció al Gobierno de la Nación la oportunidad de complementar con un *entrepôt* el Puerto de Buenos Aires que, en opinión de legisladores, funcionarios, profesionales y técnicos, no respondía a las demandas del comercio internacional, al número creciente de barcos de considerables dimensiones, a mayores calados y aumentos de tonelaje, sumados al peligro que encerraba la construcción de un puerto nuevo de 28 pies de profundidad en la bahía de Montevideo, República Oriental del Uruguay.

Desde la inauguración de Puerto La Plata, destaca Oitavén (1944, 3), varias fueron las razones que tuvo el Gobierno de la Nación para efectuar esa compra: la sofocación que experimentaba el puerto de Buenos Aires por el aumento de las operaciones de importación y exportación; la falta de instalaciones adecuadas para inflamables, el almacenamiento de carbón y el embarque de hacienda. Por otra parte los talleres del Ministerio de Marina y la estadía de los barcos de guerra con sus materiales explosivos ocupaban buena parte de los espacios para las operaciones comerciales constituyendo un peligro para el puerto y la ciudad de Buenos Aires. Más, para Oitavén una era la fundamental: “Desde la fundación de La Plata, Buenos Aires presumió siempre que el puerto de la Ensenada podría restarle en actividad la importancia del cabotaje”.

Cuando Marcelino Ugarte, se dirigió a los miembros de la Asamblea Legislativa en su último discurso como gobernador de la provincia de Buenos Aires (1902-1906), sintetizó los logros alcanzados en sus cuatro años de administración que habían respondido al “criterio esencial de reintegrar a la Provincia en su prestigio y en todas las funciones de su vida interna y de relación, dentro de un concepto francamente nacional”. Centró la atención entonces en la promoción del desenvolvimiento de la ciudad de La Plata “a fin de completar la personalidad política de la provincia truncada por la federalización de la gran ciudad” (Buenos Aires 1880) y entre otras actuaciones de verdadera trascendencia en “la venta del Puerto de La Plata a la Nación” (RO-PBA 1906).

A principios del siglo XX, las exigencias del comercio de entrada y salida de los “barcos de gran tonelaje que resuelven el problema del flete barato” traería aparejada la necesidad de llevar los puertos de ultramar a la hondura precisa para recibirlos: “Magno problema” cuya solución fundamentó la compra de Puerto La Plata por parte del Gobierno Nacional y la esperada unión con el de Buenos Aires por una línea férrea que será “el medio de conexión de las dos partes, el vehículo de relación y armonía entre la cabeza y el cuerpo, entre el antepuerto y el puerto de la Capital” (Escaris Méndez 1905, 98).

Puerto La Plata se convertiría entonces en plataforma para el establecimiento de una **puerto naval militar**; un **puerto industrial-comercial** con un gran astillero, embarcaderos de animales en pie, y fábricas congeladoras de carnes; un **puerto de inflamables**, en inicio con inversiones de capital ingleses y norteamericanos para la explotación en gran escala del petróleo y todos sus derivados; y, un **puerto franco** con una **zona** libre de derechos de aduana que, en conjunto, despejarían la Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires.

El ingeniero Elmer L. Corthell, consultor del Gobierno Nacional sugería, además, la construcción de obras complementarias para ampliar las capacidades de Puerto La Plata: el dragado en docks y canales de acceso, ensanches de muelles e instalaciones y mantenimiento de los existentes, en fin, todas obras integrantes de un plan cuyo objetivo era desarrollar un puerto de aguas hondas que se desenvolvería en jurisdicción nacional desde 1904 hasta 1992.

Principales acciones del gobierno provincial

“Sueño herido de muerte en el primer momento de convertirse en realidad, o sea cuando el gobernador don Máximo Paz abrió esta obra a la navegación y el comercio... Buenos Aires construía simultáneamente su puerto y lo inauguró en 1889. Fue un golpe decisivo; lo absorbió todo, desbaratando los cálculos y las esperanzas provinciales (Arrieta 1935, 21).

La venta de Puerto La Plata al Estado Nación, no dejó de lado la preocupación del gobierno de la provincia de Buenos Aires por gestionar tres de los temas que consideraba funcionales al progresivo proceso de fortalecimiento de esa plataforma fuera de su jurisdicción a partir de 1904: el **transporte ferroviario** de materias primas desde el interior bonaerense; la creación de un **mercado de frutos** y la formación de una **zona industrial** en su entorno inmediato, como asimismo su injerencia en varias cuestiones legales sobre **asuntos de jurisdicción** en disputa entre ambos Estados y/o de propiedad pública o privada de las tierras enajenadas.

Un tema de fundamental importancia que el “Estado no debía abandonar” se centró en el sistema de transportes de la provincia de Buenos Aires integrado por caminos generales, arterias de concentración, ferrocarriles o canales y puertos donde, difícilmente, se encontraban “reglas de armonización entre el interés de los accionistas y el de la producción”. En este sentido, en 1906 durante la gestión del gobernador Marcelino Ugarte se había verificado sobre terreno el proyecto de una línea que arrancando de Puerto La Plata se internaría hacia el Oeste hasta el Meridiano V, límite con la provincia de La Pampa, y realizado los estudios financieros para concretar su construcción. Amplias áreas de ese recorrido eran disputadas por la Empresa Ferrocarril del Oeste que, en agosto de 1906, sufrió el rechazo del gobierno provincial a una solicitud para construir la línea entre la estación French, partido de Nueve de Julio, “o sus cercanías, (que) tome en dirección Suroeste, en una extensión aproximada de ciento cincuenta kilómetros” (RO-PBA 1906a).

El gobernador Ignacio D. Irigoyen (1906-1910) sostuvo las argumentaciones de su predecesor al desestimar el proyecto de la Empresa Ferrocarril del Oeste, entendiendo que esa extensión de territorio bonaerense quedaba “dentro de la parte de la red de ferrocarriles que piensa construir el gobierno” desde Puerto La Plata al Meridiano V y que su desarticulación “con el fin de satisfacer necesidades y cuestiones del momento, sería impedir los saludables beneficios que aquella proporcionaría una vez concluida”, entre ellos: el abaratamiento de los fletes con positivas ventajas para las zonas productivas y los intereses fiscales (RO-PBA 1906a).

En octubre de 1907, el Honorable Congreso de la provincia de Buenos Aires sancionó una ley que autorizaba al Poder Ejecutivo para construir una red de ferrocarriles con dos líneas principales y diferentes ramales. La línea Oeste se extendería desde el Puerto de La Plata hasta las proximidades del Meridiano 5º, pasando por la ciudad de La Plata y los partidos de Brandsen, Monte, Saladillo, Veinticinco de Mayo y Nueve de Julio y desde un punto conveniente entre Monte y Saladillo, un ramal se bifurcaba en dirección a la provincia de La Pampa. La misma ley facultaba al gobierno para contratar con los señores Otto Bemberg y Compañía, o con la sociedad que ellos representaran, el estudio del financiamiento de la construcción de la línea férrea por secciones y la provisión del material rodante de acuerdo con los estudios, proyectos y especificaciones técnicas, confeccionados por el Departamento de Ingenieros del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, y según las bases, pliego de condiciones y presupuestos redactados por el ingeniero Julio B. Figueroa (RO-PBA 1907).

Vista la documentación, Otto Bemberg y Compañía acordaron con el gobierno la idea de ejecutar la traza de la nueva línea en trocha angosta, considerada la más conveniente para el transporte de la producción, en general, y el tráfico de cargas hacia el Puerto La Plata desde toda su zona de influencia. La trocha angosta, a más de tener carácter internacional, estaba adoptada en casi la totalidad de las líneas férreas nacionales que, penetrando en el territorio de la provincia, “nos vincula en estos momentos con el Rosario” y con otras de empresas privadas que, por entonces, tenían en vías de ejecución una red no menor a dos mil kilómetros al amparo de la ley provincial de ferrocarriles económicos.

Por la misma ley, el gobierno de la provincia de Buenos Aires aprobó la propuesta técnica y económica para la ejecución de las obras presentada por la firma Bemberg, aunque bajo las mismas condiciones, el Poder Ejecutivo recibiría, un año más tarde, las de otras empresas de reconocida capacidad financiera: Walker y Cía., Geyer y Cía., The Pan American Transcontinental Railway Cía., Prunières y Cía., Hopkins y Gordon y, la propuesta de los ingenieros Dirks y Dates, que fueron sometidas a evaluación del Departamento de Ingenieros y del Consejo de Obras Públicas del Ministerio homónimo de la provincia de Buenos Aires (RO-PBA 1908) (RO-PBA 1909).

A posteriori de un meditado estudio de todas las propuestas, tanto en su faz técnica como financiera, la ejecución y la dirección de las obras le fueron adjudicadas a los ingenieros Dirks y Dates que, asociados con las casas bancarias de los señores O. Bemberg y Cía., Louis Dreyfus y Cía. de París, y Emilio Erlanger y Cía. de Londres, se comprometieron a entregar concluidos los cien primeros kilómetros de vía de la línea antes del 1º de junio de 1910. Los trabajos se iniciaron en julio de 1909 con los movimientos de tierra y la expropiación de terrenos para establecer las plataformas de las vías, construir depósitos de materiales, durmientes, rieles, accesorios, materiales de telégrafo y alumbrado, material rodante de talleres; obras de arte, puentes, estaciones y alambrados. Los cien kilómetros prometidos fueron entregados el 1º de mayo de 1910 (RO-PBA 1910). (fig. 41)

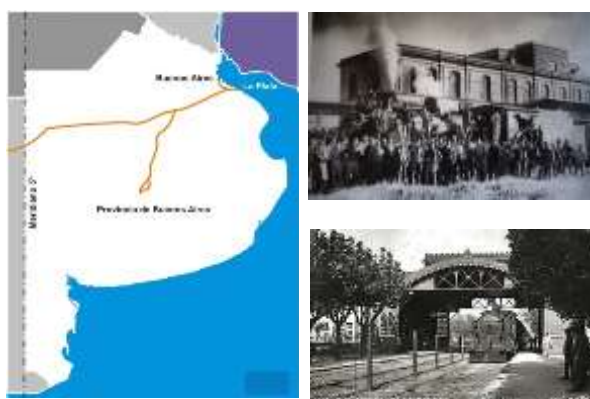


Fig. 41. Traza del Ferrocarril Provincial a Meridiano 5º, Estación La Plata Meridiano 5º (1934) y Estación Dock Central Puerto La Plata (1935) Fuentes gráficas: Archivo MISP-PBA.

La realización de esa obra generó grandes expectativas, tanto en los ámbitos públicos de gobierno como privados vinculados con las empresas de transporte, los productores, los consignatarios y con el funcionamiento del Mercado General de Frutos existente en el partido de Avellaneda. Así lo expresaba la administración provincial de José Ignacio Arias (1910-1912) que le atribuyó a ese ferrocarril una importancia fundamental, más cuando alcanzados los primeros cien kilómetros quedarían terminados los estudios relacionados con la prolongación hacia el sur de la línea a Meridiano V, con el propósito de extender la zona de influencia del puerto y la ciudad de La Plata y abaratar los transportes. La construcción de estos ramales se apoyaba en razones políticas de fomento armónico de ciertas regiones del territorio provincial, pues todo hacía suponer que en caso “de que la cosecha de maíz fuera de algún rendimiento, ella podría conducirse por el ferrocarril provincial” (RO-PBA 1911).

Ese propósito se vinculó con la idea de instalar en Puerto La Plata un **Mercado de Frutos** donde concentrar a consignación cereales, lanas, cueros, etc., pues mientras ese mercado no se habilitara servido por vías férreas que convergieran en Puerto La Plata, se encontraban en una situación desventajosa con relación a las zonas de influencia de otros ferrocarriles. El proyecto del mercado le fue encargado por el gobierno de la provincia de Buenos Aires al Directorio del Ferrocarril La Plata a Meridiano V en 1911, con la convicción de que ese emprendimiento constituía el complemento indispensable para asegurar el movimiento e intercambio, regular y permanente, entre el territorio bonaerense y Puerto La Plata (RO-PBA 1911a) (RO-PBA 1922). (Viñeta V11)

La Plata, 1° de Mayo de 1906

Ferrocarriles

Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Doctor Marcelino Ugarte.

“He tenido siempre la convicción de que las líneas férreas, por la naturaleza de la función que desempeñan, eminentemente pobladora y creadora de riqueza, deben de ser, en principio general, un medio de gobierno. Para probar tal aserto, podrían aducirse estas razones:

1ª Conceder en la actualidad una línea en ciertas zonas donde la riqueza está creada, equivale a donarla en plazo cierto, desde que el tráfico costea con exceso el interés y la amortización del capital, dejando, además, un remanente. Prueba: el Ferrocarril del Sud o del Oeste.

2ª Porque no hay conveniencia en aceptar tarifas elevadas, cuando bastarían, otras más reducidas, aun para pagar íntegramente las líneas del Estado.

3ª Porque estas empresas de transporte ejercen influencia decisiva en el desarrollo de la producción agrícola, que es base de nuestra prosperidad; y, ésta, a su vez, sobre la inmigración, que es problema fundamental de la nación.

4ª El régimen de los transportes comprende tres términos: 1° caminos generales; 2° arterias de concentración, ferrocarriles o canales; 3° puertos. Si los tres términos dependieran del Gobierno, su acción sería más eficaz...

5ª Porque, dada la forma de estas operaciones, difícil es encontrar prácticamente reglas de armonización entre el interés de los accionistas y el de la producción...

6ª Porque no deben ampliarse las concesiones acordadas en otro estado económico del país, ahora que es infinitamente superior.

7ª Porque hay contradicción en sostener la conveniencia de convertir los empréstitos de la Nación, a un tipo más reducido de interés, porque el crédito ha mejorado, y en permitir que la producción que no es otra cosa que la nación económicamente considerada, pague hasta diez por ciento de interés.

En concordancia con estas opiniones, se verificó en el terreno el estudio de una línea que arranca del Puerto de La Plata y se interna hacia el Oeste, y se iniciaron también gestiones financieras para hacer la construcción. Este plan fue, sin embargo, aplazado por la presentación conjunta de las empresas del Sud y del Oeste, que aspiraban a extender sus respectivos sistemas, asegurándose, al propio tiempo, el dominio completo de una zona.

Adherí en general, a esta idea, en la esperanza de que la desviación sería temporaria y propuse aceptarla sobre la base de que la Provincia habría de quedarse con ambas, dentro de un plazo cierto, preestableciendo el precio y forma de pagarlo.

Este plan no pudo, desgraciadamente, consumarse.

Busqué, en el anhelo de llegar a un acuerdo, otra fórmula, reconociendo que el enunciado tiene dos excepciones: 1ª cuando el estado carece de eficacia financiera; 2ª cuando pueden concertarse tarifas equivalentes a las que el mismo Gobierno cobraría; y propuse, en consecuencia, que se sometieran a un régimen comprensivo de estos puntos capitales: reducción de la tarifa; intervención del Gobierno cuando produjeran cierto porcentaje bruto, sobre un capital claramente establecido; fiscalización de toda ampliación de capital, y reconocimiento, a favor de la Provincia, de una suma dada, por kilómetro, que debería de aplicarse á la construcción de caminos carreteros.

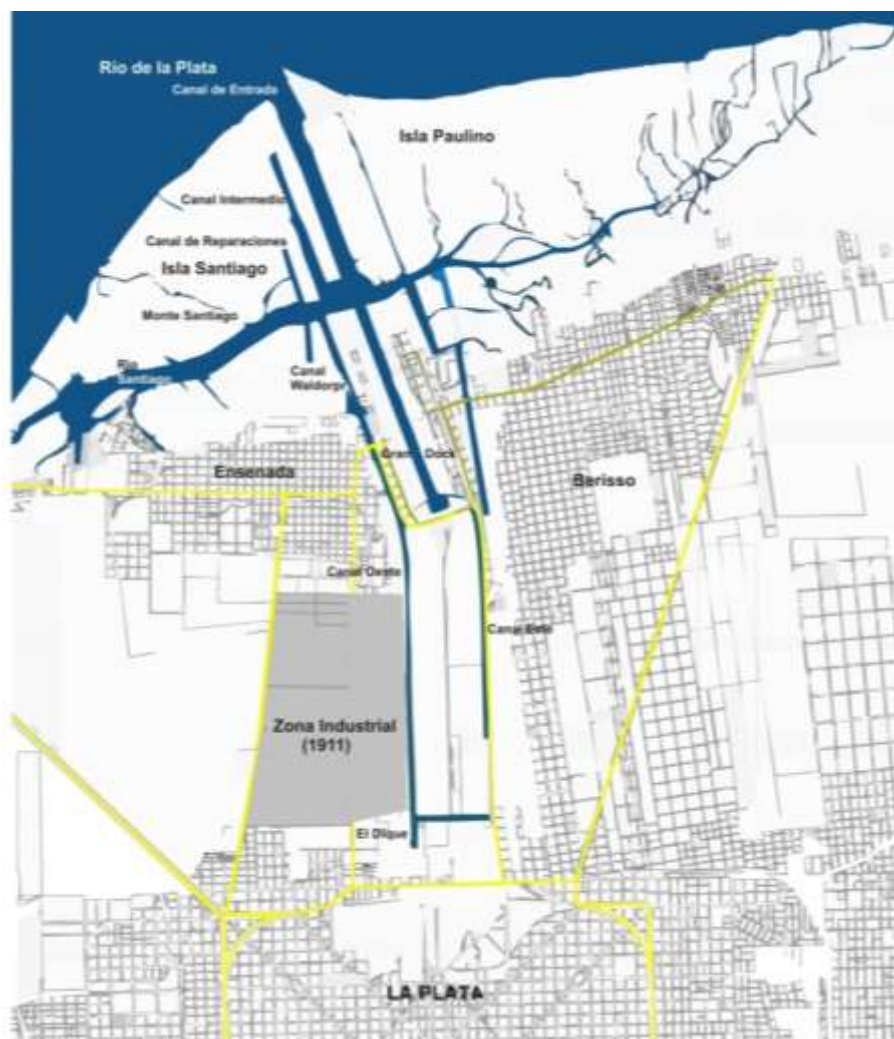
Las compañías observaron que no podían salir del régimen que les atribuye la legislación nacional, sin haber, tampoco, coincidido en la totalidad de los puntos”.

Fuente: “Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Doctor Marcelino Ugarte, leído en la Asamblea Legislativa el 1° de Mayo de 1906”. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Enero – Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1907.

A la necesidad de instalar un Mercado de Frutos provincial en Puerto La Plata bajo jurisdicción nacional, las gestiones de los gobernadores Ezequiel de la Serna (1912-1913) y de su reemplazante Eduardo Arana durante el año 1913, sumaron una iniciativa a favor de la radicación de industrias “merced a las ventajas que ofrecen su puerto y la buena comunicación con el interior” para una ciudad como La Plata, con escaso comercio y esencialmente burocrática, ubicada a poca distancia de Buenos Aires. El establecimiento de una nueva zona industrial llevaba implícita la conveniencia de atraer a la población ofreciéndole viviendas en condiciones más ventajosas que en la ciudad de Buenos Aires y partidos aledaños (RO-PBA 1913).

En ese contexto, el Congreso de la provincia de Buenos Aires precipitó en 1911 la sanción de una ley que facultaba al Poder Ejecutivo para formar una **Zona Industrial** en las cuatrocientas hectáreas de tierra fiscal, entre el Camino Blanco (Camino Rivadavia) y el Puerto La Plata, inmediatas a la ciudad de Ensenada. Ese documento determinaba las modalidades de acceso a la tierra por compra, arrendamiento o en usufructo para establecer industrias locales “en grande y pequeña escala”, derivadas de la ganadería, la agricultura, la alimentación, la construcción, el vestido “así como las que exporten sus productos por el Puerto de La Plata”. Industrias de las que podrían derivarse otras como las de hilados, tejidos, preparación de subproductos como jabones, grasas, abonos, etc. (RO-PBA 1912). (fig. 42).

Fig. 42. Ubicación de la Zona Industrial proyectada en 1911



Fuente: Elaboración del autor

José Inocencio Arias, gobernador de la provincia de Buenos Aires entre 1910 y 1912, destacaba el espíritu liberal de la ley de formación de una zona industrial que, a su juicio, tendría una provechosa aplicación a juzgar por el interés despertado en grandes firmas como la Compañía Peletera Argentina o la Campomar y Soulás especializada en lavaderos de lana. Estas industrias habían iniciado las gestiones para instalarse en la nueva zona industrial de jurisdicción provincial si el gobierno nacional les acordaba “ciertas liberalidades aduaneras para la importación y exportación de sus productos por el Puerto de La Plata”. Sin embargo, el Ministerio de Hacienda a cargo de la administración de la zona industrial lamentaba que, a cuatro años de su creación, las empresas no habían concretado ninguna radicación (RO-PBA 1912a).

Por la misma ley, el Poder Ejecutivo Provincial quedaba autorizado a extender las obras de salubridad, agua corriente, alumbrado, pavimentación y desagües en esa zona industrial, mientras que las empresas y los particulares, beneficiados por distintas franquicias y facilidades, estarían sujetos, exclusivamente, a su jurisdicción en lo que respecta al sistema impositivo, la vigilancia e inspección de salubridad, y el contralor o fiscalización sobre el cumplimiento de las disposiciones legales y administrativas. Entre los beneficios, las empresas que construyeran viviendas para los trabajadores de sus fábricas “en un número no menor a diez casas” quedarían exentas del pago de todo impuesto municipal y provincial.

Disputas de dominio y jurisdicción en territorio portuario

“Declárase que los establecimientos instalados dentro de la zona del Puerto de La Plata se encuentran sometidos a la jurisdicción nacional” (Cía. Swift 1925, 12).

Entre los terrenos no comprendidos en el convenio de venta de Puerto La Plata, estaban los donados al doctor Dardo Rocha que figuraban, uno, a nombre de Wilson, depósito de carbón, y otro ubicado en el monte de la Isla Santiago delimitado por el Canal Santiago (Canal de Entrada o de Acceso a Puerto La Plata) y el Canal Intermedio (23.233 m²); los concedidos por escrituras públicas de 1886 y 1887 a la Empresa Laval y Médi (2.400.000 m²); y a la Compañía Muelles y Depósitos en 1889 (152.410 m²); otro a don Manuel Giménez (84.370 m²); seis manzanas, vendidas en remate a nombre de Botet y Aravena (aprox. 70.000 m²). Por último las 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). Del convenio surgía, además, que la Provincia de Buenos Aires vendía a la Nación una serie de inmuebles, útiles y enseres “con excepción de ciertas obras y terrenos vendidos o enajenados de otro modo a particulares” (RO-PBA 1904b).

El texto de la ley que había facultado la venta del puerto, tampoco suponía el reconocimiento como propiedad privada de los terrenos e instalaciones existentes en poder de particulares “sin título legal”, todas cuestiones que fueron materia de prolongados debates y planteos legales y técnicos al momento de definir los alcances de la jurisdicción nacional sobre terrenos de dominio privado en Puerto La Plata (Galli 1924, 34). De acuerdo con Ferro y Amoedo (1941, 87), esas problemáticas se complicaban aún más con otro de los aspectos que afectaban a cuantiosos intereses desde el momento de su transferencia: “la legitimidad de los títulos de propiedad” que empresas y particulares disputaban sobre terrenos sitios en zona portuaria, a la vez, inherentes a los de saneamiento de títulos y consolidación de los derechos de propiedad.

Constan entre los valiosos antecedentes para dirimir esas cuestiones y, por consiguiente, los alcances de la injerencia de la Nación o la Provincia sobre terrenos de Puerto La Plata, las sucesivas presentaciones de los frigoríficos The La Plata Cold Storage, y de su sucesora Cía. Swift de La Plata S. A. y de la Sociedad Anónima Frigorífico Armour de La Plata, aunque tras el traspaso por venta en 1904 parecía haber quedado en claro que, el terreno del primero “ha sido siempre de la Provincia” en virtud de una “concesión precaria” mientras que, el segundo, “constituye una propiedad particular, tanto el edificio como el suelo, habiendo sufrido una serie de traslaciones de dominio” (Cía Swift 1925).

Un interesante documento publicado en 1925 trataba de disipar dudas al analizar el proceso legal que conllevó una demanda presentada en 1914 por la Compañía Swift de La Plata para dilucidar si “la inspección de los motores de los frigoríficos instalados en el Puerto de La Plata, en terrenos de propiedad de la Nación”, le correspondía a la autoridad nacional o a la municipalidad de La Plata. Varias fueron los temas discutidos en el contexto de ese proceso judicial: entre otros, si la jurisdicción política “va anexa a la propiedad de la tierra”, sin otra condición de destinarse a fines de utilidad nacional y, en este sentido, no cabía la menor duda que el adquirido Puerto La Plata en 1904 era funcional a ese requisito; si la vigilancia policial, el cobro de impuestos, la inspección de las instalaciones le correspondía al estado municipal, provincial o nacional; o si la “propiedad nacional en virtud del convenio oportunamente celebrado con la Provincia de Buenos Aires” abarcaba desde los atracaderos de buques e instalaciones fiscales de carga y descarga hasta las “particulares que en toda la zona del mismo se asientan y que a la par facilitan su buena explotación” (Cía Swift 1925)..

Centrando la atención en la legitimidad del título de propiedad del terreno del Frigorífico Swift y, por consiguiente, a qué jurisdicción estaba sometido cuando la provincia de Buenos Aires le reclamó el pago de un impuesto en virtud de las leyes de comercio e industria, Galli (1924, 9) sostiene que la Compañía había alegado en su defensa “estar eximida del pago de todo impuesto provincial, como sucesora de los señores Samuel Zavalla y Cía.”, titulares de una concesión de uso y de este beneficio a partir de 1895.

En ese año, la empresa de Samuel Zavalla y Cía, había sido contratada para instalar un embarcadero de animales en pie en un terreno de doscientos cincuenta metros de frente por noventa y nueve con noventa al costado Este del Gran Dock, más veinte metros de fondo para ubicar los corrales, reservándose la provincia de Buenos Aires los derechos de expropiar las instalaciones construidas y rescindir el contrato de concesión en caso de venta de Puerto La Plata (RO-PBA 1894) (RO-PBA 1895).

El contrato de concesión de uso a favor originalmente de Samuel Zavalla y consolidado por ley de la provincia de Buenos Aires el 24 de setiembre de 1900, fue reducido a escritura pública el 19 de marzo de 1902, firmada por él mismo en nombre de todos los socios de la compañía y transferido, en el mismo acto, a John Tergidga que, en 1903, colocó la piedra fundacional del Frigorífico Sociedad Anónima The La Plata Cold Storage Company Limited, e inauguró las instalaciones en 1904. En términos de *transferencia de una concesión de uso* se expresaba el decreto por el cual el Poder Ejecutivo Nacional concesionó ese amplio terreno a favor de la Compañía Swift de La Plata S. A. Frigorífica en 1907 (RN-RA 1910).

El origen del título de propiedad de los terrenos del frigorífico Armour era muy diferente:

El 25 de setiembre de 1885 la Empresa Lavalle y Médici le solicitaba al gobierno de la provincia de Buenos Aires una extensión de terreno anegadizo “a terraplenar” comprendida entre el Canal de Entrada (300 m), el Río Santiago (355m) y el Canal del Oeste (320) que, aprobada por decreto el 13 de noviembre de 1885, fue reducida a escritura pública el 26 de abril de 1887 y vendida en 1889 a la Sociedad Muelles y Depósitos.

Cada uno de esos instrumentos ratificaban, a la vez, los términos del contrato por el cual la provincia de Buenos Aires le había otorgado ese terreno anegadizo a cambio de terraplenar, no solamente, el área solicitada sino una mayor al “Este del Canal de Entrada” que “quedarían de exclusiva propiedad del gobierno” para construir “obras de importancia que las necesidades futuras del puerto reclamarán”. Estas fracciones estaban delimitadas, una entre el Canal de Entrada, el Río Santiago, el Canal Oriental (Este), la Compañía de Electricidad de La Plata y la perteneciente a Lavalle y Médici y Cía., lindante con el Frigorífico Swift. Otra por el Canal Oriental (Este), el Río Santiago, el Canal del Saladero y al Oeste con una propiedad perteneciente a Jackson, probablemente propietario de depósitos de cereales (RN-RA 1911a) (Filgueira 1999, 41).

Sobre esos terrenos Lavalle y Médici redoblaron entonces la apuesta. En 1889 le solicitaron al gobierno de la provincia de Buenos Aires la aprobación del estatuto de una “Sociedad Anónima

Mercado de Frutos del Puerto de La Plata” para instalar ese emprendimiento con todos los derechos y obligaciones adquiridos por aquel contrato de 1885. Sin embargo, durante muchos años esa sociedad permaneció paralizada: por un lado la crisis económica de 1890 detuvo su desenvolvimiento, por otro se agregaron las denuncias ante el Congreso Provincial sobre los procedimientos traslativos y legitimidad de los títulos de dominio que imposibilitaron toda iniciativa para hacer valer esas grandes extensiones de territorio portuario o emprender negociaciones a los fines de atraer los capitales necesarios para ejecutar las obras del Mercado de Frutos (RO-PBA 1886) (RO-PBA 1889).

Las administraciones provinciales de Guillermo Udaondo (1894-1898) y Bernardo de Irigoyen (1898-1902), concitaron no pocas observaciones sobre esos procedimientos. Argumentaban que “del estudio practicado sobre las tierras que por ley del 3 de setiembre de 1883 se expropiaron con destino a la construcción del puerto de La Plata (...) resulta que una gran parte de ellas se hallan hoy detentadas por los señores Lavalle y Médici y la Sociedad Muelles y Depósitos en virtud de concesiones hechas por el P.E. en administraciones anteriores”. Para la Escribanía Mayor de Gobierno la sustracción del dominio del fisco de gran parte de las tierras mejor situadas del puerto adolecían de “nulidad manifiesta *ab initio*”.

Si bien esas empresas carecían de mandato por no existir una ley o poder que las autorizasen y, por tanto, los terrenos en disputa eran pasibles de ser retrotraídos al dominio de la provincia de Buenos Aires, la Sociedad Anónima Mercado de Frutos del Puerto de La Plata conservó las propiedades en sus casi veinte años de inactividad y tras su disolución, en 1908, las vendió a la Sociedad Anónima Frigorífico Armour de La Plata en 1911.

En 1924, la sentencia de un juicio que inició ese frigorífico contra la Provincia de Buenos Aires a fin de que ésta sea condenada por reclamarle una gran deuda en concepto de impuesto a la industria y el comercio, ratificó la propiedad de los terrenos a nombre Sociedad Anónima Frigorífico Armour de La Plata, mientras que al unísono varias voces se alzaban, sin éxito, para reclamarle al gobierno que “haga constar, una vez más, sus derechos” sobre los que ilegalmente “fueron donados a la compañía de Lavalle y Médici”, acordados gratuitamente a título de servicios y con un alto margen de beneficios para la empresa constructora del puerto, sin previamente desafectarlos de su carácter público (Frigorífico Armour c/PBA, 1928).

El proceso de transferencia a la Nación de Puerto La Plata, también fue acompañado por la elaboración de disposiciones legales que clarificaban complejos temas de jurisdicción sobre el territorio portuario y, particularmente, sobre sus terrenos y actividades. Hipólito Yrigoyen, presidente de la República (1916-1922), sancionó en 1917 una de las primeras al declarar que todos los establecimientos industriales y casas de comercio instalados dentro de Puerto La Plata estaban sometidos a la jurisdicción nacional. Por tanto, el gobierno nacional ejercería en Puerto La Plata “la legislación exclusiva que como tal le conviene, sin que esa legislación excluya la soberanía de la Provincia de Buenos Aires porque no transforma el bien público en territorio político” (RO-PBA 1917).

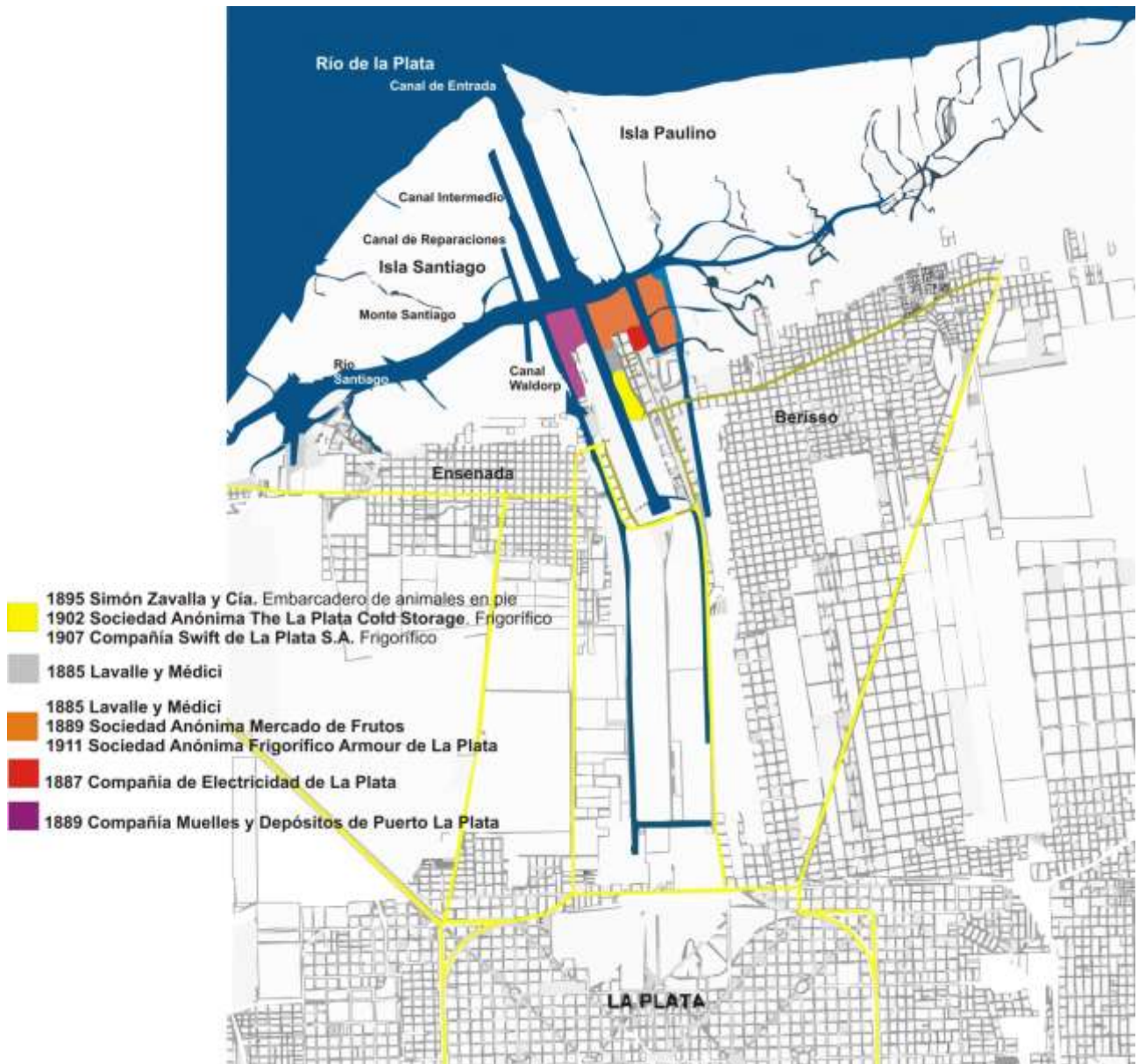
Los casos de la Sociedades Anónimas Frigorífico Swift y Armour de La Plata desencadenaron, en paralelo, una rica construcción de argumentaciones y jurisprudencia para dirimir el conflicto jurisdiccional entre la Nación y la Provincia sobre el territorio de Puerto La Plata. Tal controversia que se había iniciado en el mismo momento del traspaso de Puerto La Plata a la Nación aún se mantenía vigente en la década de 1930.

En 1938, Julio A. Amoedo (y Ferro 1941a, 127-143) en un discurso a la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires daba cuenta de la situación jurídica de los “terrenos adyacentes al Puerto de La Plata” retrotrayendo la atención a la “desafectación de los terrenos divididos en manzanas y lotes, con una superficie de 377.868 m²” que habían pasado a poder de la Nación en 1904 y que, en 1949, aún persistía el litigio en los ámbitos de gobierno.

