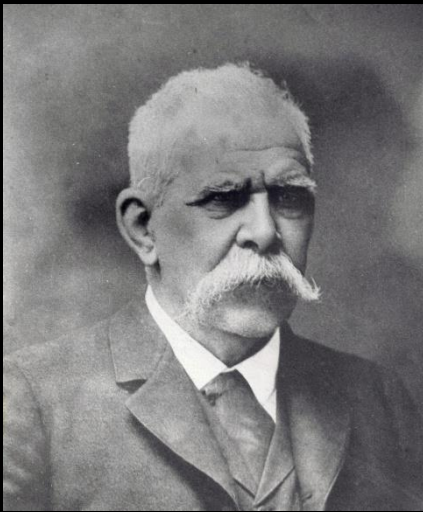


LUIS A. HUERGO Y LA CUESTIÓN PUERTO

Conferencia para el
CENTRO ARGENTINO DE INGENIEROS



LUIS AUGUSTO HUERGO
1/11/1837 – 4/11/1913

A cargo de
Ing. Hernán Huergo

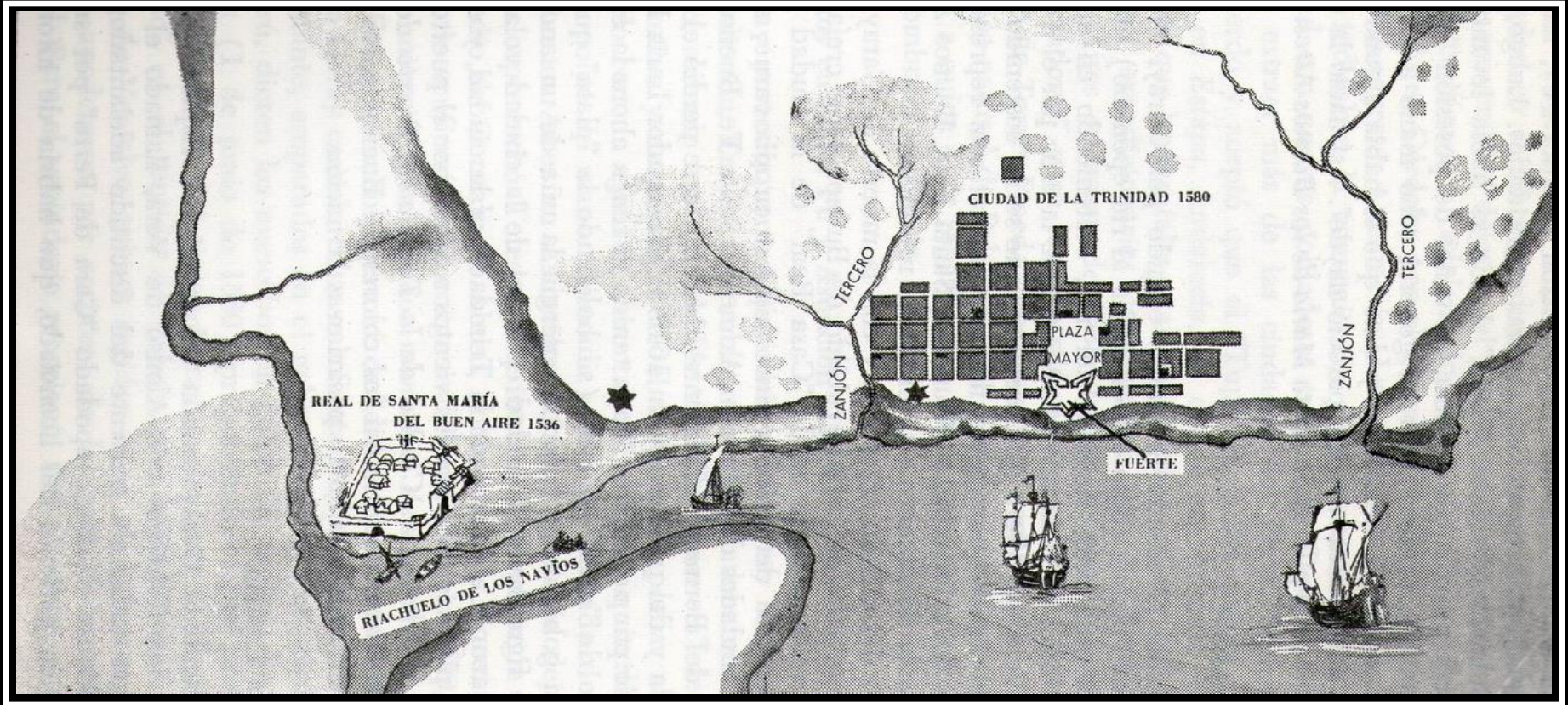
22/10/2015



EL ESTUARIO DEL RÍO DE LA PLATA



EL RIACHUELO DE LOS NAVÍOS



No por casualidad Pedro de Mendoza había elegido el Riachuelo cuando desembarcó para realizar la primera fundación de Buenos Aires, en 1536. Allí había un fondeadero que fue llamado por los españoles “Riachuelo de los Navíos”, nombre luego extensivo al río.

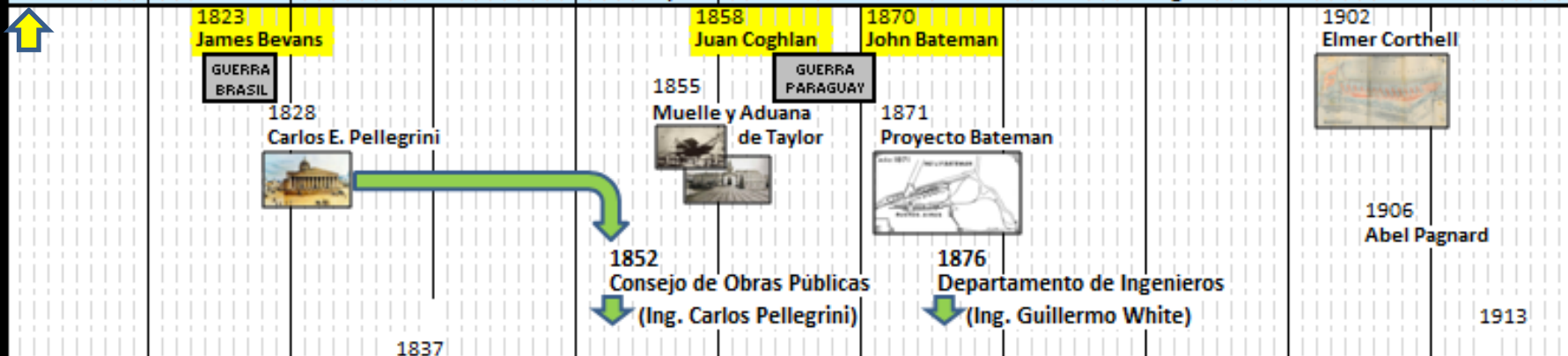
DESEMBARCO EN BUENOS AIRES



Grabado de Emeric Essex Vidal de 1820. The Landing Place.

NO PASÓ NADA CON EL PUERTO EN TIEMPOS DE LA COLONIA

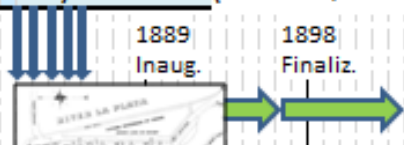
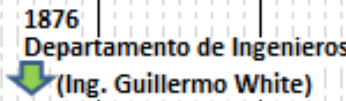
- **1594: CÉDULA REAL DE FELIPE II- PROHIBICIÓN DE COMERCIAR**
- **EVITAR LA COMERCIALIZACIÓN DE PLATA DEL POTOSÍ SIN PAGO DE IMPUESTOS**
- **EL CONTRABANDO CRECIÓ PRÓSPERO EN LA ZONA**
- **PROYECTOS Y PROYECTOS –DE INGENIEROS ESPAÑOLES–, SIEMPRE IGNORADOS POR LA CORONA ESPAÑOLA**
- **1771: PROYECTO ING. FRANCISCO RODRÍGUEZ Y CARDOZO, APROBADO POR EL CABILDO. NUNCA APROBADO POR CARLOS III**
- **1794: APROBACIÓN PROYECTO DE MUELLE ING. PEDRO CERVIÑO, COMENZADO EN 1802, DESTRUIDO POR TEMPORAL EN 1805**
- **1805: NUEVE PROYECTOS PRESENTADOS, INCLUYENDO UNO MUY COMPLETO Y CORRECTO, DEL ING. EUSTAQUIO GIANNINI. NO SE APRUEBA NINGUNO.**

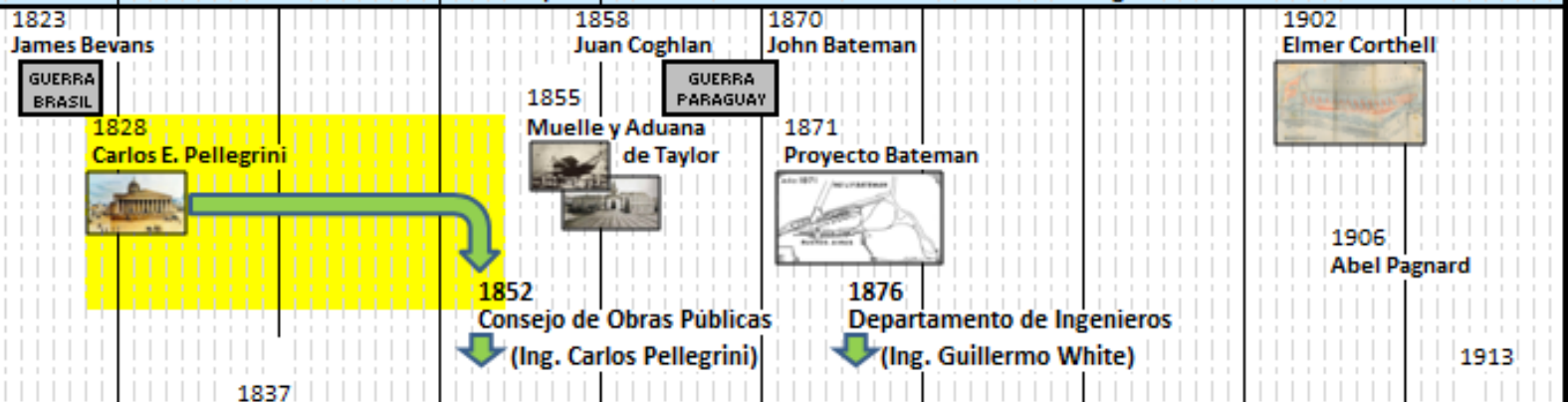


1837		1870 1er ingeniero	1876-1883 Puerto Riachuelo	1881/1882 Proyecto Huergo
------	--	-----------------------	-------------------------------	----------------------------------

1833		1861 1er Proyecto (Newham-Giles)	1869 2do Proyecto (Bell-Miller)	1882 Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)	1894
------	--	-------------------------------------	------------------------------------	--	------

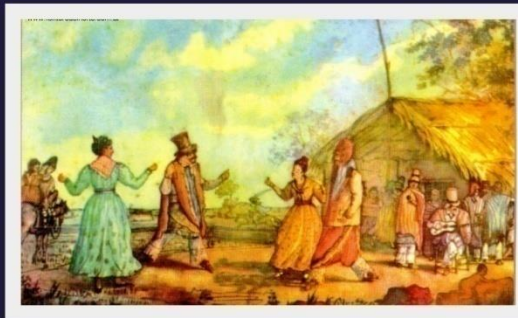
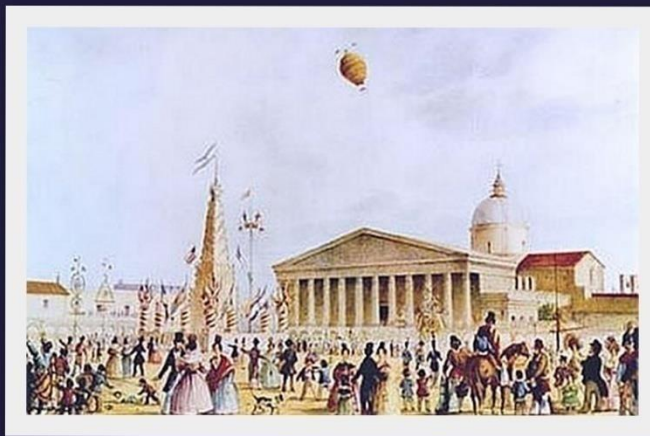
1882	1889 Inaug.	1898 Finaliz.	1906 Colapso	1909 Puerto Nuevo
------	-------------	---------------	--------------	-----------------------





1837		1870 1er ingeniero	1876-1883 Puerto Riachuelo	1881/1882 Proyecto Huergo
	LUIS A. HUERGO			

1833		1861 1er Proyecto (Newham-Giles)	1869 2do Proyecto (Bell-Miller)	1882 Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)	1889 Inaug.	1898 Finaliz.	1906 Colapso	1909 Puerto Nuevo
	EDUARDO MADERO							



Carlos Enrique Pellegrini pintor



1823
James Bevans
GUERRA BRASIL

1828
Carlos E. Pellegrini

1855
Muelle y Aduana de Taylor

1852
Consejo de Obras Públicas
(Ing. Carlos Pellegrini)

1858
Juan Coghlan
GUERRA PARAGUAY

1871
Proyecto Bateman

1876
Departamento de Ingenieros
(Ing. Guillermo White)

1902
Elmer Corthell

1906
Abel Pagnard

1837

LUIS A. HUERGO

1870
1er ingeniero
1876-1883
Puerto Riachuelo

1881/1882
Proyecto Huergo

1833

EDUARDO MADERO

1861
1er Proyecto (Newham-Giles)

1869
2do Proyecto (Bell-Miller)

1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)

1889
Inaug.

1898
Finaliz.

1906
Colapso

1909
Puerto Nuevo

1913

DESEMBARCO EN BUENOS AIRES



Litografía de Juan Palliére, 1860, "Desembarco con Río Bajo"



