

Los puertos de otrora

Desde tiempo inmemorial, el transporte por agua fue usado por los habitantes de una extensa porción del actual territorio argentino. Las poblaciones precolombinas asentadas en lo que hoy se llama el Litoral usaban los grandes ríos de la cuenca del Plata, que siguieron transitando los españoles. Con estos comenzó el tráfico de ultramar, cuya importancia creció a lo largo de los siglos, en especial en la segunda mitad del siglo XIX, por la llegada masiva de inmigración y el peso de la economía exportadora.

A cada momento de esta historia de transporte acuático corresponde alguna clase de instalación portuaria, desde rudimentarios muelles o embarcaderos fluviales hasta los puertos modernos para el tráfico de ultramar, que empezaron a ser construidos hace no mucho más de cien años y cuyo caso paradigmático es el puerto de Buenos Aires.

Este tardó mucho en concretarse; durante esa demora se utilizaron el Riachuelo, el río Luján en Tigre, tres muelles principales en el centro de la ciudad —uno para pasajeros y dos mayormente para carga— más algunos secundarios, y un engorroso sistema de lanchones y carretas. Cuando el puerto se concretó, resultó de la opción que hicieron las autoridades por una de dos concepciones enfrentadas: la del ingeniero Luis Huergo, que hoy se tiende a considerar técnicamente mejor, y la del empresario Eduardo Madero, que eludía restricciones políticas cuyo peso hizo inviable la otra, en especial el hecho de que el diseño de Huergo, que aprovechaba el Riachuelo, requería la participación del gobierno provincial además del nacional.

El proyecto del que terminó llamándose Puerto Madero fue realizado por los ingenieros ingleses Hawkshaw, Son & Hayter, firma que también diseñó los depósitos con paredes exteriores de ladrillo a la vista construidos del lado oeste de los diques por la firma alemana Wayss & Freytag Ltd. entre 1895 y 1905 (hoy, remodelados, tienen otros usos). La construcción del puerto se inició el 1 de abril de 1887 y estuvo en manos de Thomas Walker & Co. La dársena sur se inauguró el 28 de enero de 1889. Los diques 1 y 2 fueron habilitados el 31 de enero y el 28 de septiembre de 1890, respectivamente; el dique 3, el 31 de marzo de 1892, el dique 4 y la dársena norte, el 7 de marzo de 1897. Con la conclusión del canal norte, la obra se dio por terminada el 31 de marzo de 1898.

Los silos y galpones emplazados del lado este de los diques fueron instalados después de 1900 por empresas vinculadas con el comercio de granos, como Bunge y Born.

Para 1910, Puerto Madero no podía atender a muchos de los nuevos buques, por el tamaño que tenían. El gobierno puso en marcha la construcción de un nuevo puerto, que tomó la forma de dársenas abiertas en peine, justamente la disposición defendida por Huergo. Ubicado al norte del anterior y conocido por Puerto Nuevo, se inauguró en 1919 y sigue en uso.

Fuera de Buenos Aires, por la misma época se hicieron esfuerzos por modernizar los principales puertos fluviales, en particular los del Paraná, como Rosario y Santa Fe, que servían a un importante *hinterland* cerealero, aunque por las condiciones naturales se trataba de obras técnicamente más sencillas que las necesarias sobre la banda occidental del estuario del Plata o en la costa atlántica. Entre las últimas sobresale el puerto Ingeniero White, construido por el Ferrocarril del Sud en las cercanías de la ciudad de Bahía Blanca.

En 1884 la línea ferroviaria llegó a dicha ciudad y en 1885 la empresa inauguró un puerto que tenía un muelle de hierro en curva al que llegaban los trenes y podía recibir atracados tres buques de ultramar y otros tres de cabotaje. A partir de 1889 el incremento en los embarques de cereales llevó a considerar una ampliación, cuya obra comenzó en 1902 y quedó concluida en 1908 con la construcción de dos elevadores de granos. El nombre del





ingeniero Guillermo White (nacido en Dolores en 1844 de padre norteamericano y formado en la UBA), presidente de la empresa ferroviaria, fue dado al puerto por el presidente Julio A. Roca en 1899.