En enero de ese año el gobierno de la provincia de Buenos Aires creó una Comisión que recién se conformaría en 1956 con la finalidad de estudiar, nuevamente, los problemas de jurisdicción

en la zona del Puerto La Plata ante la necesidad de fijar los límites definitivos de los partidos de Berisso y Ensenada que, en abril de 1957, obtendrían su autonomía del partido de La Plata. Sin embargo, tres meses más tarde límites fueron fijados como provisionales, “hasta tanto se llegue a un acuerdo entre la Provincia y la Nación sobre el problema jurisdiccional del Puerto de La Plata”. El nuevo partido de Berisso limitaría al sudoeste y noroeste con la zona nacional del Puerto La Plata, mientras que Ensenada lo haría por el sudeste y el noreste (RO-PBA 1949) (RO-PBA 1956) (RO-PBA 1956a). (fig. 43)

Fig. 43 Terrenos de los Frigoríficos Swift y Armour y limítrofes



Fuente: Elaboración del autor

Algunas obras de la administración nacional (1905-1930)

“Afortunadamente, cuando ya se consideraba terminada la acción del Puerto La Plata, debiendo recibir el golpe de gracia con el retiro de los pocos trasatlánticos que aun llegan a él periódicamente, nuevas fuentes de vida se preparan para entrar en plena actividad” (Diario El Día 3-1-1902).

En el período comprendido entre los años 1905 y 1930, la gestión de obras para el mejoramiento de Puerto La Plata estuvo atravesada por las dificultades de operar a la sombra de distintos factores adversos: la primera guerra mundial (1914-1918) y la consecuente restricción en la importación de materiales por estar casi clausuradas las fábricas y mercados de donde se obtenían, el alza crecida de los fletes y la enorme disminución de los medios de transporte y la crisis económico-financiera de 1929 y sus secuelas la década subsiguiente.

Por entonces, en Puerto La Plata era prioritario el logro de objetivos de mejoramiento de sus infra y supra estructuras recibidas en estado de abandono, de fortalecimiento del frente fluvial con instalaciones defensivas y de inflamables; de promoción de nuevos emprendimientos industriales públicos y privados y de creación de una zona franca que, en conjunto, acompañarían la redefinición del rol del puerto en las primeras décadas del siglo XX. La transferencia de este puerto a la administración nacional había creado la esperanza de abrir “nuevas fuentes de vida (...) cuando ya se consideraba terminada la acción del Puerto La Plata, debiendo recibir el golpe de gracia con el retiro de los pocos trasatlánticos que aun llegan a él periódicamente” (Diario El Día 3-1-1902).

Sin embargo, para los gobiernos nacionales que se sucedieron entre 1904 y 1930, las grandes inversiones públicas en Puerto La Plata, no serían materia de preferente atención. La obra portuaria más importante a realizarse, la más imperiosamente reclamada por las necesidades urgentes de la producción y el comercio eran las relativas al ensanche del Puerto de Buenos Aires donde convergía la tercera parte del comercio de importación y exportación de la República y, la construcción, al Norte del mismo, del Puerto Nuevo con obras realizadas, lenta y dificultosamente, durante los gobiernos de José Figueroa Alcorta (1906-1910), Roque Sáenz Peña (1910-1914) y Victorino de la Plaza (1914-1916). (Anexo 8)

A ese propósito respondían en 1906, los estudios técnicos para proyectar la ampliación y profundización de algunos canales que unieran el Puerto de Buenos Aires con el de La Plata y el Paraná de las Palmas; la construcción de siete galpones para depósitos de mercaderías, el ensanche del edificio de máquinas, la instalación de veintitrés grúas hidráulicas y la profundización de la Dársena Norte hasta alcanzar veinticinco pies para habilitarla al servicio de buques de ultramar de los cuales “podrán atracar hasta ocho a la vez” (Mensaje 1906).

Transcurridos dos años del inicio de la conflagración mundial, Victorino de la Plaza le explicaba al Honorable Congreso de la Nación que el Departamento de Obras Públicas se había visto forzado a una “relativa inactividad en el objetivo esencial de sus funciones”, debiendo atender sólo aquellas obras que no importaran mayores gastos. La disminución en la importación de algunos artículos era particularmente sensible: el carbón de piedra, la arpillera, maquinarias, el hierro y los materiales para el ferrocarril habían dejado de entrar al país en 1916 “en un 50 por ciento de los valores con relación al último año de paz” (Mensaje 1916) (Mensaje 1917).

Entretanto en Puerto La Plata se ejecutaban obras para descomprimir infraestructuras y servicios del Puerto de Buenos Aires. En los primeros años de administración nacional, las actividades e inversiones públicas aplicadas sobre su plataforma se orientaron, fundamentalmente, a la realización de estudios y ejecución de obras de dragado, balizamiento, y/o reprogramación y prórroga de los plazos de entrega de obras contratadas en administraciones anteriores como, por ejemplo, las otorgadas a los Señores Francisco Lavalle y Cía. para la renovación de ferrovías y cabrestantes y a la empresa de Pedro Vasena e Hijos, la modificación de pescantes.

La citada Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de Buenos Aires y de La Plata, tenía a su cargo la elaboración de los planos, las especificaciones técnicas, las bases y condiciones, los

cómputos métricos y presupuestos para licitar las obras necesarias de acondicionamiento, reparación y/o completamiento de las infraestructuras fijas y móviles de Puerto La Plata. Todas urgían al momento de mejorar el funcionamiento y los servicios de Puerto La Plata, en los primeros años de la administración nacional: la construcción de un galpón con destino a mercaderías; la prolongación de las riberas del lado Este del Canal de Entrada al puerto y el revestimiento de piedra de una parte de los existentes y entre otras la modificación de veintiocho pescantes hidráulicos.

El Presidente de la República, Julio Argentino Roca (1898-1904) autorizó tempranamente “al señor Ministro Argentino en Londres, para adquirir de la casa Mauning Wardle y Cía. cuatro locomotoras tipo N° 11911, del peso de 42 toneladas cargadas, con las piezas de repuesto correspondientes”, para ser empleadas en Puerto La Plata y, a la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de Buenos Aires y Puerto La Plata la adquisición de 100 lonas para cubrir las bolsas de cereales que debían recibirse en las plazoletas a cielo abierto, por falta de depósitos” (RN-RA 1904). En el mismo mes y año esa Oficina solicitaba la autorización para licitar públicamente la adquisición de los materiales necesarios para el funcionamiento del Puerto La Plata y, mientras se procedía administrativamente en ese sentido, el permiso para adquirir por licitación privada “los artículos que fueran de imprescindible necesidad para llenar las exigencias del servicio” (RN-RA 1904a).

El año 1905, fue testigo de numerosas autorizaciones del gobierno nacional para efectuar las reparaciones de cuarenta vagones, cambiándoles los elásticos, paragolpes y maderamen; la toma de juntas de aproximadamente 8000 metros cuadrados de muelle; la reconstrucción de los pilotes del puente levadizo y la pintura de cinco galpones, cuatro puentes y veintiocho guinches. Además, el permiso para instalar un taller con sus motores, tomos, etc. a fin de atender las diferentes reparaciones de las máquinas; colocar un molino con cinco mil metros de cañería y adquirir cuatro botes para el servicio de sondaje y limpieza del Puerto. Complementaron esas decisiones aquellas propias de las funciones de la Oficina de Conservación y Servicios del Puerto de Buenos Aires y Puerto La Plata para la preparación de pliegos de licitación referidos a los servicios de carga y descarga que obligaban a las empresas prestatarias a tener el número de peones y los elementos necesarios para efectuar las operaciones de estiba y desestiba dentro de los depósitos y, la carga y descarga de buques a vagones o a galpón, y viceversa.

Las obras de prolongación de las riberas y el revestimiento de piedra, le fueron reasignadas en licitación pública a la Empresa Francisco Lavalle y Cía., como también los trabajos de remoción de vías férreas, cabrestantes, bitas giratorias, pescantes hidráulicos; la modificación de cuatro galpones y “la colocación de un riel para los guinches a lo largo del coronamiento del Gran Dock de Puerto La Plata”. En vista del aumento en la exportación de cereales urgía la modificación de los pescantes hidráulicos que, por licitación, le había sido concedida a la empresa metalúrgica de Pedro Vasena e Hijos¹⁶. Conocida como “La Europea”, la empresa metalúrgica de Don Pedro Vasena (1853-1916) fundada en 1871 con casa Matriz en la Ciudad de Buenos Aires y sucursal en La Plata, fue una de las grandes que participaron del auge industrial argentino de fines del siglo XIX y principios del XX (RN-RA 1906) (Vitalone 2017).

El proceso político, técnico y administrativo que impulsó la consolidación de un nuevo puerto naval-militar; industrial-comercial y de inflamables, fue acompañado por numerosas compañías y empresas, nacionales y extranjeras, que instaladas o con la esperanza de instalarse en Puerto La Plata, acercaban propuestas para la construcción de obras nuevas o de ampliación de sus establecimientos, o presentaban solicitudes para obtener nuevas concesiones en arrendamiento y, beneficios impositivos con la finalidad de importar materiales y maquinarias en pos de modernizar sus áreas funcionales.

¹⁶ A poco de fundarse la Ciudad de La Plata en 1882, el gobierno de Dardo Rocha encargó a la casa Vasena una importante serie de obras, entre las que se encontraban las estructuras metálicas para sostener los edificios de la Casa de Gobierno, el palacio de la Legislatura, la Municipalidad y el Teatro Argentino. Para poder cumplir con semejante volumen de trabajo, la empresa instaló una sucursal en la manzana entre las calles 13, 14, 58 y 59 hacia 1887.

En ese marco, la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata, redactó numerosos informes que avalaban transferencias de terrenos y contratos de arrendamiento de lotes, o nuevas concesiones a empresas y particulares. Las concesiones, en general, eran solicitadas para destinarlas a la construcción de viviendas y/o negocios y revestían el carácter de precarias sujetas a quedar sin efecto en cualquier tiempo que el Poder Ejecutivo así lo resolviera sin lugar a reclamo ni indemnización alguna.

Nuevas concesiones fueron otorgadas en Puerto La Plata, tanto en parcelas de manzanas como en las plataformas del Gran Dock y el Dique de Maniobras y en la Isla Santiago, diferenciándose las obligaciones de los arrendatarios en relación al destino y la situación relativa del terreno dentro del territorio portuario. Algunos debían alambrar o cercar los terrenos quedando prohibida la extracción de arena o conchilla, el encierro de animales en pie y el uso de los canales del puerto para lavaderos, baños o abrevaderos de hacienda. Otros, debían colocar casillas de madera o revisar el estado de sus contratos de concesión en arrendamiento efectuados con la provincia de Buenos Aires para ser renovados con la Nación, como el caso de la Empresa del Frigorífico The Cold Storage Company Limited. A esta empresa esa oficina le renovó el arrendamiento de aproximadamente 28.500 metros cuadrados durante el año 1905.

No faltaron las intimaciones de la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata para desalojar terrenos arrendados a particulares y empresas por la anterior administración provincial, con la finalidad de crear nuevas áreas de oportunidad como la instalación de una Zona Franca o la ampliación de los depósitos de inflamables. Estos procedimientos de recuperación de terrenos alcanzaron, inclusive, a algunas casillas-viviendas particulares que, a juicio de la nueva administración, estaban mal ubicadas.

Don Carlos Westerberg arrendatario de un lote sito en el costado Este del Gran Dock, por ejemplo, debió proceder al traslado de su casilla de negocio por encontrarse edificada fuera del sitio concedido y sobre uno de los aljibes destinados al servicio al puerto. Así reza el decreto "Intímese por la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata el desalojo inmediato de la casilla de que se trata, del sitio que actualmente ocupa. La misma oficina procederá a ubicar la referida casilla donde no ofrezca peligro alguno ni sea un obstáculo para el tránsito público, siempre que el concesionario declare estar dispuesto a abonar por el arrendamiento del terreno ocupado la suma de (25) veinticinco centavos moneda nacional, por cada metro cuadrado y por mes, en trimestres adelantados, pago que deberá efectuarse en la Aduana local". Firmaba don Manuel Quintana, Presidente de la República Argentina (1904-1906) y, como en todos los casos el gobierno nacional se reservaba el derecho de dejar sin efecto esa concesión sin dar lugar a reclamo ni indemnización de ningún género (RN-RA 1905).

En ese prolífero período de toma de decisiones fueron intimadas las sociedades **Cory Brothers Cía, Ltda y Bulman**, carboneras, y **la Cinzano y Cía**, propietaria de un secadero de granos, a desalojar los terrenos que ocupaban por estar afectados a la instalación de una zona franca. A la par, la administración nacional arrendaba los terrenos desalojados y aquellos que se iban incorporando a la Nación como los lotes en las inmediaciones del Dique N° 1. Dos años más tarde, un sitio en el Gran Dock le fue cedido a la **Compañía Nelson Line** para operar un servicio de carga y descarga de mercancías y de pasajeros "siempre que en dicho punto no se encuentren otros vapores haciendo operaciones de carga de cereales" (RN-RA 1906) (RN-RA 1910a).

En 1906, José Figueroa Alcorta en ejercicio del poder ejecutivo nacional (1906-1910), autorizó a la **Compañía Muelles y Depósitos** la rehabilitación de los embarcaderos y demás instalaciones que ya poseía en Puerto La Plata para la exportación de ganado aduciendo al efecto las especiales condiciones de su ubicación, construcción y accesorios en el terreno comprendido entre el Canal de Entrada, el Río Santiago y el Canal Oeste. Aquí, en 1889, la empresa había instalado un puerto llamado de Tacamas, o Puerto Occidental, y construido muelles y galpones, donde atracaban los buques esperando tener libre entrada en el Gran Dock. Un año antes de la inauguración de Puerto La Plata, la Sociedad Muelles y Depósitos ya tenía instalados "1500 metros de *quai* con 21 pies de agua, 46.000 metros superficiales de almacenes cubiertos y 14

kilómetros de vías férreas con 22 pescantes para descarga, estando en obra otros trabajos de análoga importancia” (RN-RA 1889) (BCN 1889).

Para el gobierno nacional, esas infraestructuras que reunían las condiciones necesarias para su rehabilitación “eran de positiva conveniencia para la ganadería, ya que la existencia de dos o más puertos de exportación de animales constituirá siempre una competencia provechosa”. Por el artículo primero del decreto que declaró habilitadas las operaciones comerciales de ese embarcadero, la sociedad debía adecuar las instalaciones “a las disposiciones vigentes sobre embarque de ganado” (RN-RA 1906a).

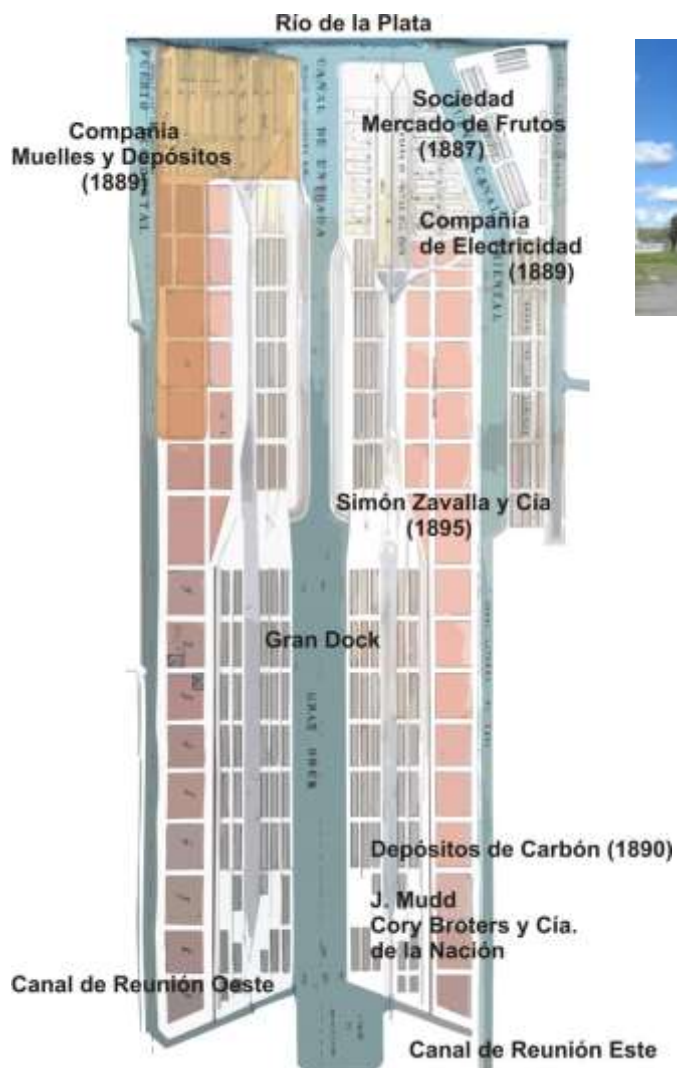
Por intermedio de la contratación de César Della Beffa, la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de Buenos Aires y de La Plata aprobó los planos para la construcción de la **Usina Eléctrica del Puerto**; el cimiento de la bomba auxiliar y el pozo de descarga del condensador de las bases, en una fracción de tierra que la **Compañía de Electricidad de La Plata** le había comprado a la Sociedad Mercado de Frutos en 1889. Ese terreno estaba delimitado por el gran predio de Sociedad Mercado de Frutos, donde años más tarde se instalaría el frigorífico Armour, el Canal Oriental, la Calle Nueva York de Berisso y un sector de la propiedad de Juan Médici, lindante a la vez con el frigorífico The La Plata Cold Storage (Swift). La provisión e instalación de las cintas transportadoras y maquinarias estarían a cargo de la empresa Parcus y Cía. y Juan Mosca.

Las obras del edificio e instalaciones complementarias de la Usina finalizaron el 1º de agosto de 1907 y, en 1910, la compañía obtenía del gobierno nacional la autorización para extender las vías férreas al servicio del puerto y construir un muelle en el Canal Oriental (Este), destinado a la carga y descarga de arena y otros materiales en embarcaciones de tres pies de calado, obligándose a verificar, por su cuenta, la limpieza del fondo del Río Santiago que la comunicaba con el Canal de Entrada al puerto. Por su parte, la Dirección General de Correos y Telégrafos era autorizada a ocupar un terreno para instalar una casilla de correos (RN-RA 1906b) (RN-RA 1907). (RN-RA 1910b) (RN-RA 1910c) (fig. 44).

Fig. 44 Ocupación del territorio portuario (1885-1895)



Compañía Dock de Tránsito del Puerto La Plata (Membrete1889, web)



Usina Eléctrica del Puerto

Fuentes gráfica: Elaboración del autor sobre Plano General de Puerto La Plata (AH-PBA 1891)

Entre 1907 y 1910 el ingeniero hidráulico Johannes Abel Waldorp (1859-1930), hijo de Jan Abel Adriaán Waldorp (1824-1893) proyectista y director técnico de las obras fundantes del Puerto La Plata, asociado con Van Haaren de la Anónima Entrepise de Traveaux Publics, fueron contratados para realizar obras de dragado en los canales de Río Santiago y el Gran Dock hasta una profundidad de 26 pies y de colocación de piedras en las riberas y escolleras. A la realización de estas obras se sumó la Sociedad Muelles y Depósitos con la contratación también de esas empresas, sus dragas, chatas y remolcadores, para el dragado al costado de sus muelles, bajo el control y la certificación de obras a cargo de la Dirección General de Obras Hidráulicas. De exclusiva responsabilidad de las empresas era darle solución a los desperfectos que hicieran peligrar la estabilidad de los muros de los muelles construidos por la Compañía Muelles y Depósitos (RN-RA 1910d).

No faltaron las recomendaciones de la administración nacional para realizar obras de saneamiento en los canales laterales, en especial en el Canal Este por el “mal estado higiénico del Barrio Berisso (Calle Nueva York) y la falta de circulación de las aguas” y si bien esas obras le incumbían a la Municipalidad de La Plata otras podían concretarse con los recursos y elementos propios de la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de Buenos Aires y de La Plata. A juicio del Departamento Nacional de Higiene, una mejor circulación de las aguas en el Canal Este

se obtendría “horadando con caños en número y condiciones suficientes a ese efecto, el tajamar que se utiliza como puente”, junto a la apertura de calles y la rectificación del amanzanamiento a cargo del municipio (RN-RA 1910e).

En pos de recuperar terrenos para nuevas áreas operativas del Puerto La Plata, durante la primera década de administración nacional continuaron las intimaciones de desalojo a empresas y particulares. En 1911 la recién creada Dirección del Puerto La Plata, dependiente del Ministerio de Hacienda de la Nación, aplicó esa medida a las empresas carboneras **Mann George Limited y The Cardiff Coaling Limited** “a fin de aumentar la capacidad del puerto para las operaciones de exportación de los productos” y, por las mismas razones, a la **The River Plate Coal Ltda.** que poseía un depósito de carbón al costado Este del Gran Dock. Al unísono la **Compañía de Gas de La Plata** solicitaba la concesión de tierras para instalar un caño sifón de seis pulgadas de diámetro a cien metros del Canal Lateral, sujeta “a cualquier remoción que las modificaciones del lecho del canal hicieran necesaria, sin cargo de indemnización alguna por parte del Gobierno” (RN-RA 1911b).

Las acciones de recuperación de tierras para constituir las en áreas operativas de Puerto La Plata, fueron acompañadas con la reinstalación en la agenda pública de viejas ideas sobre la ampliación de su plataforma portuaria. Con este fin, el 3 de agosto de 1911 el Poder Ejecutivo elevó a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación un proyecto de ley para invertir en la realización de un estudio que tomara en cuenta las alternativas de “ensanche” sugeridas por el Departamento de Ingenieros al Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires al gobernador Guillermo Udaondo en 1898.

La reevaluación de ese proyecto fue realizada por la Comisión del Plata Superior de la Dirección General de Obras Hidráulicas de la Nación que se expidió a favor de la alternativa consistente en la prolongación del “Gran Dock en dirección a la ciudad de La Plata” sobre los terrenos reservados para su expansión entre canales laterales, Este y Oeste. Esa comisión dejó de lado las alternativas de ensanchar el 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 y la de aprovechar los canales Este u Oeste hasta el canal de conclusión.

Pero, pese a ponderar positivamente el proyecto del Departamento de Ingenieros de 1898 concluyó en que “no ha llegado el momento” de ejecutar grandes y costosas obras de ampliación como la de extender el Gran Dock hasta la Ciudad de La Plata.

La misma comisión presentó entonces un proyecto de ensanche que consistía en “prolongar los muelles del Dock actual hasta Río Santiago en una extensión de 705m en el costado Este y 865 en el costado Oeste o sea un total de 1570m que agregados a los actuales sumarían 4120m de muelles fiscales con una capacidad de 2.060.000 toneladas removidas por año”. Por este proyecto, técnicamente más económico que “la construcción de un nuevo canal de 3370m de longitud” hasta la Ciudad de La Plata, se ganaría en longitud de muelles a orillas de un canal “recientemente dragado a 26’ debajo del cero” (MOP-N 1911).

Por su parte, la administración de Puerto La Plata aconsejaba prolongar en 859 metros el muro del lado Oeste del Gran Dock, hasta los de Muelles y Depósitos “dejándose para más adelante la construcción de nuevos galpones”. A su juicio había llegado la oportunidad de ampliarlo dado que sus instalaciones a futuro resultarían insuficientes para satisfacer las exigencias del comercio de importación y exportación. Argumentaba, además, que dos nuevas líneas férreas, la provincial a Meridiano V y la de la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, harían converger la producción agrícola de vastas zonas a Puerto La Plata.

La Dirección General de Obras Hidráulicas no compartió la opinión de esa administración respecto a satisfacer las necesidades de Puerto La Plata a futuro, más cuando por entonces constituía una verdadera preocupación para las autoridades por su falta “casi absoluta de actividad”: las estadísticas demostraban que “éste no alcanza todavía a la cuarta o quinta parte de aquel (movimiento) que puede ser atendido por las obras existentes”. Concluyó entonces en que no era

prioridad la ejecución de ninguno de los proyectos de ampliación estudiados haciendo notar que sólo por los muelles del Gran Dock “bien utilizados y administrados podrían moverse un millón y medio de toneladas al año sin contar con los de la Compañía Muelles y Depósitos”.

El informe de comisión también resumía las obras que, entre 1905 y 1911, el Gobierno Nacional había ejecutado en la plataforma portuaria: la modificación de 28 pescantes, la construcción de depósitos para mercaderías y montaje de cintas transportadoras en los galpones; la prolongación de risbermas y enrocamiento, el dragado a 26 pies de profundidad debajo del cero del Puerto, el Antepuerto y el Canal de Entrada y a 28 pies en los costados del Gran Dock, quedando habilitado para permitir la entrada de los grandes trasatlánticos en mejores condiciones respecto al movimiento de mercaderías.

El presupuesto para 1915 contempló la necesidad de pensar un plan general de obras públicas para terminar, en cinco años, la construcción de todos los puertos nacionales, las obras de salubridad en las ciudad de Buenos Aires y capitales de provincias, las del Riachuelo y otras hidráulicas, además de obras de irrigación, ferroviarias, construcción cuarteles, escuelas, edificios fiscales, etc. Entre las razones que justificaban la decisión del gobierno nacional de Victorino de la Plaza (1915-1916) para elaborar un plan quinquenal se encontraban los riesgos y perturbaciones que la primera guerra mundial le presentaban a la navegación y al comercio marítimo y, la falta de insumos por “la paralización de las manufactureras de las grandes naciones envueltas en (esa) contienda y que, por consiguiente, no fabrican ni producen como en los tiempos ordinarios de paz y tranquilidad” (Mensaje 1915).

Las obras públicas se encontraban totalmente suspendidas en 1916 y otras terminadas en los puertos de Buenos Aires y La Plata se hallaban en estado de abandono. Urgía la elaboración de un plan general de obras para mantenerlos en condiciones de explotación que, en el caso de Puerto La Plata, se elaboró en 1920 durante el gobierno de Hipólito de Irigoyen (1916-1922), en el seno de la Dirección General de Navegación y Puertos creada en 1918 bajo la órbita del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

Un plan general de obras para Puerto La Plata (1920)

“Dada la rada exterior resulta incomparablemente más fácil a los grandes buques llegar al Gran Dock de La Plata, que entrar al puerto de Buenos Aires recorriendo 37 kilómetros de canal artificial donde no siempre encuentran la profundidad requerida. Transformar el hoy inseguro y peligroso Dock de La Plata en un puerto de ultramar con profundidad de primer orden, es realmente una obra de patriotismo...” (RA-HCD 1922).

El 5 de agosto de 1920, previo informe de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Honorable Cámara de Diputados, el Poder Ejecutivo Nacional aprobó un proyecto de ley para comenzar las obras de reconstrucción y consolidación de los murallones en las secciones del Gran Dock de Puerto La Plata, derrumbadas en los años 1914 y 1919. Esas obras debían ser consideradas políticamente de urgencia “indiscutible (para) solucionar en parte la situación difícil porque atraviesa esta población (de Berisso), eminentemente obrera, por la paralización total de los frigoríficos que constituyen su principal medio de vida” (RA-HCD 1920).

En aquella oportunidad el Poder Ejecutivo había dispuesto que se adoptaran las medidas necesarias para preparar un proyecto de reconstrucción de esas secciones, estudiando al mismo tiempo la mejor forma de reforzar la construcción de las que quedaban en pie. Presentado bajo el título “Puerto La Plata: proyecto de consolidación del muro de atraque del Dock Central y reconstrucción de las secciones derrumbadas. Estudio para la profundización a 33 pies” fue elaborado por la Dirección General de Navegación y Puertos, y el legajo de obras elevado a consideración del Ministerio de Obras Públicas de la Nación el 14 de julio de 1920, no sin antes exponer las razones por las que se solicitaba su urgente tratamiento.

Si bien esa dirección alababa los lineamientos del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires en cuanto al emplazamiento y ubicación del Puerto La Plata, realizaba profundas críticas tanto al proceso de su construcción como a las obras de mantenimiento y conservación de su infraestructura física ejecutada en las dos primeras décadas del siglo XX:

“Como es sabido las obras en cuestión fueron construidas durante los años 1883 al 1888 y en 1890 la segunda parte, por la empresa Lavalle y Médici ... Al realizarse la transferencia no se dejó constancia del estado en que se recibieron las obras, pero por informaciones que esta Dirección General ha podido obtener con motivo del primer derrumbe en 1914 y posteriormente durante los estudios practicados al proyectar las obras de reconstrucción y refuerzo, puede afirmar que ellas han sido deficientemente proyectadas y construidas”.

En la ejecución del proyecto original, continúa el informe, se habían deslizado “errores técnicos graves” no solo al determinar el perfil tipo de los muros de atraque, sino también al construirlos “habiéndose constatado que la parte del muro derrumbado, así como la fundación del que queda en pie, no está trabajada a regla de arte, exhibiendo vacíos entre mampuestos, defecto que es de elemental provisión eliminar y que pone en peligro toda la construcción”. Además el perfil adoptado para la construcción no ofrecía una buena repartición de las tensiones, ni tampoco una racional distribución del material según los principios de la resistencia de los materiales y los elementos de la economía. (fig. 45)

Fig. 45 Perfil del Muro de Atraque del Dock Central de Puerto La Plata (1920)



“es de forma simplemente trapezoidal, con 3m de espesor a la cota (+ 4,00) y 4,90 m en la junta de fundación (- 3,40). Presenta una inclinación de 1:20 en el paramento exterior, siendo del tipo de muros de fundación superior, por tener su base a 4,60m arriba del fondo actual del dock”. Fuente: MOP-N (1920)

Por otra parte, los trabajos de dragado realizados entre los años 1909 y 1910 habían contribuido a empeorar aún más esa situación “pues excavando el canal a corta distancia del muro la pequeña banquina de 3m de ancho, ha sufrido continuas erosiones y desprendimientos debido a que los buques en las bajantes rozaban con su casco el material disgregable que la constituye”.

Esas razones, indujeron la elaboración de un proyecto de obras para reconstruir, no solamente, la parte derrumbada sino también el refuerzo de los muelles que quedaban en pie al mismo tiempo que se juzgaba oportuno autorizar los estudios sobre una variante de muelles de mayor profundidad (10m: 33'), y las infra y supra estructuras a crear con motivo de la instalación de importantes establecimientos industriales. De este modo Puerto La Plata estaría en las mismas condiciones que el Nuevo Puerto de Buenos Aires, en cuanto a profundidad de atraque y aumento de calado “dado que la tendencia actual de la navegación es de aumentar la capacidad de cada elemento de transporte para obtener fletes económicos”.

La Dirección General de Navegación y Puertos elaboró y comparó diferentes tipos de obras para resolver finalmente “un interesante problema de ingeniería”; analizó sus ventajas e inconvenientes y aconsejó adoptar un proyecto “consistente en prolongar el muro actual dotándolo de la base de que carece, mediante un macizo de hormigón de sección suficiente empotrado en la tosca hasta la cota -9,60 y hasta -11,20”. La construcción se llevaría a cabo a cielo abierto “utilizando tablestacadas metálicas Larsen, u otras de tipo adecuado, para poner en seco el terreno de fundación; el muro vendría a reforzarse por secciones de largo variable de 30m a 100m y dos de estas secciones vendrían a ser los muelles a reconstruir, cuyo procedimiento de ejecución sería el mismo, con ligeras modificaciones para poder extraer los restos del muelle derrumbado” (MOP-N 1920).

Ese proyecto que estaba integrado por los legajos de submuración hasta 33 pies de profundidad; reconstrucción del muro caído; submuración del muro existente y reconstrucción del muelle existente, fue aprobado por el Poder Ejecutivo de la Nación el 5 de julio de 1920. Dos años más tarde, el 23 de agosto de 1922, el Honorable Congreso de la Nación autorizó la contratación de las obras a llevar a cabo por licitación o administración, procediendo la Dirección General de Navegación y Puertos a intensificar los trabajos de dragado; mejorar los servicios de tracción “en los puertos de Buenos Aires y La Plata, con el aumento de seis locomotoras”, el balastaje de vías y el arreglo de calzadas y plazoletas y, aumentar la capacidad de los puertos nacionales en concordancia con el incremento del tráfico “dándose preferencia, como corresponde, a las obras e instalaciones del Nuevo Puerto de la Capital, Mar del Plata y Necochea”. En Puerto La Plata el plan contemplaba específicamente “la reconstrucción de los muros derrumbados en 1914, 1919 y 1921” (Mensajes 1924-1926-1927).

Obras públicas en crisis económico-financiera (1930-1940)

“El impacto de la crisis del 30' fue preparando un clima de ideas propicio para la intervención estatal en cuanto al desarrollo portuario y una política marítima... Según Ortiz la necesidad de reconfigurar el sistema portuario en función de un nuevo patrón productivo, buscando la separación de funciones por parte de las distintas agencias, demandaría la redacción de una ley integral para la articulación del sistema” (Ladeuix 2009, 87).

A mediados de su mandato Marcelo T. de Alvear, en ejercicio del Poder Ejecutivo entre los años 1922 y 1928, hacía un balance de la gestión desarrollada por la Dirección a cargo de los asuntos atinentes a la navegación y puertos para impulsar la sanción de instrumentos técnicos y legales que priorizaran la prosecución de las obras paralizadas del Nuevo Puerto de Buenos Aires “que pudo, en otro tiempo, llenar cumplidamente su objeto (y) es hoy insuficiente para responder a las exigencias del enorme movimiento de buques y de cargas que en él operan” (Mensaje 1927).

En el mismo año, el 13 de enero de 1927, la Dirección General de Navegación y Puertos le presentaba al Ministro de Obras Públicas de la Nación los planos, memorias técnicas, cómputos y presupuestos de las obras de relleno de los Canales Este y de Conclusión y de dragado del Canal Oeste, ambas con el objeto de mejorar la viabilidad terrestre y fluvial en Puerto La Plata. Esa documentación había sido aprobada por el Poder Ejecutivo en 1926, aunque en ese ejercicio presupuestario no contaba con los recursos económicos suficientes para iniciar los trabajos.

La dirección presentó nuevamente el proyecto en 1927, justificando la urgencia de intervenir para cegar los canales, no solamente, por la poca profundidad que los inutilizaba sino por sus pésimas condiciones higiénicas, acumulación de basuras y desperdicios. Asimismo, reclamó los terrenos ganados por el relleno de esos canales para destinarlos a las necesidades de Puerto La Plata, a la vez, que el dragado del Canal Oeste a 10 pies (3,048m) de profundidad facilitaría la navegación de cabotaje al Dique N° 1” (MOP-N 1927).

La crisis económico-financiera de 1929 detuvo el proceso haciendo imposible avanzar en la materialización del proyecto, recién después de una década la Dirección General de Navegación y Puertos solicitó nuevamente el expediente archivado en la Cámara de Diputados para someterlo a una reevaluación. Recordemos en este punto que la crisis económico financiera mundial de 1929 se tradujo en la reducción del nivel de exportaciones de carne y trigo hacia el mercado de Reino Unido, como asimismo de las importaciones de manufacturas, iniciando el aislacionismo comercial de las grandes potencias que contribuyó al cambio de un modelo económico agro-exportador al conocido como modelo industrial por sustitución de importaciones.

Respecto a la inversión en Puerto La Plata, el año 1938 concentró la mayoría de las decisiones sobre la asignación de recursos económicos escasos para, fundamentalmente, obras de mantenimiento y conservación de la estructura ferroviaria, reparaciones en general de locomotoras afectadas a los servicios de tracción, renovación de vías y ampliación del galpón para locomotoras y del tinglado de reparación de vagones. Asimismo de la infra y supra estructura del andamiaje portuario: desde la construcción de una casilla nueva para mareógrafo; la reconstrucción de las plataformas fiscales; la modificación del muro de circunvalación y el cierre perimetral de la zona de talleres; la construcción de un edificio para dependencias de la Sección Conservación y Tráfico de Puerto La Plata, hasta el rasqueteo y pintura de los guinches hidráulicos y la colocación de un cable subterráneo en jurisdicción del Dique N° 1. La limpieza del primer tramo del Canal Este de acceso a Río Santiago y el dragado del Canal Oeste presumen avances en la ejecución del plan aprobado en 1926.

Fue intensa la actividad respecto a la autorización de concesiones en arrendamiento de lotes para distintos fines dentro de la zona de muros: kioscos y casillas de madera y cinc, por ejemplo, para oficina de la Sociedad Prácticos de Puerto La Plata; baños en la Isla Santiago Este o las transferencias de plataformas a nuevos inversores como la firma Arenera La Platense, Sociedad de Responsabilidad Limitada, para explotar la descarga de piedra, pedregullo y arena de producción nacional “exclusivamente” en el Dique de Cabotaje N° 1 y, a Félix Avilleira para la construcción de un embarcadero en el Canal de Entrada.