1823
James Bevans
GUERRA BRASIL

1828
Carlos E. Pellegrini

1855
Muelle y Aduana de Taylor

1858
Juan Coghlan
GUERRA PARAGUAY

1870
John Bateman
1871
Proyecto Bateman

1902
Elmer Corthell

1852
Consejo de Obras Pùblicas
(Ing. Carlos Pellegrini)

1876
Departamento de Ingenieros
(Ing. Guillermo White)

1906
Abel Pagnard

1837

LUIS A. HUERGO

1870
1er ingeniero
1876-1883
Puerto Riachuelo

1881/1882
Proyecto Huergo

1833

EDUARDO MADERO

1861
1er Proyecto (Newham-Giles)

1869
2do Proyecto (Bell-Miller)

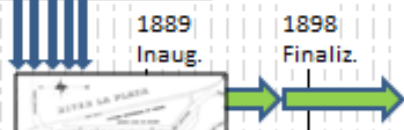
1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)

1889
Inaug.

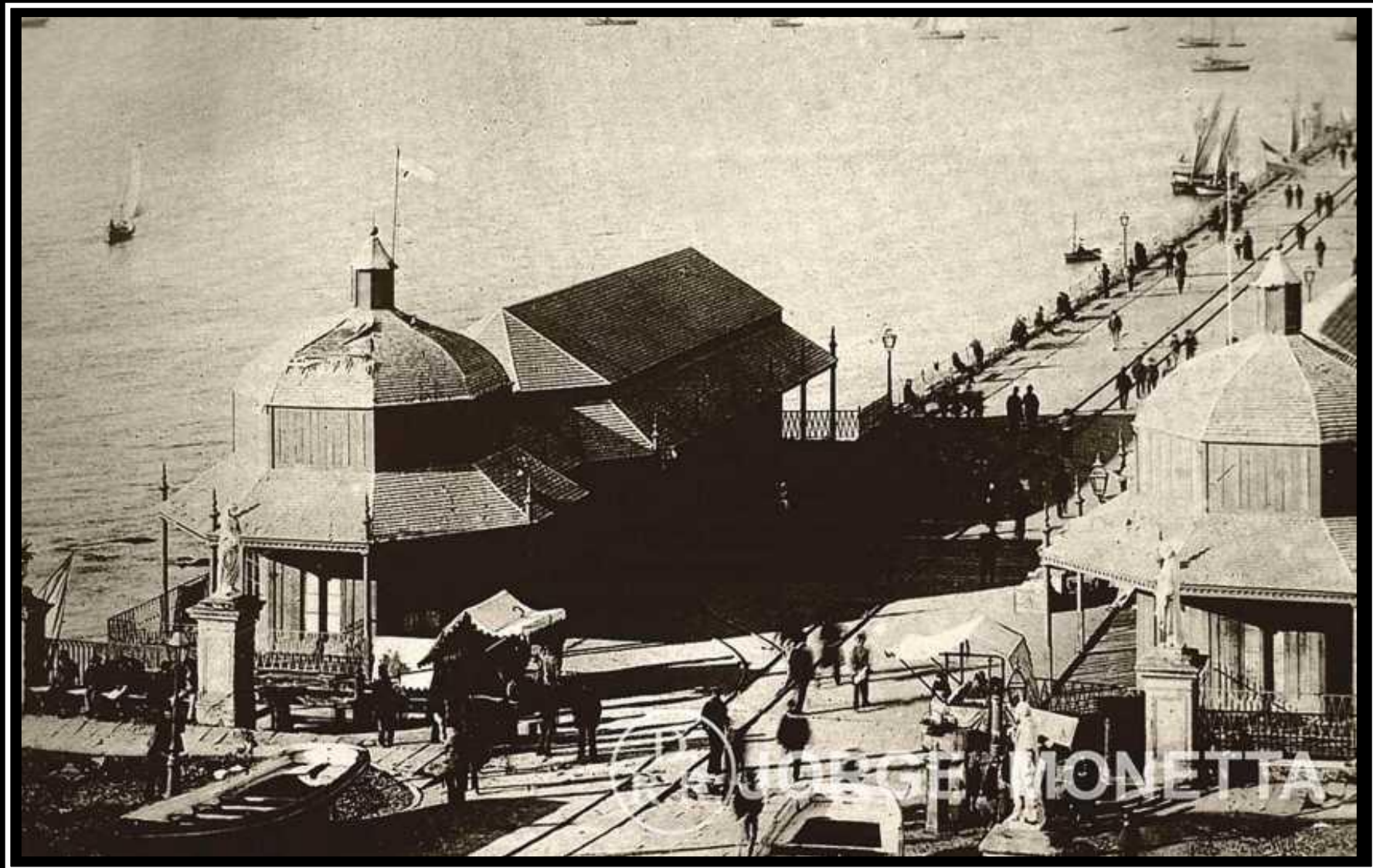
1898
Finaliz.

1905
Colapso

1909
Puerto Nuevo



1855: MUELLE DE TAYLOR



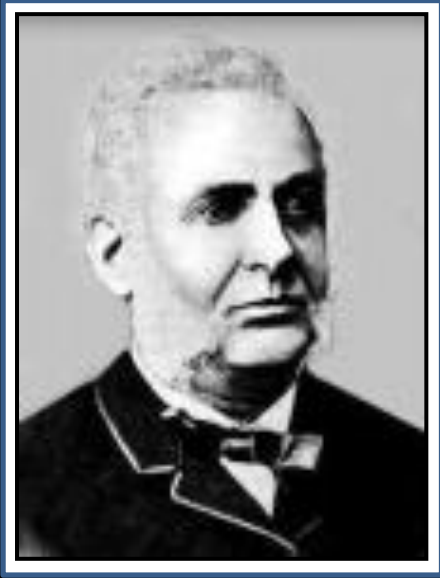
1857: ADUANA NUEVA O DE TAYLOR



MUELLE Y ADUANA DE TAYLOR (1857)



EDUARDO MADERO



Eduardo Madero
6/2/1833- 31/5/1894

- *El padre tenía un negocio de importación y exportación de mercaderías en Montevideo, adonde había emigrado como tantos durante el tiempo de Rosas.*
- *Eduardo llega a Buenos **Aires** en 1861 para replicar el negocio y funda una compañía con ese objetivo, pero el problema es que no hay puerto.*
- *Presenta su primer proyecto de puerto ese mismo año.*



1823
James Bevans
GUERRA BRASIL

1828
Carlos E. Pellegrini

1855
Muelle y Aduana de Taylor

1852
Consejo de Obras Públicas
(Ing. Carlos Pellegrini)

1858
Juan Coghlan
GUERRA PARAGUAY

1870
John Bateman

1871
Proyecto Bateman


1876
Departamento de Ingenieros
(Ing. Guillermo White)

1902
Elmer Corthell

1906
Abel Pagnard

1913

1837



LUIS A. HUERGO

1870
1er ingeniero
1876-1883
Puerto Riachuelo
1881/1882
Proyecto Huergo

1833



EDUARDO MADERO

1861
1er Proyecto (Newham-Giles)

1869
2do Proyecto (Bell-Miller)

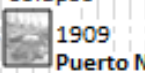
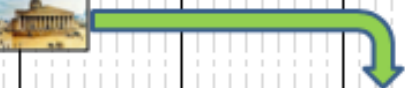
1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)

1889
Inaug.

1898
Finaliz.

1906
Colapso

1909
Puerto Nuevo



1850

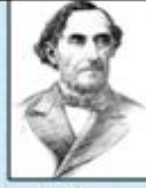
1860

1870

1880



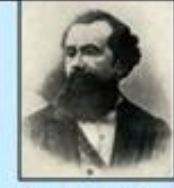
URQUIZA
1854-60



MITRE
1862-68



SARMIENTO
1868-74



AVELLANEDA
1874-1880



ROCA
1880-86

03/02/1852
CASEROS

GOB. PRESIDENTE

ESTADO DE BUENOS AIRES
1852-1861

LEY DE COMPROMISO

23/10/1859
CEPEDA

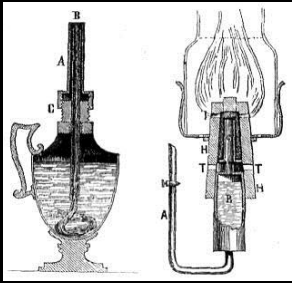
17/09/1861
PAVÓN

El 21/09/1880 Avellaneda aprueba que Buenos Aires sea la Capital Federal. La ley es promulgada por Roca el 06/12/1880,



LA CUESTIÓN CAPITAL

BUENOS AIRES EN 1870



1854



1856



1857



1860



1863



1869



1869



1870

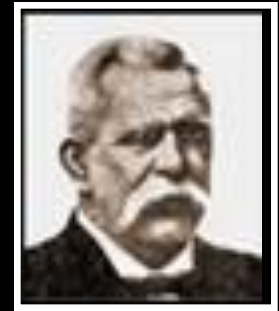


1878

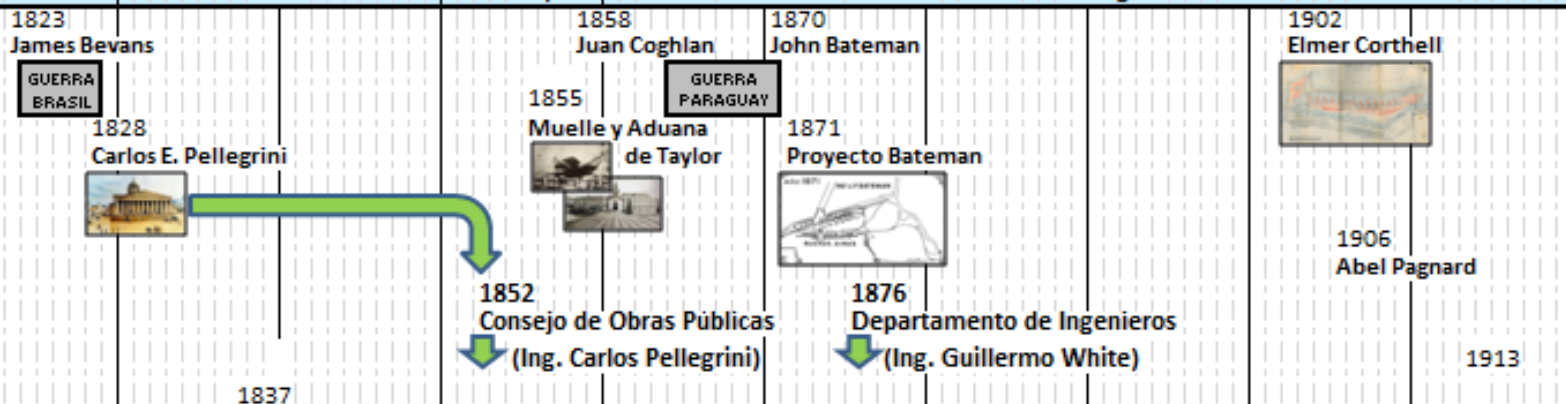


1886

LUIS A. HUERGO EN 1870

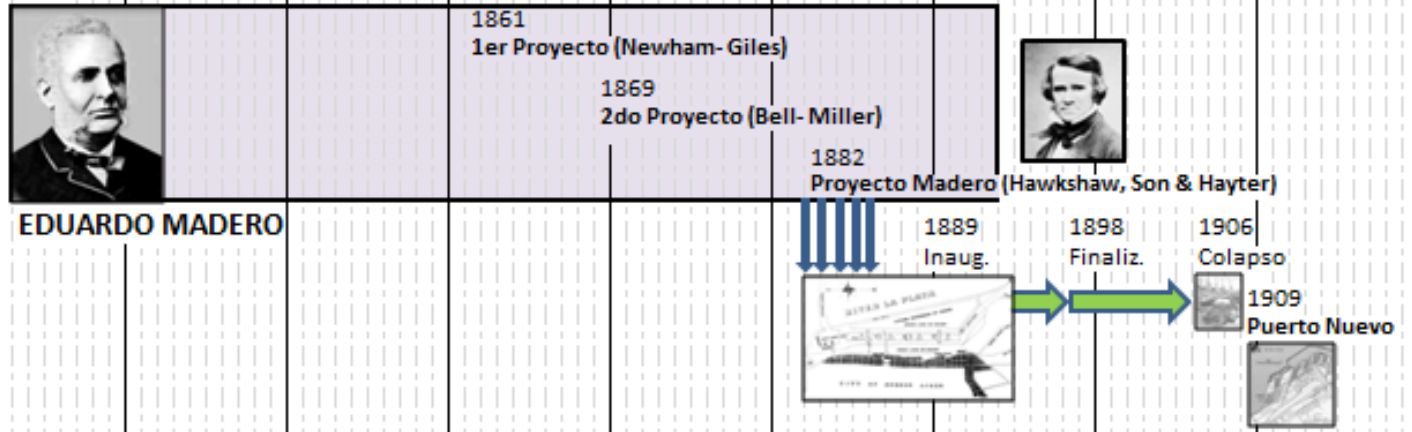


- *Nacido el 1° de noviembre de 1837.*
- *Huérfano de padre a los 12 años.*
- *Colegio jesuita en Maryland, cerca de Baltimore de los 14 a los 19 años. Se gana el apodo de Bull (Toro).*
- *Vuelve a Buenos Aires en 1857 y se recibe de Agrimensor en 1860.*
- *Obras civiles varias muy exitosas para la provincia. Bajo presupuesto siempre. Prestigio creciente.*
- *Diputado por Buenos Aires a partir de 1867.*
- *Primer graduado de Ingeniería, 6 de junio de 1870.*



1837 			1870 1er ingeniero 1876-1883 Puerto Riachuelo 1881/1882 Proyecto Huergo 		
----------	--	--	--	--	--

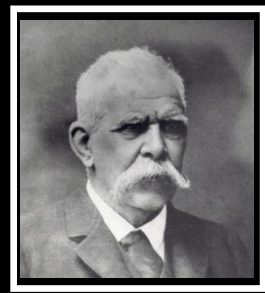
1833 		1861 1er Proyecto (Newham- Giles)	1869 2do Proyecto (Bell- Miller)	1882 Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter) 	1894
----------	--	--------------------------------------	-------------------------------------	--	----------



LUIS A. HUERGO

(1/11/1837-4/11/1913)

