

HISTORIA DEL PUERTO DE NUESTRA SEÑORA DEL BUEN AYRE

Síntesis de la tercera parte del libro
"Hispanoamérica, el Río de la Plata y el Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre".

Arístides Bryan Domínguez
Académico de Número
de la Academia Nacional de Ingeniería
Profesor Consulto de la Universidad Católica Argentina

1. EL PUERTO DE NUESTRA SEÑORA DEL BUEN AYRE.

El comercio exterior de España, en su intercambio con las Indias, se basaba en un sistema monopólico. Las Indias solamente podían tener relaciones económicas con la madre patria a través de la *Casa de Contratación de Sevilla*, que establecía un régimen de contratos, licencias y permisos para poder negociar con las colonias americanas.

La Real Cédula del 16 de junio de 1561 estipulaba que en cada año se hiciesen y formasen en el río de Sevilla, y en los Puertos de Cádiz y San Lúcar de Barrameda, *dos flotas y una real armada que fuesen a las Indias*. Las dos flotas de navíos mercantes, que viajaban escoltados por naves de guerra para evitar los ataques de los filibusteros, al llegar a América se dividían en dos grupos, que se dirigían:

- uno a *Nueva España* (actual México)
- otro a *Portobelo* (en el istmo de Panamá)

Las mercaderías de este segundo grupo eran las que satisfacían las necesidades del continente sudamericano.

De acuerdo con la norma legal citada, ningún otro Puerto de América, aparte de Nueva España y Portobelo, podía comerciar con España ni tampoco con otra colonia americana, y mucho menos con ninguna potencia extranjera.

Al poco tiempo de su fundación y no obstante la vigencia de las disposiciones mencionadas, se empezó a comerciar por el Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre con el propósito de dar salida a los productos de la tierra e importar, *aún contrariando las normas establecidas por España*, las mercaderías de origen europeo que reclamaba la población colonial. Con estos procedimientos se lograba conjurar la asfixia de las ciudades del interior: Asunción, Santiago del estero y el Tucumán.

Las causas que dieron origen al intercambio comercial por el Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre fueron:

- La necesidad perentoria que tenían las ciudades del interior de expandirse económicamente;
- La ignorancia (confesada más tarde) que se tenía de la existencia de dicha Real Cédula.

Las primeras descripciones escritas que nos han llegado sobre las características del Puerto y del Río corresponden a finales del siglo XVI y las siguientes a mediados del XVII.

En 1635, el gobernador Pedro Esteban Dávila informaba al Rey de España: "... de la dicha isla de San Gabriel se viene a dar fe de este puerto, el cual tiene por frente de la ciudad un banco o bajo de arena que se prolonga desde el riachuelo de los

navíos, que es debajo de la ciudad un cuarto de legua hasta lo que llaman de Palermo, que para entrar en este puerto es menester descabezar este bajo y luego se viene prolongando la tierra firme donde está situada la ciudad entre ella y el dicho bajo; que habrá de canal del banco a la tierra firme media legua, poco más o menos, donde hay “tres pozos” que sirven de surgidero, el uno enfrente del convento de nuestra señora de la Merced y más adelante hacia el Sud, otro pozo que está enfrente del fuerte y casas reales, que es en medio de la ciudad, la parte mas eminente y donde esta mejor para ser señor de mar y tierra, y otro mas adelante casi en la boca del riachuelo donde invernan los navíos, que es un estero que tendrá de largo de su principio diez leguas y ancho muy poca cosa, capaz para muchos navíos de hasta 200 toneladas.”

Pocos años después, el viajero vasco Azcarate du Biscay, confirma la descripción del gobernador Dávila, al decir que: “...desde el Monte-Video a Buenos Aires aunque hay un canal del lado norte, cuya mayor profundidad es de tres brazas, para mayor seguridad el viaje se hace cruzando frente a Montevideo hacia el canal sur porque es más ancho y tiene tres brazas y media de agua en el lugar menos profundo todo el fondo es fangoso, hasta dos leguas de Buenos Aires donde se halla un banco de arena, allí se toma práctico para ser conducido a un lugar llamado “El Pozo” justamente frente a la ciudad distante un cañonazo de la playa, adonde no pueden llegar más buques que los que tengan licencia del Rey de España; aquellos que no tengan semejante permiso están obligados a anclar una legua mas arriba.”

Estos fondeaderos fueron conocidos desde el siglo XVII, y en especial en el XVIII, como de *Balizas Interiores*, o sea el fondeadero interior del puerto, el más cercano a la playa y a la ciudad que se alzaba sobre la barranca. Este lugar, llamado *el Bajo*, era anegadizo y difícil de transitar.

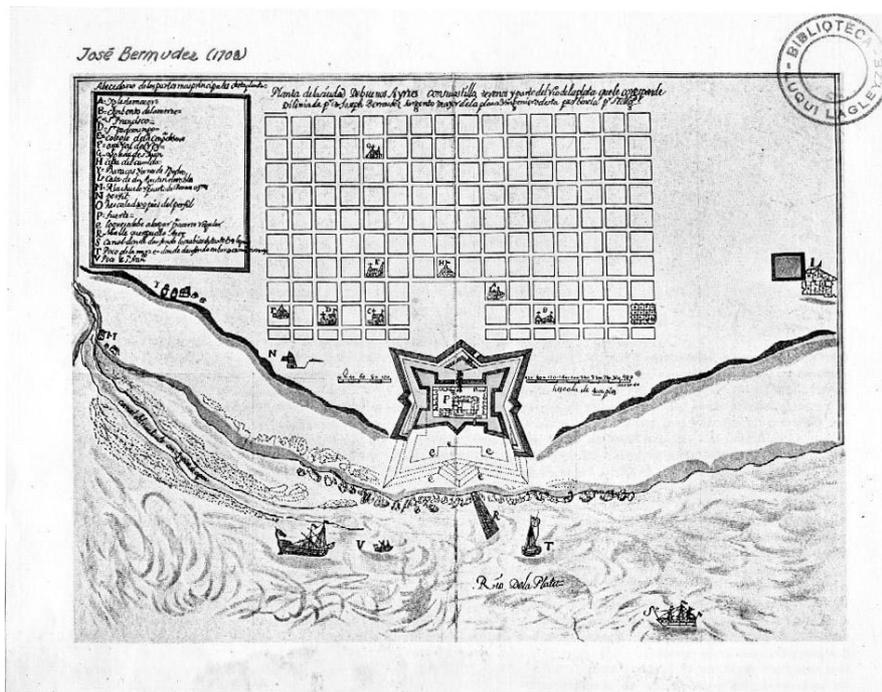
Más afuera de las *Balizas Interiores* había un gran banco de arena de unas tres millas de ancho, llamado *banco de la ciudad*, que impedía el acceso directo. Pasando el Banco de la Ciudad hacia afuera estaban los *fondeaderos externos*, conocidos como *Balizas Exteriores*.