Una idea para la reactivación de Puerto La Plata

“Ni el transcurso del tiempo, ni las gestiones reiteradas del vecindario de La Plata han tenido hasta el presente la virtud de despertar el interés de las autoridades en favor del puerto de la capital de la Provincia. Por el contrario, la situación del mismo haría precaria desde hace años, se ha ido agravando con el estado de abandono en que permanece. Parecería paradójico que un puerto de tanta importancia registrase constante atraso y que resulte hoy muy inferior a lo que fue al ser librado al servicio público” (Oitavén 1944, 2).

“Todo lo que se diga sobre la necesidad urgente de abocarse al estudio y solución de la precaria situación del Puerto de La Plata es poco”. Así se expresaba Alberto Oitavén (1944, 2) a mediados de la década de 1940 retrotrayendo la mirada al proceso que determinó su nacionalización en 1904 y alentó la esperanza de contar con más y mejores recursos para su funcionamiento comercial y el desarrollo, en su entorno, de una zona industrial.

Pero, la realidad había sido muy distinta: “el Gobierno Nacional no atendió seriamente el puerto de La Plata, los muelles están casi destruidos, el canal de acceso y los diques carentes de profundidad, al extremo de dificultar la navegación de los barcos de gran calado; las escolleras estropeadas; los implementos de trabajo anticuados e insuficientes”. En tales condiciones la utilización del puerto despertaba poco interés para atraer a los inversores privados y a las entidades comerciales, como la Cámara de Comercio, Propiedad e Industria de la provincia de Buenos Aires, el Centro Comercial de Ensenada, el Centro Comercial, Industrial y de Bienes Raíces de Berisso, que bregaban por su reactivación.

Sobre la importancia de Puerto La Plata hablaban las estadísticas. Desde 1890 a 1939 había ocupado, casi normalmente, el tercer puesto sobre todos los puertos argentinos, y si bien entre los años 1920 al 39 las importaciones por este puerto habían sido inferiores a las de los puertos de Bahía Blanca y Santa Fe, las exportaciones, por el contrario, se había acrecentado entre 1936 y 1940, si bien el inicio de la segunda guerra mundial en 1939 había alterado su ritmo normal. En 1940, Puerto La Plata se destacaba como el primer puerto bonaerense, realizando aproximadamente el 30 por ciento del comercio exterior de la provincia de Buenos Aires, aunque a juicio de Oitavén (1944,7-8) podía desarrollar “un movimiento mucho mayor, que descongestionaría el puerto de Buenos Aires en épocas normales y daría vida a la extensa zona del puerto de La Plata y por consiguiente, sería una actividad más para la ciudad de La Plata, aumentando su capacidad de vida propia, y llevando a la práctica el proyecto de su fundador”.

A mediados de la década de 1940, Puerto La Plata poseía para sus servicios 6.300 metros del muelle, de los cuales unos 4.500 admitían el atraque de buques de ultramar. Los depósitos fiscales tenían una capacidad de 70.000 metros cúbicos y los particulares 160.000; las 30 grúas del Estado tenían un poder de 65 toneladas y las 28 particulares de 132 toneladas. Las vías férreas para el servicio de sus muelles medían 90.000 metros lineales y la capacidad de almacenamiento de los elevadores particulares excedía las 120.000 toneladas.

Alberto Oitavén, por entonces Jefe de la División Industria y Comercio de Puerto La Plata, proponía revisar los estudios realizados para elaborar uno definitivo que contemplara: el arreglo y modernización de sus instalaciones, la entrada de cuota parte de las mercaderías con destino al Puerto de Buenos Aires, y la venta pública de las tierras bajas de propiedad fiscal, adyacentes al puerto, para la radicación de industrias que atraerían y descongestionarían la gran cantidad agrupada alrededor de la Ciudad de Buenos Aires. Teniendo en cuenta, quizás, la ley citada de 1911 para formar una zona industrial, la propuesta de Oitavén se basaba en la posibilidad de que empresas como la General Motors, Ford o La Cantábrica, adquirieran tierras fuera del territorio portuario para invertir grandes capitales y, a la vez, descongestionar la gran cantidad de fábricas agrupadas alrededor de la ciudad de Buenos Aires.

La construcción histórica de un territorio portuario multipropósito

La historia de Puerto La Plata no puede ser comprendida sin observar que, en las primeras décadas del siglo XX, la organización física y funcional de su territorio fue consecuente con las razones, políticas y técnicas del Estado Nación que tomó la decisión en 1904 de transferirlo por compra a su jurisdicción para que el Puerto de Buenos Aires “tenga de una vez su *entrepôt* continental”. Fundamentaba tal decisión en el peligro que para el gobierno le representaba la construcción de un puerto de 28 pies en la Bahía de Montevideo y la necesidad de un puerto de aguas hondas para los buques de gran tonelaje, habiendo quedado demostrado que “puerto Madero no responde a esta doble y vasta exigencia”.

Los talleres de la Marina le ocasionaban, a la vez, entorpecimientos en el uso de los muelles y la estadía de numerosos barcos de guerra conteniendo explosivos, además de constituir un peligro, producían una importante reducción en el área aprovechable de diques. El gobierno nacional reconocía que en Puerto La Plata “habrá que hacer, eso sí, el dique de inflamables y la zona franca” y trasladar el embarcadero de ganado en pie desde la Dársena Norte, teniendo en cuenta que en Puerto La Plata ya estaba instalada la industria congeladora de carnes con The La Plata Cold Storage de capitales británicos (Escaris 1905, 88-98).

En el ocaso de la década de 1940, funcionaban en el territorio de jurisdicción nacional de Puerto La Plata las instalaciones de la Armada en la Isla Santiago; los grandes frigoríficos de las Sociedades Swift de La Plata S.A. Frigorífica y Anónima Frigorífico Armour de La Plata y, en construcción, los grandes astilleros del Ministerio de Marina, y la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Sus orígenes que se remontan a las concesiones de tierras y obras de infra y supra estructuras y utilidades autorizadas por los gobiernos de la provincia de Buenos Aires entre 1883 y 1904 y nacionales, desde 1905 hasta 1991, fueron conformando el nuevo perfil de Puerto La Plata, consolidado a mediados del siglo XX como un complejo de puertos, públicos y privados: naval-militar, industrial -comercial y de inflamables.



Foto aérea 1989.

Puerto Naval Militar

La Armada en la Isla Santiago

“deben establecerse varias estaciones de torpedos para almacenar el material fijo de defensa y varar los torpederos, establecer en puntos determinados y perfectamente abrigados de la costa, depósitos de carbón y estaciones semafóricas o de señales que pongan en comunicación el litoral con los buques que hagan de crucero” (BCN 1890,137).

La inauguración de la infraestructura fundante de Puerto La Plata en 1890, no solamente posibilitó las inversiones públicas y privadas en diferentes rubros industriales, comerciales y de servicio al funcionamiento de una nueva plataforma artificial sino también, el desarrollo de una estrategia política y militar para fortalecer el frente fluvial del río de la Plata como enclave defensivo, papel que históricamente había cumplido la Ensenada de Barragán, referente geográfico de su construcción.

En la costa occidental del Río de la Plata, los puertos considerados más apropiados para establecer estaciones y varaderos eran El Tigre, a la vera del Río Luján, el único establecimiento del país donde se hallaban centralizados desde 1875 parte del material de torpedos y todos los torpederos, y Puerto La Plata por la posibilidad de instalar una nueva estación con canales exclusivos y libres del tráfico comercial y de cabotaje del propio puerto. Con este propósito, pocos años antes de la finalización de las obras de Puerto La Plata, el Centro Naval (BCN 1887, 221) argumentaba que sería la “base de las operaciones contra una escuadra de bloqueo”, si en algún punto de su extenso territorio se organizaba “el apostadero de las torpederas de 220 toneladas” y construyeran varaderos, casillas para alojamientos, depósitos de carbón y un muelle de embarque.

Decidida esa ubicación, la instalación de una Estación de Torpedos se concretó en el año 1891 cuando con la creación de la Dirección General de Torpedos y la aceptación de un terreno sobre el río Santiago, cedido provisoria y gratuitamente por el gobierno de la provincia de Buenos Aires al nacional, comenzaría a funcionar concentrando el material flotante de mar destinado a la defensa del río de la Plata y del litoral marítimo contra potenciales agresiones externas provenientes del Océano Atlántico. Sin embargo, las dificultades que ofrecía ese terreno, bajo y anegadizo, para ser utilizado con ese fin motivaron nuevas gestiones en pos de obtener, en las mismas condiciones, la cesión de otro en la Isla Santiago de 130 metros de frente al Sud, sobre el mismo Río Santiago, por 500 metros de fondo, lindando por el Este con el Canal Intermedio.

A juicio de la Dirección General de Torpedos esa fracción de tierra reunía todas las condiciones necesarias para la construcción de una estación de torpedos y apostadero naval destinados a la defensa del Río de la Plata y el litoral marítimo (RN-RA 1892). De este modo, señala Fabiola Serralunga (2018, 329) “las torpederas de mar, defenderían la zona del puerto y la ciudad de La Plata, de tal suerte que la ubicación en la Isla Santiago las colocaba de cara al frente marítimo, pero aisladas del movimiento de cabotaje y comercial, y en la posibilidad de efectuar sus ejercitaciones en libertad”.

El nuevo terreno presentaba numerosas ventajas: la constitución geológica de su suelo permitía trabajos de fácil ejecución, como la excavación de un *bassin à flot* (dique flotante) de 400 por 250 metros; uno o dos *bassins de radoub* (diques secos) de grandes dimensiones y talleres de reparaciones, maquinarias y herramientas *à la moderne*; depósitos, cuarteles y una usina eléctrica para proveer de iluminación y fuerza motriz al conjunto.

Hacia 1893, en ese sitio se encontraban reunidos el material de torpedos y las defensas submarinas, así como también todos los torpedos *destroyers* y buques en desarme y, construidos una pileta para pruebas de torpedos y un gran varadero donde se guardaban “en seco los veintidós torpedos que posee la escuadra”. Contaba, también, con una casa para jefes y oficiales, un muelle para cargar carbón, galpones de depósitos, taller de máquinas, etc.

La provisión de doscientas toneladas de carbón de piedra para establecer un depósito en el Apostadero se le había confiado a Don Pedro Christophersen; la construcción de dos galpones de madera con destino a la Estación de Torpedos a Don Carlos Doynel y, el dique flotante contratado en Francia, fue amado en la Boca del Riachuelo por la casa Schwartz y remolcado hasta el Río Santiago, en 1894 (RN-RA 1893) (RN-RA 1893a) (BCN 1894,351) (Serralunga (2018)).

Anexa al Apostadero funcionaba la Escuela de Aprendices Torpedistas “a bordo de un pontón que reunía las condiciones necesarias para el alojamiento y dictado de las clases teóricas” y las prácticas se realizaban en las instalaciones de la Estación de Torpedos. Una creciente concentración de dependencias en ese paraje motivó, en el mismo año, la necesidad de obtener del gobierno de la provincia de Buenos Aires “la cesión de un terreno contiguo de 500 por 150 metros para aprovecharlo en el ensanche de depósitos y talleres y construcción de los galpones necesarios para la conservación de los repuestos y provisiones de los buques en desarme” (BCN 1893, 224-225, 317-318) (BCN 1894a, 31).

El 2 de mayo de 1893, el gobierno nacional oficializó la creación del **Apostadero Naval Río Santiago**, con el objeto de concentrar todos los buques de la Escuadra que por su calado podían entrar al Río de la Plata, a excepción de los que formaban parte de la División Bahía Blanca, y la amarra de aquellos en condiciones de reserva y desarme. La Estación de Torpedos quedó entonces incorporada a ese Apostadero y, en febrero de 1895, el Poder Ejecutivo Nacional aprobó la propuesta del señor Bruno Avenatti para la ejecución de las obras bajo la inmediata inspección del Departamento de Obras Públicas de la Nación. En detalle, esas obras consistían en un depósito para cien torpedos y taller de mecánicos torpedistas; un galpón de armamentos para torpedos y la prolongación de un galpón, existente, a fin de instalar el taller de construcciones y reparaciones de material eléctrico que, en 1897, estaba próximo a concluirse (RN-RA 1899) (RN-RA 1895) (BCN 1896-97, 71, 270).

Una valiosa crónica de época, reflexionaba sobre la oportunidad que a la Marina le había ofrecido la compra en 1904 del “Puerto de La Plata” para “la futura formación de un gran apostadero naval sobre la base del actual extendiendo sus instalaciones, excavando los canales y reuniendo en ese punto los establecimientos navales más importantes, arsenales, diques de carena, depósitos, talleres, escuelas, etc. Hay espacio suficiente para toda clase de instalaciones, los talleres y el arsenal que se trasladarán del puerto de Buenos Aires pueden instalarse en los terrenos de la actual Estación de Torpedos”. El Canal Intermedio y el Río Santiago, continúa, “profundizados y flanqueados a ambas bandas por muelles para los barcos en desarme y los correspondientes galpones para cada uno, haría cómodo y fácil el mantenimiento del valioso material de la escuadra” (BCN 1904, 468-469).

La crónica finaliza dedicándole algunos párrafos a la futura construcción de una Escuela con “muelles para su barco de aplicación y demás necesidades, y rodeado de canales hermosísimos para los ejercicios de los cadetes” en “el lugar más espléndido por su situación, como sería el extremo de la Isla donde actualmente tienen sus carboneras los señores Wilson”; de un Hospital Naval “en los terrenos de enfrente”, aislado del resto, y detrás del Apostadero un Dique Seco, “organizándose sobre nuevas bases y aumentando las instalaciones de talleres, muelles y galpones, la Marina reuniría en un solo punto el mayor número de instituciones pensando, también, en la conveniencia de construir un Cuartel de Marinería”. El terreno bajo el nombre de “Wilson depósito de carbón” no estaba comprendido en el plano adjunto al convenio de venta y traspaso de los bienes entre los gobiernos provincial y nacional. (fig. 46)

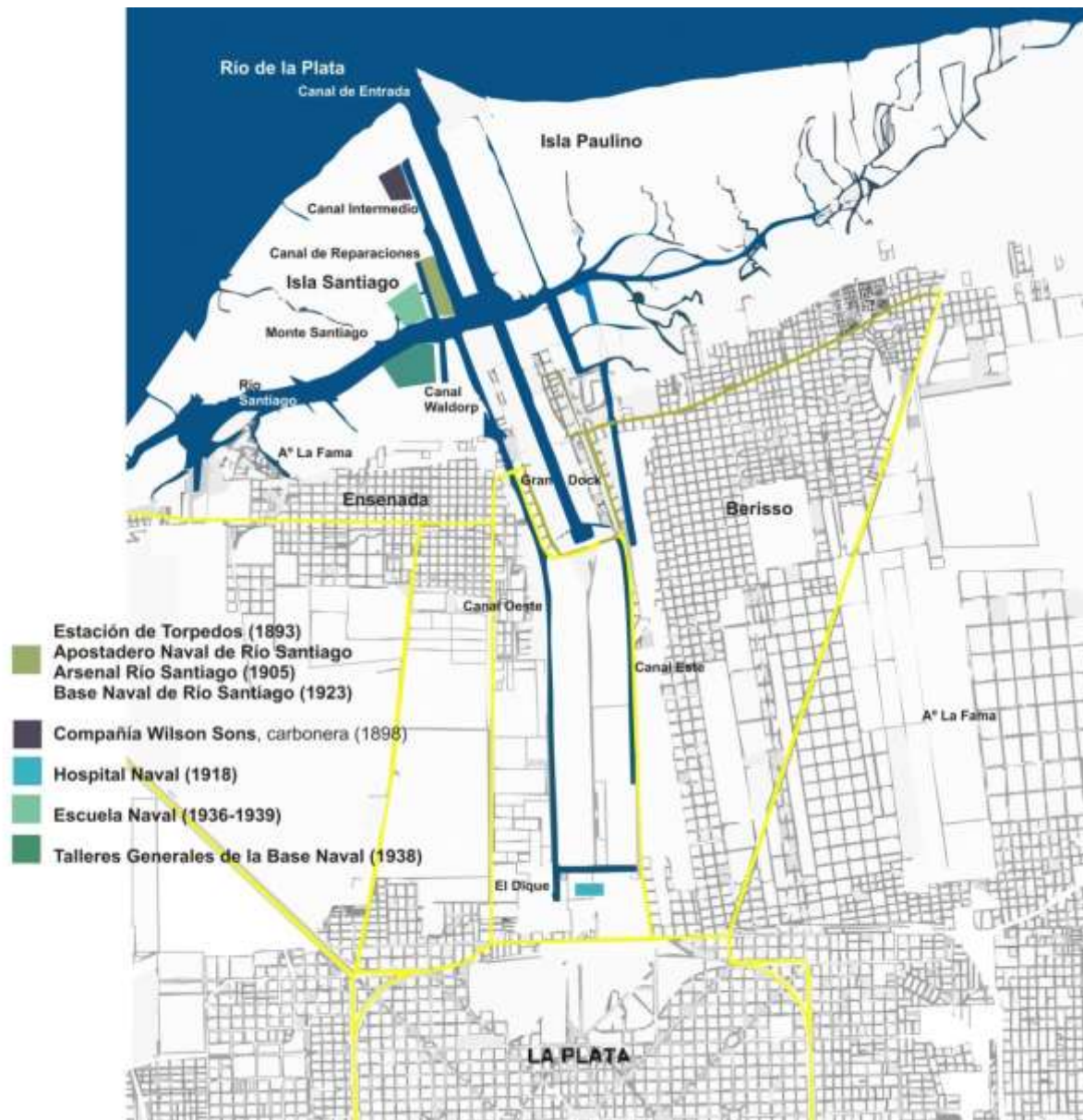
Fig. 46

La Armada en Río Santiago (1890-1940)



El Puerto de la Base Naval-Canal Intermedio (foto 1927 Archivo MOP-PBA)





Hospital Naval (1918)



Escuela Naval (1936)

(Viñeta V 12).

Setiembre de 1904

La compra del puerto de La Plata y el futuro apostadero naval.

“El día 2 de Septiembre pasado el Poder Ejecutivo Nacional firmó el convenio de compra del Puerto de La Plata y envió el correspondiente mensaje al Congreso pidiendo su aprobación.

Muy discutido ha sido en la prensa diaria el proyecto del gobierno; en pro y en contra se han aducido opiniones muy atendibles y los que hemos seguido las variaciones del ataque y la defensa, no sabríamos decir si la carga que la nación soportará con esta compra, conocido como es el estado poco satisfactorio de las finanzas, quedará compensado con el vuelo que tomará indudablemente el Puerto de La Plata, bien atendido, completado con obras auxiliares, reconstruido en sus secciones arruinadas y protegido eficazmente por leyes que auxilien el cabotaje, abaraten los fletes y den facilidades a las comunicaciones.

Pero si financieramente considerado, el contrato de compra es un negocio discutible, cosa que por otra parte no nos interesa comprobar, para la Marina es un gran paso dado en favor de la futura formación de un gran apostadero naval en Río Santiago, sobre la base del actual, extendiendo sus instalaciones, excavando los canales y reuniendo en ese punto los establecimientos navales más importantes, arsenales, diques de carena, depósitos, talleres, escuelas, etc.

La situación es ventajosa por sí misma, cercano a los grandes centros e independiente al mismo tiempo; libre del tráfico del puerto por tener sus canales exclusivos y estratégicamente bien colocada para la defensa del río. Hay espacio suficiente para toda clase de instalaciones; los talleres y el arsenal que se trasladarán del puerto de Buenos Aires pueden instalarse en los terrenos de la actual Estación de torpedos. La Escuela Naval podría ocupar el lugar más espléndido por su situación, como sería el extremo de la isla donde actualmente tienen sus carboneras los Sres. Wilson, con muelles para su barco de aplicación y demás necesidades, y rodeado de canales hermosísimos para los ejercicios de los cadetes.

El canal Intermedio y Río Santiago profundizados y flanqueados a ambas bandas por muelles para los barcos en desarme y los correspondientes galpones para cada uno, haría cómodo y fácil el mantenimiento del valioso material de la escuadra.

Los terrenos del frente, aislados del resto, ofrecen buen emplazamiento para un hospital naval, tal como se ha construido en el Puerto Militar, y que en el futuro ahorraría al Ministerio de Marina lo que paga al de la guerra por el cuidado de sus enfermos, y daría campo de acción profesional a los médicos de la Armada.

Detrás del Apostadero, el primitivo plano del puerto de La Plata señala el lugar en el que, algún día, se construirá un dique seco, complemento del Arsenal y talleres, y sin el cual no podrán emprender obras realmente serias”.

En 1905 el **Apostadero de Río Santiago** cambia de denominación para constituirse en germen del **Arsenal del Río de la Plata o Arsenal Río Santiago**, en el marco de una política de defensa de costas que respondía a la necesidad de trasladar a Puerto La Plata los Talleres de la Marina ubicados en la Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires, quedando allí solamente el material y los operarios al servicio de los diques de carena y pequeñas reparaciones. Razones fundadas en el mejor funcionamiento del Puerto de Buenos Aires, justificaban esa transformación a un Arsenal que, también, tendría a su cargo el cuidado y la conservación del material de defensa fija y móvil de la disuelta Estación de Torpedos. Una Comisión creada *ad hoc* se haría cargo de regular todo lo referente a las nuevas obras de infra y superestructuras a ejecutar por la administración nacional en el Arsenal Río Santiago (RN-RA 1905a).

Esa decisión impulsaría, a la vez, la instalación de una cañería submarina en el canal del Río Santiago para la provisión de agua dulce desde el pozo artesiano de la ciudad de La Plata y, en el mismo zanjón, de una cañería con los cables telefónicos y telegráficos y, también, nuevos depósitos de armamentos, materiales y polvorines, etc. La creación de una escuela de capacitación para el “manejo del complicado armamento de los buques modernos” implicó en 1911 el cese definitivo de la concesión otorgada a la empresa Wilson Sons y Cía, ante la necesidad de recuperar terrenos destinarlos a los servicios del Arsenal (RN-RA 1905b) (RN-RA 1905c) (BCN 1909, 130) (RN-RA 1911c).

De la importancia que para el gobierno nacional representaba la organización del Arsenal Río Santiago, da cuenta la siguiente crónica sobre la visita del Presidente José Figueroa Alcorta (1906-1910) a sus instalaciones el domingo 23 de diciembre de 1906 (BCN 1906). Esa crónica ha quedado resguardada en un Boletín del Centro Naval bajo el título de “Revista Presidencial” a “los buques que componen la división de instrucción, la fragata “Presidente Sarmiento” y una división de torpederos compuesta de el “Py”, “Murature”, “Jorge” y “Thorne”, tripuladas por oficiales de la Escuela de Aplicación”, fondeados en la rada interior del Puerto de Buenos Aires (BCN 1906). Una vez realizada la revista y

“Despedido con el ceremonial de estilo, el señor Presidente volvió al “Espora”, emprendiendo rumbo a la rada de La Plata, flanqueado por los torpederos “Murature” y “Py”. El “Jorge” y el “Thorne” cerraban la marcha. Al pasar por su costado, disparó los 21 cañonazos reglamentarios el “Almirante Brown”, fondeado en la rada exterior.

Pocos minutos después fondeó el “Espora” en la rada de La Plata, a un centenar de metros del acorazado “Belgrano”, venido expresamente desde su fondeadero de Bahía Blanca para ser visitado por el presidente. Se presencian algunos ejercicios a bordo y en seguida, los torpederos que se han aproximado, desarrollan su programa consistente en lanzamiento de torpedos.

A las 6 el señor presidente desembarcó del “Belgrano” pasando a bordo del “Murature” en el que hizo la travesía a 22 millas, hasta el Arsenal Río de la Plata. Eran la 7 de la tarde y el “Belgrano” hacía la salva de despedida.

El señor presidente pasó la noche en el chalet de la comandancia del Arsenal, antiguo apostadero del Río Santiago, acompañado del señor Ministro de Marina; la demás comitiva regresó a la Capital. Al siguiente día el señor presidente visitó detenidamente el Arsenal y después de revistar los buques, fondeados en esa rada, se trasladó en el “Patria” a la Isla de Martín García que visitó rápidamente, y de allí pasó a Zarate, visitando el Parque de Marina”.

El funcionamiento del Arsenal dio origen a la construcción de otras infraestructuras y servicios de apoyo, como la sección de Electricidad a cargo de todo lo referente a las usinas, alumbrado, instalaciones eléctricas, telefónicas, taller y depósito de materiales de electricidad. A estos fines sumaba tareas de inspección y cuidado de los generadores e instalaciones de todo el Arsenal y de los buques apostados en el mismo para lo cual se construiría un “pequeño taller con el utillaje adecuado para efectuar las reparaciones que el servicio exija”. Entre 1905 y 1906 se sucedieron

las resoluciones sobre la asignación de recursos económicos para construir e instalar una torre de hierro con sus oficinas anexas para la Estación Radiográfica y un edificio de Bombas, como también las disposiciones para transferir a la contabilidad del Arsenal el control de la carbonera ubicada en el Gran Dock de Puerto La Plata (RN-RA 1908).

Sin embargo, a comienzos de 1912 las obras aún no habían comenzado, pese a que su ejecución se hacía cada vez más imperiosa “en vista de la próxima incorporación de numerosas unidades y de un importante material de guerra” y la urgente necesidad de ampliar un depósito de carbón de reserva permanente para “poner a nuestra marina a cubierto de graves contingencias” como el desabastecimiento producido por las huelgas de los obreros carboneros ingleses en 1912. El Arsenal Río Santiago también disponía de tanques de petróleo y, en la década de 1920, fue favorecido con la instalación de un tanque de 6.000 a 8.000 m³ facilitando así su explotación no solamente para la Marina sino también para las industrias en general (BCN 1912) (Mensaje 1912) (BCN 1912a, 104-105).

El lugar donde se ubicaban las instalaciones del Arsenal era estratégico para ser reconvertido en una base donde pudieran abastecerse de combustible, agua, municiones y víveres y reparar las averías los buques de la Marina argentina; en 1923 se transformó en la **Base Naval de Río Santiago**. A mediados de la década de 1930, y en el marco del ajuste presupuestario descripto, esa dotación sería beneficiaria de inversiones de obras consideradas indispensables, un tanque de reserva de 300.000 litros (1937); la construcción de muelles, el relleno de terrenos y las obras sanitarias (1938). Mientras que, en territorio frente a la Escuela Naval, Río Santiago por medio, se construían los talleres de esa base entre el proyectado Canal Waldorp y el Arroyo Joaquina Grande.

En las primeras décadas del siglo XX, también imperiosa era la necesidad de resolver el problema de la ubicación definitiva y construcción de: un Hospital Naval “en terrenos adecuados del ejido de La Plata”, dejando de lado su ubicación en la Isla Santiago; de la Escuela Naval que funcionaba en instalaciones improvisadas en la Isla Santiago y de las diferentes reparticiones y oficinas dispersas del Departamento de Marina (BCN 1912) (Mensaje 1912).

En 1914 habían terminado los estudios y el proyecto de ese nosocomio que contaría con los últimos adelantos de la ciencia distribuidos en “un pabellón para Dirección y Administración, cuatro pabellones generales para enfermos, un pabellón para jefes y oficiales, uno de cirugía, uno de fisioterapia y los necesarios para oficinas y calefacción, personal de guardia y enfermeros, desinfección, lavaderos, etc.” (BCN 1912, 104) (BCN 1914, 315).

La inversión para materializar el proyecto Escuela Naval debió esperar hasta 1936, cuando el Poder Ejecutivo elevó al Congreso Nacional una ley fundamentada en la historia de sus 64 años de vida; el estado de precariedad de su funcionamiento y las condiciones que debía reunir el lugar donde ubicar el nuevo edificio. Para el Poder Ejecutivo Nacional y el Ministerio de Marina todas condiciones poco propicias para “la nueva organización de los estudios, el mayor número de cadetes, los métodos modernos de docencia y los servicios de carácter militar que implica la preparación del oficial de marina” (Mensaje 1936).

La Escuela Naval, “no puede estar alejada de un centro de importancia cultural y social, con medios de comunicación fáciles y poco oneroso para el Estado; debe necesariamente situarse en las inmediaciones de aguas tranquilas y de relativa profundidad para la práctica ineludible de la navegación; es preciso no se encuentre alejada de las bases de aviación terrestres y acuáticas; es necesario que disponga de muelles de atraque; es indispensable su proximidad con astilleros y arsenales y, finalmente, ha de tener una extensión que permita con holgura la construcción de los múltiples edificios necesarios, campos de maniobras y deportes, polígonos de tiro y sobre todo, que puedan sus instalaciones y obras ser ampliadas en el futuro” (BCN 1936, 304).

Esas consideraciones orientaron la decisión de ubicarla en la Isla Santiago, con frente al Canal de Reparaciones y el Monte Santiago, en una superficie de 70 hectáreas, pertenecientes en más de

un 96 por ciento al dominio público de la Nación. El mismo proyecto promovía la declaración de utilidad pública de las tierras del dominio privado para completar las superficies y satisfacer las necesidades de la nueva Escuela Naval, contemplada desde entonces en los planes de trabajos públicos de los gobiernos nacionales como, por ejemplo, en las partidas asignadas al Ministerio de Marina en 1938 para construir muelles de hormigón armado a su servicio y en 1939 para la construcción de edificios y habilitación de las instalaciones (MOP-N 1938-1939).

En 1947 llegó a la Base Naval de Río Santiago “un moderno dique flotante construido en Inglaterra en 1945 y que fue remolcado hasta nuestro país desde Ciudad del Cabo. Mide 65 metros de eslora y 18,70 de manga; es del tipo autocarenable y está constituido por cinco secciones separadas. Su maquinaria auxiliar está accionada por motores Diesel y consta de bombas, compresores, generadores y máquinas de soldadura eléctrica”. Era el primero de una serie de cinco adquiridos por licitación en Gran Bretaña y el próximo “será traído en breve desde la India por el mismo remolcador” (BCN 1947, 453-454).

El proceso de inversiones continuó durante toda la década de 1940 con recursos asignados al Ministerio de Marina para destinarlos a:

- ✓ La construcción y habilitación de la **Escuela Naval**, incluyendo muelles, rellenos, obras sanitarias y complementarias. En 1942 parte de los cursos se iniciarían en los nuevos edificios.
- ✓ La ampliación de los servicios del **Hospital Naval** y la construcción de un nuevo edificio para dirección, consultorios, farmacia, laboratorios, rayos x, guardia médica, etc. como, asimismo, la reconstrucción de numerosos depósitos y alojamientos y obras de mejoramiento de los edificios existentes.
- ✓ La instalación de un sistema contra incendios en la **Base Naval de Río Santiago**; la construcción y habilitación de un depósito con mejoras y mayores amplitudes que el existente; el dragado de dársenas y canales; la conservación y obras complementarias y, en 1946, la ejecución de un plan de ampliación de la base (MOP-N 1943-1944-1945).

Puerto Industrial - Comercial

Astilleros en tierra firme

En enero de 1912 el Congreso Nacional sancionaba una ley que habían impulsado, desde el año 1909, los señores Perey Grant y Cía. representantes de la Sociedad Vickers Sons y Maxim Ltd. de Londres, con la finalidad de obtener, libre de gastos y por 50 años, la concesión de un terreno anegadizo comprendido entre los arroyos La Joaquina y Doña Flora, con frente de 1.000 metros a Río Santiago y 600 de fondo al Pueblo de la Ensenada, e instalar “diques de carena, varaderos y talleres mecánicos para la construcción y reparación de buques y fabricación de artículos relacionados con la mecánica en general” (RA-HCD 1909).

En esa oportunidad el Ministerio de Obras Públicas de la Nación consideró que la localización de un primer establecimiento de esa naturaleza en Puerto La Plata, traería aparejado grandes beneficios al país que sólo contaba con pequeños astilleros particulares para la reparación de buques de cabotaje y, con los talleres del Estado anexos a los diques de carena del Puerto de Buenos Aires.

El acondicionamiento del territorio para el mejor funcionamiento del astillero estaría a cargo de ambas entidades. Por un lado la Sociedad ejecutaría a su costo el dragado del Río Santiago que uniría el Canal de Entrada al puerto con el frente de los astilleros para permitir el acceso de los buques de mayor tonelaje y, por otro, el gobierno nacional dragaría “un canal de veintiún pies de profundidad y treinta metros de ancho” entre el Arroyo La Joaquina y el límite Sud del frente de los astilleros, cediéndole gratuitamente a la empresa el material extraído para relleno.

Ese canal, al que los documentos históricos refieren como **Canal Waldorp** sería ensanchado “hasta los cincuenta metros, en el fondo, y hasta la profundidad que sea oficialmente declarada para todo el Canal de Entrada al Puerto de La Plata” y entregado una vez concluido al servicio público del gran dique de carena proyectado por la Sociedad Vickers Sons y Maxim Ltd. (BCN 1912a, 988-994).

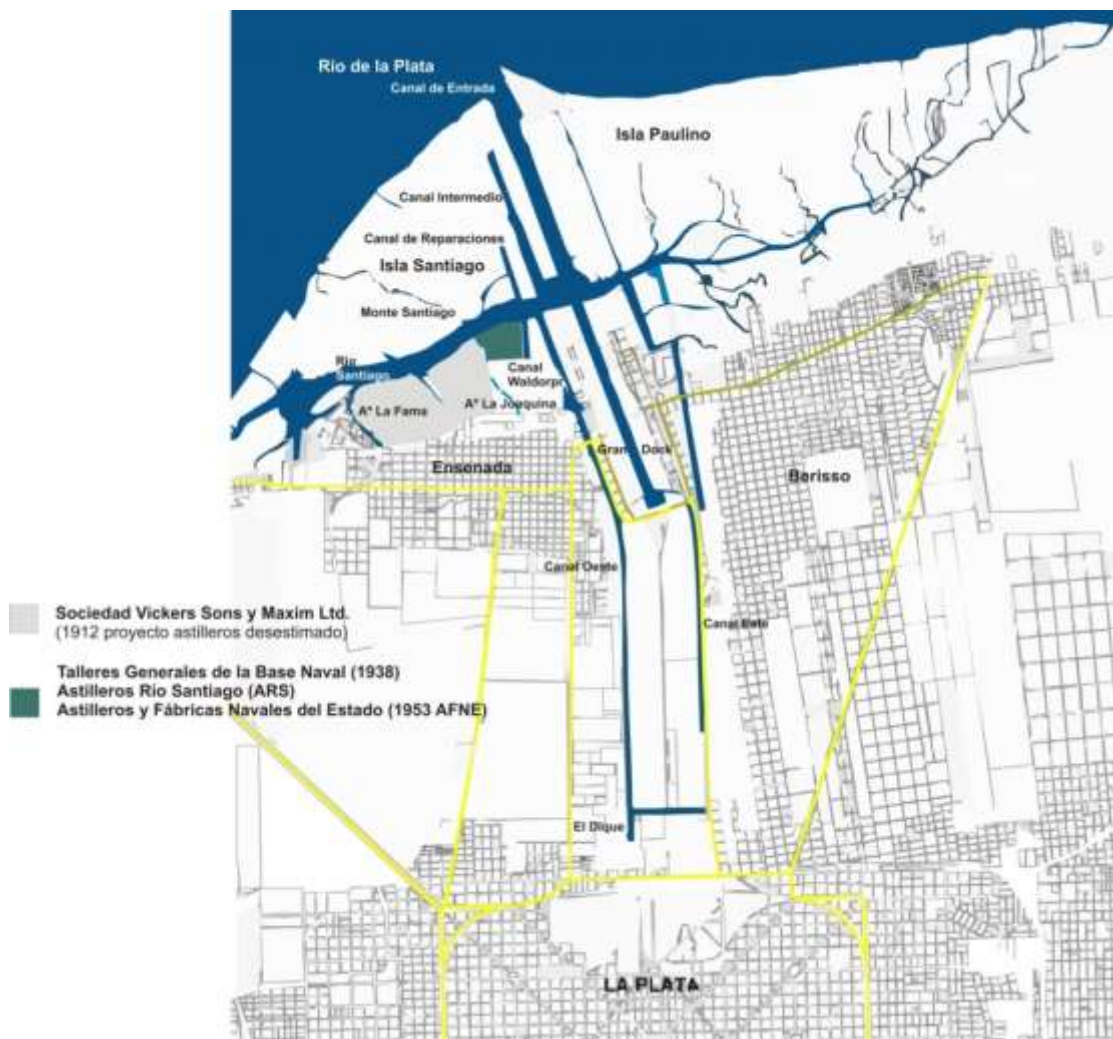
La ley establecía, con gran precisión, las dimensiones a tener en cuenta para construir un dique de carena: “largo, ciento noventa y ocho metros doce centímetros; ancho de entrada, treinta y dos metros; ancho de la cámara de arriba, cuarenta y dos metros: ancho de la cámara de abajo, treinta y dos metros; y nivel del umbral bajo el cero del Puerto de La Plata, de treinta pies ingleses, o sean nueve metros ciento cuarenta y cuatro milímetros. Los demás diques que la empresa construirá, tendrán una capacidad mínima para buques de cuatro mil quinientas toneladas, y podrá habilitar diques flotantes, para la reparación de buques de cabotaje”. Para rellenar los terrenos la empresa podía utilizar libre de todo costo, la arena y piedras del Río Santiago.