REALIZACIONES Y PUBLICACIONES



1860: AGRIMENSOR

**1867: DIPUTADO POR LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES**

1868: CONSTRUCCIÓN CAMINO BLANCO A ENSENADA

**1868: ESTUDIO PUENTES PROVINCIA DE BUENOS
AIRES**

1870: PRIMER INGENIERO DEL PAÍS

1870: ADQUISICIÓN DE 120 PUENTES EN EUROPA



1823
James Bevans
GUERRA BRASIL

1828
Carlos E. Pellegrini

1858
Juan Coghlan
GUERRA PARAGUAY

1855
Muelle y Aduana de Taylor

1870
John Bateman
1871
Proyecto Bateman

1902
Elmer Corthell

1852
Consejo de Obras Públicas
(Ing. Carlos Pellegrini)

1876
Departamento de Ingenieros
(Ing. Guillermo White)

1906
Abel Pagnard



LUIS A. HUERGO

1870
1er ingeniero
1876-1883
Puerto Riachuelo

1881/1882
Proyecto Huergo



EDUARDO MADERO

1861
1er Proyecto (Newham-Giles)

1869
2do Proyecto (Bell-Miller)

1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)

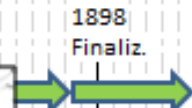


1889
Inaug.

1898
Finaliz.

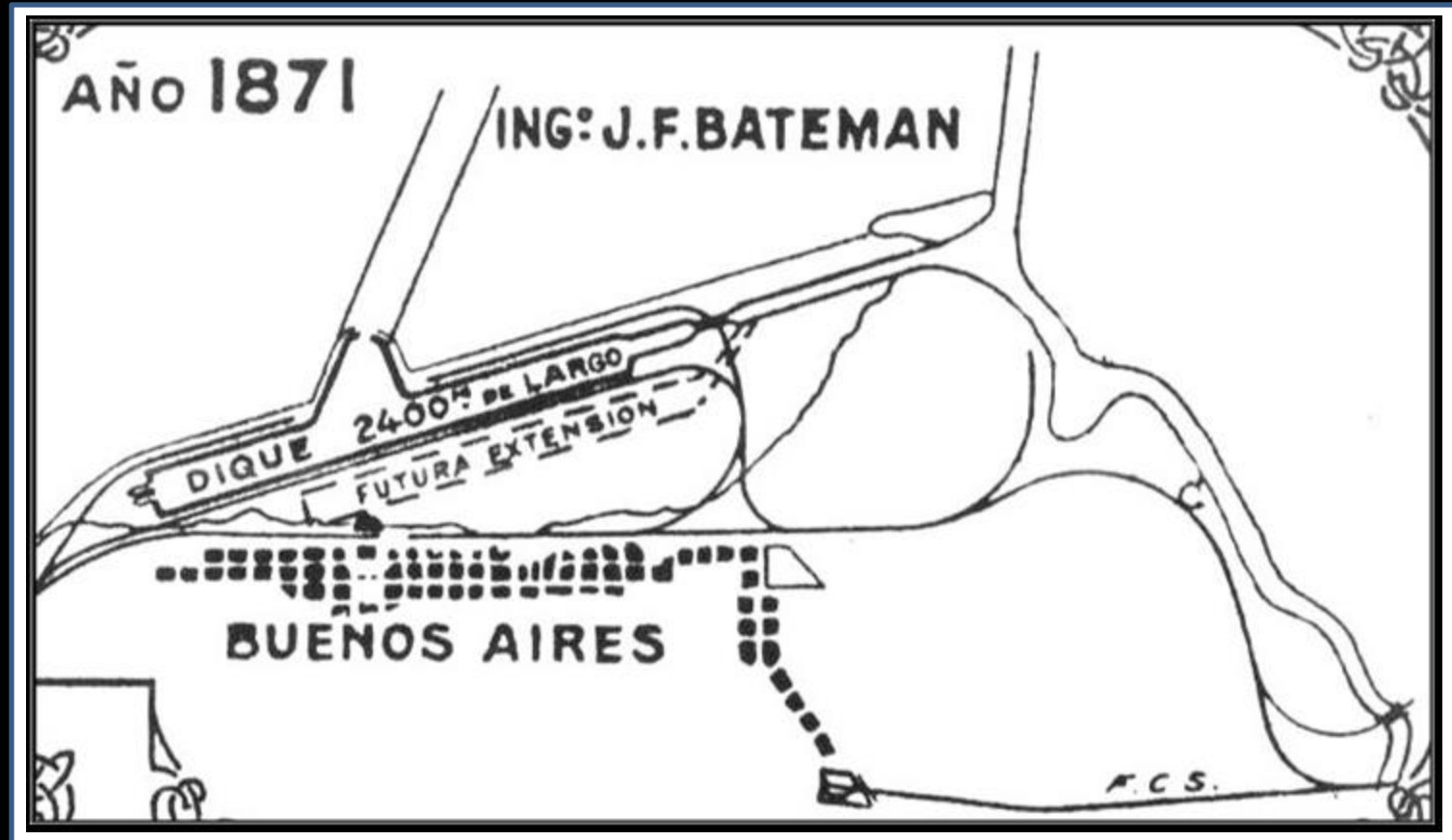
1906
Colapso

1909
Puerto Nuevo



PROYECTO BATEMAN

1871



PROYECTO DESCARTADO EN 1873 POR EL ALTO COSTO DE DRAGADO DEL CANAL NORTE, MUY SUBESTIMADO POR BATEMAN



1823
James Bevans
GUERRA BRASIL

1828
Carlos E. Pellegrini

1855
Muelle y Aduana de Taylor

1858
Juan Coghlan
GUERRA PARAGUAY

1870
John Bateman
1871
Proyecto Bateman

1902
Elmer Corthell

1852
Consejo de Obras Pùblicas
(Ing. Carlos Pellegrini)

1876
Departamento de Ingenieros
(Ing. Guillermo White)

1906
Abel Pagnard

1837

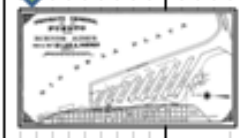


LUIS A. HUERGO

1870
1er ingeniero
1876-1883
Puerto Riachuelo



1881/1882
Proyecto Huergo



1833

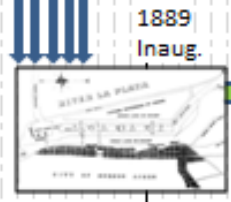


EDUARDO MADERO

1861
1er Proyecto (Newham-Giles)

1869
2do Proyecto (Bell-Miller)

1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)



1889
Inaug.

1898
Finaliz.

1906
Colapso

1909
Puerto Nuevo



PUERTO DEL RIACHUELO

1876-1883

- **IDEA SOSTENIDA POR HUERGO COMO LA MÁS PRÁCTICA Y ECONÓMICA PARA DOTAR A BUENOS AIRES DE UN PUERTO.**
- **PRESTIGIO CRECIENTE DE HUERGO LE DAN CREDIBILIDAD.**
- **LEY DE LA LEGISLATURA BONAERENSE DE OCT/1875, ASIGNACIÓN DE \$ 500.000.**
- **LLAMADO DE PROPUESTAS, SE ELIGE LA DE HUERGO EN OCT/1876 ENTRE LAS 6 PRESENTADAS, DEPARTAMENTO DE INGENIEROS DE LA PROVINCIA Y EL DE LA NACIÓN.**
- **EN JUN/1877 YA COMIENZA A FUNCIONAR EL NUEVO PUERTO.**
- **EN 1877 SE APRUEBAN NUEVAS OBRAS PARA AUMENTAR EL CALADO.**
- **EN NOV/1878 SE DECLARA EL PUERTO DEL RIACHUELO COMO PUERTO DE ULTRAMAR, Y SE VOTAN MÁS FONDOS PARA LLEVAR EL CALADO A 21 PIES.**
- **EN OCTUBRE DE 1881 EL CONGRESO DE LA NACIÓN DECIDE EXPROPIAR LAS OBRAS DEL PUERTO DEL RIACHUELO, ES DECLARADO PUERTO DE LA CIUDAD Y SE SOLICITA A HUERGO PROYECTO QUE LO EXTIENDA HACIA EL NORTE.**
- **EN 1881 HUERGO PRESENTA SU PROYECTO PRELIMINAR DE PUERTO Y NADIE DUDA QUE SERÁ ELEGIDO.**
- **EL 20 DE ABRIL DE 1882 HUERGO PRESENTA, A SOLICITUD DEL PODER EJECUTIVO, SU PROYECTO DEFINITIVO.**

PUERTO DEL RIACHUELO 1876-1883

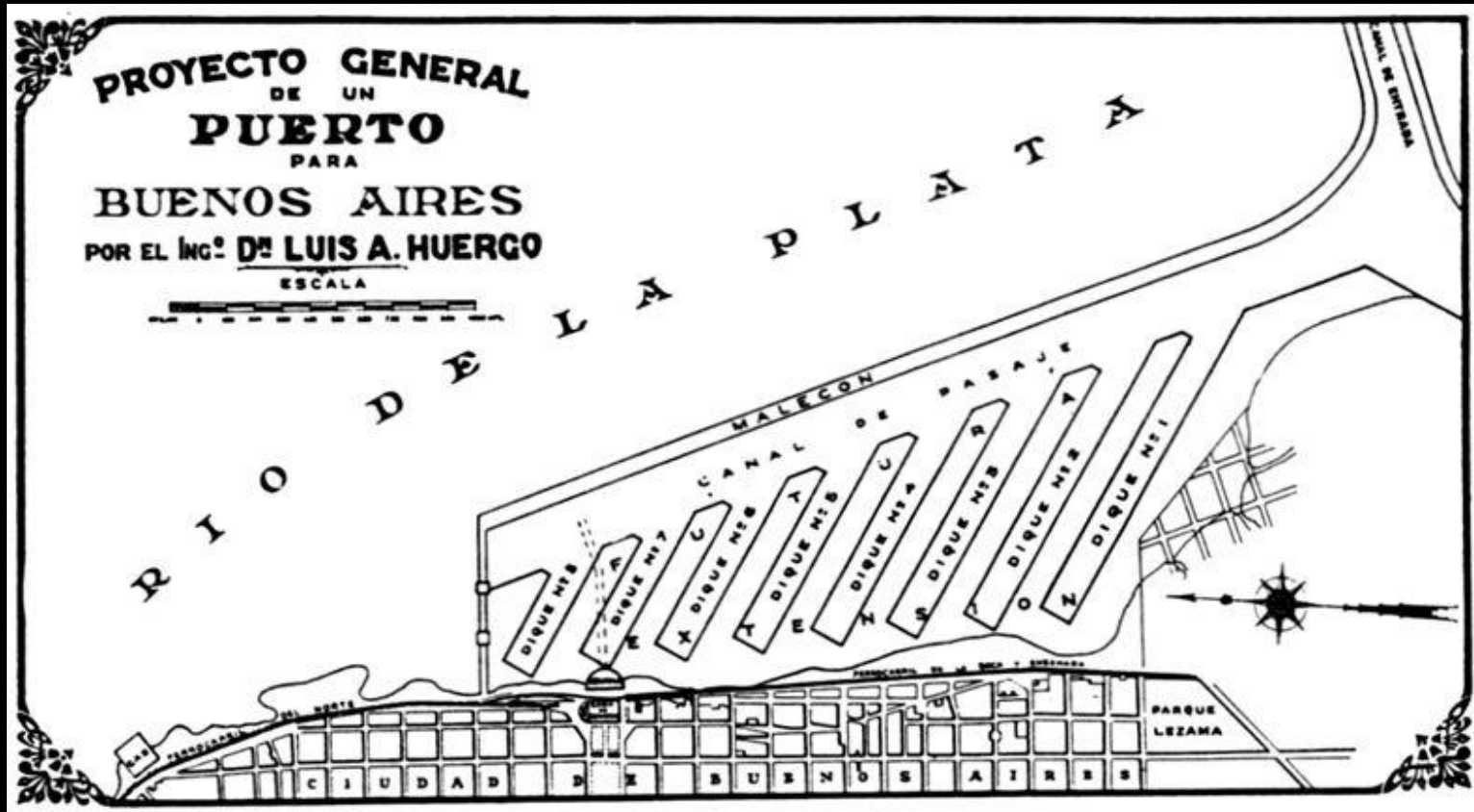
4350 metros de muelle



Regina Margherita (23 pies de calado) 1881

PROYECTO HUERGO

20 de abril de 1882



Dique 1:	2.690 metros de muelle	\$ 3.473.123
Diques 1 a 3:	8.340 metros de muelle	\$ 10.000.000
Diques 1 a 8:	19.120 metros de muelle	
Depósitos fiscales	240.000 metros cúbicos	



1823
James Bevans
GUERRA BRASIL

1828
Carlos E. Pellegrini

1858
Juan Coghlan
GUERRA PARAGUAY

1855
Muelle y Aduana de Taylor

1870
John Bateman

1871
Proyecto Bateman

1902
Elmer Corthell

1906
Abel Pagnard

1852
Consejo de Obras Pùblicas
(Ing. Carlos Pellegrini)

1876
Departamento de Ingenieros
(Ing. Guillermo White)

1837

LUIS A. HUERGO

1870
1er ingeniero
1876-1883
Puerto Riachuelo

1881/1882
Proyecto Huergo



1833

EDUARDO MADERO

1861
1er Proyecto (Newham-Giles)

1869
2do Proyecto (Bell-Miller)

1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)

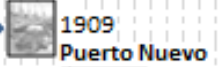
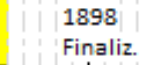
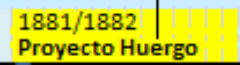
1889
Inaug.