El acceso de las naves desde las *Balizas Exteriores* hasta las *Balizas Interiores* debía hacerse por canales naturales que rodeaban y/o atravesaban el banco de la ciudad, formando en conjunto una ancha red abierta por el Norte y cerrada por el Sur. Esta red desembocaba en las *Balizas Interiores*, situada en lo que es hoy la zona del viejo Apostadero Naval en el Puerto Madero. Allí finalmente fondeaban las embarcaciones.

En la zona aledaña al actual apostadero naval había otros fondeaderos que hoy en día son de importancia tanto histórica como arqueológica. El más conocido de ellos era el de *Los Pozos*, cuyo nombre se debía a que estaba formado por grandes pozos entre bancos de arena. Se hallaba al Nordeste de la Recoleta y su centro se hallaba aproximadamente donde hoy se encuentra el viejo edificio de SEGBA en la zona del Puerto Nuevo. “*Los Pozos*” se comunicaba con las “*Balizas Interiores*”, y a través de ellas con el *Riachuelo*.

Nota: Años más tarde, **Los Pozos** fue el fondeadero de las escuadras del Almirante Brown. En este lugar, durante el 11 de junio de 1826, se colocó la escuadra argentina para librar el combate naval que luego se llamó “Combate de Los Pozos”, aprovechando los fondos del río que impidieron avanzar a la escuadra imperial brasileña.

Balizas Interiores siguió siendo durante casi todo el siglo XIX, el fondeadero natural de los buques mercantes y de pasajeros que arribaban a Buenos Aires, en especial cuando en 1872 se construyó, desde la costa de la barranca hacia el río, donde hoy se halla el espejo de agua del apostadero naval, *el muelle de “Las Catalinas”*, llamado así porque se hallaba al frente de la *Iglesia y Convento de Santa Catalina de Siena*. Este muelle se internaba 800 metros en el río y contaba con una línea férrea para la carga y descarga directas, rumbo a los depósitos que se hallaban en la costa. Ese fue uno de los muelles que sirvió de desembarcadero a los buques de inmigrantes durante las dos décadas inmediatamente anteriores a la construcción del “*Puerto Madero*”.



Planta de Buenos Aires.
 Mapa realizado por el ingeniero militar José Bermúdez de Castro.



Vista de Buenos Aires desde el río.
 1794

Obras portuarias realizadas hasta 1810.

Durante el período colonial se efectuaron algunas obras portuarias de escasa importancia y se proyectaron algunas de mayor envergadura, que no se llegaron a concretar.

Los muelles de atraque sobre el Riachuelo fueron las primeras obras realizadas, pero no hay documentación sobre ellas.

En 1755 el Gobernador Don Juan de Echeverría llevó a cabo la construcción de un muelle de atraque sobre la costa del Plata en el bajo de Las Catalinas, llamado así porque estaba a la altura del convento de Santa Catalina de Siena. Este muelle se extendía hacia el Sur en dirección al Fuerte y se lo construyó sobre la playa. Sobre el borde de las aguas se levantó un murallón de piedra, de dos cuerdas de largo y diez

metros de ancho, con una altura de unos 4 metros. Este fue el primer muelle de las Catalinas. En 1872 se construyó un nuevo muelle transversal a la costa, también llamado de las Catalinas. Este fue el segundo muelle de las Catalinas.

En 1761 Francisco de Viana proyectó otro muelle de atraque sobre la desembocadura del Riachuelo, pero esto debía ser completado con dragado y no pudo realizarse.

En 1771 el Ingeniero Francisco Rodríguez y Cardoso, por indicación del progresista Gobernador Vértiz y Salcedo, elevó un proyecto de puerto a realizarse a la altura de la actual Avenida Corrientes, con una gran dársena cuadrangular de 350 metros de largo por 100 de ancho y un calado de 1,65 metros con marea baja. Se haría un muro exterior que luego se cerraría; y su interior se secaría para hacer la excavación en seco. El Cabildo estuvo de acuerdo con la obra, pero por carencia de fondos ésta no fue realizada.

En 1784 Pedro Francisco Pallares propuso hacer endicamientos con muelles contruidos de madera dura, pero el proyecto corrió la misma suerte.

Durante los años siguientes el Cabildo trató este tema en varias oportunidades, pero sin poder concretar ninguno de los proyectos debido a la falta de recursos.

El 27 de Diciembre de 1794 el Doctor Manuel Belgrano, Secretario del Consulado, designó al Ingeniero Pedro Antonio Cerviño y a don Joaquín Gundín para que efectúen sondajes sobre la costa del río, con el propósito de conocerlo y poder proyectar obras portuarias.

Cerviño y Gundín elevaron los planos de un proyecto portuario y con la aprobación del Virrey Del Pino se dispuso su ejecución. El proyecto consistía en la construcción de un gran muelle de atraque a la altura del bajo de La Merced y desde allí hacia el Sur un canal costero desde la desembocadura del Riachuelo. Los trabajos se comenzaron en 1802, pero al poco tiempo hubo que suspender la obra ya que la Corte de España, temerosa de incrementar el comercio marítimo, lo desaprobó. Se preveía que el muelle tendría 200 metros de largo, de los cuales se construyeron sólo 70. En 1805 un temporal destruyó lo construido.

El Virrey Sobremonte dispuso la realización de obras de defensa en el Riachuelo y consultó a técnicos de la marina española sobre el problema portuario. Con este propósito la corona española envió al Ingeniero Eustaquio Giannini. Éste estudió el problema y en Agosto de 1805 presentó un proyecto, que constaba de un gran canal recto y paralelo a la costa desde el Riachuelo hacia el Norte, con muelles de atraque levantados sobre playa y obras de defensa hacia afuera construidas en piedra. Este interesante y muy estudiado proyecto no llegó a materializarse, ya que las invasiones inglesas y los acontecimientos posteriores lo paralizaron.