A partir de la aprobación de los planos la sociedad concesionaria tendría un plazo de doce meses para comenzar los trabajos de obra y después de haber funcionado el establecimiento industrial, durante un período de cincuenta años, el Gobierno de la Nación tendría el derecho de “adquirirlo, por el valor que estipulen peritos en la materia, pero su precio no podrá exceder en ningún caso del costo primitivo de las obras más un veinte por ciento”. El plazo de iniciación de obras expiró, la concesión fue retrotraída y la Nación conservó la propiedad de ese terreno anegadizo y, los beneficios a futuro de haber iniciado el dragado del Canal Waldorp. (fig. 47). (Anexo 9 (9.1))

Fig. 47. Astilleros en tierra firme



Canal Waldorp (2021)



Fuente: Astilleros Río Santiago, foto aérea 1989

(Viñeta V13)

31 de Enero de 1912

Sociedad Vickers Sons y Maxim Lda.**Construcción de diques de carena y talleres mecánicos en Río Santiago.**

“El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de LEY:

(...) Art. 4º. El terreno concedido a la sociedad no se destinará a otro fin que el indicado en los artículos anteriores, y el establecimiento industrial, no podrá ser transferido sin el consentimiento del Poder Ejecutivo.

Art. 5º. La empresa gozará de los siguientes beneficios:

- 1) Liberación de derechos de Aduana de las maquinarias, herramientas y de los materiales y materias primas en general, que el país no produzca, y que se requiera para la instalación y funcionamiento de dicho establecimiento industrial.
- 2) Mantenimiento, durante el término de su concesión, de la liberación de derechos, de los artículos que la Ley de Aduana actualmente en vigencia, número cuatro mil novecientos treinta y tres, declara liberados y que sean necesarios para su industria.
- 3) Exoneración de todo impuesto nacional, que no importe la retribución de un servicio (...)

Art. 8º. Se dará preferencia, en todo tiempo a los efectos de las reparaciones a los buques de guerra pertenecientes al Gobierno Nacional, y los cargos por los trabajos ejecutados en ellos, no serán mayores de la suma que importen los gastos reales más un veinte por ciento de utilidad (...).

Art. 12º. La sociedad permitirá en la forma que convenga con el Poder Ejecutivo, que los aprendices de las escuelas oficiales puedan en su establecimiento industrial, cursar sus estudios prácticos (...)

Art. 14º. En garantía de la ejecución de esta concesión, la Sociedad Vickers. Sons y Maxim Ltd., mantendrá el depósito existente en el Banco de la Nación, a la orden del Poder Ejecutivo por la cantidad de cincuenta mil pesos moneda nacional en títulos nacionales de renta.

Art. 15º. Si la sociedad no firmara el contrato, no presentara los planos, ó no diera principio a las obras, dentro de los plazos fijados por el art. 113 se declarará caduca la concesión, con pérdida del depósito de garantía. Si no terminara las obras en el plazo fijado la empresa abonará una multa de cinco mil pesos moneda nacional (\$ 5.000 m/n) mensuales que se cobrará del depósito de garantía y agotado esto si la empresa dejara de abonar dos meses o abonara por su cuenta cuatro, se declarará caduca la concesión. La falta de cumplimiento a cualquiera de los términos no surtirá efectos de caducidad en casos de fuerza mayor, debidamente comprobada a juicio del Poder Ejecutivo (...).

(firma) **Roque Sáenz Peña**, Presidente de la República (1910 – 1914)

Los Talleres Generales de la Base Naval y el Astillero Río Santiago.

“El periodo de mayor dinamismo en la historia del Astillero Río Santiago fue entre años 60 y 80 cuando hubo el mayor número de obreros y empleados. Había entonces cerca de cinco mil quinientos trabajadores en su planta permanente y alrededor de tres mil contratados por distintas empresa sub-contratistas afectados a la producción directa. La dinámica adquirida en aquellos años convirtió al Astillero en una de las fábricas más importantes de la región metropolitana de Buenos Aires” (Russo, 2008).

En 1934, el Poder Ejecutivo Nacional nombraba una comisión de marinos e ingenieros para estudiar y proyectar la construcción de un “varadero con taller en Punta del Canal Waldorp”, al mismo tiempo que elevaba al Congreso un proyecto ley autorizando la utilización de tierras fiscales así como la expropiación de las particulares que se necesitaran para cumplir esos fines.

La ausencia de instalaciones oficiales para responder a las exigencias de la moderna industria naval se constituyó en un tema de preocupación tanto política, económica como militar, demostrando la importancia que, esa industria, le representaba a la defensa nacional y al desarrollo de la Marina Mercante. Se propugnaron entonces acciones de fomento y amparo a la iniciativa privada para iniciar la construcción de embarcaciones destinadas a los servicios de la Armada y de ese modo independizar la industria naval argentina ‘del extranjero en la medida de lo posible’.

El Boletín del Centro Naval (1936, 125-129) así lo entendía cuando difundió parte de una extensa nota publicada por el Diario La Prensa de Buenos Aires en el mes de mayo de 1936 que ratificaba las razones por las que Agustín Pedro Justo, a cargo del ejecutivo nacional entre 1932 y 1938, impulsaba el urgente tratamiento de la ley citada y la aprobación de los fondos indispensables para la realización de ese emprendimiento. Asimismo se refería a los resultados alcanzados por la comisión conformada por el Capitán de Fragata Ramón A. Poch, jefe del Arsenal Río Santiago, el Ingeniero Naval Edmundo Manera y el Ingeniero Civil Jorge Rojo, encargados de estudiar y proyectar las instalaciones del astillero que se establecería en:

“los terrenos situados al oeste y al sur de la confluencia del Río Santiago con el proyectado canal Waldorp, en la margen opuesta del lugar que ocupa la Escuela Naval. El frente sobre el río, entre el indicado canal y el arroyo Joaquina Grande, tendrá una longitud aproximada de 580 m, con una profundidad de 500 m hasta el límite de las tierras disponibles. La superficie total del área así encerrada es de 230.000 m²”.

A juicio de la comisión, la ubicación en tierra firme de los talleres generales de la Base Naval en lugar de estar situados en la Isla Santiago, presentaba numerosas ventajas: la posibilidad de construir amplios diques y profundos que harían innecesarias las mareas para la botadura o maniobras de los buques; un recorrido corto de sólo 500 m por el Río Santiago hasta el Canal de Entrada al Puerto La Plata que sería dragado para alcanzar entre 10 y 12 pies de profundidad hasta el mismo muelle del astillero; el fácil traslado de personas y materiales y de conexión con los centros industriales y urbanos a través de las infraestructuras viales y ferroviarias.

En 1936, Agustín P. Justo, extendía su preocupación al Congreso Nacional sobre la urgencia de sancionar el proyecto “Astilleros” e iniciar la construcción de buques de desplazamiento superior, no solamente como un medio de emancipación industrial del extranjero, sino también como un poderoso instrumento de progreso económico y social, teniendo en cuenta que “facilitará dar trabajo a un gran número de obreros”. En 1938 sumó a favor del Ministerio de Marina la posesión de una fracción de aproximadamente 10 hectáreas, 55 centiáreas, 50 decímetros cuadrados que formaba parte de los terrenos del Puerto La Plata. Hasta entonces esa extensa fracción había estado arrendada por la compañía de Teodoro V. y Guillermo Walker contra la cual se había iniciado “la respectiva acción judicial reivindicatoria” y previsto las obras de rellenamiento (Mensaje 1936) (RN-RA 1938).

Pocos años más tarde, en 1941, el Poder Ejecutivo Nacional declaró de utilidad pública las tierras ubicadas en los Bañados de Ensenada con destino a la construcción de astilleros, talleres y dependencias y dejó sin efecto diversas concesiones en arrendamiento que, conjuntamente con las fracciones que estaban en posesión de la Aduana, le fueron entregadas al Ministerio de Marina permitiendo así iniciar la construcción de un emprendimiento “largamente reclamado el que dará oportunidad al país de industrializar la construcción naval llevando a gradas a buques tanto de guerra como de cabotaje” (Mensaje 1941) (Memoria 1941, 59).

La Dirección de Navegación y Puertos dispuso entonces los recursos para solventar varias acciones inscriptas en el plan de obras públicas para el año 1938: expropiación de terrenos, ejecución de trabajos de relleno, diques, dársena, dragados, construcción de gradas, talleres, depósitos, muelles, edificios, grúas, maquinarias y vías ferroviarias y, demás utillajes necesarios. El astillero sería organizado, física y funcionalmente, en cuatro grandes zonas interdependientes: construcción de buques: alistamiento y reparación; construcción y alistamiento de botes y lanchas y, dirección técnico-administrativa. Un año más tarde el Presidente de la Nación Roberto Marcelino Ortiz (1938-1942) anunciaba la pronta iniciación de las obras que le permitirían a la Armada continuar “con más holgura y mejores elementos su programa de construcciones en el país” contando con personal técnico y capacitado (MOP-N 1938) (Mensaje 1939).

Los astilleros, talleres y dependencias de la Base Naval de Río Santiago, constituyeron la infraestructura de base del **Astillero Río Santiago** (ARS) que solucionaría los problemas de construcción de las unidades navales que los existentes o los creados por la industria privada no estaban en condiciones de realizar. Al mismo tiempo que se avanzaba en la construcción del astillero frente a la necesidad de tenerlas terminadas para después de finalizada la segunda guerra, se intensificaba la formación y capacitación del personal en todos los niveles y especialidades con vistas al mejor desempeño futuro (operarios, técnicos, trazadores, dibujantes, ayudantes de laboratorio, almacenistas, etc.).

A fines de la década de 1940 el Ministerio de Marina le informaba al Gobierno Nacional sobre el estado de esa importante obra pública que, frente a la Escuela Naval, Río Santiago por medio, se extendía sobre 229 hectáreas y 55 áreas de un territorio preparado para su mejor funcionamiento con caminos, ramales ferroviario, playas y obradores para materiales, usinas de provisión de electricidad y vapor,; redes de servicios de combustible, agua de consumo y desagües pluviales, muros, muros perimetrales y grúas en gradas y muelles. Comprendía, además, veintidós edificios, con locales complementarios, destinados en su conjunto a astillero para embarcaciones de varios tipos y también para la escuela de especialidades y perfeccionamiento de aprendices. (fig. 48)



Fig. 48. Astilleros Río Santiago

“Cuando se completó su construcción, el ARS contaba ya con talleres de calderería, herrería, mecánica (tomaría y ajuste) con dos centros de mecanizado únicos en aquel momento en el país, cordería, estructuras, electricidad, fundición de hierro y acero especiales, carpintería de blanco y de ribera, además de las grúas en gradas y muelles, playas de materiales, central de fuerza (usina eléctrica, vapor, aire), dique y grúa flotante, almacenes, vestuario, comedor, escuela de aprendices, entre otros sectores de particular operatividad” (ARS web).



De acuerdo con Frassa y Russo (2012, 85) el Astillero Río Santiago fue ideado en el marco de un ambicioso plan estratégico de industrialización con el objetivo de fortalecer la industria pesada y fomentar el desarrollo de un entramado industrial nacional. En 1947 el Gobierno creó la Dirección General Naval dependiente del Ministerio de Marina, y en su seno la Dirección General de Construcciones e Industrias que serviría de base para la creación en 1953 de la empresa **Astilleros y Fábricas Navales del Estado** (AFNE) una empresa integrada por el Astillero Río Santiago (ARS) y por la Fábrica Naval de Explosivos Azul (FANAZUL), con dependencia del Ministerio de Marina.

Las fábricas congeladoras de carne

“Swift y Armour eran las dos mayores empresas frigoríficas del planeta y los generadores de las nuevas técnicas que se implantaban en el negocio (...) Impusieron la carne ‘enfriada’(...) también promovieron el aprovechamiento de las distintas partes del ganado de modo de obtener mayores beneficios a partir de su explotación racional. Se trataba de un cambio de envergadura en la lógica de la producción global en el país que tardó en encontrar imitadores” (Peyru y Verna Etcheber 2002)

A partir de 1900 la exportación de carnes congeladas a Gran Bretaña creció como consecuencia de una serie de factores que favorecieron la producción y comercialización con ese destino, la crisis lanera de Francia que hizo decaer el interés por los ovinos; la merma del comercio anglo-australiano de carnes, debida a las frecuentes sequías en Australia y el crecimiento de la población y del consumo de carne en ese país consumidor. Entre otros, dos influyeron, notablemente, en la adecuación de las infra y supra estructuras frigoríficas existentes en los puertos del río de la Plata y en la instalación de nuevas industrias del ramo.

El cierre del mercado británico a la importación de ganado en pie argentino, derivado de la aparición de un brote de aftosa en la provincia de Buenos Aires, y el declive de la competencia de

las carnes norteamericanas que, ante el crecimiento demográfico de EEUU entre 1880 y 1910 y una escasa producción, debió cubrir las necesidades de su mercado interno, facilitando la colocación de los productos congelados argentinos en el mercado externo.

El primer factor, importa al momento de ponderar la gestión de los gobiernos nacional y provinciales para la adecuación a nuevas tecnologías las infra y supra estructuras existentes o a crear y aumentar el control sanitario de las instalaciones en los puertos argentinos, dando lugar a una importante legislación nacional que podríamos calificar como protectora de la calidad de las mercaderías cármicas de importación y exportación. En segundo, atrajo grandes inversiones de capital a Puerto La Plata primero británicos, en los primeros años del siglo XX, y hacia 1907 norteamericanos.

Una de las primeras disposiciones sancionada en 1903, año de la apertura del mercado británico, obligaba al gobierno nacional a prohibir la importación de aquellos países “cuyos ganados pueden ofrecer el peligro de ser vehículos de enfermedades”, como también de los fronterizos o declarados específicamente prohibidos. A esas disposiciones de policía sanitaria animal estaba sometido el comercio ganadero exterior tanto de ultramar, como con la República Oriental del Uruguay hasta tanto subsistiera el peligro de introducir enfermedades al territorio argentino; mientras otras regulaban desde la producción ganadera, el transporte de animales, el procesamiento y distribución de la carne, hasta el embarque y las condiciones sanitarias de los buques frigoríficos (RN-RA 1903) (RN-RA 1903a).

Esa disposición, rubricada por Julio A. Roca en ejercicio del Poder Ejecutivo (1898-1904), comenzaba advirtiendo: “queda prohibida la importación o desembarque de animales en general, o de especie determinada, así como sus cadáveres, productos o despojos, forrajes, camas u otros objetos, procedentes de cualquier Nación en donde exista la peste bovina, la perineumonía contagiosa, la fiebre aftosa, la viruela ovina, o cualquiera otra enfermedad que pueda constituir una amenaza para la ganadería nacional, y la de cualquier objeto que haya estado en contacto con animales enfermos o sospechosos, o con otros objetos capaces de transmitir una enfermedad contagiosa” (RN-RA 1903a).

Las medidas de salubridad alcanzaban a la importación y exportación de animales atacados de enfermedad contagiosa o sospechosos de estarlo, a los ‘estropeados’ o, sin certificación de “inspección veterinaria en el establecimiento de origen y en el puerto de embarque, y (a los) que no hayan sido transportados en vagones o vehículos desinfectados”. Asimismo a los buques que cargaran sin previa desinfección o que permanecieran o recalaran “durante los sesenta días anteriores” en una Nación prohibida, por existir en ella la perineumonía contagiosa, la fiebre aftosa o el muermo.

Por las disposiciones de policía sanitaria animal todos los establecimientos industriales existentes, saladeros, frigoríficos, fábricas de carnes conservadas, graserías, o a establecerse con el objeto de elaborar productos destinados al comercio internacional, interprovincial o a territorios de jurisdicción federal, estaban sujetos a las inspecciones sanitarias de sus corrales, Bretes, playas y galpones, utilizados para la permanencia o el sacrificio de los animales o para la elaboración de los productos. La misma ley determinaba que aquellos inversores en ese rubro industrial debían solicitar desde la inspección sanitaria de los terrenos, hasta la aprobación de los planos del emprendimiento y la habilitación de los trabajos. El único puerto abierto a la importación era Puerto Buenos Aires, mientras que la exportación podía realizarse desde los puertos de Buenos Aires, Rosario y La Plata (RN-RA 1903b). (Viñeta V14).

Buenos Aires, Enero 9 de 1903

Prohibiendo la importación de animales.

“Considerando:

Que la Ley N°4155 impone al Poder Ejecutivo la obligación de determinar los países cuyos ganados pueden ofrecer peligro de ser vehículos de enfermedades contagiosas:

Que dicha enumeración puede hacerse antes de dictar las nuevas medidas para completar la reglamentación sanitaria que el Poder Ejecutivo tiene proyectadas, las cuales se pondrán en vigencia una vez que se termine el convenio sobre policía sanitaria animal que se tramita con la República Oriental del Uruguay;

Que por disposiciones de la ley y del Reglamento vigente, está de hecho prohibida la importación de ganados de los países que más adelante se mencionan;

Que es conveniente, sin embargo, declararlo especialmente para evitar erróneas interpretaciones que acarrearían perjuicios al comercio,

El Presidente de la República, Decreta:

Art. 1° Queda prohibida la importación de toda clase de animales procedentes de Rusia, de Rumania, de Serbia, de la Colonia del Cabo, del Natal, de la Colonia del Río Orange, del Transval, de Zululandia, y demás colonias británicas del Sud de África; de las posesiones alemanas y portuguesas del Este y Oeste de África y de las posesiones francesas del Oeste de África y de Madagascar.

Art. 2° Prohíbese, asimismo, la importación de ganados bovino, ovino, caprino y porcino, procedentes del imperio Alemán, de Australasia, de Austria Hungría, (incluso Bosnia, Herzegovina), de Bélgica, del Brasil, de Chile, de Dinamarca, de España, de Francia, de Grecia, de Holanda, de Italia, de Malta, de Marruecos, de Montenegro, del imperio Otomano, del Portugal, de Paraguay, de Suecia, y Noruega, y de los Estados del Maine, New Hampshire, Vermont, Massachussets, Connecticut, y Rhode Island, de los Estados Unidos de América.

Art. 3° Las prohibiciones establecidas en los artículos anteriores, quedarán en vigor hasta tanto el Poder Ejecutivo conceptúe que han desaparecido las causas que las motivaron y que puede permitirse la importación de dichos países, sin peligro de introducir el contagio”.

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

A partir de 1905, aclaran Peyru y Verna Etcheber, nuestras exportaciones lograron superar la de Estados Unidos, como consecuencia de las notables ventajas de costos de la industria argentina de carnes y su transporte y, agregamos, de los beneficios otorgados por los gobiernos, provinciales y nacional, para la instalación de la industria cárnica y la comercialización de sus productos. “Esto provocó que frigoríficos de capitales norteamericanos se instalaran en el país y compraran algunos establecimientos existentes, consolidándose como nuevos desafiantes en el oligopolio (británico) reinante”, como sucedió en Puerto La Plata con la transferencia por venta del frigorífico The La Plata Cold Storage Company Limited a la Compañía Swift de La Plata S. A. Frigorífica en 1907, y con la construcción del establecimiento de la Sociedad Anónima Frigorífico Armour de La Plata que inició sus actividades en 1915.

Las empresas Swift y Armour no serían las únicas en solicitar tierras de Puerto La Plata y las correspondientes autorizaciones para instalar fábricas congeladoras de carnes. Las expectativas de comercialización y el crecimiento del mercado exportador de los productos de esta industria atrajeron tempranamente a otras empresas, si bien fueron Swift y Armour las que alcanzaron mayor desarrollo hasta el cierre definitivo de sus actividades en 1983 y 1969, respectivamente.

Pocos años antes de la instalación definitiva de la Compañía Armour, **Theodore Bracht**, socio principal de la firma Th. Bracht y Cía con domicilio en la ciudad de Buenos Aires desde 1867, fue autorizado por ley del Poder Ejecutivo Nacional para establecer una fábrica congeladora de carnes y elaboración de productos de origen animal. Esa empresa tenía una sólida posición en el comercio exportador de carnes, sebo y lanas con destino a su filial en Amberes, Bélgica.

La ley autorizó a favor de Th. Bracht y Cía una concesión de terreno fiscal que no podía exceder los cincuenta mil metros cuadrados, ni tampoco ubicarse en el Dock Central, para iniciar la construcción en un plazo de doce meses, a partir de su sanción, de los edificios, muelles y demás instalaciones de acuerdo con todos los adelantos modernos no solamente para la preparación de los productos sino también de los sistemas sanitarios (RA-HCN 1909a)..

Bajo esos términos, la concesión comprendió una extensión de tierra sobre el Canal de Entrada al Gran Dock que pertenecía a la Cía. Lavalle y Médici desde 1885, delimitada por la gran fracción de la Sociedad Mercado de Frutos de La Plata (donde se instalaría el frigorífico Armour) y por la ocupada por The La Plata Cold Storage (Swift). En el frente de la ribera de esa concesión, otorgada por el término de cincuenta y cinco años en setiembre de 1909, la empresa estaba obligada a construir un muelle y, como en todos los casos de construcciones industriales en territorio de Puerto La Plata, los materiales y maquinarias necesarios a importar quedaban liberados de derechos de Aduana.

Un año más tarde Teodoro Bracht le dirigía una nota al Poder Ejecutivo donde le solicitaba la revalidación del contrato de concesión de 1909 y la extensión del plazo de construcción a veinticuatro meses en razón de que doce habían resultado insuficientes a tal punto, enfatizaba, que “no hemos encontrado ni en Europa, ni en Estados Unidos, técnicos y arquitectos que quisieran tomar a cargo las construcciones y colocación de las maquinarias. Theodore Bracht no materializaría el frigorífico en Puerto La Plata; habiendo finalizado el tiempo para suscribir un nuevo contrato, el gobierno nacional declaró la nulidad de la concesión (RA-HCN 1910) (RN-RA 1910f).

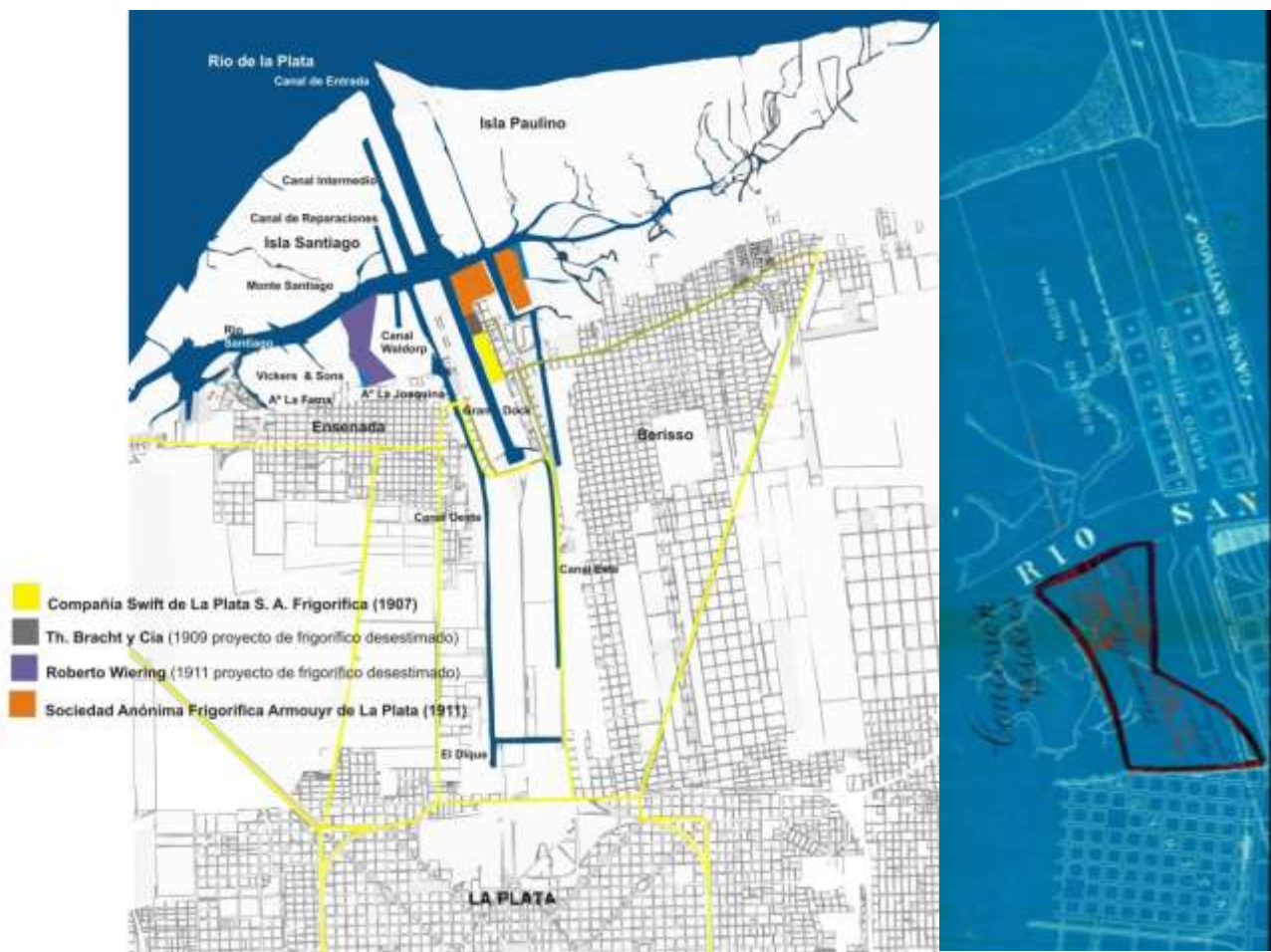
Al igual que Teodoro Bracht, y bajo las mismas condiciones generales, el 4 de julio de 1911 **Ricardo Wiering** expresaba por nota al Honorable Congreso Nacional su intención de establecer una fábrica de congelamiento de carnes y elaboración de productos animales en un extenso terreno anegadizo de Puerto La Plata que, sin exceder los cien mil metros cuadrados, estaría finalmente delimitado por el Río Santiago, el Canal Waldorp, el Pueblo de la Ensenada y el solicitado en por la Sociedad Vickers Sons y Maxim Ltd. para la construcción de un astillero entre los Arroyos La Fama y La Joaquina..

A esa nota de presentación Wiering adjuntó un proyecto de concesión que, a su juicio, ameritaba un análisis particularizado en función de los mayores costos que insumiría la construcción del establecimiento en terrenos fiscales, anegadizos en toda su extensión, sujetos a inundaciones y fuera de los canales de aguas hondas del puerto. Por ese proyecto la empresa se comprometía a levantar el terreno “a la altura necesaria para evitar las inundaciones en las más altas mareas” y construir “sobre pilotaje a la tosca” las partes del establecimiento que fuera necesario (RA-HCN 1911).

Ricardo Wiering garantizaba, además, el cumplimiento de las condiciones generales con la construcción de muelles o atracaderos en todo el frente de la ribera; el mantenimiento del terraplén del terreno en perfecto estado de conservación e higienización y la consulta de todos los adelantos modernos en lo que respecta a las instalaciones sanitarias. En fin, se comprometía a entregar en perfecto estado todas las instalaciones al gobierno de la Nación al término de sesenta años a partir de la puesta en funcionamiento de la fábrica congeladora de carnes.

Pero por sobre todo, llamaba la atención del gobierno nacional al exponer por nota del 4 de julio de 1911, que desestimaba realizar ese emprendimiento por las dificultades que le presentaba una concesión que “se encuentra en muy distintas condiciones a las acordadas en tierras altas y sobre el canal principal de entrada”, en clara alusión al frigorífico en funcionamiento de la Compañía Swift de La Plata S. A. Frigorífica, y al proyectado de la Sociedad Anónima Frigorífico Armour de La Plata. (fig. 49)

Fig. 49 Fábricas congeladoras de carne en Puerto La Plata



Fuente: Elaboración del autor. Ferroprusiato (RA-HCD 1911)

La Compañía Swift de La Plata S. A. Frigorífica

En 1907 la Compañía Swift, fundada en la ciudad de Chicago por Gustar F. Swift en 1877, compró el establecimiento de la fábrica congeladora de carnes de The La Plata Cold Storage Company Limited de capitales británicos inaugurado en 1904 en jurisdicción de Puerto La Plata que, desde el día de la colocación de su piedra fundamental en enero de 1903, había concitado la más favorable acogida “pues ese establecimiento contribuirá poderosamente al progreso del Puerto de La Plata el que, por abandono de los gobiernos anteriores, lleva hoy una vida anémica, agónica (...) sin el menor auxilio de la Nación, la que solo ha procurado su ruina en beneficio del famoso Puerto Madero” (Diario El Día 29-12-1902).

Con la compra de las instalaciones de ese frigorífico, la Compañía Swift de La Plata S. A. Frigorífica se constituyó en la primera inversión norteamericana en territorio argentino y, agregamos, en la que inició un ambicioso plan de obras de renovación edilicia, ampliación de sus departamentos e instalaciones complementarias y, construcción de nuevos edificios para su mejor funcionamiento en un terreno de 600m de frente al Dock Central y el Canal de Acceso. Esas primeras modificaciones se realizaron sobre gran parte de las infra y supra estructuras existentes construidas en madera, salvo las cámaras frías y algunos departamentos que se llevaron a cabo utilizando materiales de mayor resistencia tales como hierro, asfalto, cal, ladrillos y tirantes de acero que posibilitaban edificaciones de varios pisos.

A partir de 1907, el frigorífico fue transformándose en un sólido edificio de acuerdo con los principios constructivos aplicados en la planta Swift de Chicago, las necesidades productivas y los adelantos técnicos en las construcciones de ese tipo de establecimientos fabriles. Entre los años 1907 y 1916, año en que comenzó a operar legal y administrativamente bajo el nombre de Compañía Swift de La Plata Sociedad Anónima Frigorífica, se sucedieron numerosas solicitudes de aprobación de nuevos proyectos y obras ante la Oficina de Servicio y Conservación de Puerto La Plata, dependiente del Ministerio de Hacienda de la Nación (RN-RA 1910g).

Recordemos en este punto que los frigoríficos norteamericanos introdujeron la organización científica de la producción, la experimentación y la investigación, nuevas técnicas e innovaciones organizacionales en el trabajo que exigieron, a la vez, una planta especializada de técnicos, dibujantes, diseñadores industriales, ingenieros y, en consecuencia, la elaboración de proyectos de obras tanto para la adecuación de los edificios existentes como para la construcción de nuevos. Un rápido paneo por los proyectos y obras presentados entre 1908 y 1911, da cuenta de la inversión en obras de la Compañía Swift para mejorar las infra y supra estructuras heredadas de la primera industria frigorífica instalada en Puerto La Plata, The La Plata Cold Storage:

Entre 1908 y 1911 la Oficina de Servicio y Conservación de Puerto La Plata autorizó, bajo su vigilancia y supervisión y dentro del perímetro de la concesión, los ensanches de las instalaciones de grasería y aceite; la construcción de nuevos galpones: de madera, de hierro galvanizado con piso de cemento para ampliar los de guano y curtiembre y la tripería de novillos y, otro para depósito de sal con armazón de madera, techo de hierro galvanizado, costados de hierro y pisos de concreto; la construcción de un edificio con destino a casa del intendente y la ampliación de un brete que daba paso al ganado desde los corrales al sitio de la matanza y, varias obras complementarias como la colocación de un caño de toma de agua en el Gran Dock para alimentar las bombas de incendio (RN-RA 1908a).

A mediados del año 1910, la empresa sumó la construcción de un “Hervidero de Huesos, de piso de concreto y columnas de madera, soportando un techo de hierro galvanizado (y) una pileta para la ampliación de las obras de desagüe de 13.90 por 12.50 metros, construida de concreto, de paredes de 30 centímetros de espesor y piso de 23 centímetros de grueso”. En diciembre del mismo año “Un galpón sobre la pileta de desagüe, soportado por columnas de concreto, siendo las paredes de ladrillo, el techo de hierro galvanizado sostenido por un armazón de hierro, el piso de pino tea”. Un nuevo galpón techado para los corrales sostenidos por las columnas de los existentes en la parte Este del Frigorífico y la pared de la nueva cámara fría, en la parte Oeste,

parecen completar la inversión en obras de la Compañía Swift de La Plata S. A. Frigorífica, todavía bajo firma de The La Plata Cold Storage (RN-RA 1910h).

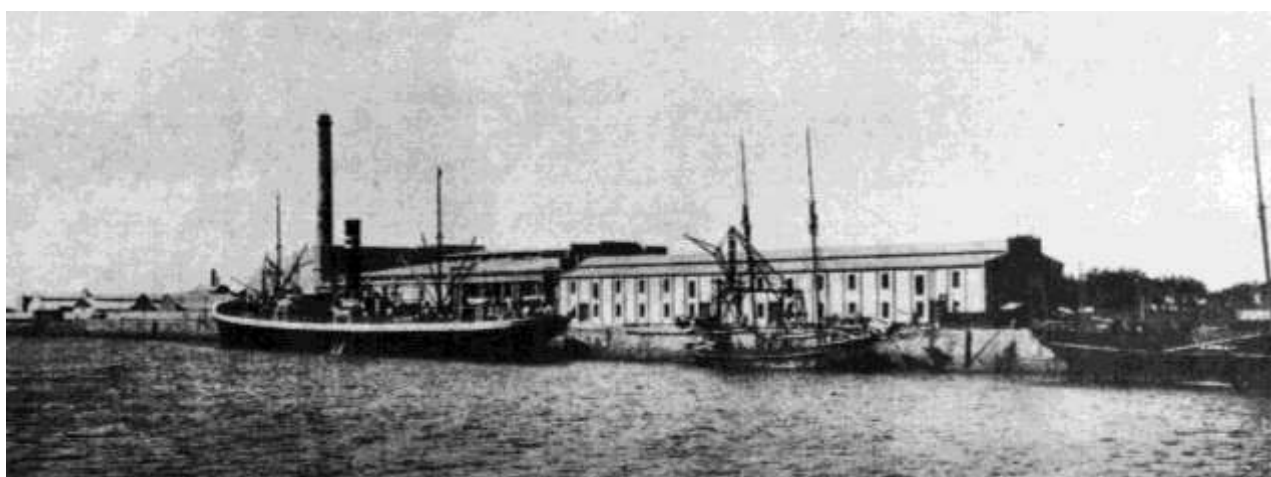
No sorprende encontrar en el año 1911 un importante registro de solicitudes para realizar obras de expansión del frigorífico y, en consecuencia, algunas con la finalidad de obtener nuevas concesiones de terreno. En enero se le autorizaba la construcción de piletas para cueros, bretes adicionales, un lavadero y una casilla de madera con destino a oficina de embarque y, en febrero, el arrendamiento de un terreno de 1500 m² para construir un depósito de carbón. Continúan las obras con la ampliación del galpón para 'Guano'; un edificio para las 'Cámaras Frías' y un 'Crematorio'. Otro edificio para laboratorio y cuartel de bomberos; una nueva curtiembre y un galpón dividido en cuatro partes destinado a servir de almacén, hojalatería, carpintería y tonelería, la ampliación del departamento de máquinas y un edificio destinado a servir como vestíbulo, oficinas del superintendente y otros departamentos. (RN-RA 1911d) (RN-RA 1911e).