1898
Finaliz.

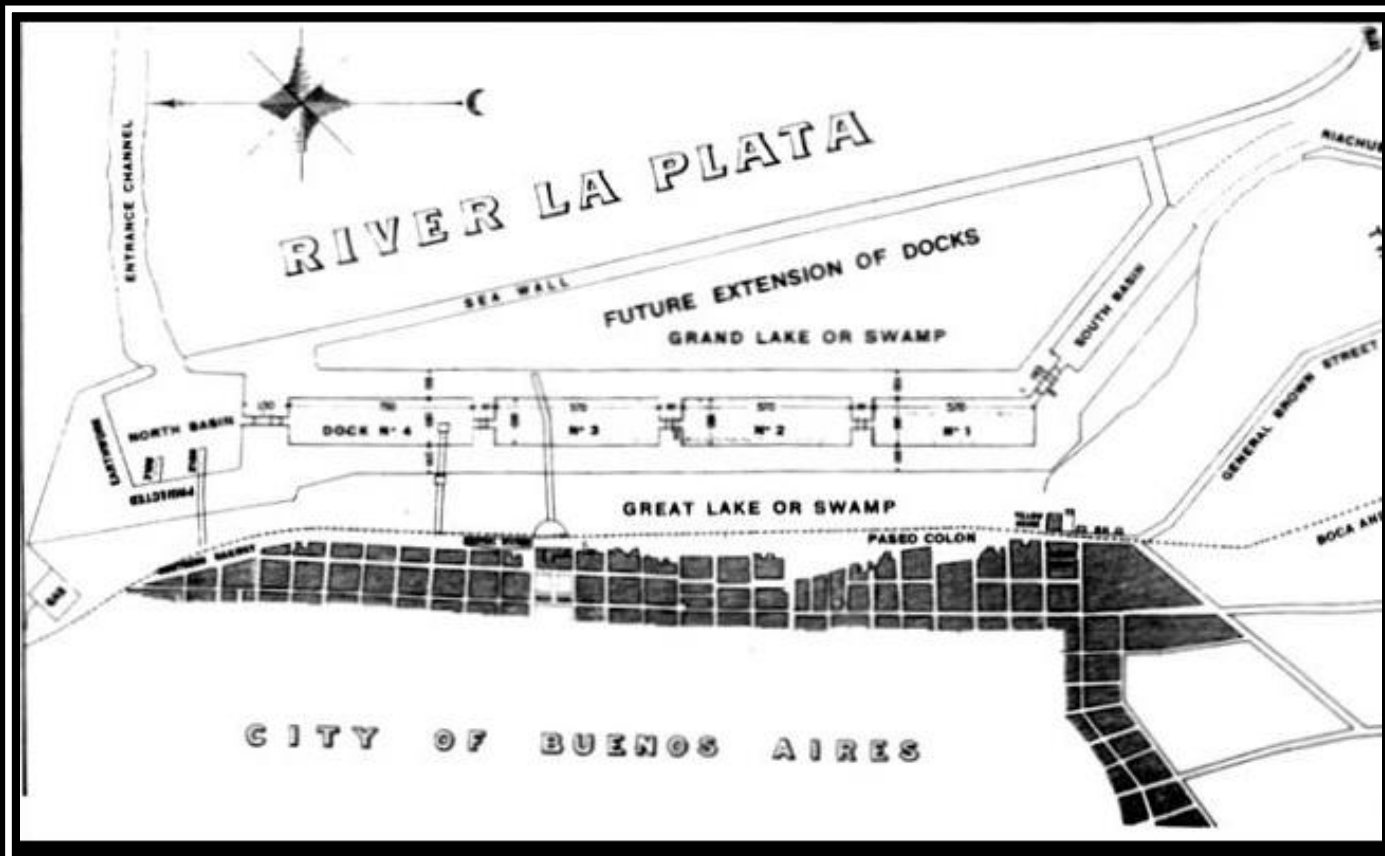
1906
Colapso

1909
Puerto Nuevo



PROYECTO MADERO

26 de junio de 1882



Muelles nominales:

7.100 metros

Muelles servibles, lado Oeste:

2.460 metros

Muelles semi-servibles, lado Este:

2.460 metros

Muelles inservibles (cabeceras/pasajes):

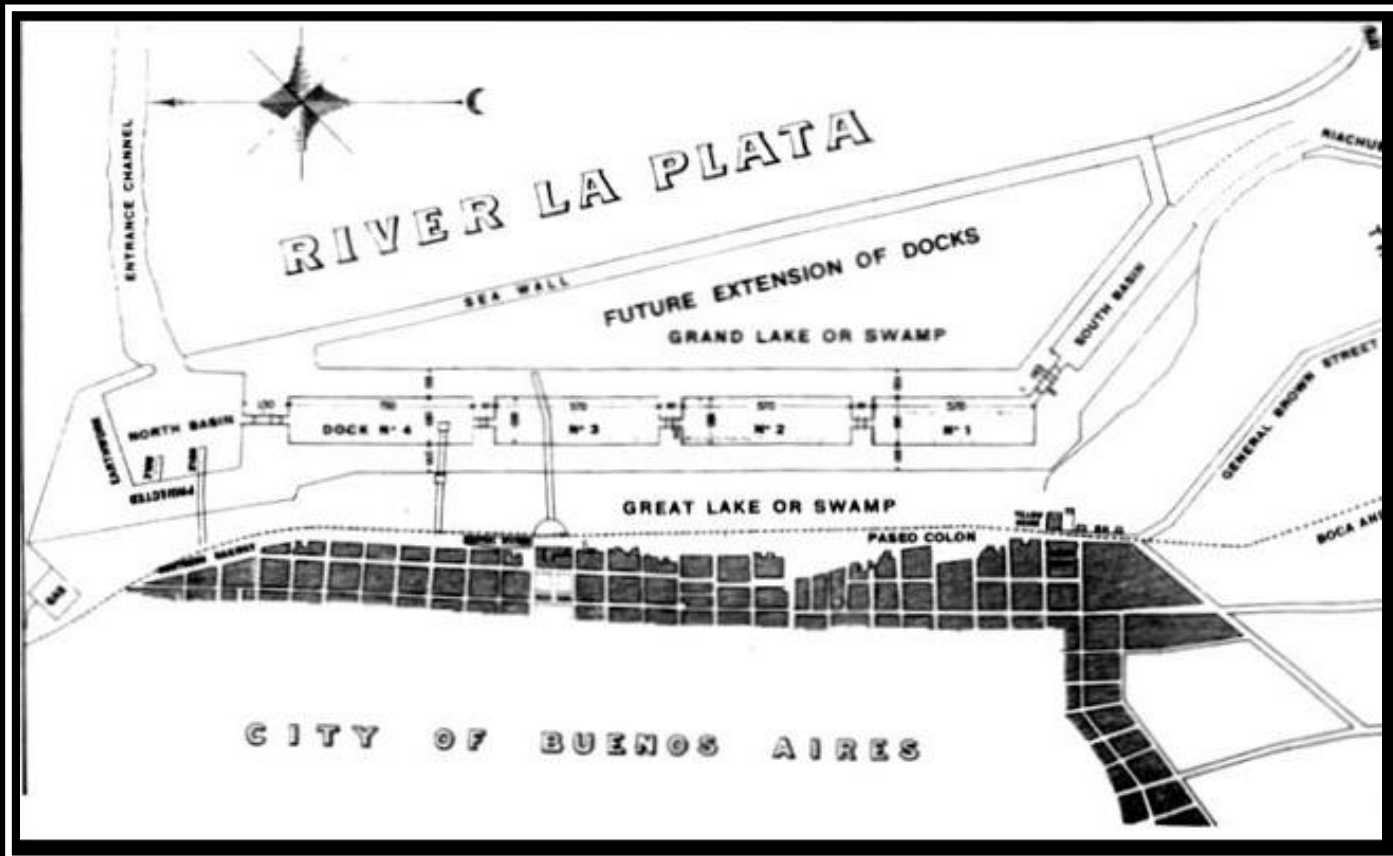
2.380 metros

Depósitos fiscales:

85.000 metros cúbicos

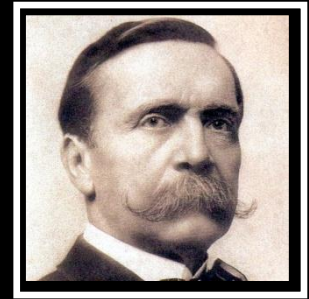
PROYECTO MADERO

26 de junio de 1882

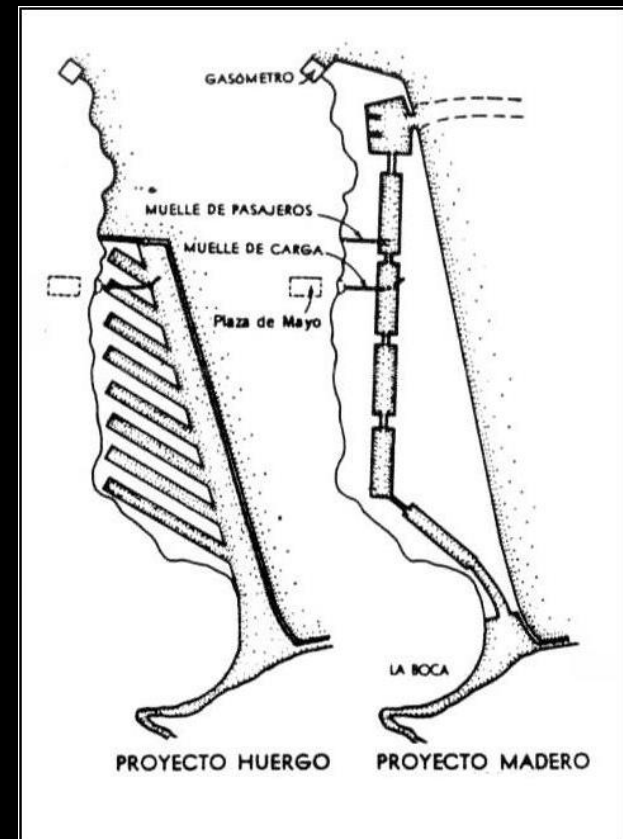


- Apadrinado por Pellegrini.
- Presentado por Eduardo Madero al presidente Roca y al vicepresidente, Francisco Bernabé Madero.
- Aprobado por Diputados en junio de 1882

DISCURSO DECISIVO DE CARLOS PELLEGRINI EN EL SENADO 10/09/1882



- ❖ *“Entre la propuesta Huergo que se desarrolla sobre la margen sur del Riachuelo la de Madero, que se desarrolla entre la Usina de Gas y el Riachuelo, la comisión de Hacienda se inclina por esta última”.*
- ❖ Conoce muy bien el tema portuario, ya que desde su infancia, *“por razones personales, ha oído comentar y discutir sobre él”.*
- ❖ *“Hace 20 años que Madero, con loable constancia, se dedica a la cuestión”.*



PROYECTO HUERGO vs PROYECTO MADERO

LONGITUD
EFECTIVA DE
LOS MUELLES

FACILIDAD DE
EXPANSIÓN

ESCLUSAS Y
PUENTES
GIRATORIOS

ACCESO VIAL Y
FERROVIARIO



DEMORAS Y
ALTOS COSTOS
OPERATIVOS

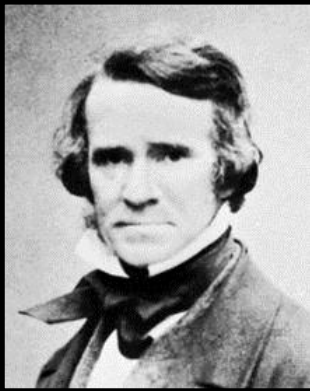
MALECÓN
EXTERIOR DE
MADERA

COSTO DE
DRAGADO

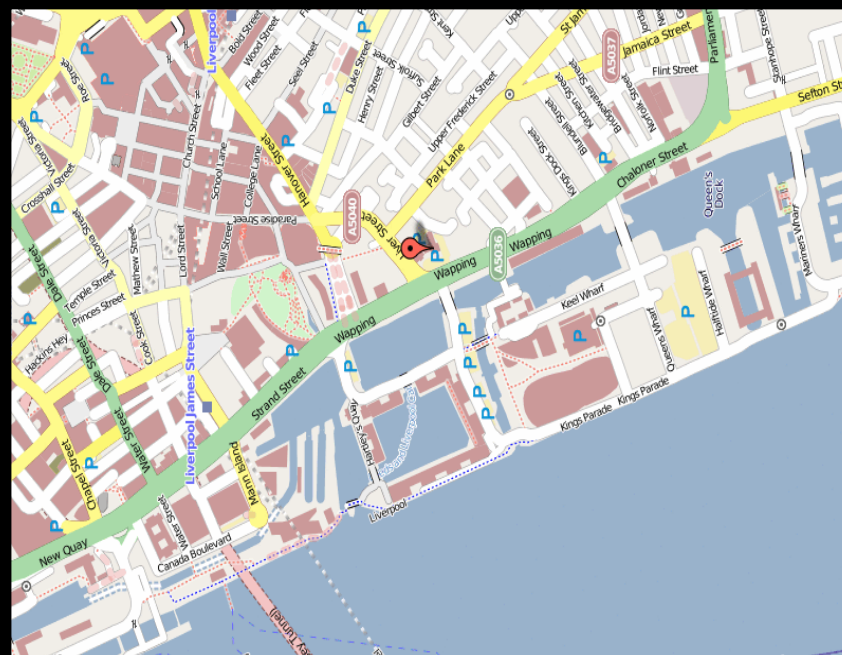
PANTANO
INSALUBRE

\$ 3.473.123
(DIQUE 1)
\$ 10.000.000
(DIQUES 1 A 3)