NOTA SOBRE EL CANAL Y EL DIQUE SECO DE SAN FERNANDO: A principios del año 1805, el jefe de la Real Armada ingeniero Eustaquio Giannini y el capitán de navío Santiago de Liniers y Brémond, a cargo del apostadero de Buenos Aires, pusieron a la consideración del Virrey Sobremonte, un proyecto de construcción de un canal que "Liberaría las vidas de los habitantes de Las Conchas, expuestas con las inundaciones; a los efectos de comerciar con la Provincia de Paraguay, y hacer fértiles unos terrenos propios para toda especie de cultivos". Belgrano quedó encargado de la administración de las obras, las que se dividieron en dos partes: el canal para el puerto y la zanja para desagüe desde el paso de Carupá hasta el canal. Según comentarios de la época la excavación comenzó a mediados de 1806, y se emplearon prisioneros ingleses, capturados en las invasiones, de quienes se decía que trabajaron con más ahinco que los paraguayos contratados para los mismos fines. En 1807 se interrumpieron las obras, las cuales por diversos motivos no pudieron ser continuadas hasta el año 1864, cuando se profundizó el canal y se terraplenó la ribera con la intervención del municipio. También, durante el año 1863, se otorgó por Ley Nacional la concesión del ramal ferroviario del canal, a una empresa privada que construyó un muelle que se internaba en el Río Lujan y un grupo de galpones que quedaron completados en 1869. La empresa se encargó de dragar la boca del canal y establecer un servicio de trenes desde San Fernando hasta el muelle. Posteriormente en 1873, el Juez de Paz a cargo de la Municipalidad señor Cruz Martín, resolvió efectuar estudios para mejorar el canal y construir además un *dique de*

carena. Estas inquietudes se completaron en 1875 cuando el Ingeniero Luis A. Huergo fue contratado por el Gobierno Provincial para realizar los trabajos del canal, y por la Municipalidad para los del dique de carena.



Construcción del dique de carena del Canal San Fernando.

Al final del Virreynato las instalaciones portuarias se reducían a:

- *Una habilitación en la Ensenada de Barragán*, donde había una discreta profundidad natural para barcos chicos de cabotaje.
- *Una habilitación con muelles sobre las márgenes de la desembocadura del Riachuelo* (que desde su fundación había sido el puerto de la ciudad) pero con un canal de entrada de solamente un metro de profundidad en creciente mediana.
- *Un gran murallón de piedra* (prácticamente inabordable para los barcos menores) situado frente mismo de la ciudad, que se extendía sobre la ribera desde el Fuerte hacia el Norte.

Obras portuarias en el período 1810 a 1853.

Desde el comienzo del movimiento emancipador comenzaron a manifestarse la idea de mejorar el puerto.

El 29 de Mayo de 1810 Mariano Moreno, Secretario de la Primera Junta de Gobierno, dictó la primera orden, mandando habilitar y arreglar el Puerto de Ensenada. El 10 de Setiembre de 1810 ordenó el balizamiento de la boca del Riachuelo, la reparación de sus muelles que habían sido dañados por un temporal, y posteriormente, su canalización y limpieza. El 6 de Noviembre de 1810 dispuso el balizamiento del canal de entrada a la Boca. El 24 de Enero de 1811 dio la orden de *canalizar el Riachuelo y cortar las causas que han motivado su destrucción*. En 1820, una violenta sudestada con secuela de crecientes, destruyó parte del puerto, 60 naves y varios edificios.

Proyectos propuestos

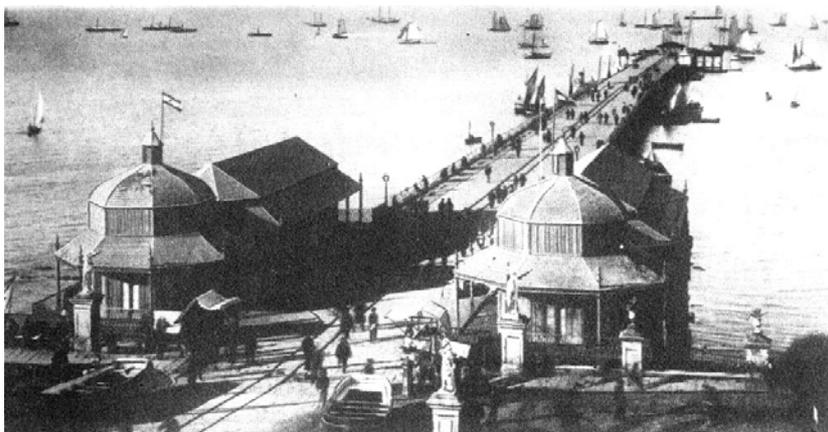
- **Proyecto del ingeniero Eustaquio Giannini**
- **Propuestas del Ingeniero James Bevans**
 - a. Construcción de una dársena triangular frente al *Retiro*.
 - b. Construcción de un gran dique cuadrangular frente al *Bajo de la Residencia*, con un canal

de comunicación con el *Riachuelo* y con salida hacia otro canal de entrada hacia el Este, río afuera. Una esclusa en cada entrada regularía las aguas en el interior y facilitarían su limpieza.

- c. Mejorar el puerto de Ensenada, cortando las comunicaciones naturales hacia afuera y trayendo las aguas de los arroyos *El Gato* y *Rodríguez* al centro de esa bahía, para de allí comunicar el recipiente con un dique cerca del *Riachuelo*, teniendo un canal de salida hacia el exterior.

- **Proyectos del Ingeniero William Micklejohn (1824)**

2. PROYECTOS Y OBRAS DE MODERNIZACIÓN - La etapa de los muelles.



Muelle de Pasajeros.

En 1855 se inauguró el *Muelle de Pasajeros* en el entonces denominado *Bajo de La Merced*, entre las actuales calles Bartolomé Mitre y Cangallo. Este muelle permitía atracar a los lanchones de alije y trasbordo y desembarcar los pasajeros con mayor comodidad.

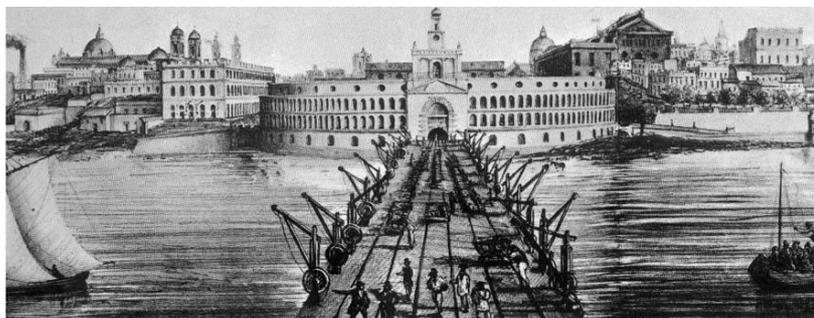
El auge alcanzado por el Puerto de Buenos Aires fue tan notorio que las autoridades nacionales decidieron construir, dentro del área portuaria, un edificio destinado a la *Aduana*. Este edificio fue conocido como *Aduana Nueva* o *Aduana Taylor*.

A mediados del siglo XIX el *Puerto de La Boca* era el utilizado para la carga y descarga de productos manufacturados. Debido al crecimiento comercial y al aumento en el calado de los barcos este puerto comenzó a ser inadecuado y se hizo necesario contar con un *amarradero* con *aduanas de control*, que tuviera fácil acceso desde el centro de la ciudad.

En 1855 se realizó un concurso en el que intervinieron tres proyectos, resultando ganador el presentado por el ingeniero inglés Edward Taylor. El edificio de la *Aduana Taylor* comenzó a construirse en 1855. Su emplazamiento fue sobre terrenos ganados al Río de La Plata, entre el río y el viejo Fuerte, al que hubo que demoler parcialmente.