La empresa contaba con el beneficio de la libre introducción de maquinarias y materiales importados que utilizaría tanto en la construcción de esas obras como en la adquisición e instalación de un guinche a vapor de cinco toneladas; la colocación de vías férreas entre su establecimiento y las generales de Puerto La Plata y la construcción de tres puentes móviles sobre el Dock Central, frente al establecimiento, con el objeto de facilitar las operaciones de carga de las carnes congeladas a los buques de transporte.

Las nuevas instalaciones se llevaron a cabo de acuerdo con las normas del reglamento para frigoríficos, saladeros y fábricas de carnes conservadas, que establecía que las secciones debían estar separadas unas de otras por paredes; las salas amplias, ventiladas y luminosas; los muros interiores impermeables y las mesadas y recipientes, de hierro galvanizado. En otras cuestiones de higiene, como por ejemplo de evacuación de residuos líquidos, las infracciones habían sido advertidas tempranamente por el gobierno de la provincia de Buenos Aires, en estos términos: "La empresa del frigorífico ubicado en el puerto de La Plata, vierte las aguas servidas en uno de los canales, sin proceder previamente a su depuración. Ante el peligro que amenaza a la salud pública, aparte de los nauseabundos olores que despiden esos líquidos, el Poder Ejecutivo reiteradamente ha requerido de las autoridades nacionales una medida, ya que por razones de jurisdicción no le es dable proceder en forma directa" (RO-PBA 1913). (fig.50)

Fig. 50

Frigorífico Swift (1905)



Fuente: Escariz Méndez (1905).



(Viñeta V15)

Buenos Aires, Noviembre 8 de 1910

**Autorización al Frigorífico The La Plata Cold Storage Cía. Ltda.,
para efectuar varias construcciones.**

“Vista la solicitud de The La Plata Cold Storage Cía. Ltda., pidiendo para construir en el perímetro de su concesión,

1. Un depósito adicional para Guano de piso de concreto y amazón de hierro galvanizado;
2. Una Oficina entre la Plaza de Novillos y el Departamento del Condensador, haciendo un puente entre dichos edificios con vigas de pino tea de 10 x 3 pulgadas, con amazón de madera y techo cubierto de hierro galvanizado;
3. Una ampliación al Departamento de Calderas para colocar tres más, con techos de amazón de hierro galvanizado cada una, y
4. Una ampliación a la Tripería de Novillos en la parte Este de la actual, siendo de amazón de madera y el techo y las paredes de hierro galvanizado;

Atento los informes producidos y considerando:

Que por lo informado por la Oficina de Servicios y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata y por el Ministerio de Agricultura, no hay inconveniente alguno en autorizar las construcciones referidas...

El Presidente de la Nación Argentina:

Decreta:

Art. 1° Autorízase al Frigorífico The La Plata Cold Storage C.° Ltda., para efectuar las construcciones expresadas en el preámbulo, de acuerdo con los detalles del plano y bajo la dirección y vigilancia de la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata”.

(firma) **Roque Sáenz Peña**, Presidente de la República (1910-1914)

Fuente: Registro Nacional de la República Argentina. (RN-RA 1910i). “Decreto autorizando al Frigorífico The La Plata Cold Storage C.° Ltda., para efectuar varias construcciones”, 8 de Noviembre de 1910. Cuarto Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

En un extenso artículo editado por la Revista La Ingeniería en 1923, C. Dedlow ingeniero químico del frigorífico Swift de La Plata destacaba las ampliaciones realizadas: tres nuevas playas de matanza, una cámara destinada exclusivamente para *chilled beef* (carne congelada), la reedificación y obras nuevas de y para la casa los grandes tanques, los departamentos de chanchería y óleos, la casa de las lanas y la usina de conservas y, el reemplazo de la curtiembre antigua por una de mayores dimensiones.

La **casa de los tanques**, fue transformándose en un edificio de cinco pisos con veinticuatro grandes tanques a presión, necesarios para “la cocción de todos los productos que no sirven para la alimentación, y que no se pueden vender directamente, tales como corazones, pulmones, hígados y tripas que no sirven para elaborar salchichas; carne machucada, recorte de las reses, etc.”. El **departamento de chanchería**, que se implantó próximo a la casa de los tanques, era un contenedor de “grandes cubas para la salazón, máquinas para picar carne, máquinas para llenar salchichas, y locales para ahumar y secar”. La comercialización con cerdos comenzó en 1917, llegando a matar hasta mil por día a comienzos de 1923 (Dedlow 1923).

El **departamento para óleos**, próximo a la chanchería, se desarrollaba en un edificio moderno de hormigón de seis pisos donde “las grasas se levantan hasta el sexto piso por medio de elevadores eléctricos, y se echan dentro de cortadoras circulares a discos de donde caen en tiras delgadas dentro de largas cubas de madera que contienen agua helada”. La **casa de las lanas**, estaba resuelta en tres pisos y ocupaba una superficie considerable en comparación con el resto. El cuero lanudo pasaba de la playa de la matanza a la casa de las lanas, donde era sometido a diferentes tratamientos de limpieza, para luego ser separados de acuerdo con la clasificación “realizada por muchachas según el largo de las fibras, su finura, peso, estado de limpieza, etc.”

El edificio de la **usina de las conservas**, donde se realizaba el proceso de enlatado de la carne, tenía por entonces cinco pisos de altura: “En el piso superior se prepara la salmuera, la carne se sala y cuece en el piso subsiguiente, y después se carga en el piso de más de abajo en maquinarias para rellenar las latas (...) Las mismas son cerradas al vacío, y esterilizadas en autoclaves...Después de haber sido colocada la carne en las latas, se las mantiene a alta temperatura por un largo tiempo, a fin de que la misma se transfiera al centro de la lata para destruir las bacterias. De estas operaciones depende la conservación de la carne”. El mismo edificio contaba con un taller de hojalatería y la maquinaria para producir hasta trescientas mil latas, envasándose “tres cuartos de millones de libras de carne sin huesos” a diario. Las latas eran lavadas y secadas antes de ser rellenas, y lo mismo luego de la cocción del contenido. Finalmente se barnizaban para evitar la oxidación y se rotulaban.

Además, continúa Dedlow, la planta del frigorífico Swift contaba con otras secciones: talleres de tonelería, de reparaciones eléctricas, ajuste de cañerías, de pinturas y, entre otras, con un equipo de bomberos distribuido por el predio con una estación central; un taller de impresiones, lavadero y almacenes que contaban con un gran surtido de materiales “desde caños y accesorios hasta libros de colegio y termómetros”. Un **laboratorio** que ocupaba 600m², aproximadamente, un pequeño restaurante para los empleados superiores, y dos restaurantes más grandes para el resto de trabajadores y un **hospital** “chico pero bien instalado”.

Para proveer de la energía necesaria a todas las instalaciones del frigorífico, la planta contaba con “ocho calderas con una capacidad total de 3600 caballos de vapor (...) La chimenea más alta en Sud América, de ochenta metros de altura, auxiliada por aventadores, sirve para el tiro de las hornallas, y hay foguistas automáticos para alimentar con carbón a las calderas”. Las máquinas refrigeradoras estaban todas acopladas a motores *uniflow* (motores de flujo unidireccional) los cuales producían una gran economía en el consumo de vapor en comparación con las viejas máquinas a válvula *Corliss*. La energía eléctrica era producida por cinco generadores de 1550 kilowatts de capacidad total.

Esas ampliaciones posibilitaron el aumento de la capacidad productiva de “las cámaras frigoríficas (que) están divididas en catorce departamentos y tres depósitos con una capacidad de 5 mil toneladas de carnes congeladas”. El poder de esas cámaras frigoríficas era en 1904 de 360

toneladas diarias de hielo y en 1912 se había incrementado a 1160 toneladas en 24 horas. La evolución constante de la maquinaria le permitía a la Compañía Swift de La Plata S. A. Frigorífica superar y diversificar la producción transformándose en un verdadero complejo industrial, en una gran fábrica o “conjuntos de fábricas” con asiento en Puerto La Plata (Sanucci 1983).

Poco conocidas son las gestiones realizadas por la Compañía Swift, todavía bajo el nombre de The La Plata Cold Storage Company Limited, para habilitar un muelle en los terrenos de los “Saladeros” que, el 4 de julio de 1911, había adquirido con el fin de construir un barrio para el personal superior de su frigorífico instalado en el Gran Dock de Puerto La Plata. En ese predio los hermanos Juan y Luis Berisso habían explotado entre los años 1871 y 1879 dos saladeros, alentados por las condiciones favorables a esa industria y la posibilidad de embarcar sus productos por su propio muelle. (fig. 51)

Fig. 51 Muelles del Antiguo Saladero de Juan (1871) y Luis Berisso (1879)



Fuente gráfica: AHG-PBA 1915.

Lindaba al sudoeste con la actual calle Montevideo (antes “del Puerto”, la traza del Ferrocarril a los Talas hasta 1905), al sudeste con la calle Punta Arenas (ex “Patria”), al noroeste con calle Leveratto (antes “Barcelona” y “San Luís”) y al noreste con los Bañados del Río de la Plata, razón por la que, una vez adquirido, la Compañía solicitó la autorización para rehabilitar el embarcadero del antiguo Saladero para la carga y descarga de artículos nacionalizados y el embarque de frutos y productos de su industria frigorífica. La habilitación le fue concedida sujeta a la obligación de construir por su cuenta una casilla para la oficina y el alojamiento del guarda encargado de fiscalizar las operaciones de embarque y desembarque de productos (RN-RA 1911f) (Vitalone y Delgado 2007).

La Sociedad Anónima Frigorífico Armour de La Plata.

El 12 de junio de 1911, se constituyó la Sociedad Anónima Frigorífico Armour de La Plata que, según su estatuto tendría amplias facultades, comerciales, jurídicas, administrativas, económicas, financieras y laborales con el objeto de explotar el negocio de la carne y otros como curtiembre, lavadero de lanas y elevadores de granos, aunque al momento de su inauguración el rubro fundamental fue la carne porcina. Esa firma, como la Swift de Gustavus Franklin Swift, era de capitales norteamericanos y estaba autorizada a adquirir terrenos, transferir inmuebles y establecer frigoríficos, depósitos, embarcaderos, fábricas, elevadores y toda clase de establecimientos relacionados con los ramos de su comercio.

El 14 de julio de 1911 la Sociedad Anónima Frigorífico Armour de La Plata adquirió un total de 241.094, 34 metros cuadrados en tres fracciones de terreno pertenecientes, por entonces, a la

Sociedad Mercado de Frutos de La Plata: un terreno de 116.140, 72 metros cuadrados limitado por el Canal de Entrada, el Río Santiago, el Canal Oriental (Este) y por la Compañía de Electricidad de La Plata. En este terreno se construiría el gran edificio del frigorífico Armour

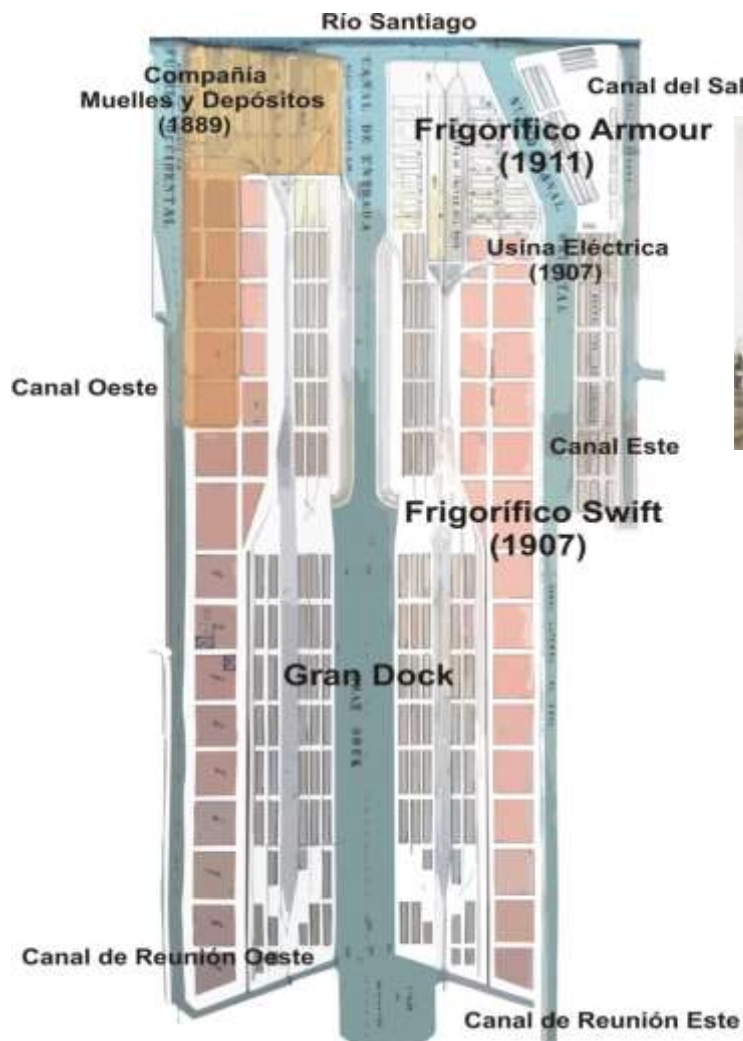
Una fracción de 113.094, 37 m² entre el Canal Oriental (Este), el Río Santiago, el Canal del Saladero y la concesión de Jackson y, otra de 11.858 m² limitada por tierras de Juan Médici, la Compañía de Electricidad de La Plata, el Canal Oriental (Este) y al Oeste, nuevamente con Juan Médici (RN-RA 1911g) (Filgueira 1999, 40, 41) .

El gobierno nacional exoneró a la Sociedad Anónima Frigoríficos Armour de La Plata de los derechos de importación para introducir las maquinarias y materiales destinados a la construcción del frigorífico, extendiendo la misma excepción a "The La Plata Cold Storage" (Swift) que, por entonces, estaba ampliando sus instalaciones. Por su parte, la Oficina de Servicio y Conservación de Puerto La Plata, se encargaría de la construcción de una pieza de madera de cuatro metros por cuatro para oficina y alojamiento del guarda aduanero encargado de fiscalizar esas operaciones (RN-RA 1911f) (RN-RA 1911h).

Sólo dos años y medio llevó levantar las amplias instalaciones. Así lo expresa Sanucci (1983, 115-117): "en primer término, se efectuó una tarea interesante: la preparación de pilotes de hierro y cemento armado para enclavarlos totalmente en la tierra a fin de darle firmeza y solidez al suelo donde luego se levantaría el edificio, trabajo imprescindible si tenemos en cuenta que se trata de terrenos de rellamamiento del puerto y que, según comenta el diario El Día del 3 de julio del 15: ha sido hecho también de acuerdo con la costumbre *Yankee*, puro cemento armado sobre armazón de acero". Una playa de matanza donde se podían faenar mil doscientos novillos, tres mil capones y dos mil cerdos usándose el moderno sistema de *trolley* circulante; veintisiete cámaras frigoríficas nueve destinadas a la carne congelada con una capacidad total de 2.500 cuartos y dieciocho de *chilled* para 5.500 y maquinarias que producían trescientas toneladas de hielo diario constituían la base de todo el mecanismo. El resto de los terrenos lo ocupaban los corrales para la hacienda, con capacidad para contener cuatro mil bovinos, tres mil ovinos y dos mil porcinos.

La inauguración oficial se produjo el 3 de julio de 1915 con la asistencia del Presidente de la República, Victorino de la Plaza y el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Marcelino Ugarte y de otros miembros de los poderes administrativos e invitados especiales, "los que pudieron presenciar la labor del personal que trabajó desde las siete de la mañana hasta las cinco de la tarde, diez horas corridas, cumpliendo con su jornada habitual, sacrificando un buen número de animales" (Sanucci 1983).

A pocos años de su inauguración, el aumento de la demanda de productos de alimentación a causa de la primera guerra mundial (1914-1918) obligó a la ampliación de las capacidades de sus edificios y a la construcción de uno nuevo para la faena y aprovechamiento de los cerdos en 1918, y de otro, en 1921, para pelar, curtir y almacenar cueros lanares. Sin solución de continuidad las obras para adecuar el frigorífico a los mejores estándares de calidad edilicia y funcional continuaron durante la década pos crisis económico-financiera mundial. En el primer semestre de 1938, por ejemplo, el gobierno nacional autorizaba la instalación de una plataforma giratoria para guinches; la ampliación de los caminos pavimentados y la construcción de un nuevo conducto de desagües pluviales. No faltaron en ese año las autorizaciones para construir un puente cubierto entre dos de sus plantas, un camino de acceso en H^o A^o y un edificio para sala de primeros auxilios, embalajes y vestuarios (RN-RA 1938a) (Filgueira 1999, 33-42). (fig. 52)



Frigorífico Armour (1923)



Frigorífico Armour (1927)

Fig. 52 Frigorífico Armour de La Plata.

Fuentes gráficas: Plano (AH-PBA1891), Frigorífico Armour de La Plata (Kohlman1923), (MOP-PBA 1927).

(Viñeta V16).

5 de marzo de 1915

Reportaje a George R. Robbins, vicepresidente de la Empresa Armour.

“Entre los viajeros norteamericanos actualmente en Buenos Aires, venidos en el vapor Kroonland, figura el señor George R. Robbins, vice presidente de la empresa Armour, preparadora de carnes, establecida en Chicago y que operará en el puerto de La Plata con un gran establecimiento frigorífico cuya instalación es notoria. Interrogado por un repórter sobre la marcha de los negocios de la casa Armour, el señor Robbins dijo:

El frigorífico que está ahora en construcción cerca de La Plata y que no tardará en hallarse pronto para funcionar, será uno de los más grandes y mejor dotados del país. Como es natural, la casa Armour ha tenido, al construir ese frigorífico, la ventaja de la experiencia adquirida en la práctica de muchos años de trabajo por los otros establecimientos que la precedieron en el ramo. Armour ha podido elegir mejor la ubicación y las máquinas más convenientes.

¿Qué capacidad de producción tendrá, una vez en plena marcha, el nuevo frigorífico de Armour en La Plata?

El nuevo establecimiento podrá faenar de 1200 á 1400 cabezas de ganado vacuno por día y más del doble de la cantidad indicada, de cabezas de ganado lanar.

¿Faenarán cerdos?

Si, esa será una de las orientaciones nuevas de que hará la prueba la casa Armour. Se espera que esta parte de la faena del establecimiento será una novedad para el país y modificará fundamentalmente la cotización de los artículos de consumo fabricados con carne de cerdo. La creencia de Armour es que la producción del cerdo tiene que ser una gran riqueza para el país.

¿No cree usted que falte la materia prima, es decir, el cerdo? La cría de porcinos no tiene entre nosotros la importancia necesaria para proporcionar trabajo continuo a un gran establecimiento.

De un tiempo a esta parte la cría de cerdos ha aumentado en la República Argentina, y como los criadores pueden estar seguros de vender todo lo que produzcan a precio remunerativo, es de suponer que la cría de porcinos llegue á una proporción mayor cada día. El problema será problema durante los primeros ejercicios, pero después habrá sin duda reses de cerdo en abundancia.

¿Cuentan ustedes con el consumo del país?

Si, Armour se dirigirá a los consumidores argentinos presentándoles los productos del propio país en condiciones inmejorables, pero se calcula que las tres cuartas partes de la producción irá al extranjero, a Europa y á los Estados Unidos.

¿Y los subproductos?

Aquí se cree, erróneamente, que ciertos productos, como pezuñas para la fabricación de botones y otros para hacer cola, etc., son remitidos por los Estados Unidos a Alemania, y no es así. Todo el comercio y la industria a ese respecto, se realizan en los Estados Unidos, así que de aquí irán allá esos subproductos, mientras no llegue el momento de beneficiarlos en la República Argentina.

¿En qué buques harán el envío de los productos? ¿Es cierto que tendrán ustedes su flotilla propia?

Sí. Nuestro propósito es ser amadores de nuestros buques. La Royal Mail nos facilitará cinco buques y la Houlder Line cinco más. Tendremos, pues, diez buenos vapores, dotados de las más modernas instalaciones frigoríficas.

Una Zona Franca para Puerto La Plata

Capítulo aparte merece un proyecto de ley impulsado por José Figueroa Alcorta (1906-1908) durante la presidencia de la República y estudiado por una comisión de profesionales ingenieros integrantes de la Subsecretaría de Hacienda de la Nación y la Oficina de Conservación y Servicios del Puerto de Buenos Aires y La Plata para la instalación de una Zona Franca en Puerto La Plata. Esa Comisión conformada en 1908 tenía por misión indicar los terrenos más adecuados “dando preferencia a las tierras fiscales disponibles”; informar “acerca de los medios más prácticos y eficaces de aislar la zona franca teniendo en vista el mejor contralor de las operaciones y la vigilancia interior y exterior de las autoridades aduaneras”; definir la reglamentación para las operaciones comerciales y determinar las industrias que podían instalarse dentro de la zona (RN-RA 1908b) (RN-RA 1991).

Los reglamentos debían contemplar “la conveniencia y los medios de establecer una separación perfecta entre las operaciones comerciales y las industriales, aislando si fuese necesario en almacenes especiales las mercaderías destinadas a ser introducidas en la zona franca”. Además, las disposiciones para la entrada de buques; la entrada y salida de mercaderías; el funcionamiento de las áreas para la manipulación de materias primas nacionales, extranjeras y mixtas; el pago de derechos; las medidas de vigilancia y seguridad y, las propias de “cantinas y pequeños negocios de comestibles nacionalizados” a instalar en la zona (RN-RA 1908c).

A juicio de la comisión, la zona debía instalarse en un extenso terreno con frente al costado Este del Gran Dock, entre el frigorífico The La Plata Cold Storage (Swift) y el canal de Reunión Este, más una fracción ubicada en el destinado a futuros ensanches del Puerto, entre los Canales Este y Oeste y la Cabecera del Dock, y dos fracciones de terreno anegadizo a ambos costados del Río Santiago, al Oeste del Apostadero Naval. Estaría dividida en cuatro secciones delimitadas con doble cerco de alambre tejido: una comercial, una destinada a la instalación de establecimientos industriales, otra a la instalación de varaderos y astilleros y una al establecimiento de aquellas industrias que exigían condiciones especiales para su funcionamiento.

En octubre de 1908, un decreto del gobierno nacional declaraba caducas todas las concesiones dadas en arrendamiento en los terrenos designados para instalar la Zona Franca, obligando el desalojo total de las infra y supra estructuras de las sociedades **Cory Brothers y Cía, Ltda y Bulman**, carboneras; **Cinzano y Cía**, propietarios de un secadero de granos y de la **Compañía Unión Telefónica**, aunque esta última fue exceptuada por considerarse de utilidad para el funcionamiento de la zona. (ver Fig. 44).

Entretanto se organizaba la Zona Franca, el gobierno nacional autorizó por decreto la habilitación provisoria de una sección comercial en la superficie que ocupaban dos depósitos ubicados al costado Este del Dock Central, incluyendo el espacio cercado entre dicho Dock, el frigorífico y las carboneras citadas, intimadas a desalojar. Acompañaron esa decisión normas que reglamentaban el funcionamiento, los trámites administrativos y aduaneros, la fiscalización de los embarques y el tipo de movimientos de entrada y salida de las mercaderías de la Zona Franca. La finalización de las obras de aislamiento de ese sector daría lugar, se esperaba, a la inauguración de la sección comercial sobre el costado sudeste del Gran Dock el día 17 de julio de 1910 (RN-RA 1910j).

En la sección comercial quedaba “absolutamente prohibida la entrada de mercaderías extranjeras por los portones de la verja, los cuales deberán estar constantemente vigilados”; el ingreso de “naipes, joyas, abanicos, bastones, sombrillas y paraguas y objetos de bolsillo; inflamables, explosivos y sustancias mal olientes” y la detención de vagones de ferrocarril “como no sea para cargar o descargar mercaderías”. Por esas normas, todas las operaciones quedarían bajo la fiscalización de la Aduana que, también, tendría a su cargo la vigilancia exterior por agua y por tierra, y en el “interior de los Depósitos, del espacio cercado y de las puertas de acceso” por empleados, guardianes y serenos afectados al servicio de la zona.

Los importadores podrían manipular las mercaderías de los depósitos francos “sin transformarlas” y transportarlas a los puertos de países extranjeros y en ferrocarril a las estaciones situadas en el

Territorio Nacional al Sur del paralelo 42° y a los países vecinos de Bolivia, Chile, Brasil y Paraguay. Para José Figueroa Alcorta, presidente de la Nación entre 1906 y 1910, urgía habilitar “dentro de breve término” la Zona Franca en Puerto La Plata con el objeto de reducir a su mínima expresión las “formalidades aduaneras” (RN-RA 1910k) (Mensaje 1910).

Esa ley, sancionada bajo el número 5.142 en el año 1907, fue reglamentada casi 85 años más tarde por un decreto que tomó en cuenta la vigencia de sus fundamentos, entre ellos: la necesidad de contar con instrumentos que facilitaran e impulsaran el comercio y la actividad industrial exportadora, toda vez que la disminución de costos asociados a las actividades que se desarrollaran se extendieran a la inversión y al empleo y, con una política comercial externa y sus medidas que pudieran contribuir “como en otros países, a la liberalización y crecimiento de la economía” (RN-RA 1991).

Puerto de inflamables

“Los vapores que entren al Puerto conduciendo mercaderías peligrosas o inflamables, deberán alijarlas en lanchas o descargarlas en carros o vagones con las debidas precauciones. La Aduana designará el punto donde se efectuará la descarga, quedando el Resguardo encargado de vigilar que la operación se practique en las mejores condiciones posibles para evitar todo peligro de incendio” (RN-RA 1908d, 62),

A principios de la década de 1890, los gobiernos nacional y provincial promovieron las inversiones privadas para atraer hacia Puerto La Plata ramos especiales de comercio, como los de inflamables que no estaban radicados en ningún puerto del país por falta de las instalaciones adecuadas para su desenvolvimiento.

Un importante, y poco conocido, antecedente lo constituye la concesión de tierras que le fue dada al ingeniero Pedro Dirks, en 1892, en un paraje con frente al Río Santiago entre los arroyos “La Fama” y “La Joaquina”, “lo más apartado posible de las demás obras del Puerto”, para la construcción de un dique de desembarco de petróleo crudo importado, con sus depósitos y vías férreas y una refinería para el procesamiento, almacenamiento, embarque y comercialización de uno de sus derivados, el kerosene. Este territorio, tratado en la primera parte, es el mismo que, sin haberse concretado el uso para un puerto de inflamables, solicitó la Sociedad Vickers Sons y Maxim Ltd. para construir un astillero en 1912 (RO-PBA 1894a, 304).

Un año antes del traspaso por venta de Puerto La Plata a la Nación, Marcelino Ugarte gobernador de la provincia de Buenos Aires (1902-1906) firmó la autorización para establecer un depósito de petróleo en bruto en los terrenos de la empresa Muelles y Depósitos con frente al Puerto Occidental o Tacamas, bajo las siguientes condiciones: realizar la carga y descarga de petróleo, “sólo por el canal lateral Oeste y por medio de cañerías que permitan la unión del buque con los tanques de petróleo”; conectar las vías férreas del puerto con las vías internas del depósito de petróleo, quedando este tránsito sujeto a las leyes y reglamentos de ferrocarriles sobre materiales inflamables y, proveer todas las medidas e instalaciones de seguridad para este tipo de plataformas portuarias.

El gobierno de la provincia de Buenos Aires, por su parte, obligaba a la Sociedad, presidida por Roberto Carlos Drummond, al pago de todo impuesto o patente para esa clase de industrias y de los derechos de puertos y muelles, como también a la presentación en un plazo de ocho meses de los planos definitivos y especificaciones de obras a ejecutar. El incumplimiento del plazo de entrega hacía “sin más trámite rescindido el contrato y caduca la autorización”. El Departamento de Ingenieros del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires sería el responsable de aprobar los planos, inspeccionar la ejecución de las obras y, aprobadas, librar las construcciones al servicio comercial. Esta autorización no implicaba ningún privilegio de ubicación para esa empresa “reservándose el Gobierno el derecho de acordar otras análogas” en jurisdicción de Puerto La Plata (RO-PBA 1903).

Esa política de incentivos se profundizó a partir de la compra de Puerto La Plata y la relocalización de los puertos de inflamables con el propósito de mejorar el funcionamiento del Puerto de Buenos Aires. En 1906, el gobierno nacional decretaba: “queda prohibida la descarga de inflamables en el Puerto de la Capital. Los buques que conduzcan dichos artículos, deberán efectuar sus operaciones por el Puerto de La Plata, habilitándose para el efecto los galpones del costado sur de dicho Puerto, contiguo a las carboneras”.

La Oficina de Servicios y Mantenimiento de los Puertos de la Capital y La Plata sería la encargada de adoptar las medidas para el almacenamiento de los inflamables reputados como peligrosos que “sean depositados a la intemperie y en sitio que ofrezca seguridad”, mientras que la Aduana de La Plata designaría, una vez habilitados los depósitos, al personal que debía vigilar y controlar las operaciones: guarda almacenes y de resguardos y peones” (RN-RA 1906c) (RN-RA 1906d).

Al amparo de esa nueva política de concentración de productos inflamables en Puerto La Plata, la Compañía Muelles y Depósitos solicitó, en 1907, el traslado del kerosene que comercializaba desde dos depósitos fiscales arrendados en el Gran Dock, a sus propias instalaciones. Al mismo tiempo, ese desalojo le permitiría al gobierno nacional disponer de dos galpones que no llenaban las condiciones de seguridad requeridas para el almacenamiento de ese producto (RN-RA 1907a).

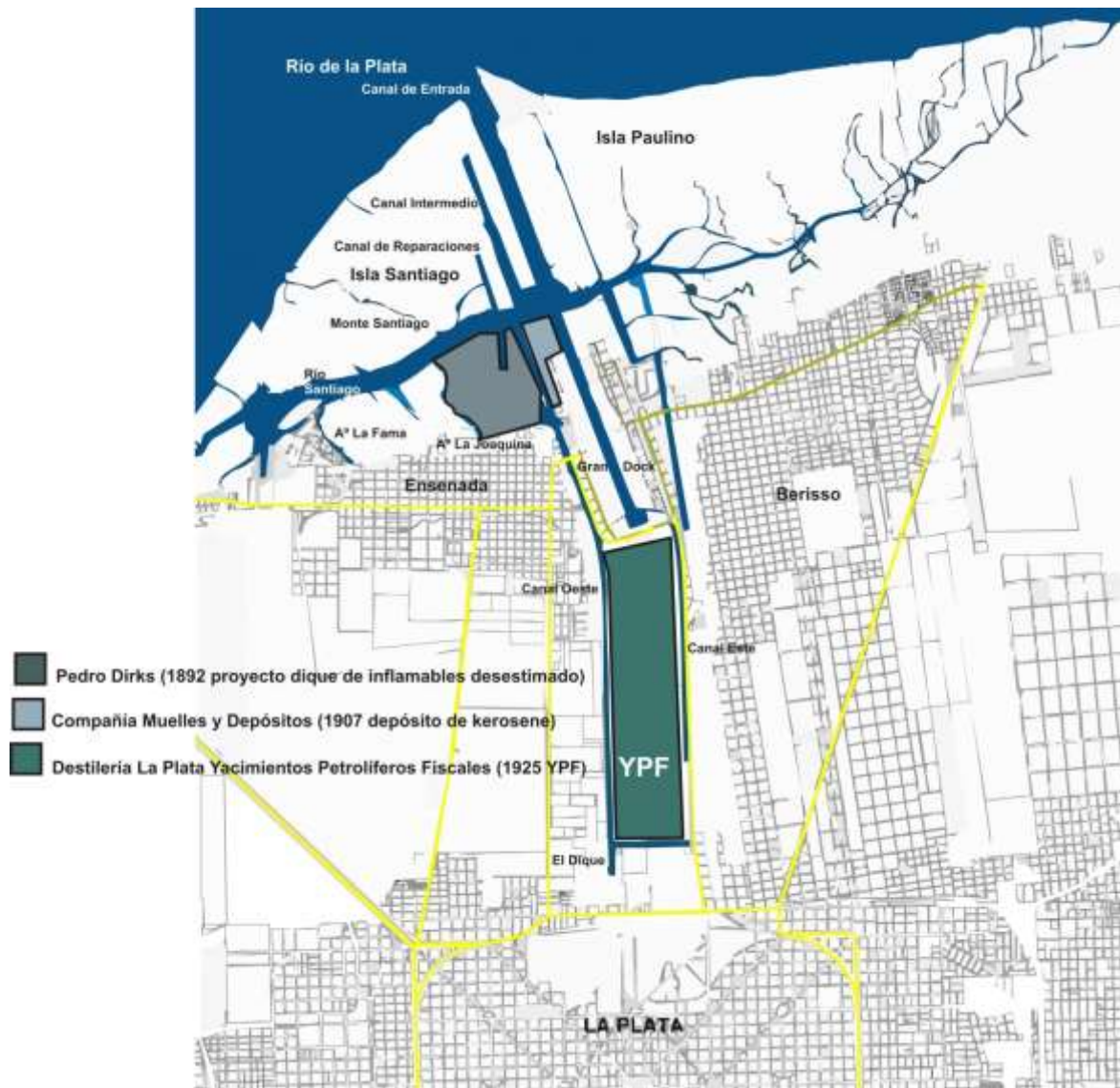
El fortalecimiento de Puerto La Plata con ese destino exigió, además, la reforma del reglamento de 1898 sobre la carga de frutos del país y, fundamentalmente, de la “descarga forzosa” por ese puerto de mercaderías inflamables y, particularmente sobre todos los aspectos vinculados con el tipo de sustancias y tonelajes máximos y las medidas de seguridad aplicadas al desembarco y depósito de los productos, salvo a “los de tránsito” que, almacenados en doble envase, traían como lastre los buques de ultramar en bodegas especiales debajo de la línea de flotación (RN-RA 1908d). Hasta la primera guerra mundial, los productos derivados del petróleo eran importados por unas pocas compañías extranjeras, entre éstas la norteamericana *Standard Oil* y su competidora británica, la *Anglo-Mexican Petroleum Company Limited*, subsidiaria de la *Royal Dutch Shell*.

El nuevo reglamento contenía disposiciones generales y específicas respecto al despacho de inflamables cuya entrada quedaba prohibida en el Puerto de Buenos Aires, si sus cantidades excedían las 25 toneladas. El puerto de descarga forzosa de las mercadería peligrosas o inflamables sería desde entonces Puerto La Plata: ácidos, sulfúrico, nítrico, fluorhídrico, éteres y alcoholes en general; aguarrás, bencina, carburo de calcio; fósforos de palo, de cera, estearina o cualquiera otra materia análoga; gases en general; sulfuro de carbono, kerosene, naftas, ligroina (éter de petróleo) y similares y productos derivados del alquitrán de gas, envasados en tambores, botellas, damajuanas, cascots, cajones o recipientes metálicos, .

El gobierno de la provincia de Buenos Aires durante la gestión de Marcelino Ugarte (1914-1917) solicitó a la Nación, sin éxito, la colocación de un tanque de petróleo de Comodoro Rivadavia en Puerto La Plata, ante la necesidad de abastecer una amplia demanda de dicho combustible, como los que usaba la Usina de Aguas Corrientes del Parque Saavedra y el calculado para la del Parque San Martín; el Ferrocarril a Meridiano V; los frigoríficos y varias industrias de la zona, sin contar con las instalaciones de la Armada en la Isla Río Santiago (RO-PBA 1915).

Las razones de tal negativa pueden atribuirse a que, si bien, la producción en Comodoro Rivadavia, provincia de Chubut, se desenvolvía en gran escala, el traslado de petróleo hasta los puertos de la Cuenca del Plata presentaba dos obstáculos que el gobierno nacional Victorino de la Plaza (1914-1916) esperaba solucionar ‘en breve’ con la construcción de un muelle en el puerto de esa ciudad y de buques adecuados para el transporte del material inflamable (Mensaje 1914). (fig.53)

Fig. 53 Puertos de Inflamables



Fuente: Elaboración del autor

Destilería La Plata de Yacimientos Petrolíferos Fiscales

La Destilería La Plata de **Yacimientos Petrolíferos Fiscales** (YPF), primera empresa petrolera estatal del mundo creada en 1922 bajo dependencia del Ministerio de Agricultura de la Nación, se instaló en el predio de 400 hectáreas originalmente destinado al ensanche del Puerto La Plata e inauguró sus primeras obras en diciembre de 1925 con la puesta en marcha de: la Unidad de Destilación Primaria, la Usina de producción de vapor, la Casa de Bombas y, poco tiempo después, la Planta de Refinación de Kerosene. Sus avances tecnológicos permitieron el ingreso de YPF al mercado de los aceites lubricantes y a una mayor producción de destilados livianos, especialmente de naftas. Desde entonces la Destilería contribuiría con un rendimiento estable a la colocación y distribución de sus productos que se aceptaban en el comercio con marcada preferencia.