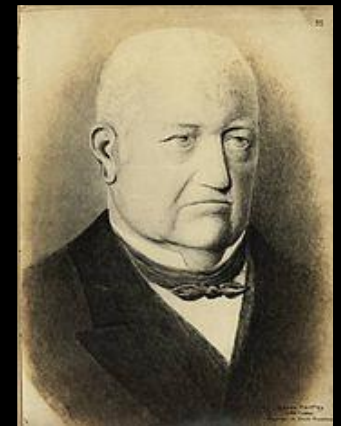
\$ 19.797.217
TOPE:
\$ 20.000.000



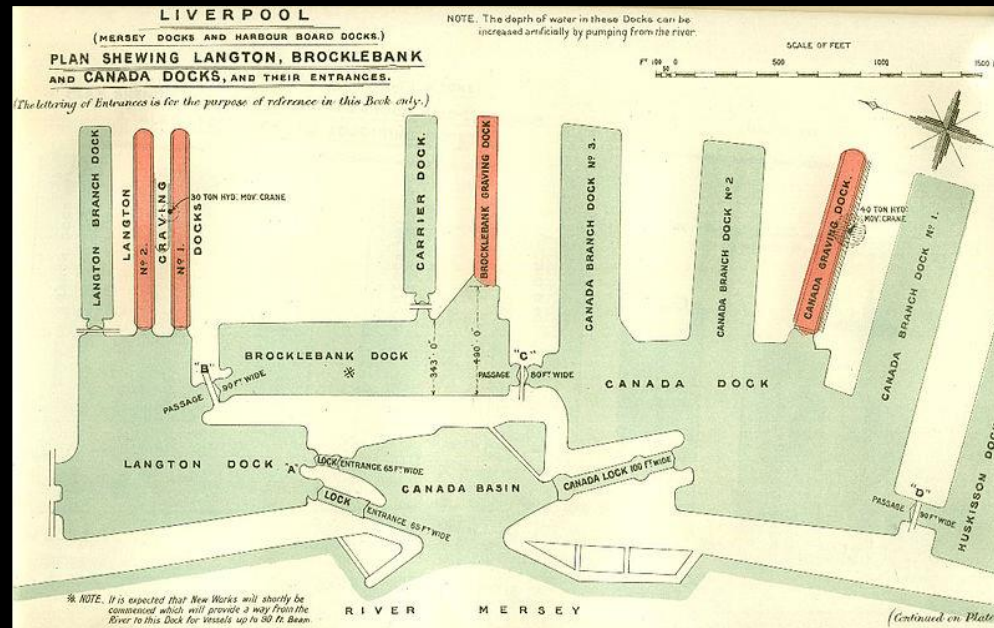
JOHN HAWKSHAW
1811-1891
(2 PUERTOS)



ALBERT DOCKS, LIVERPOOL, 1836



JESSE HARTLEY
1780-1860
(17 PUERTOS)



CANADA DOCKS, LIVERPOOL, 1859

CÓMO SIGUIÓ LA HISTORIA

- **21/3/1883: INFORME NEGATIVO DE COMISIÓN DE NOTABLES,**
 - ✓ Integrada por José Gorostiaga, Juan Anchorena, Guillermo White, Juan Coghlan y Hunter Davison.
 - “El Señor Madero ha presentado un bosquejo, un dibujo incompleto, que no ha sido aceptado por nadie”.
- **15/4/1883: LA PRENSA, LAPIDARIA, PUBLICA EL INFORME DE LA COMISIÓN DE NOTABLES.**

LA PRENSA (15/4/1883)

LA PRENSA

BUENOS AIRES, 16 DE ABRIL DE 1883

Puerto de Buenos Aires

INFORME DE LA COMISION ESPECIAL NOMBRADA PARA ASESORAR AL PODER EJECUTIVO EN LA PRO- PUESTA MADERO.

Vuelve al debate activo la cuestion Puerto de Buenos Aires, con ocasion de la propuesta del señor Eduardo Madero, patrocinada por el Congreso en una ley racionalmente impracticable en cualquier país regularmente constituido y dirigido por gobernantes de conciencia y de criterio propios.

En cualquier parte del mundo en donde hay experiencia en materia de obras públicas, esa propuesta habría sido devuelta á su autor antes de 48 horas despues de introducida al despacho, por la sencilla razon de que por ella se imprimió de hecho al Gobierno, sin exhibir elementos científicos, ni intelectuales que acusen mayor capacidad que él para manejar esa clase de negocios.

Y sin embargo, á la propuesta Madero, acompañada de un bagaje técnico tan ligero que no merece ser tenido en cuenta, se le acuerda una prolongada audiencia, que absorbe la atencion de los funcionarios públicos, les hace perder su tiempo, y lo que es peor, perjudica lo que se está haciendo con éxito tan feliz, levantando sombras y aumentando incertidumbres sobre el puerto descubierta de Buenos Aires en el Riachuelo.

Se han publicado extractos tanto del informe de la Comision Especial, como de su refutacion por el señor Madero.

SE TENGA EN CUENTA LAS OBRAS EJECUTDAS

NO FORMALIZAR CONTRATO ALGUNO

LA PROPUESTA MADERO, ACOMPAÑADA DE UN BAGAJE TÉCNICO TAN LIGERO QUE NO MERECE SER TENIDO EN CUENTA

Que al proceder á preparar el proyecto de los diques y almacenes para el puerto de Buenos Aires, se tenga cuenta de las obras ya ejecutadas, del dinero invertido en éstas y de las ventajas que ellas ofrecen, para que sirvan de base al proyecto que se formalice.

Resumiendo lo expuesto y teniendo en vista los intereses bien entendidos del país, la Comision se permite aconsejar á V. E.:

1.º No formalizar contrato alguno bajo ninguna combinacion ó pretexto, que tenga por objeto la construccion de mejoras en el Puerto de la Capital, perdiendo ó delegando el Gobierno las atribuciones que le son propias, pues este es uno de los casos donde corresponde el poder administrador, mantener una vijilancia constante y continua, dia por dia, hora por hora, dándose cuenta exacta de lo que ocurra y de las necesidades que deban satisfacer las obras que se construyan, así como de las modificaciones que fuesen indispensables introducir, con cuales fueren las causas que las reclamen.

Fuera de esto, y de las razones expuestas, hay otra que la Comision se permite enunciar y es que, en el caso desgraciado de una crisis ó cualquier otra circunstancia que obligue á suspender las obras, si estas se construyen por una empresa, el Gobierno se verá obligado á pagar indemnizacion por perjuicios reales supuestos ó imaginarios, cuyo monto no es posible estimar, mientras que haciéndola directamente y por administracion, la sufragará en caso de necesidad el día que esto ocurra sin tener que indemnizar á nadie y solo dando de baja á los empleados.

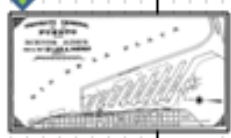
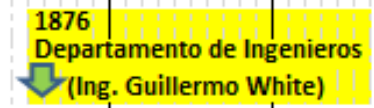
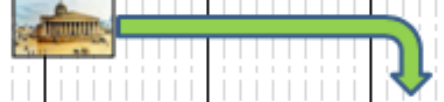
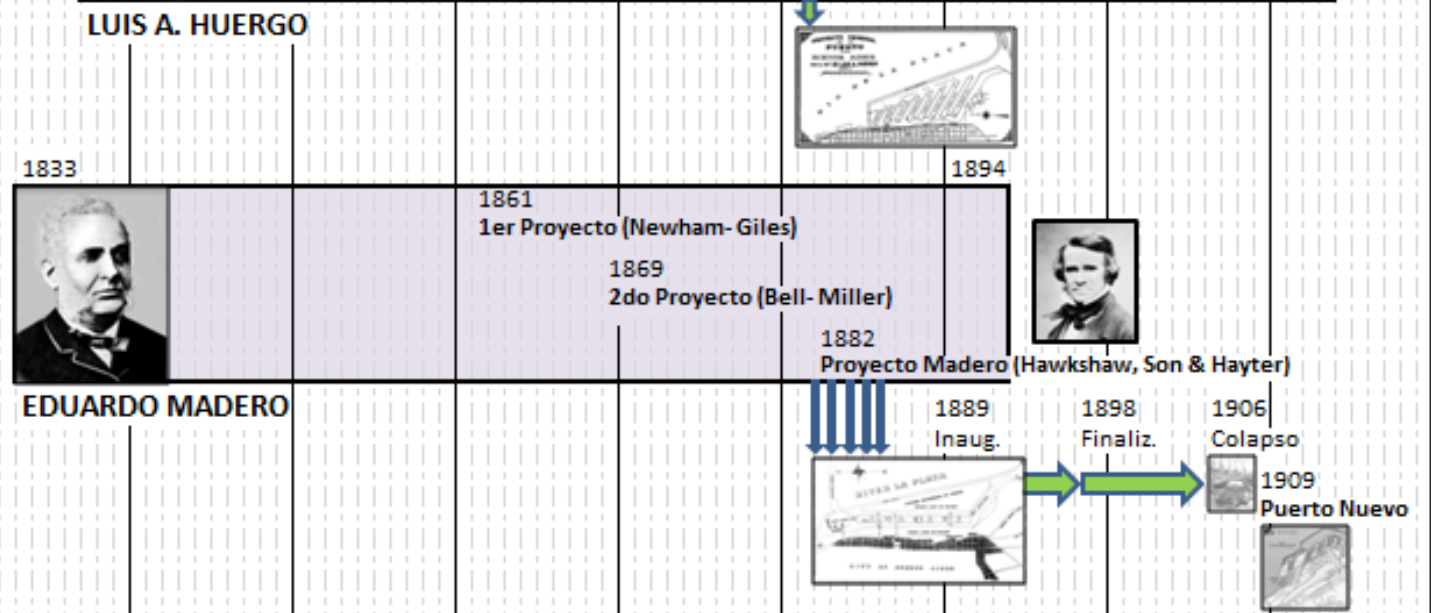
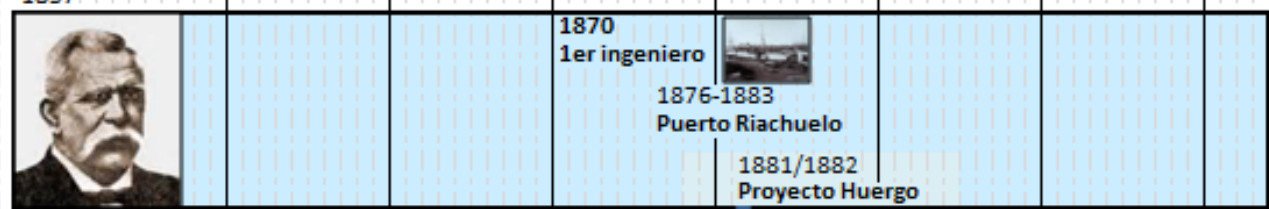
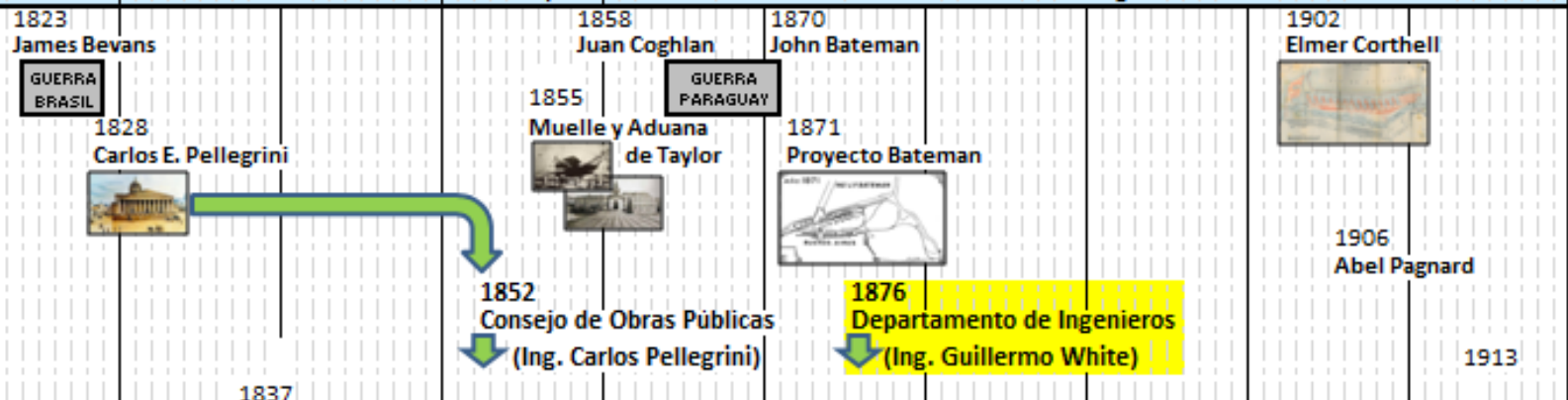
CÓMO SIGUIÓ LA HISTORIA (2)

➤ 1884: PLANOS “DEFINITIVOS” Y FIRMA DEL CONTRATO

- ✓ MONTO DE CONTRATO: \$ 19.797.217.
- ✓ TOPE CONTRATO: \$ 20.000.000.
- ✓ Si se suprimiesen obras el valor de las mismas se descontarán del tope

➤ 1885: NUEVOS PLANOS “DEFINITIVOS”

- ✓ Varios cambios, entre ellos: 1) Malecón exterior revestido en madera, no en concreto, 2) Reducción drástica de capacidad de depósitos fiscales, 3) Eliminación de dique de carena, 4) Reducción drástica del dragado comprometido.
- ✓ LAS SUPRESIONES NO SIGNIFICARON REDUCCIONES PRESUPUESTARIAS.



CÓMO SIGUIÓ LA HISTORIA (3)

➤ 25/2/1886: INFORME NEGATIVO DEL DEPARTAMENTO DE INGENIEROS (presidido por Guillermo White)

1. Condena el Canal del Norte proyectado
2. Impugna el malecón revestido en madera.
3. Las esclusas son innecesarias
4. Aconseja tomar el puerto en funcionamiento del Riachuelo como punto de partida para cualquier nuevo proyecto de puerto.
5. No podía evaluar el tema costo de las obras, no hay cómputos.

Cien años atrás en LA NACION

Domingo 28 de febrero de 1886

El puerto de Buenos Aires -Según se ha anunciado, el Departamento de Ingenieros nacionales ha pasado al Gobierno su informe sobre el proyecto de puerto del Sr. Madero. El documento no ha sido publicado todavía, pero ya corren versiones autorizadas respecto de su contenido y se anuncian sus conclusiones, que son completamente adversas al proyecto. Sin menoscabo del recto criterio que haya presidido al dictamen del departamento, debemos decir, fundándonos en antecedentes conocidos, que ha fallado en un asunto respecto del cual su

opinión estaba hecha de antemano. Así lo comprueban publicaciones que corren impresas y que contienen juicios y apreciaciones de miembros del personal de esa oficina técnica, desfavorables, en general, a la construcción del puerto frente a la ciudad. . . Al ocuparnos en nuestras columnas de este asunto, tan importante para el progreso general, hemos prescindido siempre de entrar en los detalles de ejecución del proyecto presentado, creyendo que, librados a la discusión ilustrada del departamento,

sólo nos correspondía defender la idea capital en cuestión, a saber, que el puerto debía construirse en la ubicación resuelta por el Congreso y por el Gobierno, y adoptada en los planos del señor Madero, es decir, frente a la parte densamente poblada del municipio. Ahora resulta que de la discusión de esos detalles se hace depender nada menos que el conjunto total de la obra, y que ésta es rechazada porque se encuentra que algunos de aquéllos no son aceptables. . .