La *Aduana Taylor*, inaugurada en 1859, se componía de un conjunto de edificios de los cuales el principal, era semicircular y avanzaba sobre el río. En sus plantas, destinadas a depósitos, funcionaban 51 almacenes de techos abovedados, rodeados exteriormente por galerías. Estaba realizado de mampostería, revocado en un gris muy claro y era de estilo neoclásico. Constaba de planta y cinco pisos altos con una torre central que poseía un faro de unos 25 metros de altura que, según referencia de los

visitantes, era muy destacable aún a varios kilómetros adentro del estuario. La fachada curva estaba compuesta por un basamento de dos pisos de arquerías de medio punto, que aligeraban su pesada masa de carácter romano. Desprovisto casi de decoración, su énfasis en un lenguaje de formas elementales hace recordar el clasicismo romántico, que a comienzos del siglo XIX había dominado la escena de la Inglaterra en la cual se educó Taylor. Al estar asentado sobre la tosca la parte inferior sufría los embates del río.



Aduana Taylor.

Del centro del edificio salía un espigón de madera que se internaba 300 metros en el río, acondicionado posteriormente como muelle para pasajeros, aún cuando tenía un servicio de zorras accionadas a vapor para bajar las cargas. El portal del que salía el espigón, ubicado en su parte central, era de estilo “arco del triunfo” y estaba coronado por un frontis.

El frente recto que daba al lado oeste, o sea, sobre la *Casa de Gobierno*, no se apoyaba en la barranca sino que utilizaba como Patio de Maniobras el foso del viejo *Fuerte* de más de cien metros de largo. Este frente coincidía con el demolido murallón del Fuerte y lo que hoy se ve como un foso subterráneo detrás de la Casa Rosada es el patio de maniobras, que primitivamente estaba a nivel del suelo, pero que posteriores rellenos hicieron que quedara enterrado. Este patio era cruzado longitudinalmente por un riel correspondiente al tren que en aquellas épocas circulaba por la costa uniendo Retiro con La Boca, y que tenía una estación llamada *Central* junto al lado norte de la Casa de Gobierno.

La Aduana tenía 51 almacenes (para depósitos de mercaderías) abovedados y rodeados exteriormente por las galerías. Un riel a lo largo del espigón facilitaba el movimiento de las zorras de carga que iban y venían hacia los barcos que ahora podían acercarse sin necesidad del auxilio de los viejos carros tirados por bueyes, ya que el largo muelle les permitía amarrar las naves en una zona de mayor calado que la cercana a la costa. Como el edificio penetraba en el río, dos grandes rampas curvas subían parte de la barranca y entraban por un túnel en el Patio de Maniobras. Desde allí la mercadería era subida a otra plaza superior mediante guinches, o a la aduana propiamente dicha, o pasaba a viejas galerías de lo que fueron los depósitos de la Real Audiencia. Esta obra fue completada con rampas laterales curvas que unían la plaza de Mayo con el *Paseo de Julio* (actual Avenida Leandro N. Alem), que fue la avenida ribereña de la ciudad, y con un monumental edificio sobre la calle Victoria (actual Hipólito Irigoyen), entre las actuales Avenida Paseo Colón y calle Balcarce, más pegado a los breviaros estilísticos italianos (*).

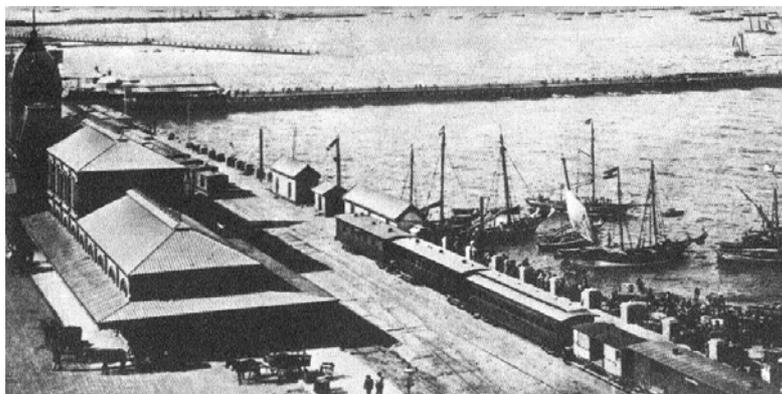
(*) Este anexo era el edificio de las *Rentas Nacionales*, también hecho por Taylor entre 1858 y 1860, transformado al poco tiempo en depósito sur de la Aduana, pues apenas se inauguró el edificio semicircular, ya resultaba chico. El edificio de Rentas Nacionales fue demolido en 1935 para construir el actual edificio del Ministerio de Economía.

Taylor supo aprovechar la ubicación en la barranca de la costa del río de forma de tener un edificio de dos pisos en la parte alta y de cuatro por el otro lado. Para ello excavó dentro de la barranca, dejando así dos pisos semienterrados. Para acceder, pasando por un enorme hueco paralelo a la calle Hipólito Irigoyen, se hicieron extrañas escaleras colgantes, que casi eran puentes levadizos.

En 1894, después de treinta y siete años de uso, el edificio de la Aduana Taylor fue demolido, salvo su planta baja y parte del primer piso que quedaron sepultados debajo del relleno que dio origen a las obras de *Puerto Madero*.

El proyecto de Taylor había sido originalmente mucho más ambicioso. Incluía un muro o malecón que protegería al edificio del fuerte oleaje durante las sudestadas. Además preveía, entre otras cosas, rellenar ese sector hasta la playa y construir a ambos lados los depósitos de la Aduana, a los cuales se podría acceder por una calle que, bajando por la costa, se extendería por el frente este de la Casa de Gobierno. Como todo esto no se llevó a cabo, el deterioro a causa de los embates del río se hizo notorio con el paso de los años. Su estructura de hierro fue afectada y su muelle ya estaba inutilizado cuando se decidió la demolición del conjunto hasta el primer piso, en 1894.

En este año se rellenó el terreno, quedando despejado el sector posterior de la Casa de Gobierno. También se levantó la línea ferroviaria que unía el Ferrocarril del Norte con el Ferrocarril Buenos Aires-Ensenada. Se trazó una avenida que pasaba por encima del rellenado Patio de Maniobras y en ese mismo año se decidió la creación del Parque Colón, inaugurado recién en 1904. Este parque quedaba delimitado por el semicírculo que anteriormente dibujaba al contorno del edificio de la Aduana.



Muelle de Pasajeros y Estación Central del Ferrocarril Norte.

3. PROYECTOS PARA EL PUERTO DE BUENOS AIRES.

En los años posteriores se presentaron varios proyectos de renovación portuaria, de los cuales sólo algunos fueron llevados a cabo.