En 1932 se sancionó la ley orgánica de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales desde donde el Estado Nacional regularía el estudio, la exploración, la industrialización, el

transporte y el comercio del petróleo y sus derivados directos o indirectos. Esa ley establecía, además, que la dirección quedaba autorizada para adquirir todos los elementos necesarios a esos fines, pudiendo apartarse con aprobación del Poder Ejecutivo de las exigencias de la licitación pública en casos de urgencia o cuando se tratara de adquirir elementos de trabajo y materiales patentados que no existían en el país.

La autorización nacional se ampliaba a la construcción de las infra y supra estructuras, inmuebles y plantas completas de elaboración, aunque en todos los casos se tendría en cuenta que a igualdad de condiciones de calidad y precio, se le daría preferencia a los elementos de producción nacional. Asimismo, en ningún caso serían enajenables los yacimientos, destilerías y oleoductos de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales previéndose, además, la necesidad de ampliar el conocimiento sobre la riqueza petrolífera; vigilar las alternativas de la producción interna de las empresas privadas y evaluar la posibilidad de prohibir, parcial o totalmente, la importación de petróleo (YPF 1932) (Mensaje 1935).

En 1937 comenzó a funcionar una Unidad Combinada, compuesta por las plantas de *Topping*, *Cracking* y Polimerización y durante el año 1938, una sucesión de presentaciones ante el gobierno de la Nación daba cuenta de la ejecución de varias obras, apelando al artículo de la ley citada que le permitía a la empresa prescindir del requisito de licitación pública y gestionarlas mediante licitación privada. Por entonces, el procesamiento anual alcanzó el 1.400.000 m³ de petróleo y 380.000 m³ de producción de naftas.

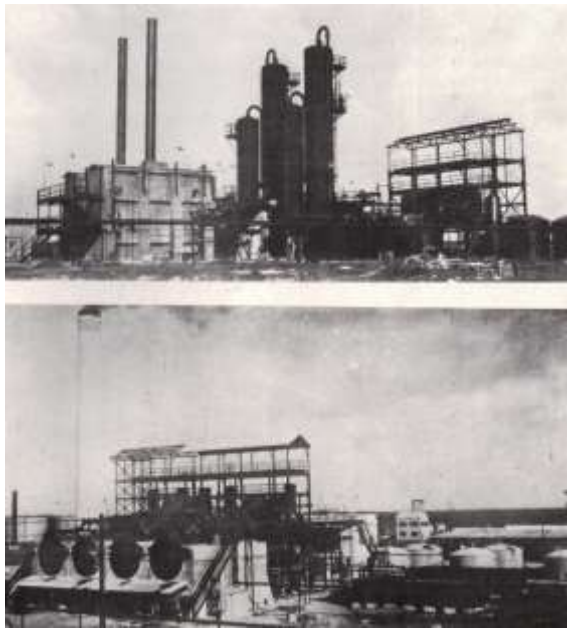
La adopción de ese temperamento se justificaba tanto en razones de urgencia, como técnicas o por constituir elementos que no se fabricaban en el país: entre otros bombas rotativas (marca *Kinney* Modelo S.D); bombas centrífugas (*Byron Jackson*); motores (*General Electric*, AEG y *Continental*); válvulas de distintos tipos (*York*); empaquetaduras de distintas medidas (*Garlock*); mezcladoras para nafta y aceite (*Proportionners Incorporated*); dibenzil para aminofenol (Da Pont y Alfo Naftol); intercambiadores (*Alco Products Cía.*); colorante gas (*The Caleo Chemical Company*).

La provisión de ácido sulfúrico, era mayormente de origen norteamericano, salvo algunas adquisiciones realizadas a la alemana AEG, Compañía General de Electricidad (*Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft*) y a la británica de industrias químicas Duperial S.A. Industrial y Comercial. Por el mismo sistema se importaron una bomba Qumby adecuada para la elaboración de fuel oil patentada por la firma *Quimby Pump Company* de los EEUU de América que había sido experimentada con resultados satisfactorios en la destilería, además de cañerías y accesorios, máquinas envasadoras; válvulas surtidas tipo exclusas, globo, ángulo, de aguja, de retención y a tapón, controladoras y reguladoras; manómetros y termómetros industriales (RN-RA 1938b).

Las contrataciones directas de numerosos insumos vinculados con la construcción de obras de infra y supra estructuras, como también de adecuación de las instaladas para su mejor funcionamiento fueron recurrentemente tratadas durante todo el año 1938: la construcción en hormigón armado de las bases de los oxidadores, separadores, horno, conducto de humo, tanques de asfisol, y tanques de operación de la Planta de Asfalto; las ampliaciones de las plantas de elaboración de grasas y de refinación de aceites; la construcción de un cuerpo de destilación; accesorios destinados a las plantas de Destilación y el Alambique Tubular II; bombas centrífugas para la Planta de Lubricantes, etc.

Compañías argentinas también estuvieron presentes al momento de contratar la provisión de insumos para el mejor funcionamiento de la destilería: la Argentina de Electricidad para la instalación de un dispositivo de comando a distancia y de un interruptor de 15.000 voltios para accionar desde el local de la Usina el "transformador de la entrada" y, la firma San Martín y Cía. Sociedad Comercial, Financiera e Industrial para el servicio de transporte marítimo de subproductos envasados desde Puerto La Plata al Puerto San Antonio Este, en la provincia de Río Negro. (Viñeta V17) (fig. 54)

Fig. 54



Fotos 1932, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=3258314627521444&set=a.919079471444983>

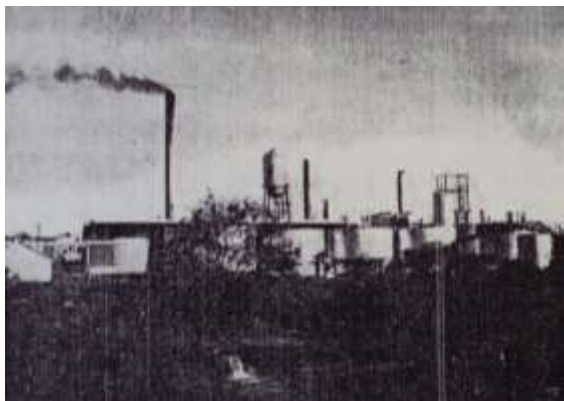


Foto 1940 (en Levene 1941).



Foto 1956 https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Archivo:Destileria_La_Plata.jpg#file

Buenos Aires, Mayo 17 de 1938

Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF)

La construcción de un nuevo cuerpo de destilación en La Plata

La Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales solicita...se lo autorice a construir en la Destilería Fiscal de La Plata una unidad combinada completa con Plantas de «Topping», «Cracking» y «Polimerización», para la elaboración de petróleo crudo, análoga a la erigida en la localidad de San Lorenzo (Provincia de Santa). Considerando:

Que si bien la capacidad de destilación actuales es suficiente para elaborar el petróleo crudo disponible, inclusive el que proviene de las contribuciones en especie, que las Compañías particulares entregan al Gobierno de la Nación, se hace imprescindible realizar de inmediato la construcción de las instalaciones de que se trata, dado el aumento de producción prevista para el año próximo y el compromiso que tiene Yacimientos Petrolíferos Fiscales de abastecer el mayor consumo de nafta, de acuerdo a los convenios celebrados con las Compañías privadas;

Que el aumento creciente del grado de comprensión en los vehículos automotrices obliga a un mejoramiento del combustible en su poder antidetonante, para lo cual es necesario contar con la Planta de referencia;

Que sometida la nafta que actualmente produce la Destilería Fiscal de La Plata a los procesos de «Cracking» y «Polimerización» alcanzará mayor número de octanos, respondiendo así a las exigencias del mercado consumidor;

Que la construcción de las instalaciones en la Destilería Fiscal de La Plata tiene la ventaja de una importante reducción en los capitales necesarios para ello, puesto que dicha dependencia cuenta con suficiente capacidad en los servicios generales (producción de vapor, electricidad, combustible, etc.) y personal suficiente para atender la casi totalidad de la mano de obra que requerirán las instalaciones a erigir...

Por todo ello,

El Presidente de la Nación Argentina, en Acuerdo de Ministros, Decreta:

Artículo 1º (...) autorizase a la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales a construir en la Destilería Fiscal de La Plata una unidad combinada completa con plantas de «Topping», «Cracking» y «Polimerización»; contratar el montaje de la misma y la provisión de todos los materiales y accesorios complementarios, pago de fletes y seguros...

Art. 2º Queda facultada también la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales a apartarse de las exigencias de la licitación pública, por razones técnicas y de urgencia, y obtener, en consecuencia, cotizaciones directas en Estados Unidos de América de las firmas que poseen patentes relacionadas con el proceso de las unidades a instalarse por la utilización de las licencias correspondientes a las patentes respectivas. Los materiales necesarios para la construcción de esas instalaciones podrán ser adquiridas y provistos por las Compañías proponentes o por cuenta de Yacimientos Petrolíferos Fiscales directamente, tanto en el país, en el Continente Europeo o en Estados Unidos de América, bajo la supervisión de un técnico perteneciente a la empresa adjudicataria.

(firma) **Roberto Marcelino Ortiz, Presidente de la República** (1938 – 1942)

A quince años de su inauguración la Destilería La Plata de Yacimientos Petrolíferos Fiscales exhibía evidentes señales positivas de crecimiento: de 2.000 toneladas de crudo procesadas por día en 1925 se pasó a 5.000, y de sólo cuatro productos que se elaboraban (nafta, kerosene, aero-nafta y fuel oil) se llegó a 170, incluyendo disolventes, lubricantes líquidos, parafinas y asfaltos, entre otros.

Como en otros rubros de la economía argentina la drástica restricción de muchas importaciones provocada por la segunda guerra mundial, motivó la sanción de medidas de carácter restrictivo al consumo de combustibles y sus derivados. La producción del país no alcanzaba a satisfacer esas necesidades y el déficit se suplía con importaciones notoriamente mermadas ante las dificultades impuestas a la navegación durante ese conflicto bélico.

En el mensaje dirigido a la Honorable Asamblea Legislativa Nacional, Ramón Castillo a cargo de la presidencia de la Nación (1942-1943), así se expresaba en 1942: "la función de Yacimientos Petrolíferos Fiscales asume, con motivo de esta crisis, una responsabilidad fundamental. Sus tareas de explotación y de destilación deben ser intensificadas constantemente. El petróleo y sus derivados constituyen en realidad la fuente de energía que impulsa las actividades industriales de la Nación y sirven fundamentalmente también a la defensa militar" (Mensaje 1942).

La crisis se convertiría en un impulso para lograr el abastecimiento total del país, aumentando el volumen de elaboración en las destilerías La Plata, San Lorenzo, Campana, Plaza Huincul, Chachapoyas y Luján de Cuyo, estas dos últimas inauguradas en 1941 y 1942, respectivamente. En 1947, con la puesta en marcha de la Unidad de Destilación Primaria III, la Destilería La Plata elevó su capacidad de procesamiento a 7.800 m³ por día.

El Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos para el año 1949, en el marco del Plan Nacional de Energía, contempló obras y compras de insumos y equipos orientados al mejoramiento de la Destilería La Plata a cargo de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales dependiente, por entonces, del Ministerio de Industria y Comercio de la Nación. Entre otras: la adquisición de buques tanques y embarcaciones auxiliares; la instalación de una nueva planta *Topping*; el cambio de un tanque en la Unidad *Topping* II y la realización de obras de higiene industrial (MOP-N 1949).

El ritmo de crecimiento continuó sin pausas. En marzo de 1950 entró en operación la Unidad de *Topping* IV y un año más tarde la nueva Planta de Destilación Primaria; en el bienio 1954/55 la Planta de Despacho de Subproductos, los *Topping* A y B, Polimerización Catalítica, *Cracking* térmico, Fraccionamiento de Nafta, *Cracking* Catalítico y Alkilación y, en 1955 la Planta de *Cracking* Catalítico, finalmente en 1960 se terminó la construcción de la Planta de Despacho de Petróleo y comenzó a operar la nueva Unidad de *Topping* IV, que procesaba 3.000 m³ por día de petróleo crudo, un aumento del 20 por ciento en la capacidad de elaboración de la Destilería La Plata de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Dos planes de obras públicas pos crisis económico-financiera de 1929

“Ni el transcurso del tiempo, ni las gestiones reiteradas del vecindario de La Plata han tenido hasta el presente la virtud de despertar el interés de las autoridades en favor del puerto de la capital de la Provincia. Por el contrario, la situación del mismo harto precaria desde hace años, se ha ido agravando con el estado de abandono en que permanece. Parecería paradójico que un puerto de tanta importancia registrase constante atraso y que resulte hoy muy inferior a lo que fue al ser librado al servicio público” (Oitavén 1944, 2).

La década que transcurre entre la crisis económico-financiera de 1929 y los primeros síntomas de recuperación a comienzos de la década de 1940, aunque signada por las consecuencias de la segunda guerra mundial sobre la economía argentina, se define por la asignación de recursos a las obras públicas que resultaban más necesarias o cuyas terminaciones se imponían o, en el rubro vías navegables y puertos, al mantenimiento de las profundidades de las rutas y los canales de acceso, entre ellos de los puertos de Buenos Aires y La Plata.

El ajuste del presupuesto “a cifras tales que difícilmente podrán extremarse” de la Dirección General de Navegación y Puertos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, es un claro ejemplo de la rigurosa economía impuesta a todos los gastos por la Administración Nacional aun reconociendo la importancia de los servicios y obras que, esa dirección, prestaba. El país se enfrentaba a la depresión económica más seria “de su vida” y la política portuaria fue reducida desde 1931 al mantenimiento y la prosecución de trabajos iniciados tales como el acceso al Puerto de Buenos Aires o las obras ferroviarias y viales de su Nuevo Puerto (Mensaje 1932).

Por casi una década se restringieron las inversiones destinadas a nuevas obras y servicios a ejecutar por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación en Puerto La Plata, mientras que las consecuencias del conflicto bélico se reflejaban principalmente en los movimientos de embarcaciones y mercaderías y en la falta de materiales de importación que demoró por más de un quinquenio la ejecución de diversas obras públicas en todo el territorio argentino. En el Puerto de Buenos Aires, por ejemplo, en 1941 habían entrado 1.439 buques de ultramar contra 1.765 en el año anterior, mientras que en Puerto La Plata 96 buques contra 184 (Mensaje 1942).

Los tópicos tratados por el Plan de Trabajos Públicos para el año 1935, en el justo medio de la década, daban preferencia a los servicios públicos considerados indispensables y a la terminación y habilitación inmediata de obras “en mira al aspecto retributivo de las mismas y con el fin de satisfacer las exigencias de carácter técnico, económico y social, a que responde su realización” . En este marco la Dirección General de Navegación y Puertos “mantuvo en buenas condiciones por medio del dragado y balizamiento las rutas navegables; estudió y proyectó las construcciones portuarias y ejerció el contralor técnico de las construcciones marítimas y fluviales de propiedad particular” sumando, a estas acciones, la conservación del plantel flotante para la utilización permanente de las rutas de la red marítimo-fluvial y el mantenimiento de las profundidades requeridas (Mensaje 1935) (MOP-N 1935).

En el quinquenio 1935-1940, el Puerto Buenos Aires sería el principal receptor de los recursos destinados a implementar los planes anuales de trabajos públicos de esa dirección general. El territorio de Puerto La Plata sólo sería beneficiario con recursos del Estado Nacional al Ministerio de Marina para los estudios y necesidades de obras de la Base de Río Santiago, el futuro Astillero y la Escuela Naval.

Recién encontramos alguna referencia a Puerto La Plata en el Plan de Trabajos Públicos de 1940 cuando la política portuaria y las actividades del Ministerio de Obras Públicas de la Nación dieron preferente atención a las obras en curso de ejecución, incluyendo además en concepto de nuevas sólo aquéllas de carácter evidentemente impostergable. En este sentido los planes generales de trabajos públicos de ese año y subsiguientes, 1940-1947, dispusieron recursos para realizar una

obra nueva, además de las ordinarias de conservación de acceso y escolleras, como la construcción del edificio de la **Jefatura del Puerto La Plata** de acuerdo con el proyecto y la supervisión del personal técnico de la Dirección General de Navegación y Puertos.

El proceso de obras realizado con la intervención de esa dirección tropezó con las dificultades derivadas de la escasez de materiales y las restricciones impuestas a los medios de transporte, sufriendo períodos alternados de estancamiento originados por el conflicto bélico e inclusive por la inestabilidad política del primer quinquenio de la década de 1940. El diagnóstico del gobierno nacional sobre el estado de las vías navegables y los puertos al año 1944 era pesimista y si bien se había prestado atención a la función de mantener en condiciones las rutas de acceso a los puertos a través de continuas operaciones de dragado, la acción del tiempo y el rudo trabajo al que las dragas y demás elementos anexos fueron sometidos, chatas barreras, remolcadores y embarcaciones auxiliares, exigían la renovación, reparación y conservación de esos planteles.

La ejecución de los planes de trabajos públicos había tropezado con serias dificultades en lo que respecta a la adquisición de los materiales necesarios, debido a la insuficiencia de la producción nacional. Subsistía aún el problema de la obtención de materiales que antes el país adquiría en el extranjero, pese a que el gobierno de Edelmiro Julián Farrell (1944-1946) había “buscado amenguar este inconveniente aumentando, en la proporción que los recursos disponibles lo han permitido, el auto-abastecimiento del acero especial”. A todo ello sumaba el problema del transporte carretero, automotor y ferroviario, que se desenvolvía en críticas condiciones por la falta de repuestos y escasez de combustibles líquidos y sólidos (Mensaje 1944).

Esas debilidades darían origen a un vasto plan de acción a mediados de la década de 1940 que operado desde nuevas Secretarías de Estado tendría por finalidad, no solamente, resolver las necesidades de carácter más inmediato sino promover a mediano y largo plazo soluciones “a los diversos problemas que puedan producirse como consecuencia del desarrollo y crecimiento de la Nación”.

Puerto La Plata en la planificación integral del transporte (1946)

“La planificación de las construcciones y el movimiento portuario, como parte integral del sistema de transporte conducido por el Estado, permitirá lograr el abaratamiento de los transportes, la descongestión ferroviaria, el desarrollo de nuevas zonas industriales y la adecuada canalización de la producción nacional” (PEN 1953a).

Desde la concepción del Primer Plan de Gobierno durante los mandatos presidenciales de Juan Domingo Perón (1946-1955) a aplicar en el quinquenio 1947-1951, hasta la sanción del conocido como 2º Plan Quinquenal con un horizonte temporal entre los años 1953 y 1957 (inconcluso en 1955), el tema **Navegación y Puertos** se inscribió en el marco de la planificación del Transporte, dando origen a un conjunto de políticas y acciones de trabajos públicos que, intervenciones, orientaban procesos de integración y ampliación de “los elementos básicos para extender al máximo las redes de transporte tanto en lo que se refiere a las obras viales, como a los ferrocarriles y transportes fluviales”.

El primer plan proponía en términos generales, la ejecución de obras de dragado y balizamiento, la adquisición de un nuevo plantel flotante y las correspondientes de desagües con el propósito de “ampliar los ríos navegables de acceso a los puertos que permitan la expansión económica del país” y la realización de obras impostergables, nuevas o de ampliación de las ya iniciadas, en los puertos nacionales (MOP-N 1947-1951, 351-352).

Con esa finalidad el Congreso Nacional autorizó por ley al gobierno para invertir “hasta la suma de tres mil setecientos diez millones de pesos moneda nacional de curso legal (m\$N. 3.710.000.000)” cuya distribución sería realizada por el Poder Ejecutivo teniendo en cuenta los siguientes rubros : “Obras Sanitarias, Navegación y Puertos, Arquitectura, Vialidad, Transporte, Parques Nacionales y Turismo, Aeropuerto Nacional Ezeiza y otros”, y de acuerdo con los planes de inversión

preparados por los organismos que tenían a cargo la ejecución de las obras que, en cada apartado, incluían los ejercicios anuales (MOP-N 1947).

Para el decreto reglamentario de esa ley, sancionado en noviembre de 1947, esos planes o programas sectoriales anuales tenían por finalidad “establecer el ordenamiento legal y de las inversiones que deban realizarse en el futuro, destinadas tanto a la compra de equipos como a la ejecución de aquellas obras incluidas en el Plan de Gobierno, cuya necesidad y conveniencia de encarar de inmediato resultaren notorias”. A esos instrumentos técnico-legales, el gobierno nacional sumó otros de carácter operativo que como lo expresan los considerandos del Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos para el año 1949 tenían por objeto “coordinar todos los Trabajos Públicos Nacionales”, reuniendo en “un único plan financiero y técnico todas las leyes que autorizan inversiones” para permitir “una visión completa y detallada de las proyecciones económicas, financieras, sociales, culturales y técnicas” (MOP-N 1947a) (MOP-N, 1949).

En ese contexto, los estudios, proyectos y obras previstos por el plan anual de trabajos públicos de 1949 para Puerto La Plata serían ejecutados entre la Dirección Nacional de Aduanas del Ministerio de Hacienda; el Ministerio de Marina y sus Direcciones General de Construcciones Terrestres y General del Material Naval; el Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables y el Ministerio de Industria y Comercio que intervenía en la programación de inversiones para la Destilería La Plata dependiente de la Dirección Yacimientos Petrolíferos Fiscales

Salvo la asignación de recursos económicos a la Destilería YPF que se inscribían en el Plan Nacional de Energía, las restantes respondían a la programación de los Ministerios mencionados que, en conjunto, concurrían en la planificación, gestión y/o ejecución de obras para el mejoramiento de las infra y supra estructuras, provisión de materiales, maquinarias, utillaje, etc. de Puerto La Plata y de las instalaciones localizadas en el territorio e Islas del Río Santiago:

La Dirección Nacional de Aduanas, Ministerio de Hacienda:

- Prosecución de las obras en Astillero Río Santiago por vía administrativa
- Tubería principal de agua para el Astillero y el Arsenal Río Santiago.
- Dirección, lavadero de oficiales, enfermería y laboratorio.
- Tanque elevado, sala de bombas y cisterna.
- Talleres de mecánica, caldedería y herrería; almacén, servicios generales, depósitos de pinturas y ácidos.
- Fundición Modelaría.
- Taller de carpintería de blanco, velería, talabartería, cabuyería, pinturería.
- Taller de carpintería de ribera, sierra de troncos y depósito de madera.
- Servicio bajo gradas.

Dirección General de Construcciones Terrestres, Ministerio de Marina:

- Instalaciones deportivas en Isla Río Santiago: Campo de Atletismo y Cancha de Deportes para Cadetes y Oficiales de la Escuela Naval Militar.
- Alojamiento del personal, dotación de una casilla de bombeo y depósito de residuos en Hospital Naval

Dirección General del Material Naval, Ministerio de Marina:

- Adquisición de dos *ferry-boats* de 300 toneladas de desplazamiento.
- Alistamiento y puesta en servicio de dique flotante de 750 toneladas.
- Adquisición de materiales para el Astillero Río Santiago.
- Instalación electromecánica de la Usina Eléctrica de Río Santiago.

Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, Ministerio de Obras Públicas:

Reconstrucción y consolidación de los muros de Puerto La Plata.
Dragado del acceso al Puerto La Plata, conservación de zonas interiores y obras varias. .
Obras de escolleras, calzadas, etc.
Vías férreas en Puerto La Plata.
Ensanche de la calle Cabecera Dock Central.

En materia de Puertos y Vías Navegables, el objetivo central del 2º Plan Quinquenal 1953-1957, interrumpido en 1955¹⁷, era "satisfacer adecuadamente las necesidades de la distribución interna de la producción, los movimientos de las cargas de importación y exportación, y los movimientos de los pasajeros con máxima eficiencia y economía" tomando en cuenta la planificación coordinada del sistema nacional de transporte, terrestre, vial y ferroviario, fluvial y marítimo. Para lograr esos fines, la construcción de obras portuarias se realizaría con intervención del Estado "sin perjuicio de las que los productores, industriales y cooperativas ejecuten para uso propio, aunque siempre a condición de que no se pierdan de vista los intereses generales y el bien común" (PEN 1953) (PEN 1953a).

La Dirección Nacional de Navegación y Puertos pasó entonces a depender del Ministerio de Transporte en 1953 con la denominación de **Dirección Nacional de Puertos** para cumplir con los objetivos generales y específicos del plan en obras portuarias, que orientarían la asignación de recursos para los puertos nacionales y, en particular, en Puerto La Plata las siguientes:

- ✓ El dragado y balizamiento para mantener la profundidad de las vías navegables y de los accesos a los puertos en función del volumen de movimiento máximo y la relación con la conformación natural de los ríos y la seguridad de la navegación;
- ✓ La reparación y conservación de la flota nacional y el adecuado desarrollo de la industria naval auspiciando el mejoramiento físico-funcional de los astilleros y talleres del Estado y la creación de nuevos "paralelamente con el desarrollo de la industria siderúrgica".
- ✓ La modernización y el reacondicionamiento de los mataderos y frigoríficos, con el objeto de lograr el aprovechamiento integral de los productos faenados y la instalación de nuevas plantas en las zonas de producción.

El plan contemplaba en el rubro Industria el incremento de la producción de los Astilleros y los Talleres Navales del país "principalmente en lo que respecta a la construcción de chatas de carga, barcos pesqueros, lanchas para servicios de puertos, servicios fluviales, barcos para el transporte fluvial y, en todo lo que concierne a reparaciones y necesidades generales del mantenimiento y carenado".

La organización y racionalización de esta industria se convertiría entonces en un objetivo central del 2º Plan Quinquenal que tendría en cuenta al Astillero Río Santiago y a su misión específica de constituirse en la base de la industria naviera nacional "en orden a las necesidades de la flota mercante del país". Con el lanzamiento de ese plan se creó en 1953 la empresa Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE) que se transformaría el 8 de octubre de 1969 en Sociedad Anónima integrada por Astilleros Río Santiago (ARS) y la Fábrica Naval de Explosivos (FANAZUL), dependiente del Ministerio de Marina. Este gran complejo industrial, llegó a posicionarse a inicios de los años '70, como el astillero más grande de Sudamérica. (PEN 1953, 306, 393).

¹⁷ En setiembre de 1955 se produjo una sublevación cívico-militar autodenominada Revolución Libertadora que derrocó al gobierno constitucional encabezado por el presidente Juan Domingo Perón.

Ideas para la reconstrucción y reorganización de Puerto de La Plata (1949)

En 1949 la Honorable Cámara de Diputados de la Nación dirigía un informe al Poder Ejecutivo para manifestarle la urgencia de afrontar la pronta reconstrucción del Puerto La Plata y, tomar las decisiones necesarias “para que dicho puerto posea administración propia y se reorganicen e impulsen sus actividades”, frente a “no menos de cuarenta años de abandono”; discontinuidad en la reconstrucción de los muelles derrumbados, malas condiciones de los puentes y con uno de los canales laterales cegado en varios puntos. La siguiente frase completaba el diagnóstico: “Maquinaria desgastada, muelles exiguos en extensión, capacidad de almacenamiento inadecuada a las variadas características de las mercaderías y, por sobre todo ello, profundidades de acceso compatibles con los barcos. Estos son los rasgos más sobresalientes y más directamente emanados de la incuria oficial que comienza a gravitar a partir de 1930” (Del Mazo 1949, 3-5).

El juicio crítico de los parlamentarios giraba en torno al problema que presentaba la estructura del sistema portuario argentino centralizado en la Administración General de Aduanas y Puertos; la Dirección Nacional de Navegación de la Secretaría de Transporte primero y más tarde del Ministerio de Transporte, independientes de la Dirección Nacional de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas.

El proyecto, impulsado por el bloque del Partido Radical desde la Cámara de Diputados de la Nación, promovía la creación de administraciones locales descentralizadas que contemplaran los problemas diferenciales de cada puerto y sus funciones regionales. Cada una de esas administraciones asumiría directa responsabilidad en el manejo y progreso del puerto, “sin mengua de una administración general que tenga a su cargo la tarea de correlación interfuncional de los distintos puertos y que, subordinada a las superiores directivas políticas y económica de los gobiernos nacional y provincial, realice un nuevo funcionamiento portuario sin privilegios”

El proyecto de 1949, retrotraía la atención a la política portuaria definida por el gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916- 1922) para la ejecución de un vasto plan de puertos de cabotaje, sin desconocer el citado plan general de obras de 1920 para Puerto La Plata. Si bien los parlamentarios reconocían que la iniciativa había coincidido “con la no menos feliz explotación y comercialización de nuestra riqueza petrolera (que) emplazó sus principales instalaciones, embarcadero y destilerías en el puerto de La Plata”, a su juicio, este puerto, no ofrecía las condiciones favorables para transformar alguna zona de su plataforma en embarcaderos de petróleo.

Las ideas para la descentralización, reconstrucción y reorganización se inscribían en la creación de un régimen administrativo propio para cada puerto nacional “que viene racionalmente impuesto por las variadas características locales” y en la integración de las funciones de construcción, conservación y explotación siendo, entre otras, prioritarias en Puerto La Plata los estudios y proyectos de obras nuevas y complementarias a las existentes y la rezonificación del territorio, con la finalidad de:

- ✓ Aumentar la capacidad de admisión a 30' de calado.
- ✓ Reconstruir las escolleras de defensa en el Canal de Entrada y modificar su sistema de atraques..
- ✓ Destinar el Dock Central y el Canal de Entrada a atender el comercio de cabotaje, salvo en los atraques correspondientes a los frigoríficos.
- ✓ Localizar grandes talleres industriales y dársenas para el movimiento de pasajeros, la importación de artículos manufacturados y la exportación de cereales e inflamables.
- ✓ Integrar las trochas ferroviarias, replantear y ampliar la red vial y ferroviaria; dotar de servicios públicos a las zonas industriales, etc.

A ese conjunto de ideas, se sumaba el rescate del viejo proyecto de construcción y organización de un gran mercado de frutos que fuera promovido por la provincia de Buenos Aires durante la gestión de José Ignacio Arias (1910-1912) y encargado al Directorio del Ferrocarril La Plata a

Meridiano V con la convicción de que, ese emprendimiento, aseguraría un movimiento e intercambio, regular y permanente, entre el territorio bonaerense y Puerto La Plata (RO-PBA 1922).

Finalmente, el proyecto contemplaba la erradicación de las terminales de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) ubicadas en la cabecera del Gran Dock, pensando en la posibilidad de que su nuevo puerto “se emplace sobre el Río Santiago, ya sea a continuación del atraque que perteneció a la empresa de Muelles y Depósitos, ya hacia el Sudeste del frigorífico, que está sobre el río (Armour). Con tal criterio es presumible que la dársena de inflamables debería ocupar la posición extrema de ambas soluciones. No es por último improbable que este desarrollo sugiriera la elevación del propio Río Santiago a la jerarquía de canal de acceso, ya sea por uno u otro extremo” (Del Mazo 1949, 15).

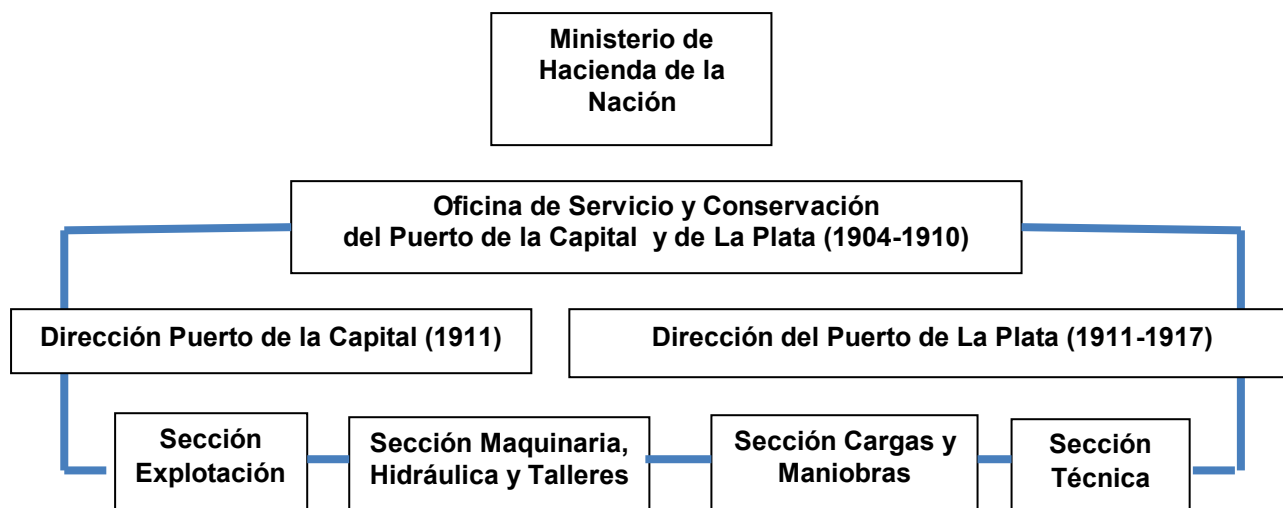
Puerto La Plata internalizado en los organismos del Estado Nacional (1904-1956)

Efectuada la transferencia por venta de Puerto La Plata, la dirección, administración y ejecución de las obras le fueron entregadas por decreto del 17 de octubre de 1904 a la **Oficina de Servicios y Conservación del Puerto de la Capital** (Buenos Aires), dependiente del **Ministerio de Hacienda de la Nación** que lo declaró incorporado a su órbita con el propósito de “no detener su marcha” hasta tanto se estudiara la mejor manera de conseguir su explotación en beneficio del comercio y la navegación del país.

Esa oficina que agregó a su nombre la frase “y del Puerto de La Plata”, estaría a cargo del relevamiento de la infraestructura recibida; de la realización de estudios y la elaboración de proyectos de las obras e inversiones necesarias para su mejor aprovechamiento y funcionamiento y de las medidas necesarias para la renovación de la estructura y el personal, mientras una comisión¹⁸ estudiaba la mejor explotación del puerto adquirido y una nueva reglamentación para operarlo (RO-PBA 1904) (RO-PBA 1904a).

Durante el proceso inicial de traspaso no fueron innovados los regímenes de explotación, tarifas, arrendamientos y contratos efectuados por el gobierno de la provincia de Buenos Aires hasta tanto el Poder Ejecutivo Nacional procediera a su reorganización y la Oficina de Servicios y Conservación del Puerto de la Capital y del Puerto La Plata a la planificación, gestión y ejecución de obras y/o reparación de las infraestructuras como, también, de los trámites administrativos para la provisión de materiales y equipos con la finalidad de adecuar la plataforma portuaria a las nuevas demandas del comercio internacional. Por ley de presupuesto en 1911 fueron separados los servicios de conservación y movimientos de los Puertos de Buenos Aires y La Plata, respondiendo este último directamente al Ministro de Hacienda de la Nación (RN-RA 1911a). (Cuadro 4)

Cuadro 4. **Gestión de obras y servicios portuarios desde el Ministerio de Hacienda de la Nación**



Fuente: Elaboración del autor en base a documentos del Registro Nacional de la República Argentina, 1911.

¹⁸ La Comisión se conformó con: Benjamín Maumus, Presidente del Centro de Navegación; Juan C. Gibson, Presidente del Centro de Cereales.; Nicolás Martelli, Exportador; Pedro Christophersen y Antonio Delfino, Agentes Marítimos; Nicolás Mihanovich, Armador; José Garay, Lancharo; Enrique Lange, Jefe-Director de Obras Hidráulicas; Enrique Carmona, Jefe de la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de la Capital; Federico Rodríguez Anido, Jefe de la División Aduanas del Ministerio de Hacienda.

En 1917, la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas de la Nación se reorganizó bajo el nombre de **Dirección General de Navegación y Puertos**, o Dirección Nacional según la fuente que se consulte, sumando funciones para responder a la necesidad de practicar los estudios y obras necesarios para la económica explotación de la extensa red navegable. Las antiguas direcciones del Puerto de Buenos Aires y La Plata se disolvieron pasando a depender de los servicios técnicos de la creada en el seno del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

El único antecedente administrativo que se refiere en forma concreta a las funciones de la Dirección General de Navegación y Puertos y a las atribuciones de sus diversas dependencias, es el Reglamento aprobado por resolución ministerial de fecha 27 de octubre de 1917. Con anterioridad a esa fecha no existía una reglamentación explícita: las funciones de la entonces denominada Dirección General de Hidráulica, que se dividía en tres secciones: Inspección de Navegación y Puertos, Irrigación y Puerto Militar de Bahía Blanca se regían por el decreto de 26 de octubre de 1898 reglamentario de la organización de los Ministerios Nacionales, entre ellos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación (BOP-RA 1943, 5-6).