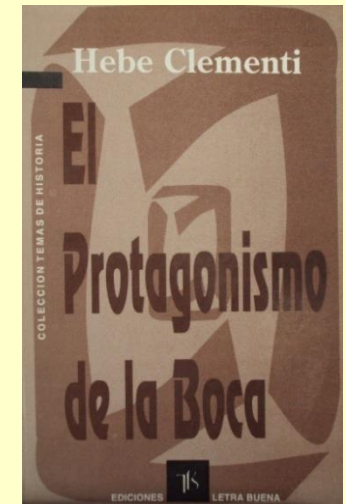
CÓMO SIGUIÓ LA HISTORIA (4)

- **7/4/1886: APROBACIÓN DE LOS PLANOS DE MADERO**
 - ✓ El Consejo de Ministros presidido por el vicepresidente Francisco B. Madero firma la aprobación de los planos de Hawkshaw.
- **17/4/1886: RENUNCIAS**
 - ✓ Se aceptan las renunciaciones de Luis A. Huergo y de Guillermo White.
- **30/3/1887: COMIENZO DE LAS OBRAS DE PUERTO MADERO**

RAZONES QUE EXPLICAN EL TRIUNFO DE MADERO

Hebe Clementi- *El Protagonismo de la Boca*

Por un lado operó la desconfianza en sí mismos, en los nuestros, ante la perspectiva de que técnicos ingleses y peritos graduados en Inglaterra, la dueña de los mares, hicieran un trabajo técnico de envergadura.



James Scobie- *Buenos Aires, del Centro a los Barrios, 1870-1910*



La intrincada madeja de intereses políticos y financieros incluía los **funcionarios más importantes del gobierno nacional**, la mayoría de los **comerciantes y empresarios extranjeros**, casi todos los **importadores, exportadores y comerciantes**, periódicos tales como **La Nación y La Tribuna**.

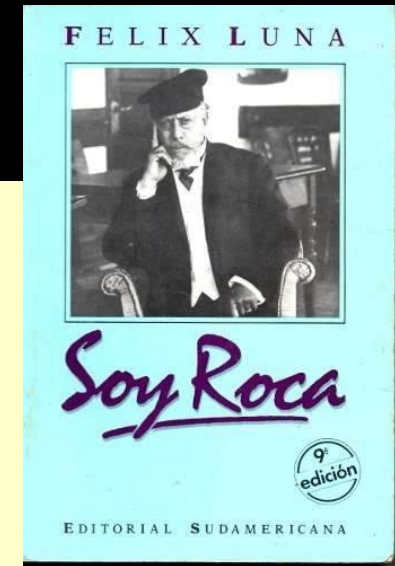
Tuvieron particular influencia los **intereses comerciales y financieros británicos**, tanto en Inglaterra como en Buenos Aires.

RAZONES QUE EXPLICAN EL TRIUNFO DE MADERO (2)

Félix Luna- *Soy Roca*

“Las opiniones de los especialistas apoyaban con buenas razones a uno u otro; los diarios echaban su cuarto a espadas, los políticos se alineaban en un frente o el otro, y mientras tanto las toscas del río y los juncales de la costa seguían señoreando los lugares donde debían levantarse dársenas y diques, grúas y depósitos.

“De hecho, los trabajos de Huergo sobre el Riachuelo continuaron hasta 1885 con el apoyo del gobierno de la provincia de Buenos Aires, y un transatlántico grande, el “L’Italia”, alcanzó a amarrar en las nuevas instalaciones. Pero finalmente apareció claramente la fuerza de los apoyos del plan de Madero, que contaba con el respaldo financiero de Baring Brothers y los planos proyectados por sir John Hawkshaw, uno de los más grandes ingenieros ingleses. En octubre de 1882, después de tormentosas polémicas, el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo a contratar con Madero la construcción del puerto y en diciembre de 1884 se suscribió el instrumento contractual, por 20.000.000 de pesos oro. Cuando lo hice, invité a Mitre, Sarmiento y Avellaneda a prestigiar el acto con su presencia y refrendar con sus firmas el contrato. No sé si habrá sido más conveniente el proyecto de Huergo, pero había que hacer el puerto de una vez, y continuar con el examen de las dos propuestas hubiera sido interminable.”



ALGUNAS RAZONES MENOS CONOCIDAS

Iniciadores de las obras del puerto de Buenos Aires.
Óleo de Oreste Cortazzo, 1861.



Eduardo Madero y las personas que colaboraron en su primer proyecto portuario, 1861.
De izquierda a derecha: Norberto de la Riestra, Valentín Alsina, Carlos Enrique Pellegrini, Manuel José de Guerrico, Ambrosio de Lezica, Eduardo Madero, Juan Bautista Peña, Otto von Arning y Carlos Pellegrini (hijo, futuro presidente) que actuaba de secretario.

INAUGURACIÓN DE PUERTO MADERO

28/1/1889

veintidós años atrás en LA NACION

Martes 29 de enero de 1889.

El Puerto de Buenos Aires. Inauguración de la primera sección. El pueblo de Buenos Aires ha presenciado ayer un acontecimiento solemne y ha demostrado con su entusiasmo haberse penetrado de toda la trascendencia que encierra para el porvenir. Lo que se consideró como un sueño patriótico está ya realizado. El pensamiento de nuestros primeros estadistas, desde Rivadavia, está ejecutado e inaugurada, en medio de la pompa oficial y del regocijo popular, la primera sección de las obras, puede decirse que la gran capital del sud tiene ya su puerto, que

dará mayor expansión a su considerable progreso. La fiesta de ayer tendrá, por la importancia de nuestro intercambio, repercusión internacional y no tardarán en llegarnos ecos simpáticos, que así lo demuestren. Por el momento, debe hacerse constar, ante todo, la participación entusiasta del pueblo en la ceremonia, que ha sido como la consagración de la obra, siendo al mismo tiempo justo homenaje debido a la energía de la iniciativa particular que la lleva a cabo y que arrastra tras sí las esperanzas y los

votos populares. Podría decirse que hasta ayer la masa de la población, entrando en ella una buena parte de la clase ilustrada, no se daba cuenta exacta de la magnitud de la obra, o mejor, su misma magnitud asumía en las imaginaciones proporciones tales que se la creía irrealizable. La verdad se ha impuesto, por fin. Una enorme masa de pueblo ha visto vencidas las dificultades y realizada la obra, y en un rapt de patriótico entusiasmo se ha entregado a las más calurosas demostraciones de júbilo...

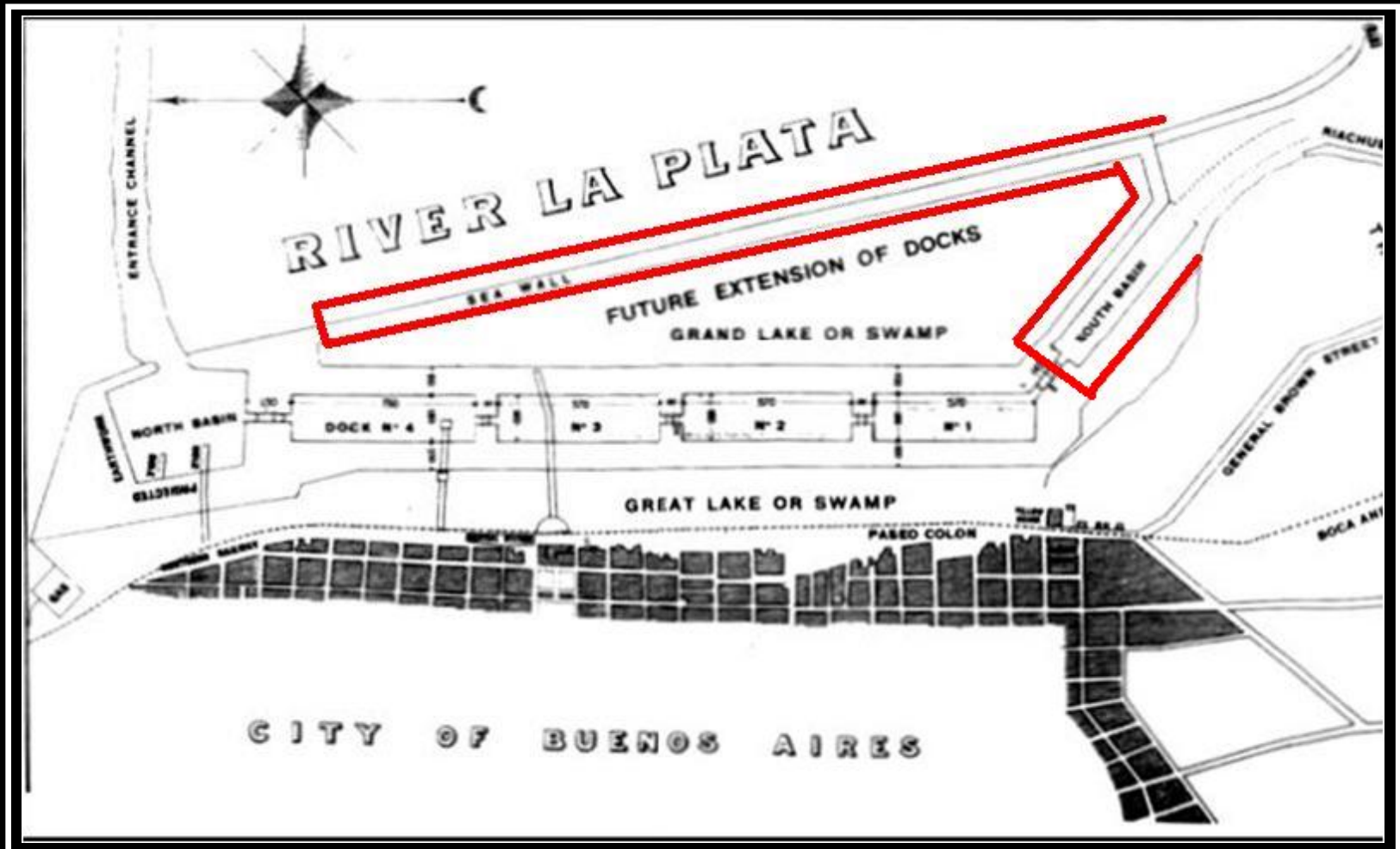
INAUGURACIÓN DE PUERTO MADERO

28/1/1889



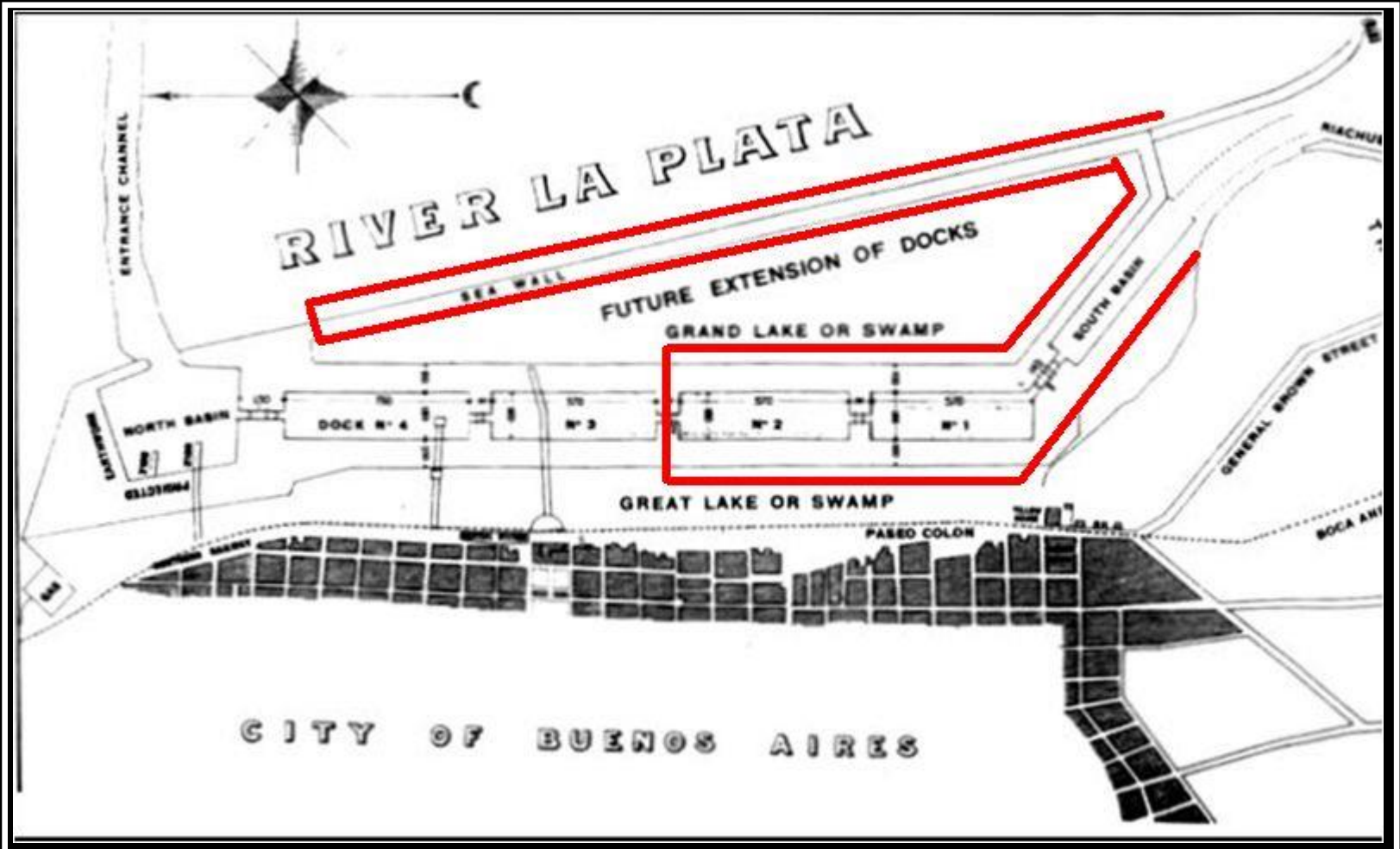
Inauguración del puerto de Buenos Aires en el año 1889.
Óleo de Oreste Cortazzo