En 1871, bajo la presidencia de Domingo Faustino Sarmiento se contrató al ingeniero inglés John Frederick La Trobe-Bateman, que propuso una amplia dársena asentada sobre la línea costera a la altura de Plaza de Mayo, con acceso desde el norte. Esta dársena se comunicaba hacia el sur por un canal que la unía a la boca del Riachuelo. Este proyecto fue rápidamente descartado.

En 1872, el ingeniero J. Revy, quien había sido colaborador de Bateman, realizó una propuesta que volvía a insistir sobre el eje del Riachuelo. Se basaba en un esquema

de tres diques interconectados, sobre la ribera sur del Riachuelo. Si bien la iniciativa no tuvo éxito, sirvió para volver a instalar la necesidad de resolver el tema portuario.

En 1872 se construyó desde la costa de la barranca hacia el río donde hoy se halla el espejo de agua del apostadero naval, un nuevo *Muelle de las Catalinas* (el primer muelle de las Catalinas había sido inaugurado en 1755). El muelle se internaba 800 metros en el río. Una línea ferroviaria circulaba por él para la carga y descarga directas, rumbo a los depósitos que se hallaban en la costa. El *Muelle de las Catalinas* fue uno de los que sirvió como desembarcadero a los buques de inmigrantes durante las dos décadas inmediatamente anteriores a la construcción del *Puerto Madero*.

NOTA 1: En el año 1880 la Armada Argentina incorporó el buque de transporte *Villarino*. Lo hizo de manera solemne, pues en su viaje de Europa a Buenos Aires, condujo a su bordo los restos del general José de San Martín.

NOTA 2: Por los años 1880, Villa Urquiza constituía parte de las afueras de la ciudad. Como estaba a 39 metros sobre del nivel del mar, sus tierras fueron utilizadas para rellenar el Muelle de las Catalinas, del empresario Seeber.

4. LOS HOTELES DE INMIGRANTES.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX la inmigración extranjera en la República Argentina fue preponderante y mayoritariamente europea. Italianos, españoles y gente de todas las nacionalidades fueron atraídos por el crecimiento del país y las políticas que fomentaban la inmigración. Esta corriente de inmigrantes hizo necesaria la construcción de hoteles para alojar de los inmigrantes. La zona de Retiro albergó a los más importantes hoteles de inmigrantes que tuvo nuestra ciudad.

En 1870, con el objeto de construir un *Asilo de Inmigrantes*, el Gobierno de Buenos Aires concedió un terreno público de media manzana situado en la ribera del río, entre las calles Suipacha y Artes (actual Carlos Pellegrini). Las obras comenzaron en 1874 pero fueron interrumpidas al poco tiempo de haberse iniciado, ante la urgencia que había en Buenos Aires por la epidemia de cólera.

El gobierno Nacional autorizó la contratación de un nuevo terreno (no se ha podido precisar el lugar exacto, pero se cree que estaba en las adyacencias de la plaza San Martín). *Este fue el Primer Hotel de Inmigrantes del Retiro*, que fue utilizado desde noviembre de 1874 hasta 1882.

En noviembre de 1881 se acordó la instalación del *Asilo de Inmigrantes*, ubicado en la calle Cerrito, entre Arenales y Juncal. Este Asilo fue ampliado llegando a extenderse hasta la calle Libertador al 1200. Al cabo de un tiempo, la construcción sufrió deterioros y en 1854, ante un nuevo brote de cólera, fue desalojada.



Hotel de la Rotonda.
Bajo del Retiro

El siguiente Hotel de Inmigrantes, más conocido como el *Hotel de la Rotonda* por su forma circular, fue una especie de fachada de Buenos Aires al ser el primer edificio que se avistaba desde el río al llegar a la ciudad. Su ubicación, no obstante ser imprecisa, estaba donde se encuentra actualmente el andén N°9 del ferrocarril Mitre, a unos 30 metros de la avenida Ramos Mejía. El *Hotel de La Rotonda* fue utilizado hasta 1911. En ese año fue demolido para construir la nueva estación de Retiro.

Entre 1908 y 1911, luego de la construcción del Puerto Madero, se inauguró el que sería *el definitivo y último Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires*. Contaba con un desembarcadero propio ubicado en la Dársena Norte del Puerto Madero, que fue concluido en 1908, antes de que fuera terminado el Hotel. Contaba además con otros edificios adyacentes, entre ellos uno para el Servicio de atención Médica para los inmigrantes. Estos edificios todavía se encuentran operativos. Desde hace muchos años funcionan allí las dependencias de la Dirección Nacional de Migraciones.



Acceso al Muelle de los Inmigrantes.
Dársena Norte



Hotel de Inmigrantes.
Actual Museo de la Inmigración
Dársena Norte

5. EL PUERTO DE LA BOCA DEL RIACHUELO.

En diciembre de 1875, el gobierno nacional y el de la provincia de Buenos Aires acordaron construir un puerto en la boca del Riachuelo. En febrero de 1876, tras un concurso, fue aceptado el proyecto presentado por el ingeniero Luis A. Huergo. El proyecto fue aprobado en el mes de octubre de 1876 por la Ley Nacional N° 820.

La Dirección de Ingeniería de la Nación recomendó, a propuesta del ingeniero Huergo, la apertura de una nueva desembocadura del Riachuelo, el dragado de la línea

de agua a 9 pies, con trazado al noroeste y protegido en los primeros 500 m de la playa por malecones de pared continua.

Las obras del puerto de la Boca del Riachuelo comenzaron a fines de 1876 y comprendieron:

- Dragado de un canal de acceso y del antepuerto (con profundidades entre 19 y 22 pies).
- Construcción de un malecón de 1000 m de longitud para la defensa del canal.
- Construcción de 4300 m de muelles de madera.
- Construcción de 56.000m² de pavimentos de adoquines.
- Instalación de 12 grúas.
- Instalaciones complementarias.



Boca del Riachuelo.

En el mes de Octubre de 1877 ingresó al Puerto de la Boca la goleta italiana “*Conde di Cavour*” y ya surcaban las aguas del Riachuelo buques de hasta 14 pies en forma constante. *El 21 de noviembre de 1877 el puerto de Riachuelo fue declarado abierto para la navegación de buques de ultramar, pero las obras continuaron hasta 1885.* En 1882 se dispuso que la *Capitanía General de Puertos* se denominara en lo sucesivo *Prefectura Marítima*. Las Capitanías y Subdelegaciones pasaron a ser *Subprefectura de Puerto*.



Mercado Central de Frutos.

El Riachuelo, desde la Boca hasta el Viejo Puente Pueyrredón, fue sede de un polo industrial formidable, de características singulares. Contaba con astilleros, talleres de reparaciones navales, fábricas de motores, talleres metalúrgicos, puentes transbordadores, puentes ferroviarios, frigoríficos, instalaciones descargadoras de carbón, aserraderos y una inmensa instalación con accesos ferroviarios y muelles, conocida como el *Mercado Central de Frutos*.