En 1943, la Dirección General de Navegación y Puertos mantenía aún sus funciones “prácticamente dentro de los lineamientos generales establecidos en el marco primitivo”, situación que a juicio de los profesionales del sector se agravaba por la coexistencia de Dependencias que desempeñaban “desde luego en escala más reducidas, todas las tareas de la Dirección General”.

Tal dispersión hacía imposible obtener unidad de criterio en los proyectos y la ejecución de los trabajos y planteó la necesidad de concentrar en “una sola Dependencia especializada el estudio y redacción de proyectos de obras”. La propuesta de reestructuración fue propiciada por el Poder Ejecutivo Nacional para dar solución integral al problema distinguiendo “por su naturaleza tres grandes agrupaciones o Departamentos: de Explotación Portuaria, de Vías Navegables y de Construcciones, creados por decreto del 10 de noviembre de 1942.

Por entonces “El extraordinario desarrollo industrial y económico experimentado por el país en los últimos años y el notable incremento de la acción del Estado que caracteriza la vida contemporánea, han dado origen a una extensión e intensificación de todas las funciones administrativas, creando nuevas necesidades en los distintos servicios y reclamando medidas adecuadas de organización y contralor” (BOP-RA 1943, 5-6). Este fenómeno se tradujo en el acrecentamiento ininterrumpido tanto en la magnitud como en la complejidad de las funciones de la Dirección General de Navegación y Puertos; pero a pesar que las circunstancias lo requerían el organismo permaneció prácticamente inalterable en la década de 1940 sin acordar su estructura interna en el ritmo acelerado de las nuevas exigencias

Por un decreto de julio de 1943 (cit. Ladeux 2009, 90) el Poder Ejecutivo Nacional estableció que todos los puertos debían ser fiscalizados por los funcionarios de la Dirección General de Navegación y Puertos, los cuales podían definir entre otras acciones el mantenimiento de las instalaciones. Para Ladeux ese decreto le otorgaría al Estado un “poder superlativo que si bien no se pasaba a una nacionalización formal, quedaba establecida la intención estatal y el plazo definitivo para la monopolización de los puertos”. La autonomía de la Dirección General de Navegación y Puertos se consolidaría al ser autorizada para disponer de una mayor independencia en la realización de trabajos de conservación y si bien su poder de contralor creció exponencialmente, la superposición administrativa no terminaría de solucionarse en particular con las propias del Ministerio de Obras Públicas. (Anexo 6) (Viñeta V18).

Buenos Aires, Mayo de 1935

Dirección General de Navegación y Puertos.

Ministerio de Obras Públicas de la Nación

“El plantel flotante de la repartición está constituido por 429 embarcaciones mayores de distintos tipos y 485 embarcaciones menores, con las cuales se atienden múltiples servicios en una extensa zona de la República, sin contar las unidades del servicio de explotación, constituido por un dique y tres grúas flotantes, tres balsas automóviles y 18 embarcaderos flotantes. Existen en ese plantel 18 dragas a canjilones y 16 a succión, algunas de las cuales cuentan ya más de 50 años de antigüedad.

No obstante las reparaciones que frecuentemente se llevan a efecto, muchas unidades del plantel flotante deberían ser radiadas del servido dada su antigüedad y escaso rendimiento. Contemplando las necesidades actuales y futuras de los servicios, se han efectuado los estudios y proyectos necesarios para satisfacerlas.

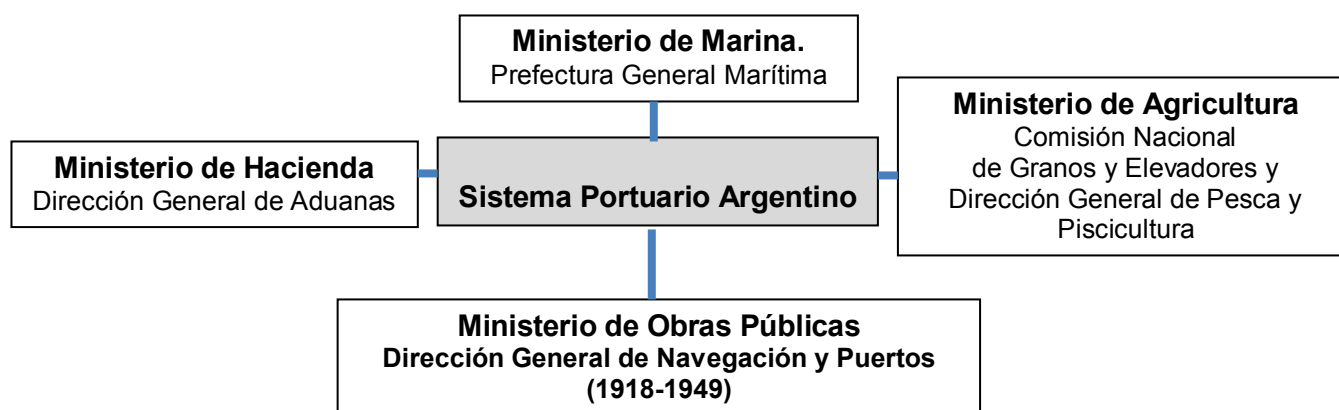
Así en el puerto de Buenos Aires se ha estudiado el mejoramiento del sistema de comunicación portuaria por medio de un túnel subfluvial de unión de ambas márgenes del Riachuelo, cuyo presupuesto asciende a pesos 18.945.716,59 moneda nacional. A los efectos de ampliar y mejorar las instalaciones portuarias, se han realizado por el mismo puerto los siguientes proyectos: depósito para almacenamiento de tabacos; instalaciones contra incendios para depósitos y hangares del mismo puerto; edificio para la estación Cangallo; proyecto de instalación eléctrica para la futura estación marítima en el nuevo puerto; mejoras en los asientos de los puentes giratorios números 1 y 2; instalación de grúas eléctricas en la dársena sur.

La extensa red ferroviaria del Puerto Madero, requiere ser renovada casi en su totalidad, principalmente las vías de los muelles de las dársenas y diques. Se terminó con la colocación de 491.000 metros de rieles en los empalmes, y se comenzó la construcción de las cuatro estaciones del servicio ferroviario del puerto.

Entre las obras particulares efectuadas en el puerto de Buenos Aires puede hacerse especial mención del elevador de granos situado en el costado este del dique 3, la construcción de un dique flotante de hormigón armado para amarre y atraque de los hidroaviones y un edificio con salas de espera y de revisión aduanera para pasajeros.

Se dio término a las vías férreas de la parrilla número 2, siendo iniciada la construcción de las parrillas números 3 y 5, esta última destinada al servicio de los Elevadores de granos terminales a construirse en la Dársena D. Iniciada la construcción de un hangar frente a la Dársena B. con sus pabellones sanitarios, quedaron terminadas las estructuras de hormigón armado y la mampostería”.

El salto cualitativo en materia jurídico - administrativa se produjo en 1945 y en el marco de una nueva y compleja estructura del Estado Nacional: “el mantenimiento de la infraestructura dependía mayormente de la Dirección General de Navegación y Puertos, el servicio de guinches corría a cargo de la Dirección General de Aduanas¹⁹; las zonas de los puertos destinadas a la actividad pesquera eran controladas por la Dirección General de Pesca y Piscicultura. El control de los silos correspondía a la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, mientras que el servicio de practicaje y amarradores estaba a cargo de la Prefectura”. (Cuadro 5)



Cuadro 5. **Agencias nacionales que operaban sobre los puertos argentinos en 1945**
Fuente: Ladeuix, Juan Iván (2009).

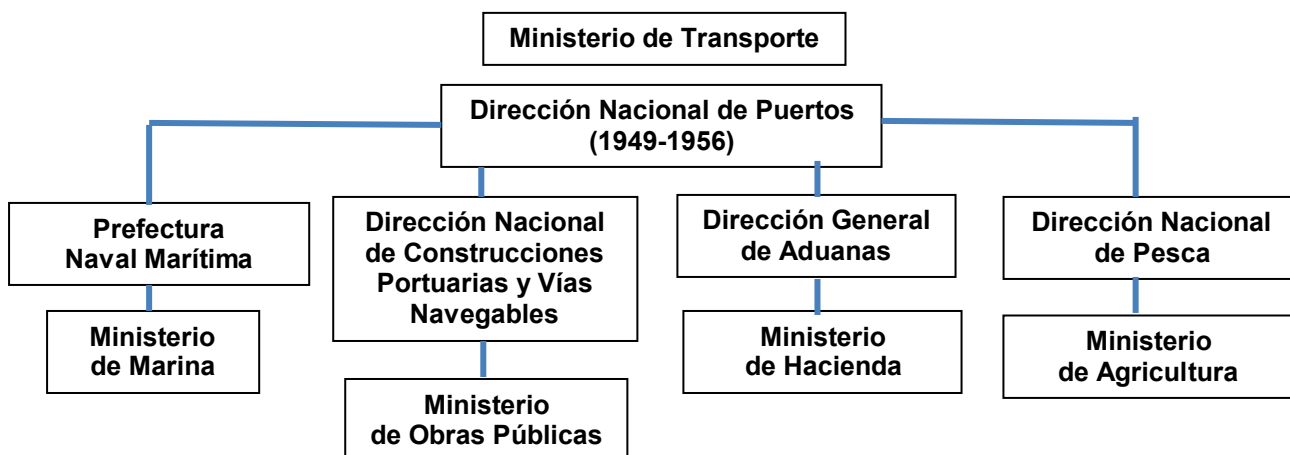
La creación de la Secretaria Nacional de Transportes en junio de 1948, acarrearía una serie de planteos en torno al manejo del sistema portuario. Esta nueva secretaría, que inicialmente estuvo a cargo de la Administración Nacional de los Ferrocarriles, la Flota Mercante del Estado y la Dirección de Aeronáutica Comercial, terminaría reconfigurando el complejo de agencias estatales encargadas de los puertos. Convertida en 1949 en **Ministerio de Transportes** en su seno se creó la **Dirección Nacional de Puertos** produciéndose una profunda transformación en el esquema político- administrativo del sistema portuario argentino (RN-RA 1949).

La Dirección Nacional de Puertos tendría las siguientes funciones: proveer servicios de practicaje, servicios de amarre, resguardo de puertos; atender el servicio de peonaje, almacenaje y tracción ferro - automotora; organizar la explotación de los puertos; efectuar la liquidación de los servicios de explotación; proyectar las tasas de los servicios; conservar las instalaciones, con excepción de los muelles; coordinar sus funciones con otras reparticiones abocadas a las actividades portuarias; y por último las de los servicios de seguridad policial, sanitaria y de trabajo en los puertos. De acuerdo con Ladeuix (2009, 94) la Dirección Nacional de Puertos se configuraba así en un organismo de coordinación central, si bien las restantes agencias continuaron existiendo con sus funciones específicas.

En la nueva estructura del recién creado Ministerio de Transporte, la Dirección General de Navegación y Puertos (1917-1949) se transformaría en la **Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables**, quedando limitadas sus funciones al mantenimiento y construcción de esas plataformas y, en la gestión de otras Secretarías de Estado la provisión de materiales, maquinarias, utillaje, etc. u obras complementarias. (Cuadro 6)

¹⁹ En marzo de 1947 se aprobó la Ley n° 12.364, por la cual se creó la Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación que reemplazaría a la Dirección General de Aduanas, con poder de intervención en todas las esferas del orden portuario y la potestad sobre las obras de ampliación de los servicios portuarios. La nueva agencia sería la administradora hegemónica del sistema.

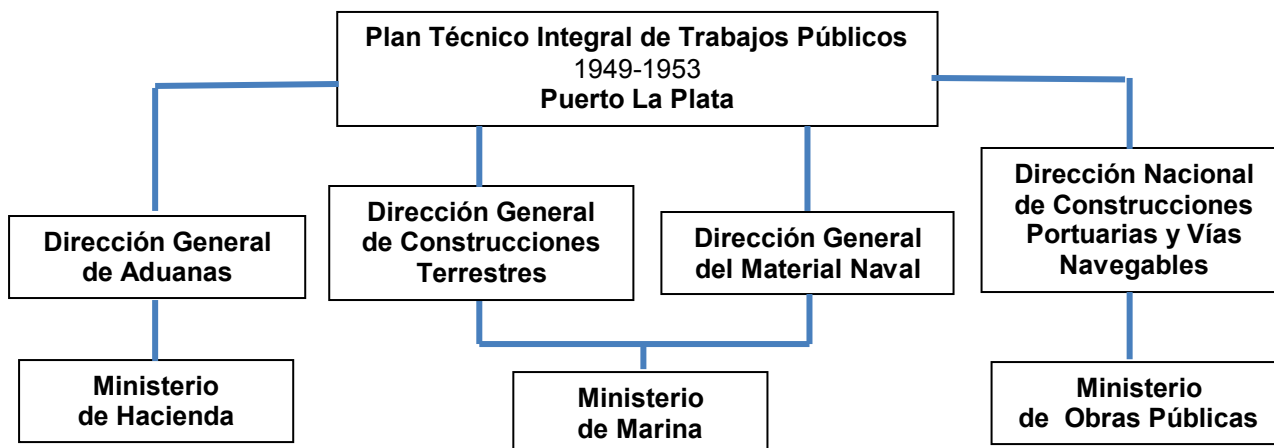
Cuadro 6. Sistema Portuario Argentino en 1950.



Fuente: Elaboración en base a Ladeuix, Juan Iván (2009, 94)

En el campo de la planificación, gestión y/o ejecución de obras de mejoramiento de las infra y supra estructuras de Puerto La Plata y de las instalaciones en el territorio e islas del Río Santiago, la concurrencia de varias Secretarías de Estado al fortalecimiento del sistema portuario argentino se observa en el rubro Trabajos Públicos y Transporte del Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos 1949-1953 (RN-RA 1949a). (Cuadro 7)

Cuadro 7. Secretarías de Estado intervinientes en el plan de obras 1949-1953 para Puerto La Plata.

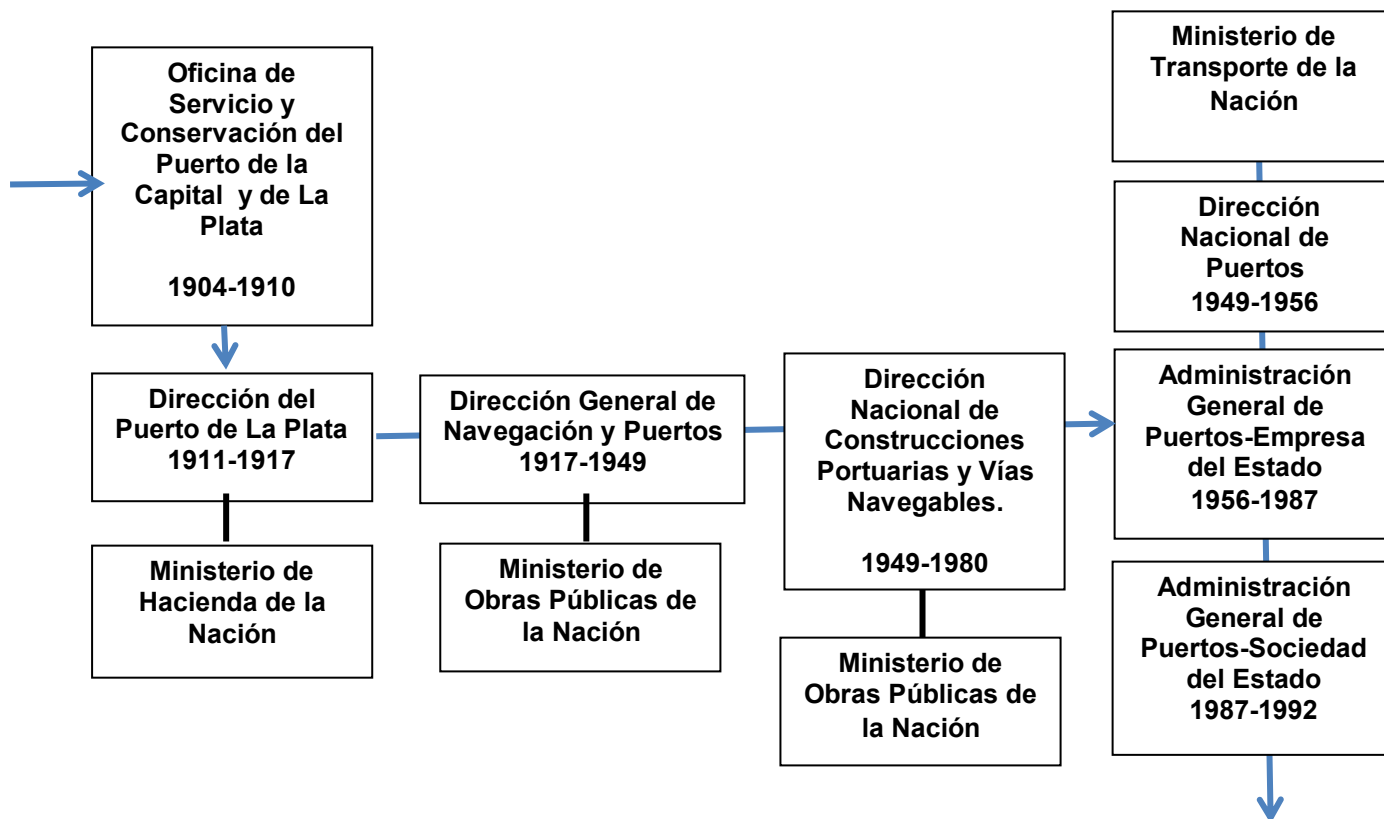


Fuente: Elaboración del autor en base al Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos 1949-1953

En marzo de 1956 la Dirección Nacional de Puertos se transformó en la **Administración General de Puertos** que con carácter de empresa del Estado, tendría a su cargo múltiples funciones “en lo referente a la explotación de todos los puertos comerciales de la República con excepción de los de amarre, practica y seguridad que son del resorte exclusivo de la Prefectura Nacional Marítima (y) cumplirá, además, las funciones de fiscalización y regularización de los servicios autorizados o a autorizar en los puertos y riberas habilitadas o que se habiliten al efecto” (RN-RA 1953) (RN-RA 1956). La creación de este organismo no implicó la desaparición de la Dirección

Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables que recién en 1980 por una ley nacional (N° 22.345) transfirió “sin cargo...las escolleras y obras de margen portuario”, los terrenos, edificio e instalaciones dentro zona portuaria a la consolidada Empresa del Estado Administración General de Puertos. (Cuadro 8) (Anexo 7)

Cuadro 8. La toma de decisiones sobre construcción de obras portuarias (síntesis 1904-1992)



Fuente: Registro Nacional de la República Argentina (RN-RA)

Este extenso paneo no agota la historiografía de la construcción de las obras públicas y privadas que consolidaron las infra y supra estructuras por siete décadas de existencia de Puerto La Plata, ni la propia de los recursos económicos invertidos en sus sucesivos procesos de mejoramiento, reconstrucción y/o ampliación vinculados con los vaivenes de las políticas portuarias y económicas aplicadas al sector. Tampoco profundiza en el accionar de la Administración General de Puertos ni en los organismos que le sucedieron y que operaron, entre mediados y el último decenio del siglo XX, para implementar esas políticas en un puerto que, según un estudio realizado en 2003 “tiene un diseño anticuado de puerto interno con diques protegidos en hilera... en lugar de ser un moderno puerto fluvial con muelles casi en el hilo de la corriente a suficiente distancia de la costa, unidos a almacenamiento y playas en tierra firme por medios electrónicos” (Estudio 2003, 446).

De acuerdo con Fernando Romero Carranza (cit. Estudio 2003, 380), antes de la reforma del sistema portuario de 1992, los puertos argentinos se encontraban sumidos en un estado de decadencia, improductividad, inseguridad y onerosidad. No mucho más generoso era el juicio emitido por la propia administración nacional que señalaba que sus puertos eran instituciones inadecuadas, ineficientes y con insuficiente inversión para modernizar el sector. Según el estudio citado, la única propuesta válida para proyectarse a futuro estaba en las capacidades del puerto exterior de Puerto La Plata vinculadas, y potenciadas, con la construcción del Canal de la Magdalena que conectaría los puertos del sistema marítimo con los del sistema fluvial argentino. (Viñeta V19)

Breve síntesis del camino a recorrer hasta la creación del Consorcio de Gestión de Puerto La Plata

En 1957 se crean los partidos de Ensenada y Berisso, como desprendimiento jurídico-administrativo del de La Plata y aunque significó la fractura de un territorio hasta entonces integrado, no faltaron los proyectos de inversión pública y privada que fundaron sus estrategias en dos variables fundamentales: la reactivación de Puerto La Plata y económica de la región.

“1960-1988: Esta etapa se caracteriza por la especialización del puerto y la definitiva paralización de la actividad frigorífica. En 1969 se levanta la Propulsora Siderúrgica quien construye un muelle (Puerto Rocca) sobre el Río Santiago en el partido de Ensenada. En 1974 se inaugura el Complejo Petroquímico Ensenada con la puesta en marcha de la Petroquímica General Mosconi. El puerto se especializa en el movimiento de productos químicos y acero, así como los insumos para abastecer estas industrias. A pesar de este impulso industrial como continuación del iniciado en 1952 con la inauguración de Astilleros Navales, el Puerto La Plata cae en un estado de abandono como consecuencia de políticas erradas, lo que ha provocado el envejecimiento de sus instalaciones, el deterioro de sus muelles y amarres y la disminución del calado por el no dragado de sus canales”.

Si bien la década de 1980 encontró a Puerto La Plata en un lamentable estado de abandono, también fue fructífera en la elaboración de propuestas con la finalidad de promover medidas a fin de fortalecer sus capacidades. La comprometida situación socioeconómica de la región propició entonces la sanción de la ley de Reactivación de Puerto La Plata (23.113/84), el intento de Desarrollo Integral del Gran La Plata (Decreto 4278/84) y el Programa de Reactivación de Berisso y Ensenada (1984). Por este último el Ministerio de Economía de la provincia de Buenos Aires proyectó inversiones en las áreas petrolera, química y portuaria

“1990-2000: Sin dudas, el proceso de profunda reestructuración administrativa llevada a cabo por el Estado Nacional incluye también el área portuaria...se sanciona la ley de Actividades Portuarias (24.093/92), que dentro de sus puntos principales, establece la descentralización administrativa de los puertos también llamada “provincialización”...En el marco de (ese) traspaso la ley 11.206/92 ratificó el Convenio de Transferencia de los puertos suscriptos por la Provincia de Buenos Aires.

Es preciso señalar que al momento del traspaso de los puertos a las provincias, estos contaban con una escasa infraestructura portuaria y prestación de servicios portuarios, en algunos casos inexistentes, respecto de elementos de carga y descarga (grúas pórticos de manipulación de contenedores), servicios de almacenaje y depósitos, la verificación contralor y servicios de consolidación de contenedores, todo ello adecuado a las modalidades de operación que el comercio exterior exige hoy en día (2004)”.

En el ocaso del siglo XX, se crea por Decreto 1596/99 el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, un ente público no estatal con individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa que, entre sus primeras acciones, elaboró las “Bases del Plan Director y Zonificación Portuaria” (2000) para ser operacionalizado en el marco de un modelo de gestión que le asignaba, entre otros importantes roles, el de proveedor de las infraestructuras (dragado de canales locales y dársenas, muelles operativos con servicios básicos, energía eléctrica, iluminación, agua potable, red de incendio, etc.), plazoletas y depósitos y accesos viales y ferroviarios para tránsito pesado a los centros de consumo.

Fuentes: Di Jorgi Cámara, Daniel (1988). *Perspectiva Regional del Gran La Plata. Área de influencia del Puerto La Plata*. En *Segunda Época*. Serie Contribuciones N° 256. La Plata: Instituto de la Producción. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Nacional de La Plata;

Barone, Matías y Oms, Erick A. (2004). Regulación en materia portuaria en los '90. En *Foro Argentina de Transporte. Transporte e Integración Regional* (pp.77-82). Buenos Aires: Instituto Argentino de Investigaciones de Economía Social.

Bibliografía y fuentes gráficas

Primera Parte

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.

(1898). Cartas Náuticas de 1898.

(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 Amando 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). *Ensenada, una lección de Historia*. Ensenada: Edición Petrokén Petroquímica Ensenada S.A.

a. *El vigía de la costa (1735-1798)*. Fascículo N° 3 (pp. 41-60).

b. *La caleta alumbra un Pueblo (1798-1801)*. Fascículo N° 4 (pp. 61-80).

c. *Nueva puerta abierta al mundo (1882-1891)*. Fascículo N° 13 (pp. 241-260).

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

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* (pp. 65-71).

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 et mouvement comercial*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

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

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. En *Actas IX Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios Agroindustriales Argentinos y Latinoamericanos*, 3 al 6 de noviembre de 2015, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.4860/ev.4860.pdf

D'Amico, G.; Carut, C.B.; Ghetti, G.; Arbide, D.; Luciano, M. (2016). Transformaciones de las costas estuariales: el caso del Puerto La Plata y la Isla Paulino (Argentina). En *Revista Tiempo y Espacio* 32/2014 (pp. 150-168). Chillán Chile: Universidad de Bio Bio. ISSN 0719-0867 (en línea). Disponible en: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/TYE/issue/view/238>

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. En *Actas 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. Disponible en:

<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.

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.

Histamar. *Historia y Arqueología Marítima*. Fundación Histamar. Disponible en: <https://www.histamar.com.ar> (y) <https://www.histamar.com.ar/Puertos/LaPlata-Ensenada.htm>

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*. 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 y Servicios Públicos). 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.

Rocha, Dardo (1882). Mensaje a la Honorable Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. En *Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata*. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1935. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales (pp.29-100).

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. Río 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 (pp. 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. (2021). Los Waldorp en dos puertos del Río de la Plata. En *Boletín del Centro Naval N° 855* (pp.152-163). Año 139 Volumen CXXXIX. Enero/Junio de 2021.

(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.

(2013). *Cuadriculas, en la organización del territorio bonaerense del siglo XIX*. La Plata: Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.

(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

(1995). Puerto y Región: Transformaciones vinculadas. En *Actas II Reunión de la Comisión de Desarrollo Económico*, Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis. Río de Janeiro (Brasil), 9 al 11 de octubre de 1995.

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>

(1911). Decreto autorizando para funcionar como Anónima a la Sociedad Frigorífico Armour de La Plata, 14 de julio de 1911. Tercer Trimestre Julio- Agosto- Setiembre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(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", 1° de diciembre de 1887. Tomo Undécimo. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1897.

(1896). Ley autorizando la venta o arrendamiento de tierras en puerto y ejido de La Plata, 27 de marzo de 1896.

(1889). 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.
- (1886). Decreto habilitando el Canal del Oeste de la Ensenada para las operaciones de cabotaje, 8 de abril de 1886.
- (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 setiembre 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).
- (1810a). Habilidadación del Puerto de la Ensenada, 29 de mayo de 1810. Tomo Primero 1810-1821. Buenos Aires: La República Imprenta Especial de Obras, 1879.
- (1810b). 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.
- (1881). Provéese al personal del Departamento de Ingenieros con arreglo a la Ley de Presupuesto, 3 de junio de 1881. Buenos Aires: Escuela de Artes y Oficios, 1881.
- (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.
- (1883a). 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.

(1885a). 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.

(1886a). 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). Desígnase 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 fomulados 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, 1º 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, 1º 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, 1º de mayo de 1898. Enero- Junio de 1898. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1898.

(1899). Se concede autorización al señor José Sganzini 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, 1º 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, 1º de mayo de 1901. Enero – Julio. La Plata: 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.

(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.

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:

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

AHG-PBA. Archivo Histórico de Geodesia "Gobernador Martín Rodríguez". Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos 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.histamar.com.ar/Puertos/BsAs/1854-1860.htm)

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

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

Segunda Parte

Amoedo, Julio A. y Ferro Carlos (1941a). *La situación jurídica del Puerto*. Anexo Discurso del Diputado Amoedo, pronunciado el 27 de julio de 1938. Buenos Aires: Talleres Gráficos de S. Hurchin e Hijos.

ARS. Astillero Río Santiago. Página oficial www.astillero.qba.gov.ar/historia.html

Barone, Matías y Oms, Erick A. (2004). Regulación en materia portuaria en los '90. En *Foro Argentina de Transporte. Transporte e Integración Regional* (pp.77-82). Buenos Aires: Instituto Argentino de Investigaciones de Economía Social.

BCN- Boletín del Centro Naval

(1887). Ensenada. Tomo Quinto. Buenos Aires: Imprenta de Juan Alsina.

(1890). La Marina de Guerra Nacional. Defensa del Río de la Plata. Tomo Octavo. Buenos Aires: Establecimiento de Impresiones G. Kraft,

(1893) Memoria de la Estación y Apostadero de Torpedos en La Plata. En Boletín del Centro Naval Tomo XI. Buenos Aires: Establecimiento de Impresiones G. Kraft,

(1894). Apostadero de La Plata y Escuela de Aprendices Torpedistas. En Boletín del Centro Naval Tomo XII. Buenos Aires: Establecimiento de Impresiones G. Kraft,

(1894a). Escuela de Aprendices Torpedistas. Tomo XII. Buenos Aires: Establecimiento de Impresiones G. Kraft,

(1896-97) Nuevas construcciones. Tomo Decimocuarto. Buenos Aires: Tipografía Mariano Moreno.

(1904). Crónica. Tomo XXII. Buenos Aires: La Harlem, Imprenta, Litografía, Encuadenación.

(1906). Crónica Nacional. Tomo XXIV N° 170. Mayo de 1906.

(1909). Crónica Nacional. Tomo XXVII N° 306-307. Mayo – Junio de 1909.

(1911). Crónica Nacional. Tomo XXIX N° 330. Mayo de 1911.

(1912). Crónica Nacional. Tomo XXX N° 342, Mayo – Junio de 1912.

(1912a). Construcción de diques de carena y talleres mecánicos en Río Santiago. Tomo XXIX N° 330. Mayo de 1911-Abril de 1912.

(1914). Crónica Nacional. Boletín del Centro Naval. Tomo XXXII N°s 365-365, Mayo-Junio de 1914.

(1936). Proyecto de construcción de Escuela Naval. Tomo LV N° 518. Mayo y Junio de 1936.

(1947) Crónica Nacional. Nuevo Dique Flotante. Vol. LXVI N° 584, Mayo-Junio de 1947.

BOP-RA (1943). Reformas a la organización de la Dirección de Navegación y Puertos. En *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina* N° 75 Año 1943.

Cía. Swift de La Plata (1925). *Jurisdicción y Soberanía. El Puerto de La Plata*. Buenos Aires: Imprenta Gadola.

- Dedlow C. (1923). Una visita al Frigorífico Swift de La Plata. En *Revista La Ingeniería*, Año XXVII. Buenos Aires 1923.
- Del Mazo, Gabriel (1949). *Reconstrucción y Reorganización del Puerto de La Plata*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Nemesio Ferrari.
- Diario El Día de La Plata (1902). *El Nuevo Frigorífico en terrenos de la provincia*, 29 de diciembre de 1902. (1903). *Industrias en el Puerto*, 3 de enero de 1903.
- Diario El Argentino de La Plata (1915). *El Nuevo Frigorífico. Operaciones de la Casa Armour*, 5 de marzo de 1915.
- Di Jorgi Cámara, Daniel (1988). Perspectiva Regional del Gran La Plata. Área de influencia del Puerto La Plata. En *Segunda Época*. Serie Contribuciones N° 256. La Plata: Instituto de la Producción. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Nacional de La Plata;
- Escaris Méndez F. (1905). La Puerta del Plata. En *Hacia las Cumbres* (pp.81-107). Buenos Aires: Talleres Heliográficos de Ortega y Radaelli.
- Estudio: *Evaluación de los principales puertos de América del Sud. Análisis institucional, técnico y económico* (pp.375-454). Universidad Politécnica de Valencia-IIRSA. Junio de 2003. Disponible en: [http://www.iirsa.org >documents>mad_epps](http://www.iirsa.org/documents/mad_epps)
- Ferro, Carlos A. y Amoedo, Julio A. (1941). *La Situación Jurídica del Puerto de La Plata*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Hurchin e Hijos.
- Filgueira, Raúl (1999). *Réquiem para un Frigorífico*. Berisso (Arg.): Ediciones ICLA Centro Cultural Difusión.
- Frassa, Juliana y Russo, Cintia (2012). Trayectoria reciente y perspectivas futuras de la industria naval pesada argentina: los astilleros estatales. En *Revista de Estudios Regionales y Mercado de Trabajo* N° 8 (pp 77-96). Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/54307>
- Frigorífico Armour de La Plata c/ la Provincia de Buenos Aires. Dictamen del Señor Procurador General. Buenos Aires, Mayo 15 de 1928. CSJN, Fallos, 155:104
Disponible en <http://argenderecho.blogspot.com/2014/01/frigorifico-armour-de-la-plata-c-la.html>
- Galli, Enrique (1924). *Jurisdicción Nacional en las Provincias. El caso de Puerto La Plata*. La Plata: Establecimiento Tipográfico Alberdi, Mario Sciocco y Cía.
- Histamar. *Historia y Arqueología Marítima*. Fundación Histamar. Disponible en: www.histamar.com.ar/Puertos/LaPlata-Ensenada.htm
- Ladeuix, Juan Iván (2009). Descubriendo los puertos. Apuntes sobre la legislación marítima y la regulación del sistema portuario argentino, 1941-1949. En *REMS Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. Año 2 - N° 2 - Noviembre de 2009 (pp. 85-96). Mar del Plata (Arg.) ISSN 2545-6237 (en línea)
<https://estudiosmaritimossociales.org/acerca-de-la-rems/>
- 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*. Memoria del Departamento de Hacienda correspondiente al año 1941. Tomo III. Buenos Aires: Gerónimo Pesce y Cía., 1942.
- Levene, Ricardo (director general) (1941). *Historia de la Provincia de Buenos Aires y Formación de sus Pueblos*. Volumen II. La Plata: Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Membrete (1889). *Título al portador emitido por la Compañía Dock de Tránsito del Puerto La Plata*. Buenos Aires: Litográfica Kraft. Disponible en: www.scripword.com
- Mensajes** del Poder Ejecutivo al Honorable Congreso de la República Argentina. Disponibles en: <http://lanic.utexas.edu/larrp/pm/sample2/argentin/index.html>
(1906). Mensaje del Presidente de la Nación José Figueroa Alcorta (1906-1910) al abrir las Sesiones del Congreso, Mayo de 1906.
(1910). Mensaje del Presidente José Figueroa Alcorta al inaugurar el período de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, Mayo de 1910.

(1912) Mensaje del Presidente de la Nación Roque Sáenz Peña (1910-1914) al Honorable Congreso, Mayo 1912.

(1914). Mensaje de Vicepresidente de la Nación Victorino de la Plaza (1914-1916) al abrir las Sesiones del Honorable Congreso, Mayo de 1914.

(1915). Mensajes del Poder Ejecutivo Victorino de la Plaza (1914-1916) y Proyecto de Ley de Presupuesto General 1914, Mayo 1915.

(1916). Mensaje del Presidente de la Nación Victorino de la Plaza (1914-1916) al abrir las Sesiones del H. Congreso, Mayo de 1916..

(1917). Mensaje del Presidente de la Nación Hipólito Irigoyen (1916-1922) al abrir las Sesiones del H. Congreso, Mayo de 1917.

(1924-1926-1927). Mensajes del Presidente Marcelino T. de Alvear al Inaugurar las Sesiones del Congreso Nacional.

(1927). Mensaje del Presidente Marcelino T. de Alvear al Inaugurar las Sesiones del Congreso Nacional, 1927.

(1932). Mensaje del Presidente de la Nación Agustín Pedro Justo (1932-1938) al Inaugurar el Congreso Nacional 1932.

(1935). Mensaje del Presidente de la Nación Agustín Pedro Justo (1932-1938) al Inaugurar el Congreso Nacional 1935.

(1936). Mensaje del Presidente de la Nación Agustín P. Justo (1932-1938) al inaugurar el Congreso Nacional 1936.