José X Martini

Esta sección se publica con el asesoramiento de Abel Alexander y Luis Priamo.

Pescadores de Mar del Plata. Foto de HG Olds, ca. 1893, cortesía Ediciones de la Antorcha. La imagen proporciona una idea de las dificultades de encontrar lugares portuarios adecuados en la costa bonaerense. Solo a comienzos del siglo siguiente se encará la construcción de un puerto protegido en Mar del Plata, que se inauguró en 1924.

Puerto de la Casilla, ciudad de Corrientes.

Foto de Samuel Rimathé, ca. 1901, colección Cesar Gotta. El nombre se debía a la presencia de una casilla de la Aduana. El Paraná proporcionaba a ciudades como Corrientes la vía más importante de transporte de sus productos a los mercados y de abastecimiento de bienes no producidos localmente. Las conectaba sobre todo con Rosario y Buenos Aires. La cantidad de embarcaciones que se advierten en la foto da idea de la importancia de ese tráfico y de la necesidad de un puerto.



La Paz, Entre Ríos. Foto de Samuel Rimathé, ca. 1893, colección Luis Priamo. Aunque construir un puerto fuera menos exigente técnicamente en el Paraná que en el estuario del Plata, se debía enfrentar dificultades como oscilaciones de la altura de las aguas, cuyas bajantes podían impedir que las embarcaciones llegaran a un muelle, según se aprecia en la foto. Garantizar su atraque hubiese requerido bastante mayor inversión, por ejemplo, en dragado.



Puerto del Riachuelo. Fotógrafo desconocido, ca. 1879, colección César Gotta. Foto tomada de la margen izquierda mirando hacia la desembocadura. En 1878 se había emprendido el dragado del cauce y la construcción de muelles de amarre como parte de reformas que procuraban dar más capacidad receptiva al pequeño puerto natural usado desde antiguo, el único cercano al centro de la ciudad antes de Puerto Madero.



Puerto de Tigre. Foto de Esteban Gonnet 1866, The New York Public Library. Después del Riachuelo, el segundo amarradero protegido cercano a Buenos Aires estaba en Tigre. Con el tiempo ambos fueron vinculados por ferrocarril a la capital.

Puerto de Rosario. Foto de Carlos Boschetti, ca. 1900, colección Escuela Superior de Museología de Rosario. Su movimiento comercial se incrementó de manera marcada con el auge del cultivo de cereales en la pampa gringa.



Embarque de rollizos de quebracho en el puerto de Colastiné, Santa Fe. Foto de Bartolomé Corradi, ca. 1904, colección Edmundo Corradi.

Muelle de pasajeros. Foto de Benito Panunzi, ca. 1867, colección Carlos Sánchez Idiart. Estaba ubicado en el bajo de la Merced, aproximadamente a la altura de la calle Cangallo (hoy Perón). El muelle que se distingue a la derecha, en segundo plano, permitía descargar mercadería a los depósitos de la Aduana. Se construyó más al norte un tercer muelle, llamado de las Catalinas, en coincidencia con la calle Paraguay.





Hotel de Inmigrantes en Retiro. Foto de Samuel Rimathé, ca. 1895, colección César Gotta. Estuvo entre 1887 y 1911 en el predio donde se construyó la gran terminal del Ferrocarril Central Argentino (hoy Mitre), inaugurada en 1915. La foto fue posiblemente tomada de un punto cercano a la actual intersección de Antártida Argentina y Comodoro Py, apuntando aproximadamente al oeste.





La Boca. Foto de Samuel Rimathé, ca. 1895, Museo Mitre. Tomada desde la margen izquierda mirando aguas arriba en momentos en que los mayores buques de ultramar ya podían usar el parcialmente habilitado Puerto Madero.



El Riachuelo. Foto de HG Olds, ca. 1903, colección Luis Priamo. Tomada desde la margen derecha mirando aguas abajo. Si bien para la fecha de la foto Puerto Madero estaba habilitado, el Riachuelo seguía en intensa actividad, sobre todo para embarcaciones de cabotaje.