En la actualidad el Puerto de la Boca es un *puerto fluvial*. La zona de muelles e infraestructura comprendida dentro de la jurisdicción de la Prefectura Boca del Riachuelo, que forma parte del Puerto de Buenos Aires, se encuentra distante del mar a 145 millas náuticas de navegación por el Río de la Plata. El ingreso a este puerto es por el Canal de acceso Sur. El Puerto de La Boca abarca ambos márgenes del Riachuelo y se extiende desde *el antiguo Puente Pueyrredón* hasta *Antepuerto Sur*. En la zona comprendida desde el *Puente Pueyrredón* hasta *Puente de La Noria* no hay actividad portuaria. El Puerto fue dividido en tres sectores:

- Dársena del Este
- Dársena Sur
- Riachuelo

6. EL PUERTO MADERO.

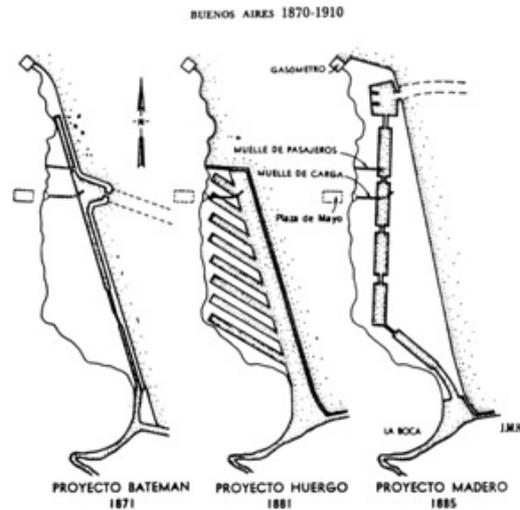
Desde su fundación la ciudad de Buenos Aires había tenido problemas para que los grandes barcos pudieran descargar lo que transportaban en sus orillas. La escasa profundidad del río hacía que los navíos no pudieran acercarse demasiado a la costa, debiendo permanecer lejos de ella y descargar sus pasajeros y mercaderías en grandes carretones o en lanchas.

Hacia mediados de la década de 1870, con el desarrollo económico que atravesaba el país en los últimos años, ya era claro que se debía convertir el vetusto puerto de Buenos Aires en algo más apto para la recepción y el envío de pasajeros y productos. Las exportaciones de carnes y productos agropecuarios incentivaban a los productores a reclamar un puerto en mejores condiciones para facilitar la exportación de bienes y materias primas cuya demanda internacional se encontraba en ascenso. El aumento del tráfico comercial requería la construcción de un nuevo puerto en la ciudad.

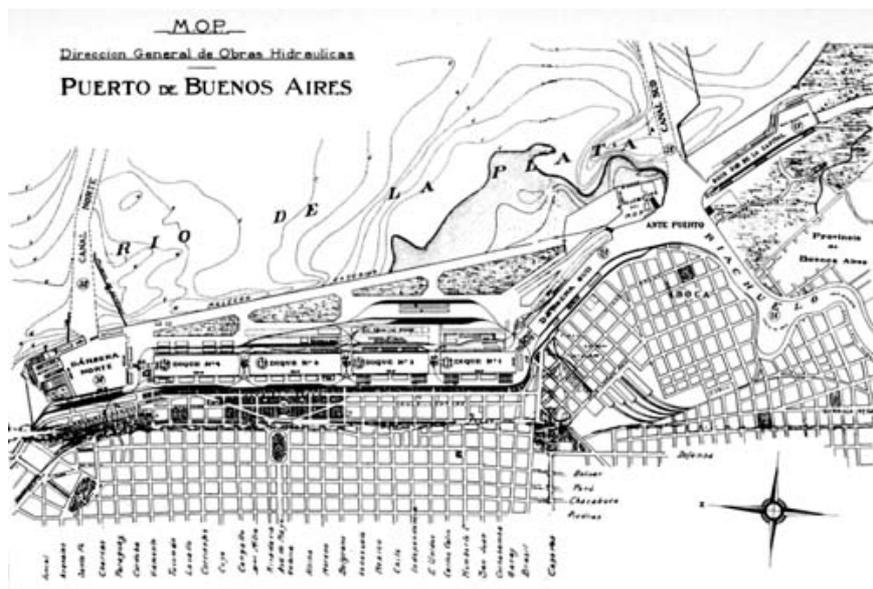
En 1882 el gobierno nacional contrató al comerciante Eduardo Madero para que se encargara de la construcción de un nuevo puerto que solucionara estos inconvenientes. Eduardo Madero había presentado tres proyectos para la construcción de un nuevo puerto en 1861 y 1869, pero fue en 1882 cuando su proyecto fue aceptado gracias a su tío Francisco Madero, vicepresidente de la Nación durante la primera presidencia de Julio Argentino Roca.

El proyecto, financiado por *Baring Brothers*, contaba con un sistema de cuatro dársenas cerradas unidas entre sí, y una dársena norte y otra sur que facilitaban el arribo de los barcos. El proyecto de Madero resultó elegido de entre muchos otros, destacándose entre los desechados la propuesta del Ingeniero Huergo, *la más moderna desde el punto de vista de su concepción*.

La construcción del puerto se inició en 1887 y finalizó completamente en 1897, aunque las instalaciones estaban parcialmente operativas desde unos años antes. En su construcción se invirtieron importantes cantidades de dinero y constituyó un hito de la ingeniería de la época.



Proyectos Bateman, Huergo y Madero.



Proyecto Puerto Madero.

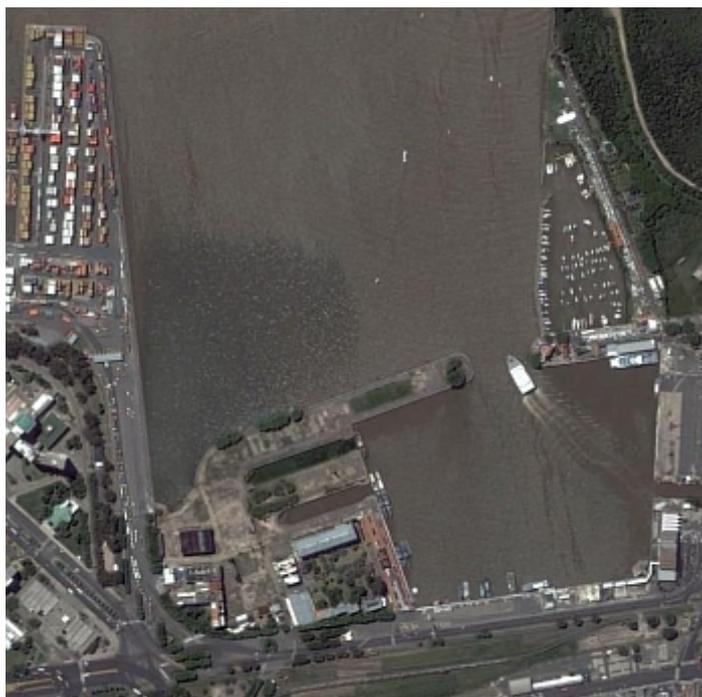
El 24 de junio de 1897 se inauguró el que sería conocido como el *Puerto Madero*, en honor a su constructor, una de cuyas entradas era la Dársena Norte construida, como casi todo el puerto sobre el antiguo fondeadero de “Balizas Interiores”.