(1939). Mensaje del Presidente de la Nación Roberto Marcelino Ortiz (1938-1942) al inaugurar el Congreso Nacional 1939.

(1941). Mensaje del Presidente de la Nación Ramón Castillo (1942-1943) al inaugurar el Congreso Nacional 1941.

(1942). Mensaje del Presidente de la Nación Ramón Castillo (1942-1943) al Inaugurar el Congreso Nacional 1942.

(1944). Mensaje del Presidente de la Nación Edelmiro Julián Farrell (1944-1946) al Inaugurar el Congreso Nacional 1944.

MOP-N. Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

(1911), Ministerio de Obras Públicas – Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Proyecto de Ley autorizando al Poder Ejecutivo para invertir hasta \$ 10.000 en rectificación de estudios ampliando el Puerto de La Plata, 3 de agosto de 1911. Expediente 7633 Letra C.

(1920). Nota de la Dirección General de Navegación y Puertos al elevar el Proyecto “Puerto La Plata para la consolidación del muro de atraque del Dock Central y reconstrucción de las secciones derrumbadas. Estudio para la profundización a 33 pies”. Expediente P-6780-1920

(1927). Ministerio de Obras Públicas Dirección General de Navegación y Puertos. Expediente N° 4160 – Letra N, 1927. Relleno Canal Este y Conclusión. Dragado Canal Oeste, Puerto La Plata.

(1935). Plan de Trabajos Públicos, 22 de febrero de 1935.

(1938-1939). Planes de Trabajos Públicos. Ministerio de Marina.

(1943-1945). Plan de Trabajos Públicos

(1947-1951). Plan de Gobierno. Tomo I, Presidencia de la Nación. Secretaría Técnica. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1946.

(1947). Ley 12.966 Fijando el Monto de las Inversiones del Plan de Gobierno 1947-1951, 2 de abril de 1947. Disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/45188/norma.htm>

(1947a). Decreto N° 35.613 Autorizando al Poder Ejecutivo la inversión en distintos sectores, 13 de noviembre de 1947. Disponible en <http://cdi.mecon.gob.ar/greenstone/collect/legislac/archives/HASH9ea6.dir/doc.pdf>

(1949) Decreto N° 26.055 Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos (reajuste), 19 de octubre de 1949. Disponible en <http://cdi.mecon.gob.ar/greenstone/collect/plandetr/index/assoc/HASH8e10.dir/doc.pdf>

Oitavén, Alberto (1944). *Puerto La Plata*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

PEN – Poder Ejecutivo Nacional

(1953). Presidencia de la Nación, 2° Plan Quinquenal. Buenos Aires: Subsecretaría de Informaciones de la Presidencia de la Nación. Disponible en: <http://cdi.mecon.gov.ar/greenstone/collect/planesde/index/assoc/HASHf8f1.dir/doc.pdf>

(1953a). Presidencia de la Nación, Manual Práctico del 2° Plan Quinquenal. Buenos Aires: Subsecretaría de Informaciones de la Presidencia de la Nación. Disponible en: <http://upcndigital.org/~ciper/biblioteca/Peron/doc.pdf>

Peyru, Pablo y Roberto Verna Etcheber (2002). *Evolución de la Industria Nacional Argentina*. Documento on line. Disponible en http://ffyl1.uncu.edu.ar/IMG/pdf/evolucion_industria_arg.pdf

RA-HCD, República Argentina Honorable Cámara de Diputados

(1909). República Argentina. Honorable Congreso de la Nación. Expediente 115 Año 1909, 13 de setiembre. Proyecto de Ley concediendo a la Sociedad Vickers Sons y Maxim Ltd. de Londres, un terreno en el Puerto de La Plata para construir un astillero y dique de carena, talleres, etc.

(1909a). República Argentina. Congreso Nacional. Expediente N° 243 Año 1909, 24 de setiembre. Teodoro Bracht y Cía. Autorización para establecer en terreno fiscal del Puerto de la Plata una fábrica de congelación de carne.

(1910). República Argentina. Congreso Nacional. Expediente N° 233 Año 1910, 24 de setiembre. Teodoro Bracht y Cía. Autorización para establecer en terreno fiscal del Puerto de la Plata una fábrica de congelación de carne.

(1911). República Argentina. Congreso Nacional. Expediente N° 382 Año 1911, 4 de julio. Ricardo Weiring y Cía. Solicita la concesión para establecer una fábrica de congelación de carnes y elaboración de productos de origen animal en el Puerto de la Plata, sobre el Río Santiago en terrenos anegadizos de propiedad fiscal.

(1920), Mensaje y Proyecto de Ley Obras de Reconstrucción y Consolidación en el Gran Dock de Puerto La Plata. Honorable Cámara de Diputados. Expediente Poder Ejecutivo PE- 38, 5 de agosto de 1920 y Comité Radical solicita pronta sanción del proyecto de ley del PEN. Expediente Particular P- 668 2 de setiembre de 1920.

(1922), Poder Ejecutivo. Mensaje y proyecto de ley: Reconstrucción de los muelles derrumbados en el Gran Dock del Puerto de La Plata, 23 de agosto de 1922. Expediente N° 31 ½.

Russo, Cintia (2008). Trayectoria de una Empresa del Estado. En *Actas XXI Jornada de Historia Económica. Asociación Argentina de Historia Económica*. Universidad Nacional de Tres de Febrero. Caseros (buenos Aires), setiembre 23 al 26 de 2008.

Sanucci, Lía E.M. (1983). *Berisso. Un reflejo de la evolución argentina*. La Plata: Edición Municipalidad de Berisso, Provincia de Buenos Aires.

Serralunga, Fabiola (2018). Defensa de Costas y de Puertos en la Argentina (1890-1905). En *Boletín del Centro Naval* N° 849 Setiembre-Diciembre de 2018 (pp.229-230).

Vitalone, Cristina (2017). Pedro Vasena e Hijos en La Plata. Una metalúrgica olvidada. En *Actas del XVI Congreso de Historia de los Pueblos*. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires, Ciudad de Dolores 27 y 28 de abril de 2017.

y Arnoldo O. Delgado (2007). La Hilandería, referente esencial del patrimonio urbano-arquitectónico de la ciudad de Berisso. En *Actas Undécimo Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires*. Instituto Cultural de la Municipalidad de Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires e Instituto Cultural del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. CDR ISBN 978-987-05 3268-2.

YPF (1932). Ley N° 11.668, Orgánica de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, 21 de diciembre de 1932. Disponible en: www.epriv.mecon.gov.ar

RN-RA - Documentación disponible en el Registro Nacional de la República Argentina (archivos físicos y on line <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/>)

(1889). Decreto aceptando la transferencia que hacen los Señores Lavalle y Médici a favor de la Compañía Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata, 18 de diciembre de 1889.

(1892) Decreto aceptando el terreno cedido gratuitamente por el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires, situado en el Puerto de La Plata, a objeto de establecer una Estación de Torpedos. Tomo Cuatrigésimo Primero. Primer Semestre. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría.

(1893) Decreto autorizando al Estado Mayor General de Marina para que ordene a los contratistas Señores Christophersen la entrega de 200 toneladas de carbón para establecer un depósito en el Apostadero de la División de Torpedos en La Plata, 24 de enero de 1893. Primer Semestre. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría.

(1893a). Acuerdo aceptando la propuesta hecha por Don Carlos Doynel para construir dos depósitos de madera con destino a la Estación de Torpedos en el Puerto de La Plata, 19 de abril de 1893. Primer Semestre. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría.

(1895). Acuerdo aprobando la licitación para la construcción de un muelle, un depósito de materiales y un taller, para el Apostadero de Torpedos en La Plata, 7 de febrero de 1895. Primer Semestre. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría.

(1899). Resolución creando un Apostadero Naval en el Río Santiago., 14 de setiembre de 1899. Tercer Cuatrimestre. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

(1903). Decreto prohibiendo la importación de toda clase de animales de varios países, 9 de enero de 1903. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

(1903a). Decreto especializando las disposiciones a que debe estar sometido el comercio ganadero con ultramar y República Oriental, 29 de enero de 1903. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

(1903b). Decreto reglamentando la ley sobre Policía Sanitaria Animal, 29 de enero de 1903. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional

(1904). Acuerdo autorizando la adquisición de 4 locomotoras para Puerto La Plata y Acuerdo autorizando la adquisición de 100 lonas para cubrir bolsas de cereales. Ministerio de Hacienda, 4 de noviembre de 1904.

(1904a). Resolución autorizando a la Oficina de Movimientos para adquirir materiales para Puerto La Plata. Ministerio de Hacienda, 9 de noviembre de 1904.

(1905). Decreto disponiendo el cambio de ubicación de una casilla en el puerto de La Plata de propiedad de D. C. Westerberg". Año 1904. Tercer Cuatrimestre. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1905.

(1905a). Decreto cambiando la denominación de varias dependencias de la Amada. 22 de marzo de 1905. Segundo Cuatrimestre Tomo I. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1906.

(1905b). Decreto disolviendo la estación naval de Río de la Plata, 31 de marzo de 1905. Segundo Cuatrimestre Tomo I. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1906.

(1905c). Decreto creando una Escuela de aplicación para oficiales, 23 de marzo de 1905. Segundo Cuatrimestre Tomo I. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1906.

(1906). Ministerio de Obras Públicas (Decreto n° 1110), 10 de marzo de 1906. 2° Tomo, Primer Trimestre – Febrero y Marzo. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1906a). Ministerio de Agricultura (n° 822), 13 de febrero de 1906 y Decreto n° 844, 15 de febrero de 1906. 2° Tomo, Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional. Figueroa Alcorta.

(1906b). Apéndice del Registro Oficial, varios documentos.

(1906c). Decreto sobre la situación del Puerto de Buenos Aires, 5 de febrero de 1906. Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1906d). Ministerio de Hacienda 21 de febrero de 1906. 2° Tomo, Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1907). Decreto aprobando las Actas de recepción y entrega de la Usina Eléctrica del Puerto de La Plata. Ministerio de Obras Públicas (n° 1005), 1° de agosto de 1907 Tercer Trimestre.. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1907a). Decreto arrendando los Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata para inflamables, 22 de enero de 1907. Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1914.

(1908). Decreto creando la Sección Electricidad en el Arsenal del Río de la Plata, 10 de junio de 1908. Segundo Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1919.

(1908a). Decreto autorizando a "The La Plata Cold Storage C° Ltd." la ampliación de algunos de los departamentos del frigorífico, 10 de setiembre de 1908. Tercer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1922.

(1908b). Decreto nombrando una comisión de estudios de la reglamentación a introducirse en la Zona Franca del Puerto de La Plata, 31 de enero de 1908. Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1918.

(1908c). Decreto Reglamentario de la Zona Franca En el Puerto de La Plata, 18 de setiembre de 1908. Tercer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1922.

(1908d). Decreto reformando el Reglamento de los Puertos de la Capital y La Plata, 31 de julio de 1908. Tercer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1922.

(1910). Decreto aprobando la transferencia de una concesión a favor de la Sociedad Anónima The La Plata Cold Storage (Swift, 25 de noviembre de 1910. Cuarto Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910a). Decreto concediendo a la Compañía Nelson Line, un sitio permanente en el Gran Dock, 18 de agosto de 1910. Tercer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910b). Decreto autorizando a Don V. Lindep para construir un muelles en el Canal Oriental de Puerto La Plata, 31 de mayo de 1910. Año 1910.Segundo Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910c). Decreto autorizando la colocación de un ramal férreo en el Puerto de La Plata a la Compañía de Electricidad del Río de La Plata, 31 de enero de 1910. Año 1910.Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910d). Decreto autorizando a la empresa Waldorp y Van Haaren para efectuar el dragado del costado de los muelles de la Compañía Muelles y Depósitos del Puerto de La Plata , 14 de abril de 1910. Segundo Trimestre. Abril- Mayo- Junio. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910e). Decreto autorizando la ejecución de obras de saneamiento en el Canal del Este del Puerto de La Plata, 20 de diciembre de 1910. Cuarto Trimestre Octubre- Noviembre- Diciembres. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910f). Decreto declarando caduca la concesión de un frigorífico otorgada en el Puerto de La Plata a los señores Bracht y Cía. Segundo Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910g). Decreto autorizando a la Sociedad The La Plata Cold Storage para funcionar como Anónima y aprobando sus estatutos, 4 de octubre de 1910 y Decreto acreditando la transferencia de la concesión, 25 de noviembre de 1910. Cuarto Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910h). Decreto autorizando a The La Plata Cold Storage para construir varios galpones, 1º de diciembre de 1910. Cuarto Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910i). Decreto autorizando al Frigorífico The La Plata Cold Storage C°. Ltd., para efectuar varias construcciones”, 8 de Noviembre de 1910. Cuarto Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910j). Decreto señalando día y hora para la inauguración de la Zona Franca del Puerto de La Plata, 13 de julio de 1910. Tercer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1910k). Decreto Reglamentando el funcionamiento de la Zona Franca Comercial del Puerto de La Plata, 13 de julio de 1910. Tercer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1911). Decreto declarando que la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de La Plata, funcionará independientemente de la Dirección del Puerto de la Capital, 10 de febrero de 1911. Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1911a). Decreto autorizando para funcionar como Anónima a la Sociedad Frigorífico Armour de La Plata, 14 de julio de 1911. Tercer Trimestre Julio- Agosto- Setiembre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1911b). Decreto autorizando a la Compañía de Gas de La Plata para instalar un caño sifón a través del Canal Oeste del Puerto, 20 de marzo de 1911. Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1911c). Decreto dejando sin efecto una concesión acordada a los Señores Wilson, Sons y Cía., en el Puerto de La Plata, 12 de abril de 1911. Segundo Trimestre. Buenos Aires: Talleres de la Penitenciaría Nacional.

(1911d). Decreto acordando autorización a The La Plata Cold Storage Cía. Ltda., para construir un galpón y un edificio en el perímetro de su concesión, 10 de marzo de 1911. Primer Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1911e). Decreto que autoriza a la Compañía La Plata Cold Storage Cía. Ltda., a efectuar varias construcciones, 31 de mayo de 1911. Segundo Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1911f). Decreto autorizando a The La Plata Cold Storage Cía. Ltda., para la habilitación del Saladero Berisso, 30 de noviembre de 1911. Cuarto Trimestre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1911g) Decreto promulgando la Ley 8416, 13 de octubre de 1911. Cuarto Trimestre Octubre- Noviembre- Diciembre. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional.

(1911h) Exoneración de derechos de importación, 13 de Octubre de 1911 y Decreto nombrando un guarda para fiscalizar las operaciones de descarga de materiales que introduce el Frigorífico Armour, 14 de diciembre de 1911 Cuarto Trimestre Octubre-Noviembre-Diciembre. Buenos Aires.

(1938). Acuerdo declarando afectada una fracción de tierra en el Puerto de La Plata, 29 de agosto de 1938. Tomo II Tercer Trimestre, 1938.

(1938a). Decretos, leyes y resoluciones del Gobierno Nacional, autorizando distintas obras en Frigorífico Armour Puerto La Plata. Tomo II (13 de enero, 19 de febrero, 10 de marzo, 19 de agosto, 23 de setiembre)

(1938b). Destilería Fiscal de La Plata solicitando se le autorice apartarse de la licitación pública, 30 de marzo de 1938. Tomo II. Primer Trimestre. Buenos Aires: sin datos de editor.

(1938c). Acuerdo autorizando a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, la construcción de un nuevo cuerpo de destilación en La Plata, 17 de Mayo de 1938. Tomo III, Segundo Trimestre. Buenos Aires.

(1949). Ministerio de Transporte (Decreto n° 8803) y Decreto 1410/49 de Creación de la Dirección General de Puertos y Vías Navegables/Dirección Nacional de Puertos. Ministerio de Transporte, 12 de abril de 1949. Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/>

(1949a). Decreto N° 26.055 Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos (reajuste), 19 de octubre de 1949. Disponible en <http://cdi.mecon.gob.ar/greenstone/collect/plandetr/index/assoc/HASH8e10.dir/doc.pdf>

(1953). Decreto Ley N° 4263/ 1953, 7 de marzo de 1956. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/>

(1956). Decreto 4263/56. Creación de la Administración General de Puertos como Empresa del Estado y Decreto Ley 7.996/56. Estatuto Orgánico de la Administración General de Puertos-Empresa del Estado, 30 de abril de 1956. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/>

(1980). Ley 22.345/80. Sobre transferencia de todos los puertos y obras de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables a la Administración General de Puertos.

(1987). Decreto 1456/87. La Administración General de Puertos se transforma en Sociedad del Estado.

(1991) Decreto N° 1668/1991. Reglamentando la Ley 5.142 /1907 sobre Zona Franca en Puerto La Plata, 26 de agosto de 1991. Disponible en: <http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=1055>

(1992). Decreto 817/92. Sobre Liquidación de la Administración General de Puertos. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/>

RO-PBA, Documentación disponible en el Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (archivos físicos y on line <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/>)

(1886). Lavalle y Médici sobre anegadizos en Puerto de La Plata, 30 de octubre de 1886. La Plata: sin datos de edición.

(1894). Ley autorizando al Poder Ejecutivo para contratar con los señores Zavalla y Cía. el establecimiento de embarcaderos de ganados en pie en el Puerto de La Plata, 21 de noviembre de 1894. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo.

(1894a). 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.

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

(1896). Sobre las tierras que poseen en el puerto los señores Lavalle y Médici y Cía., y Sociedad Muelles y Depósitos, 24 de agosto de 1896. Julio- Diciembre. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1897.

(1903). Se autoriza la instalación de un depósito de petróleo en bruto en el Puerto de La Plata. La Plata: sin datos de edición.

(1904), Decreto entregando la administración de Puerto La Plata al Ministerio de Hacienda de la Nación, 15 de octubre de 1904 y Decreto incorporando al Puerto de La Plata al de la Capital, 17 de octubre de 1904. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional

(1904a) Acuerdo reorganizando el personal y funciones de Puerto de La Plata, 27 de octubre de 1904. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.

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

(1906), Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires doctor Marcelino Ugarte, leído en la Asamblea Legislativa el 1° de Mayo de 1906. Enero Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1907.

(1906a), No se hace lugar a la autorización solicitada por el Ferrocarril del Oeste, para construir una línea de 150 kilómetros desde la estación French hacia el Sudoeste, 18 de agosto de 1906. Julio- Diciembre. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1907.

(1907). Ley autorizando la construcción de un ferrocarril al Meridiano V, 14 de octubre de 1907. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1908.

(1908), Se aprueban los estudios y memorias presentadas por la firma O. Bemberg y compañía para la construcción del ferrocarril del puerto de La Plata a Meridiano 5°, 27 de mayo de 1908. Enero- Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1908. (1909), Se acepta la propuesta presentada

por el sindicato formado por los señores Dirks y Dates, etc., para la construcción del ferrocarril desde el Puerto de La Plata a Meridiano 5°, 6 de mayo de 1909. Enero- Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1909.

(1910), Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, don Ignacio D. Irigoyen, leído en la Asamblea Legislativa el 1° de Mayo de 1910. Enero- Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1910.

(1911), Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, don José Ignacio Arias, leído en la Asamblea Legislativa el 1° de Mayo de 1911. Enero- Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1912.

(1911a), Se comisiona al Jefe de Ganadería y Agricultura para que proyecte la instalación de un Mercado de Frutos en el Puerto La Plata, 6 de diciembre de 1911. Julio- Diciembre La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1912.

(1912). Sobre formación de una Zona Industrial en el Puerto de La Plata, 19 de marzo de 1912. Enero-Junio. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1913.

(1912a). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires José Ignacio Arias leído en la Honorable Legislatura el 1° de mayo de 1912. Enero-Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1913.

(1913), Mensaje del Gobernador Provisorio de la Provincia de Buenos Aires Eduardo Arana. Mes de Mayo. Enero- Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1914.

(1915). Mensaje del Gobernador de la Provincia Marcelino Ugarte leído en la Asamblea Legislativa el 6 de mayo de 1915. Enero a Julio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1916.

(1917). Se declara que los establecimientos industriales y casas de comercio instalados en terrenos de propiedad de la Nación, dentro del territorio de la Provincia están sometidos a su jurisdicción, 29 de marzo de 1917. Enero a Junio. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1918.

(1922). Se aprueba el informe elevado por el superintendente técnico, sobre construcción de ramales comprendidos en el artículo 1° de la ley del 10 de septiembre de 1913, 25 de julio de 1922. Julio – Diciembre. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1925.

(1949) Decreto N° 1.904, 26 de enero de 1949. Volumen I Enero- Marzo. La Plata: Dirección de Impresiones Oficiales, 1952.

(1956) Decreto N° 2.945, 29 de febrero de 1956. Volumen II Febrero (segunda parte). La Plata: Dirección de Impresiones Oficiales, 1956.

(1956a) Decreto Ley N° 12.366, 17 de julio de 1957. Volumen II Julio (segunda parte). La Plata: Dirección de Impresiones Oficiales, 1958.

Principales Reservorios de documentos gráficos, cartográficos y fotográficos:

Album Kohlman en <http://postalesdekohlmann.blogspot.com/2014/11/postal-kohlmann-n-353-berisso.html>

AHG-PBA. Archivo Histórico de Geodesia "Gobernador Martín Rodríguez". Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires. (1915). Plano de Berisso y sus alrededores con la nueva revisión de lotes, construido por M. Randrup en 1915, en Carpeta de Planos n° 191, Archivo Histórico de Geodesia. Ministerio e Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires.

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

ArchivoGeneraldeLaNacionArgentina/photos/plano-de-buenos-aires-1713-documentos-escritos-mapoteca-ii-51referenciasplanta-d/1124805804211301/

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.

Destilería La Plata de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en <http://energiasdemipais.educ.ar/marcador/complejo-industrial-la-plata-cilp/>

<http://www.histamar.com.ar/Puertos/BsAs/1854-1860.htm>
<https://www.histamar.com.ar/Puertos/LaPlata-Ensenada.htm>

MOP-PBA. Archivo Fotográfico Digital del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires. <http://archivofotografico.mosp.gba.gov.ar/> y Museo y Archivo Histórico Dardo Rocha. Municipalidad de La Plata.

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) **Julio Argentino Roca**, Presidente de la República (1880-1886)

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 fajnaje 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 dummies de quebracho distantes 0^m 75 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 dummies 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 dummies 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) **Angel 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 faginas

“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 fagina 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 faginaje y cuyo peso será indicado por el Departamento. Las faginas 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 fagina 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 sondeos 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 igualen 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 fagina...”

(firman) **G. Udaondo** Gobernador (1894-1896), **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).

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 (1902-1906).

Buenos Aires, 23 de Agosto de 1927

Dirección General de Navegación y Puertos.

Memoria Descriptiva

Camino de acceso al Puerto de La Plata

“Respondiendo al propósito de facilitar la comunicación del Puerto con las poblaciones adyacentes, esta Dirección General ha preparado el proyecto de camino de acceso al Puerto de La Plata, procurando empalmarlo con las arterias que dan acceso a la Ciudad de La Plata que, como es natural es el centro de población más importante.

Por eso, en primer término se ha tratado de unir el camino a Berisso o continuación de la calle 60, con el camino a la Ensenada o continuación de la calle 50 a la altura del Canal de Conclusión. Luego costeano el Canal lateral Oeste y Rio Santiago se llega hasta el Club de Regatas, dándole así un recorrido de siete kilómetros y medio.

Como se ve, el camino se proyecta sobre la base del camino de tierra que en parte existe actualmente y que recorre terrenos de propiedad nacional, aunque existe una pequeña zona ocupada por intrusos contra los cuales el Poder Ejecutivo ya ha dispuesto la promoción de los juicios correspondientes.

La calle proyectada, a la que en toda su extensión se le da un ancho de seis metros, deberá ser construido con adoquín de piedra sobre base de hormigón. Al costado del camino entre éste y el canal que corre paralelo, se proyecta una vereda de hormigón de dos metros de ancho. Al lado de ésta y siempre costeano el Canal lateral Oeste, irá un talud de tierra escogida. cubierto de césped hasta la cota - 3,00 m. donde correrá una banquina de 2,00 m. de ancho que terminará en un talud de 1 : 2 hasta en el fondo del canal.

Se ha incluido en el presupuesto el relleno de la zona comprendida entre las líneas de tranvía y la línea de edificación, porque es de indiscutible necesidad y de costo reducido. El gasto por otra parte, sería resarcido a su turno cuando se enajenaran esos terrenos del Estado, cosa que según parece deberá realizarse en breve.

1956, “Organismos y funciones del antiguo régimen”.

La **Administración General de Puertos** (AGP.) tenía a su cargo la administración y explotación de los puertos comerciales del Estado. Independientemente, coexistían otros organismos del Estado como así también numerosas empresas privadas y entes públicos que ejercían tareas en el ámbito portuario:

La **Administración Nacional de Aduanas** tenía a su cargo las tareas de contralor fiscal: verificaba, cobraba los aranceles correspondientes y autorizaba el despacho de las mercaderías.

La **Prefectura Naval Argentina** (PNA) tenía un gran número de competencias en el área portuaria: la prestación del servicio de practica para entrada o salida de buques de los puertos y su navegación por canales, la vigilancia y seguridad de las zonas portuarias, el servicio de comunicaciones y el registro del personal de la estiba.

La **Capitanía de Puertos**, con la función de ente coordinador de la actividad portuaria y la resolución de los conflictos laborales.

La **Policía del Trabajo Portuario**, a cargo del Ministerio de Trabajo.

El dragado de dársenas y canales, a cargo de la **Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables** del Ministerio de Obras Públicas.

La responsabilidad de las operaciones de carga y descarga estaba a cargo de empresas de estibaje quienes actuaban por cuenta de las agencias marítimas. Estas empresas contaban con utillaje propio (motoestibadoras, grúas móviles, etc.) y operaban con espacios de almacenaje de propiedad de AGP.

Las operaciones de almacenaje o embarque de cereales que se realizaban en las instalaciones de la Junta Nacional de Granos se hacían con personal estable de ese organismo dueña y operadora de los terminales...

Todas estas organizaciones estaban poco y mal comunicadas, había entre ellas superposición de funciones y falencias en la capacidad de decisión y, consecuentemente, dilución de responsabilidades.

Fuente: Estudio, evaluación de los principales puertos de América del Sur. Análisis institucional, técnico y económico. Universidad politécnica de Valencia – IIRSA (2003). Disponible en: www.iirsa.org

Buenos Aires, Mayo 1911- 1915

Obras en el Puerto de Buenos Aires

(1911) “Las obras portuarias se prosiguen dentro de los medios votados con la decidida actividad reclamada por el movimiento del comercio interno y externo. Acaba de ser adjudicado el contrato de ampliaciones del puerto de Buenos Aires, con 33 pies asegurados para permitir la flotación de los grandes barcos en las bajantes extraordinarias. Funcionan ya las dos dragas colosales últimamente adquiridas, dando juntas un rendimiento de sesenta mil metros cúbicos diarios, al costo de 5 ½ centavos por metro cúbico, comprendido el transporte. Antes de terminarse el puerto de aguas hondas, puédesse contar, que tanto el canal balizado de Punta de Indio como el de acceso á la Capital, permitirán la fácil y continua entrada de buques con calado de 30 pies.

(1912) Se han iniciado las obras del nuevo puerto de la capital, de acuerdo con el contrato celebrado con la empresa C. Walker y Cía. y se prosiguen las de los puertos de Mar del Plata, de Quequén Grande y del Gran Dique Militar del Puerto de Bahía Blanca. Se han terminado también los estudios de los puertos de San Antonio y Comodoro Rivadavia en la Patagonia.

La navegación en los ríos de la Plata y el Paraná se hace actualmente con gran facilidad, pudiendo ya salvarse con buques de 27 pies de calado la distancia que medía entre las aguas hondas del Atlántico y la Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires. La excavación de ese canal se ha hecho con economía, por medio de las dos dragas cíclopes adquiridas por el gobierno, pues no cuesta sino 0.05 centavos el metro cúbico de dragado; con las cuatro dragas que recibirá el gobierno a fin de este año, se completará ese trabajo y el acceso al puerto será cómodo y seguro para buques de 30 pies de calado. Quedará así habilitado el puerto de aguas hondas de la ciudad de Buenos Aires.

(1913) Las obras complementarias del Puerto de la Capital han sido libradas al servicio público, en dos de sus secciones, faltando en las restantes pequeños trabajos para que esas mejoras exigidas por el desenvolvimiento comercial del primer puerto del país, queden totalmente terminadas. El nuevo puerto contratado con la Empresa C. Walker & Cía., se prosigue con toda actividad, construyéndose los tajamares y escolleras.

(1914) Las obras portuarias han merecido preferente atención de parte del P. E. La construcción y ampliación de puertos, se ha proseguido dentro del plan establecido por el H. Congreso y de los recursos asignados, lo que permitirá terminar en el corriente año las obras de ampliación del Puerto del Rosario, e imprimir una mayor actividad al Nuevo Puerto de la Capital. En éste, se ha dado ya comienzo a la construcción de los muros de atraque y de fundaciones de los hangares, terminándose el primer cercado y parte de la escollera exterior.

(1915) En el Nuevo Puerto de la Capital se ha dado término al tercer y último cercado, la escollera exterior en más de la mitad de su extensión total, el puente de servicio y quinientos metros de enrocamientos. El malecón Sud, que juntamente con la escollera exterior forma el abrigo del Nuevo Puerto, está casi concluido, así como también las cabeceras del primer y segundo espigón. Llévase adelante el dragado y la construcción de galpones y depósitos, habiéndose certificado hasta el presente la ejecución de obras por valor de \$ 5.561.528”.

Fuente: Mensajes del Presidente de la Nación Dr. Roque Sáenz Peña (1910 – 1914); Mensaje del Poder Ejecutivo Victorino De La Plaza (1914 – 1916) y proyecto de ley de presupuesto 1915.

31 de Enero de 1912

Construcción de diques de carena y talleres mecánicos en Río Santiago.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley:

Artículo 1. Concédese a la Sociedad Vickers Sons y Maxim Ltd. de Londres libre de todo costo y por un período de noventa y nueve años, el terreno anegadizo de propiedad del Gobierno de la Nación que da frente a Río Santiago y fondo al pueblo de la Ensenada, comprendido entre los arroyos La Joaquina y Doña Flora.

Art. 2. La Sociedad Vickers Sons y Maxim Ltd. construirá en el terreno concedido diques de carena, varaderos y talleres mecánicos para la construcción y reparación de buques y fabricación de artículos relacionados con la mecánica en general.

Art. 3. Será obligación de la empresa construir un dique de carena de las siguientes dimensiones: largo, ciento noventa y ocho metros doce centímetros; ancho de entrada, treinta y dos metros; ancho de la cámara de arriba, cuarenta y dos metros; ancho de la cámara de abajo, treinta y dos metros; y nivel del umbral bajo el cero del Puerto de La Plata, de treinta pies ingleses, o sean nueve metros ciento cuarenta y cuatro milímetros. Los demás diques que la empresa construirá, tendrán una capacidad mínima para buques de cuatro mil quinientas toneladas, y podrá habilitar diques flotantes, para la reparación de buques de cabotaje.

Art. 4. El terreno concedido a la sociedad no se destinará a otro fin que el indicado en los artículos anteriores, y el establecimiento industrial, no podrá ser transferido sin el consentimiento del Poder Ejecutivo.

Art. 5. La empresa gozará de los siguientes beneficios:

- 1) Liberación de derechos de Aduana de las maquinarias, herramientas y de los materiales y materias primas en general, que el país no produzca, y que se requiera para la instalación y funcionamiento de dicho establecimiento industrial.
- 2) Mantenimiento, durante el término de su concesión, de la liberación de derechos, de los artículos que la Ley de Aduana actualmente en vigencia, número cuatro mil novecientos treinta y tres, declara liberados y que sean necesarios para su industria.
- 3) Exoneración de todo impuesto nacional, que no importe la retribución de un servicio (...)

Art. 7. Autorízase a la sociedad mencionada para que, previa aprobación de los planos por el Poder Ejecutivo, construya los muelles y embarcaderos necesarios en los terrenos concedidos sobre el Río Santiago, pudiendo utilizar libre de todo costo, la arena y piedras del mismo, para rellenar los terrenos, y servirse del agua tanto del río como de los arroyos linderos de los terrenos concedidos.

Art. 8. Se dará preferencia, en todo tiempo a los efectos de las reparaciones a los buques de guerra pertenecientes al Gobierno Nacional, y los cargos por los trabajos ejecutados en ellos, no serán mayores de la suma que importen los gastos reales más un veinte por ciento de utilidad.

Art. 9. La empresa efectuará el dragado del río frente a los astilleros, en la extensión y hasta la profundidad necesaria, para permitir el acceso a ellos de los buques de mayor tonelaje que puedan llegar por el canal de acceso.

Art. 10. El Gobierno Nacional, por su parte, sólo podrá exigir el cumplimiento de esa obligación de la empresa, una vez que haya dragado la parte del Río Santiago, que une el canal de acceso al Puerto de La Plata con el frente de los astilleros autorizados por la presente ley.

Art. 11. Para el momento en que la empresa esté en condiciones de recibir todo el material de dragado, el Gobierno Nacional se compromete a dragar un canal de veintiún pies de profundidad y treinta metros de ancho, entre el eje del canal de acceso al Puerto de La Plata y el límite Sud del frente de los astilleros. Cederá gratuitamente a la empresa el material extraído, que ésta deberá transportar por su cuenta siendo a su cargo los gastos y perjuicios sufridos por el Gobierno, en caso de demora en el servicio de este transporte.

El canal a que se refiere el párrafo precedente, será ensanchado por el Gobierno de la Nación hasta los cincuenta metros, en el fondo, y hasta la profundidad que sea oficialmente declarada para todo el canal de acceso al Puerto de La Plata. Esta ampliación deberá quedar terminada, al ser entregado al servicio público el gran dique de carena, indicado en el art. 3. a cuyo efecto, deberán ponerse de acuerdo el Ministerio de Obras Públicas y la empresa concesionaria.

Art. 12. La sociedad permitirá en la forma que convenga con el Poder Ejecutivo, que los aprendices de las escuelas oficiales puedan en su establecimiento industrial, cursar sus estudios prácticos.

Art. 13. Autorízase al Poder Ejecutivo para rescindir, de acuerdo con la empresa, el contrato celebrado en virtud de la Ley número seis mil quinientos del ocho de enero de mil novecientos diez.

La sociedad concesionaria firmará con el Poder Ejecutivo el contrato correspondiente a la presente ley, dentro de los tres meses de la promulgación de la misma: presentará los planos de las obras a efectuarse, en un plazo que no excederá de seis meses, contados desde la firma del contrato; los trabajos comenzarán dentro de los doce meses de haberse aprobado los planos y se terminarán a los cuarenta y cinco meses de la misma aprobación; con los planos de cada construcción o ampliación de otros, la empresa presentará el presupuesto correspondiente a los efectos del art. 16.

Art. 14. En garantía de la ejecución de esta concesión, la Sociedad Vickers. Sons y Maxim Ltd., mantendrá el depósito existente en el Banco de la Nación, a la orden del Poder Ejecutivo por la cantidad de cincuenta mil pesos moneda nacional en títulos nacionales de renta.

Art. 15. Si la sociedad no firmara el contrato, no presentara los planos, ó no diera principio a las obras, dentro de los plazos fijados por el art. 113 se declarará caduca la concesión, con pérdida del depósito de garantía. Si no terminara las obras en el plazo fijado la empresa abonará una multa de cinco mil pesos moneda nacional (\$ 5.000 m/n) mensuales que se cobrará del depósito de garantía y agotado esto si la empresa dejara de abonar dos meses ó abonara por su cuenta cuatro, se declarará caduca la concesión. La falta de cumplimiento a cualesquiera de los términos no surtirá efectos de caducidad en casos de fuerza mayor, debidamente comprobada a juicio del Poder Ejecutivo.

Art. 16. Después de haber funcionado el establecimiento industrial, durante un período de cincuenta años (50) el Gobierno de la Nación tendrá derecho para adquirirlo, por el valor que estipulen peritos en la materia, pero su precio no podrá exceder en ningún caso del costo primitivo de las obras más un veinte por ciento.

Art. 17. A la expiración del término de la concesión, todas las obras ó instalaciones existentes en el terreno así como las maquinarias anexas, pasarán en buen estado de conservación a ser propiedad de la Nación, sin indemnización alguna...

(firma) **Roque Sáenz Peña**, Presidente de la República (1910 – 1914)