28/1/1889: INAUGURACIÓN DE PUERTO MADERO (MALECÓN EXTERIOR Y DÁRSENA SUR)



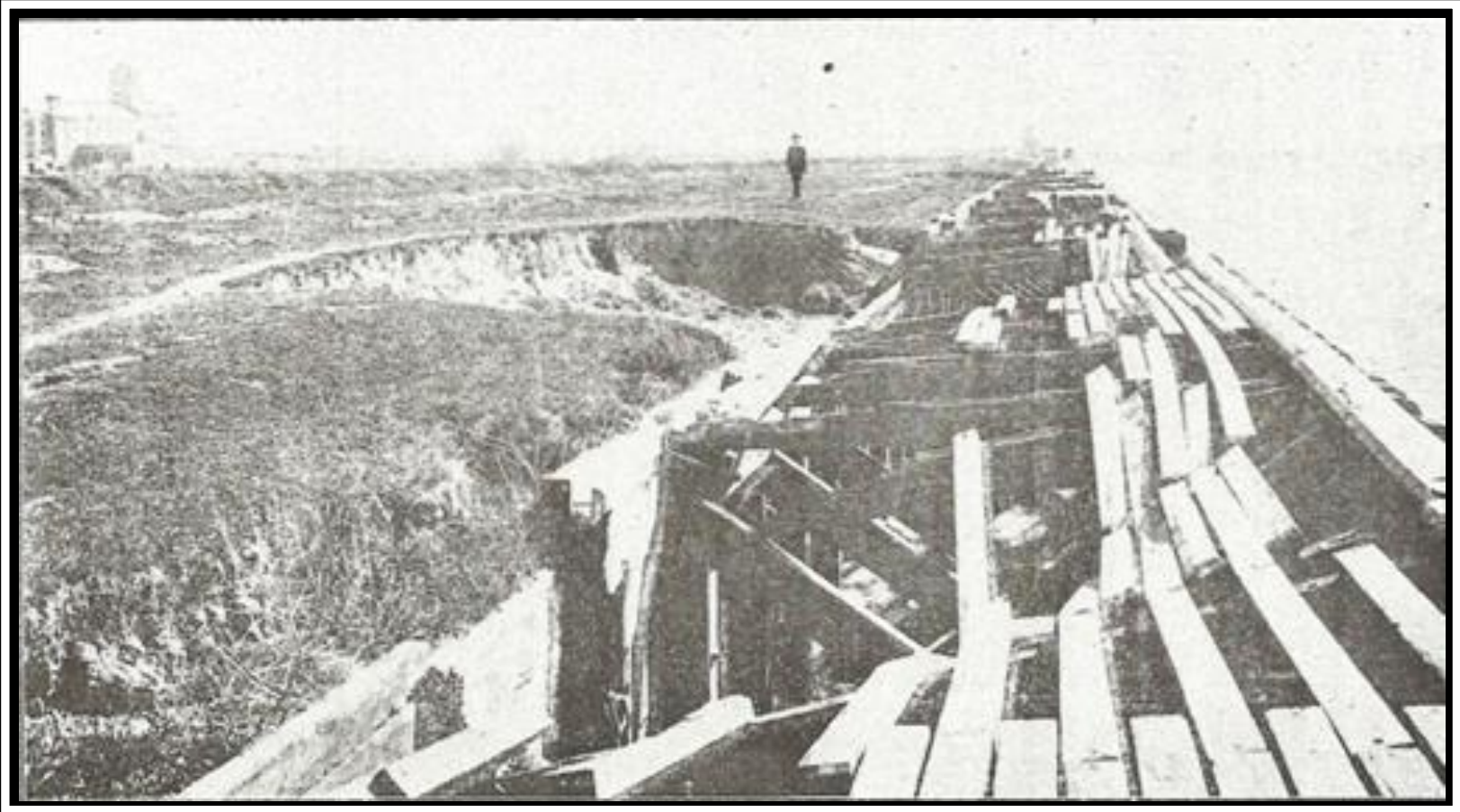
AVANCE DE LAS OBRAS AL 1/1/1891

PROBLEMA: LÍMITE PRESUPUESTARIO ALCANZADO



ESTADO DEL MALECÓN EXTERIOR EN 1891

PRESUPUESTO ORIGINAL: \$ 1.206.342



EDITORIALES DE LA PRENSA

10 de abril hasta el 6 de junio de 1891

	1882 Propuesta Congreso	1884 Planos "definitivos"	1885 Planos "definitivos"	Renegocia- do hasta 1891	Mayores Costos
MALECÓN EXTERIOR	De concreto	De concreto	De madera	De concreto	\$ 1.485.239
DEPÓSITOS FISCALES	315.000 m3	326.000 m3	85.000 m3	305.000 m3	\$ 4.810.683
VÍAS FÉRREAS	30 km	30 km	\$ 78.064	\$ 917.245	\$ 839.181
DIQUE DE CARENA	Ítem F	NO	NO	SÍ	\$ 1.500.000
LUCES DEL PUERTO	Ítem C	NO	NO	SÍ	\$ 100.000
MUROS PERIMETRALES	?	?	?	SÍ	\$ 1.780.000
PUENTES Y MUROS B/N	?	?	?	SÍ	\$ 1.320.000
SALUBRIDAD Y OTROS	?	?	?	Estimado LA PRENSA	\$ 5.000.000
TOTAL MAYORES COSTOS					\$ 16.835.103
PRESUPUESTO ORIGINAL					\$ 19.797.217
COSTO PROYECTADO SEGÚN LA PRENSA					\$ 36.632.320

14 al 17/04/1891

EDITORIALES DE LA PRENSA

10 de abril hasta el 6 de junio de 1891

23/04/1891

“Tales son los frutos de las condescendencias infinitas otorgadas a un proyecto mal estudiado y los resultados de una abdicación del juicio propio, deprimiendo a los consejeros imparciales de la administración pública, para entregarse con fe ciega en manos de hombres extraños, que venían simplemente a hacer un negocio en esta tierra.”

24/04/1891

“Pueden ser tan sabios cuanto se quiera aquellos ingenieros, pero seguramente sus procederes en la República Argentina no les aseguran títulos de consideración, que puedan presentar en su patria, en la Gran Bretaña, en donde no se tolera lo que aquí hay quienes aplaudan y prohíjan a ojos cerrados.”

INAUGURACIÓN DE PUERTO MADERO

28/1/1897

LA NACION

Cien años atrás

Jueves 24 de junio de 1897

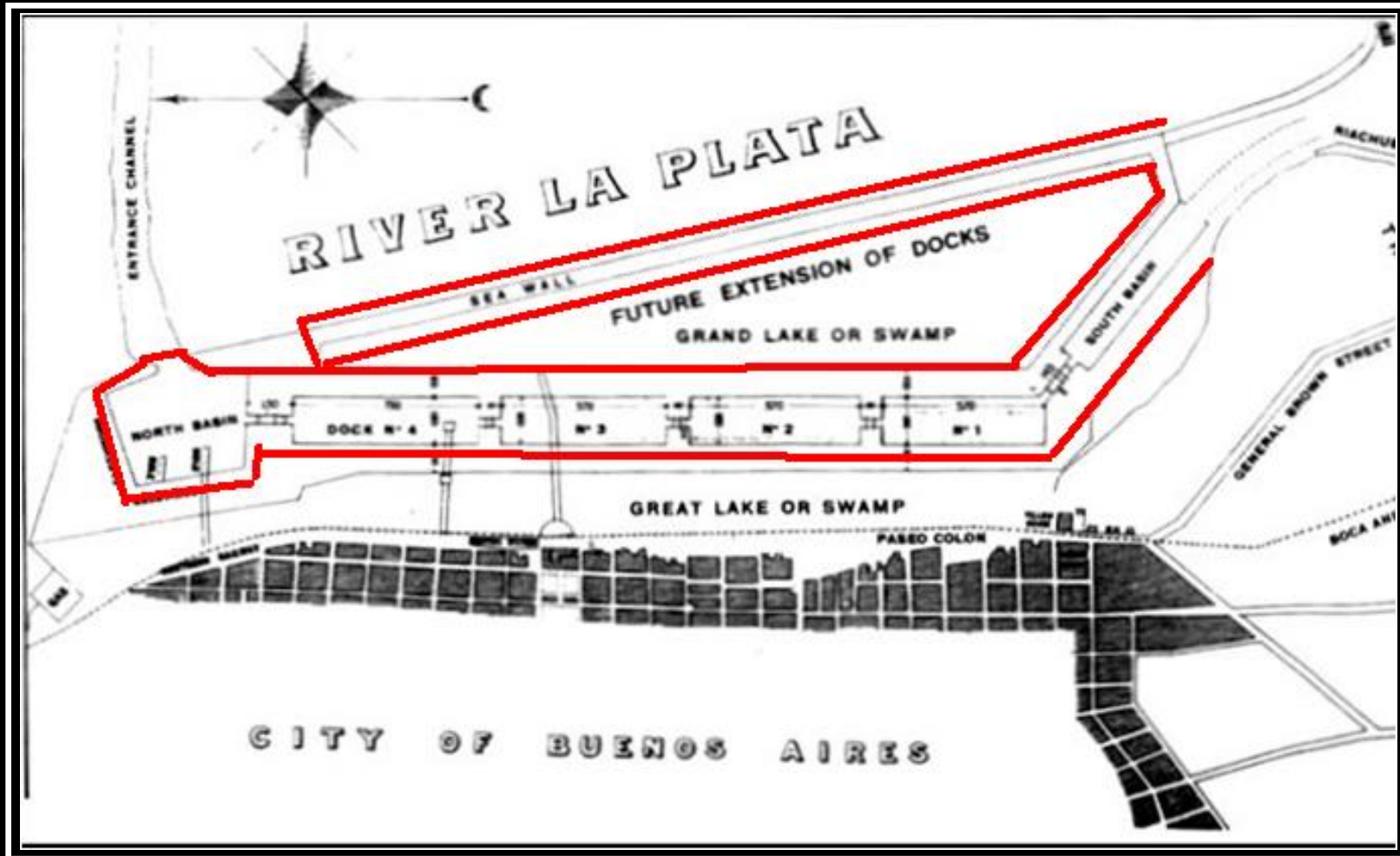
La fiesta de hoy - Inauguración del Puerto Madero - Buenos Aires presenciará hoy la inauguración definitiva de su gran puerto. La fiesta ha de resultar, sin duda, digna del objeto que la motiva. Los preparativos hechos son adecuados y sencillos, y con la ayuda del buen tiempo resultarán muy interesantes...

Un pequeño convoy compuesto de cinco coches salones y una máquina..., esperará a la 1 p.m. al presidente y comitiva oficial, en la terminación de la calle Belgrano. Se recorrerá el costado este hasta el antepuerto, y de allí se regresará hasta la cabecera sur del dique 1, para tomar parte en el gran lunch que se servirá en el galpón cero. En seguida la comitiva pasará a visitar la maquinaria hidráulica y talleres de la oficina de movimiento. Se harán funcionar el puente y compuertas de la esclusa sur y aparatos de incendio, y luego se dirigirá la comitiva hacia los diques de carena, donde podrá ver en seco el crucero 25 de Mayo y destroyer Misiones, y presenciar la salida del vapor Bellarena y entrada del Eolo al dique de 150 metros. La comitiva se embarcará después en los vapores Gaviota, Argentino y otros, y el presidente pasará revista a las naves de guerra amarradas en el dique 4, bajando en la cabecera sur del dique 3.

En la dársena norte está amarrado el vapor Eolo, que es el primer buque mercante que ha entrado por el canal del norte...

Los diques de carena - Espectáculo buscado por la población de Buenos Aires, ha de ser, de hoy en adelante, el que le ofrecerán los diques de carena que se inauguran solemnemente esta tarde. Aquellos inmensos recintos, en que descansarán, perfectamente en seco, los grandes transatlánticos, dejando a la vista su casco entero, tendrán necesariamente que despertar la curiosidad...

INAUGURACIÓN DE PUERTO MADERO 28/1/1897



El Dique 4 y la Dársena Norte fueron habilitados en marzo de 1897.

“Buenos Aires tiene ya su puerto terminado, o poco menos”, informa La Nación al día siguiente.

El Canal del Norte todavía no estaba en operaciones. Recién fue habilitado en 1898.

Eduardo Madero había fallecido en 1894.

El Ing. John Hawkshaw, fallecido en 1891, nunca estuvo en Buenos Aires.

COSTO OFICIAL : \$ 35.208.284

LA NACIÓN 19/01/1919

El precio de la obra—

El primitivo contrato aprobado por el gobierno fijaba la suma de 17.797.217 pesos oro para la realización de la obra. A medida que los trabajos fueron adelantando, se hizo necesario rectificar cifras, cálculos y valores, de manera que, cuando se llegó al final de los mismos, el puerto Madero costó 35.208.284 pesos oro, exactamente el doble de lo presupuesto.

En todas las obras públicas suele suceder lo mismo, aquí y en todos los países del mundo, precisamente porque las oficinas tienen un criterio que no es el criterio de los constructores o de los empresarios.

La pública opinión, que no se contenta nunca con las cifras oficiales, dijo entonces que el puerto Madero había costado "cincuenta millones de pesos oro", lo que no se ha probado de ninguna manera.

LA PRENSA SE QUEDÓ CORTA

PRESUPUESTO PROYECTO MADERO:

CONTRATO FIRMADO	\$ 17.197.217
MAYORES COSTOS PARTIDAS OFICIALES:	\$ 18.011.067
<u>OBRAS A CARGO DE OTROS CONTRATISTAS (aprox)</u>	<u>\$ 7.000.000</u>
TOTAL FINAL (parox.)	\$ 50.000.000

LONGITUD DE MUELLES NOMINAL:	7100 METROS
LONGITUD DE MUELLES EFECTIVA:	4000 METROS APROX.