Se había dado así fin a una trascendental etapa de implementación de una moderna infraestructura portuaria nacional, complementada con la instalación de 5 puentes giratorios de apertura hidráulica, que recibían su potencia de accionamiento desde dos usinas hidráulicas, las que a su vez proveían el fluido motriz de guinches, cabrestantes y montacargas.

El acto de inauguración se realizó a bordo del acorazado *Almirante Brown*, que era la nave insignia de la Armada. Uno de los diques de carena fue inaugurado por el crucero *25 de Mayo*; el otro por el vapor de bandera italiana *Regina Margherita*.

Tabla 1 – Instalaciones del Puerto Madero

<p>2 antepuertos: Dársena Norte y Dársena Sur 4 diques interconectados, denominados de Sud a Norte: Diques 1 - 2 - 3 – 4 Puentes giratorios entre los diques 2 diques diques de carena ubicados en la Dársena Norte</p>	<p>Maquinaria hidráulica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usina Norte: Potencia 700 HP • Usina Sud: Potencia 900 HP
<p>Longitud de muelles</p> <ul style="list-style-type: none"> • De mampostería: 8.800 m • De madera: 8.200 m • Total: 17.000 m 	<p>Gruas flotantes</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 a Vapor de 40 tn • 1 a Vapor de 60 tn • 1 a Vapor de 100 tn
<p>Superficie espejo de agua: 134,4 hectáreas</p>	<p>Vías férreas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Long. ramales y parrillas 97 Kilómetros.
<p>Galpones y depósitos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Superficie cubierta 219.800 m² • Capacidad almacenaje 461.147 m³ 	<p>Elevadores de granos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cap. de los silos: 57.000 tn • Cap. de depósito en bolsas: 41.000 tn • Capa. de embarque por hora: 2.350 tn



Dársena Norte y Antepuerto Norte.

Pueden verse los dos diques de carena y el Hotel de Inmigrantes

En octubre de 1898 estos diques de carena fueron puestos bajo la dependencia del nuevo Ministerio de Marina y allí se trasladaron los “Talleres Nacionales de Marina”, que hasta entonces habían funcionado en la zona del Tigre en la Provincia de Buenos Aires. Así nació el Arsenal Naval Buenos Aires (ANBA). Este Arsenal cumplió durante muchos años una tarea no solo militar sino también civil, incrementándose esta última a partir de la creación de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Poco tiempo después de la construcción del Puerto Madero, se presentaron los problemas técnicos que había adelantado el ingeniero Huergo:

- El puerto Madero era un tipo de puerto para lugares donde las mareas causan grandes variaciones en el nivel de las aguas. Con la bajamar las compuertas ubicadas en los extremos debían cerrarse para que evitar que las naves tocaran fondo y se volcaran.
- Los diques longitudinales interconectados dificultaban la maniobra de los barcos.
- Los pasajes entre los diques eran muy estrechos para los nuevos barcos de ultramar, que al ser más anchos y de mayor tonelaje, no podían atravesarlos.

Diez años después de terminado, y debido al aumento del tamaño de los buques, el Puerto Madero quedó totalmente obsoleto.

El 15 de noviembre de 1989, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires firmaron el acta de constitución de una sociedad anónima denominada "*Corporación Antiguo Puerto Madero*".

Los cuatro diques del Puerto Madero han sido desafectados como zona primaria aduanera y la única actividad navegatoria que se lleva a cabo en ellos es la del *Club Náutico Puerto Madero*. Actualmente la zona se ha convertido en una verdadera *ciudad-puerto* debido a importantes emprendimientos comerciales e inmobiliarios.

7. EL PUERTO DE DOCK SUD.



Canal Dock Sud.

Las obras del Puerto de Dock Sud, como se lo conoce ahora, fueron hechas en forma privada, a raíz de una solicitud de concesión de la empresa Paul Angulo y Cía. Presentada en 1886. Esta empresa solicitó y le fue aprobada una *concesión para construir una gran dársena de atraque en la ribera Sud del Riachuelo, cerca de su desembocadura*. En esta gran dársena se instalarían: primero descargadores de carbón y de cereal; luego, en la década de 1920 se instalarían el frigorífico Anglo, parques de tanques de combustibles y lentamente se irían sacando tierras a las quintas de la zona para parques industriales, usinas y otras instalaciones.

El Puerto Dock Sud está situado sobre la margen Sudeste del Antepuerto de Buenos Aires con la prolongación al sur hacia la ciudad de Avellaneda. El tráfico básico

durante muchos años fue el petróleo y carbón, que aún se mantienen hasta nuestros días, con el agregado de productos químicos, gasíferos, subproductos de agricultura, carne y cereales.



Polo petroquímico Dock Sud.

Por Ley del 8 de Octubre de 1888 fue acordada la concesión. La Construcción del Puerto de Dock Sud fue realizada entre 1894 y 1905. En su boca también había un varadero de reparación de embarcaciones, la terminal de los ferrocarriles que venían de Ibicuy y un enorme depósito descargador de carbón. Actualmente en la zona del Frigorífico Anglo hay una gran terminal de contenedores.

Puerto Dock Sud pasó administrativamente a la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires. Es utilizado para la atención de combustibles líquidos y productos químicos, aunque también alberga a una de las más importantes terminales de contenedores del país.