Puerto Madero y la ciudad. Foto de Arturo W Boote y Cía., ca. 1893, colección Daniel Sale. Avanzaba la construcción de Puerto Madero: los diques 1, 2 y 3 (la numeración es de sur a norte) estaban habilitados. Pronto se rellenarían los espacios inundados que muestra la foto entre el puerto y la ciudad, y desaparecerían tanto la Aduana semicircular o Aduana de Taylor (demolida en 1894) y la Estación Central de ferrocarriles (incendiada en 1897). Adviértase sobre la derecha que la ampliación de la Casa Rosada de los lados norte y este estaba concluida (cosa que sucedió en 1890).



Estación Central y Diques - A. W. B. & C. - Buenos Aires.



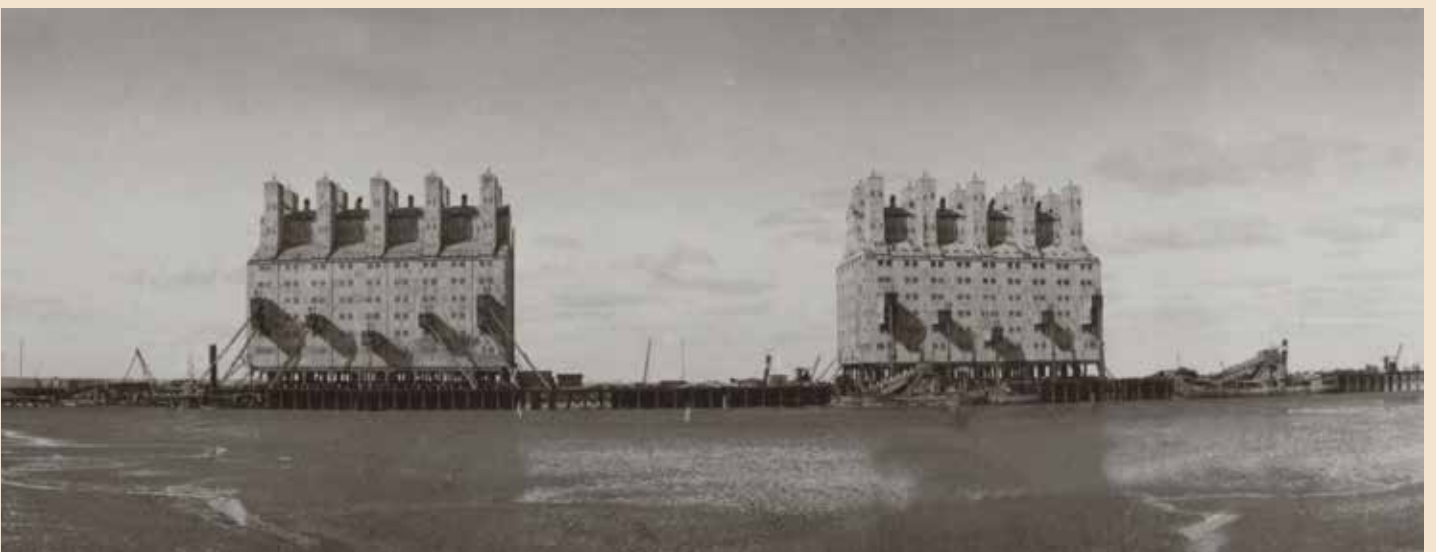
Puerto Madero en construcción. Foto de Samuel Rimathé, ca. 1890, Biblioteca Manuel Gálvez. Muestra las obras del dique 2 y da una idea gráfica de la magnitud del esfuerzo.



Puerto Madero. Foto de Samuel Rimathé, ca. 1890, Museo Mitre. Es el dique 1. Se puede deducir que había sido habilitado no mucho tiempo antes.



Puerto Ingeniero White. Foto de HG Olds, ca. 1901, cortesía Ediciones de la Antorcha.



Elevadores de granos en el puerto Ingeniero White. Fotógrafo desconocido, colección Hume, Universidad de San Andrés. Fueron inaugurados en 1908.