La jurisdicción del puerto comprende tres zonas bien definidas:

1. Áreas donde se ubican las terminales costa afuera para la transferencia de grandes volúmenes de líquidos y gases provenientes de la actividad petrolera: orientada sobre la traza del Canal de Acceso Sur.
2. Ribera Sud del Riachuelo, a lo largo de la cual se extienden los muelles que permiten el alistamiento de embarcaciones menores a través de talleres de reparaciones navales. Permite además la operación de descarga de barcas que transportan arena y cantos rodados.
3. Zona del Canal Dock Sud. La dársena principal tiene 45 m de ancho en su boca de entrada y consta de dos secciones:
 - La primera Sección tiene muelles a ambos lados separados por una distancia de 90 m. El muelle Oeste tiene una longitud de 905 m, el Este tiene un tramo recto de 600 m de longitud, separándose luego del anterior muelle para formar una dársena de maniobras de 190 m de ancho y 320 m. de largo.
 - La segunda Sección se desarrolla a continuación de la anterior. Tiene una longitud aproximada a los 2.000 m y está unida a la dársena de maniobras por medio de un pasaje de 90 metros de ancho y 12 de largo. El sector Este posee 9 postas de atraque, destinadas a los buques tanque que operan con productos derivados del petróleo con destino a las plantas de almacenamiento y destilación, situadas entre la Dársena principal y la costa del Río de la Plata. El sector Oeste

posee un muelle de 968 m de longitud, con una profundidad de 24 pies referida al cero local. Opera con cereales, arena y carbón.

La dársena de Inflamables se ubica al Sur del canal del acceso sur. La boca de acceso es de 62 m de ancho. Tiene forma alargada con 618 m de longitud y un ancho de 159 m. La profundidad es de 32 pies referida al cero local. Actualmente se llevan a cabo tareas de remodelación de los muelles.

La dársena de Propaneros permite las operaciones de carga y descarga de los gases altamente inflamables en forma aislada de las instalaciones de almacenamiento de combustibles y productos químicos existentes en la zona.

La zona portuaria Dock Sud posee accesos viales y ferroviarios con menor congestión que el Puerto Buenos Aires y el trayecto por vía navegable es más reducido. Otra ventaja es la conexión del enlace ferroviario entre La Plata - Dock Sud, operado por una empresa privada; esto permite el ingreso y/o egreso de determinados productos a través del Puerto La Plata y viceversa.

8. EL PUERTO QUE DEBIÓ LLAMARSE “INGENIERO HUERGO”.

La capacidad del puerto de Buenos Aires se tornaba cada año más insuficiente para atender las demandas del comercio mundial. Frente a esta situación, en septiembre de 1907 el gobierno nacional decidió iniciar la ampliación portuaria. El gobierno debió entonces realizar la construcción de un nuevo puerto, esta vez siguiendo las ideas del ingeniero Huergo: “un puerto de dársenas transversales a la ribera del Río de la Plata”. El resultado es el conocido como *Puerto Nuevo*, aún operativo después de casi un siglo de vida.

Comprende 6 dársenas: 5 de ultramar (A, B, C, D y E de sur a norte), 1 de cabotaje (F). Las dársenas de ultramar están separadas por espigones.

Puerto Nuevo es donde se ubican las *Terminales Portuarias*. En el año 1993 se crearon 6 terminales portuarias: 5 terminales de carga general (Terminal 1/2, Terminal 3, Terminal 4, Terminal 5 y Terminal 6) operadas por diferentes concesionarios que tienen a su cargo la operación de todos los servicios a prestar a las cargas y los buques. La Terminal 6 se encuentra sin operar y en proceso de reconversión con las nuevas áreas que forman parte de la nueva ampliación del puerto.



Puerto Nuevo.
1939

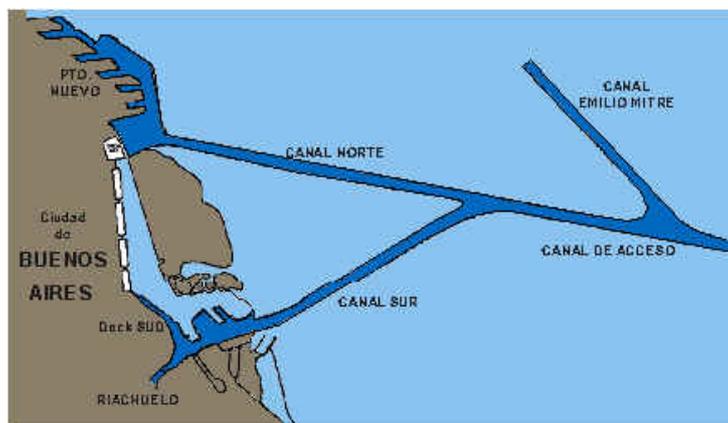


Puerto Nuevo.

Cuenta con una *Terminal de Cereales* con una capacidad de 170.000 toneladas métricas, también privatizada. Esta Terminal ocupa una superficie aproximada de 8 con 1040 m de muelle y cuatro sitios de amarre.

El área ocupada por las cinco terminales de carga general es de aproximadamente 92 hectáreas, con un total de 5.600 m de longitud de muelles y 23 sitios de atraque para buques con eslora superior a los 180 m.

Las profundidades a pie de muelle y en el canal de pasaje son de 9,75 m referidas al cero local, con un nivel medio del río de 0,80 m.



Canales de acceso al Puerto de Buenos Aires.

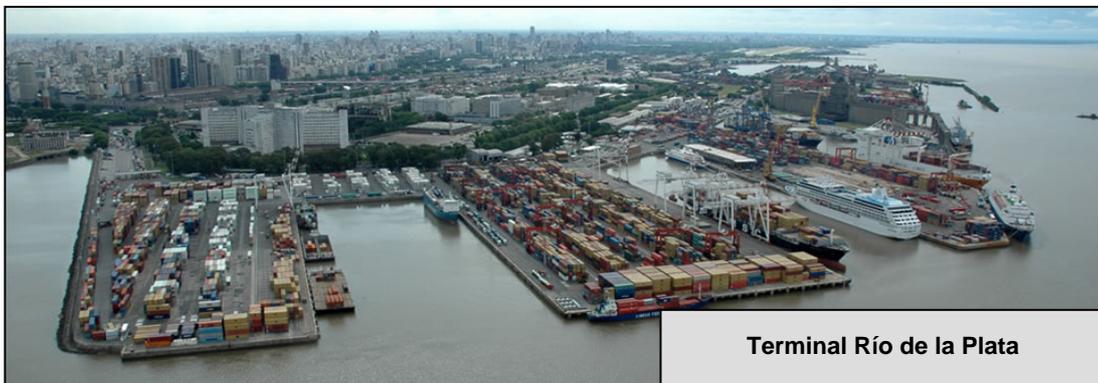


Faro pontón Recalada.



RÍO DE LA PLATA

Canales principales de navegación y ubicación del buque faro pontón de recalada
Autor: Claudio Elías
2007



Terminal de contenedores Río de la Plata.



Terminal de cruceros Benito Quinquela Martín.

9. CONCLUSIÓN.

El Puerto de Buenos Aires es el principal puerto del país. Participa en el 40% del comercio exterior argentino. Actualmente está dividido en tres administraciones portuarias autónomas:

- **Puerto Dock Sud** (Pasó a manos de la Provincia de Buenos Aires).
- **Puerto Dársena Sur** (Al Sur de Puerto Madero, hasta el Riachuelo).
- **Puerto Nuevo** (Al Norte de Puerto Madero).