PRESUPUESTO PROYECTO HUERGO:

DIQUE 1:	\$ 3.473.123
DIQUES 1 a 3:	\$ 10.000.000

LONGITUD DE MUELLES DIQUE 1:	2490 METROS
LONGITUD DE MUELLES DIQUES 1 a 3:	8340 METROS



1823
James Bevans
GUERRA BRASIL

1828
Carlos E. Pellegrini

1855
Muelle y Aduana de Taylor

1852
Consejo de Obras Públicas
(Ing. Carlos Pellegrini)

1858
Juan Coghlan
GUERRA PARAGUAY

1871
Proyecto Bateman

1876
Departamento de Ingenieros
(Ing. Guillermo White)

1902
Elmer Corthell

1906
Abel Pagnard

1913

1837

LUIS A. HUERGO				

1870
1er ingeniero
1876-1883
Puerto Riachuelo

1881/1882
Proyecto Huergo

1833

EDUARDO MADERO				

1861
1er Proyecto (Newham-Giles)

1869
2do Proyecto (Bell-Miller)

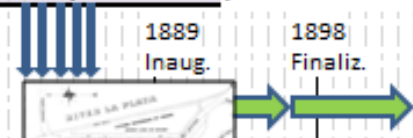
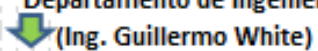
1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)

1889
Inaug.

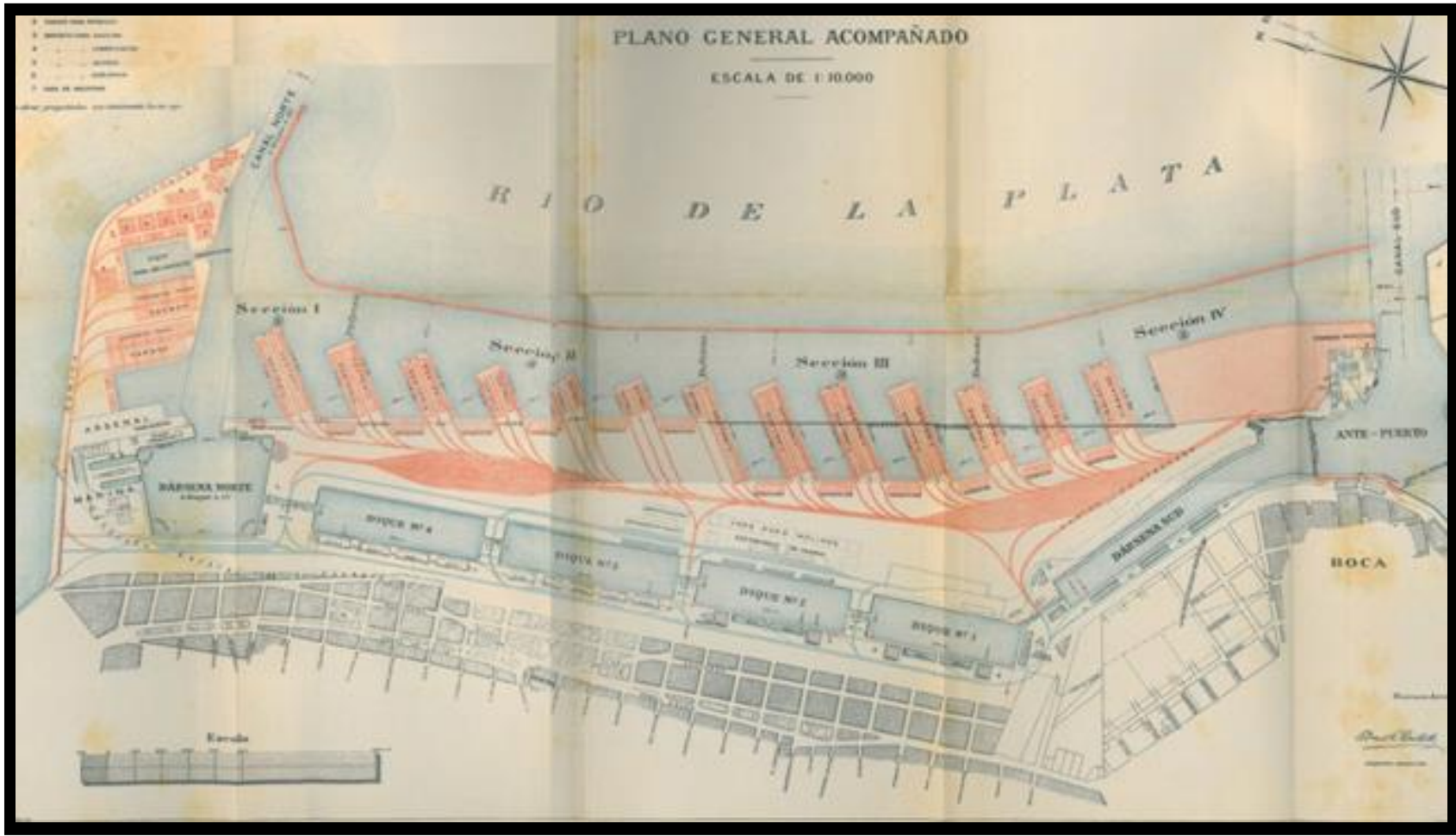
1898
Finaliz.

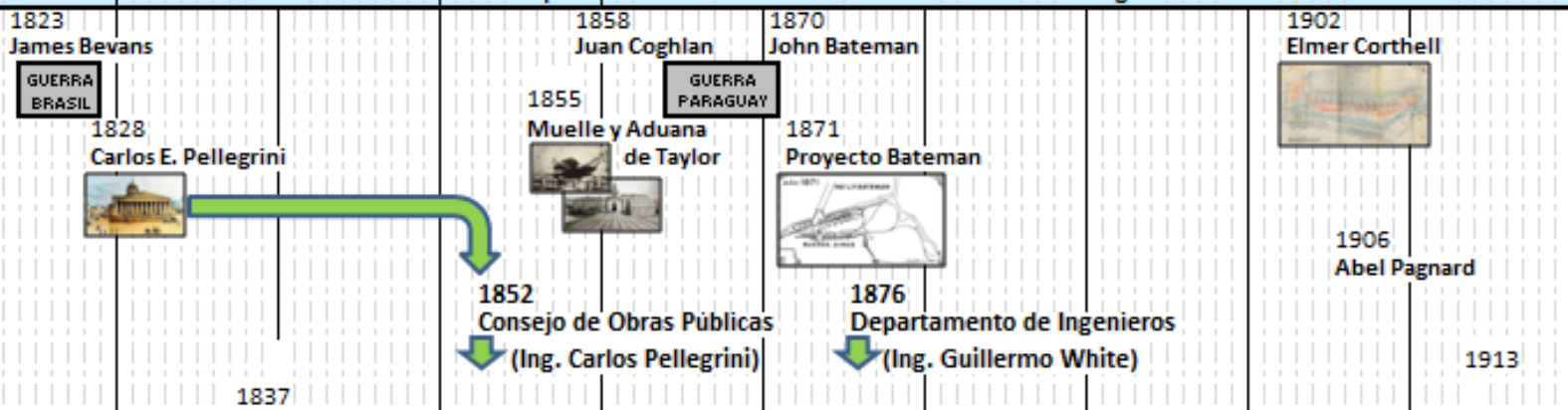
1905
Colapso

1909
Puerto Nuevo




PROYECTO CORTHELL 1902





1837




LUIS A. HUERGO

1870
1er ingeniero

1876-1883
Puerto Riachuelo

1881/1882
Proyecto Huergo

1833



EDUARDO MADERO

1861
1er Proyecto (Newham- Giles)

1869
2do Proyecto (Bell- Miller)

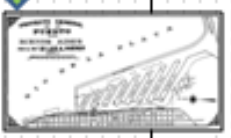
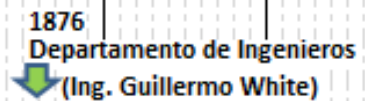
1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)

1889
Inaug.

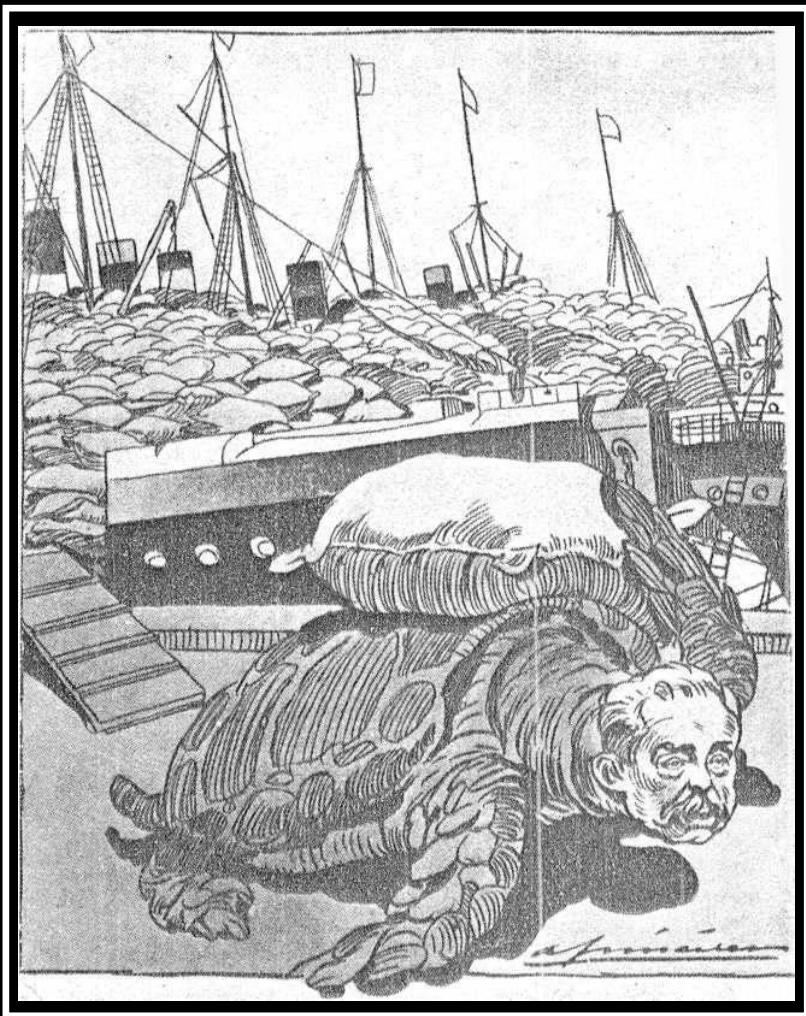
1898
Finaliz.

1906
Colapso

1909
Puerto Nuevo



COLAPSO PUERTO MADERO 1906



*“¿Se halla el puerto abarrotado?
¡Claro está!
Mas siguiendo el iniciado
movimiento aquí indicado
¡se desabarrotará!”*

Caricatura Caras y Caretas, 1906



1823
James Bevans
GUERRA BRASIL

1828
Carlos E. Pellegrini

1858
Juan Coghlan
GUERRA PARAGUAY

1855
Muelle y Aduana de Taylor

1870
John Bateman

1871
Proyecto Bateman

1902
Elmer Corthell

1906
Abel Pagnard

1852
Consejo de Obras Pùblicas
(Ing. Carlos Pellegrini)

1876
Departamento de Ingenieros
(Ing. Guillermo White)

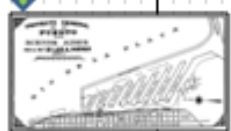
1837

LUIS A. HUERGO

1870
1er ingeniero

1876-1883
Puerto Riachuelo

1881/1882
Proyecto Huergo



1833

EDUARDO MADERO

1861
1er Proyecto (Newham-Giles)

1869
2do Proyecto (Bell-Miller)

1882
Proyecto Madero (Hawkshaw, Son & Hayter)



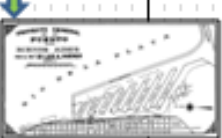
1889
Inaug.

1898
Finaliz.

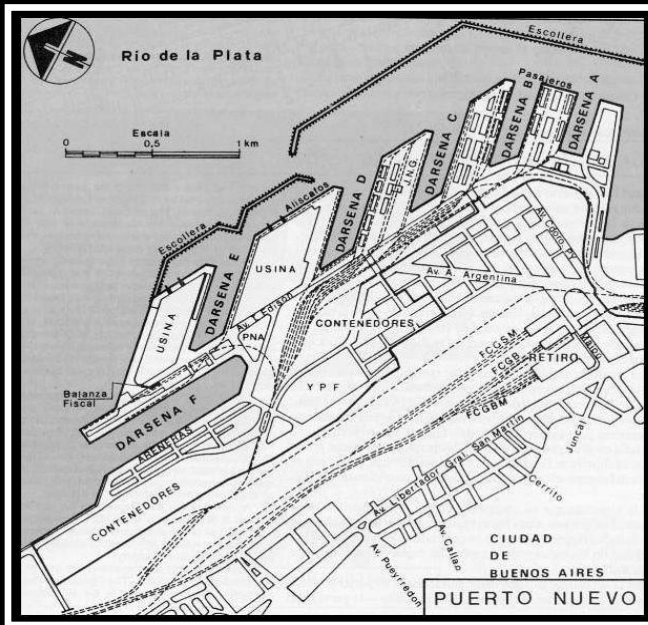
1906
Colapso



1909
Puerto Nuevo



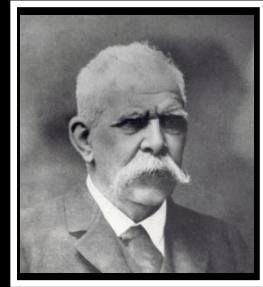
PUERTO NUEVO 1907-1919



- ❖ FIGUEROA ALCORTA LO APRUEBA, 1907
- ❖ LLAMADO LUIS A. HUERGO AL MOMENTO DE SU CREACIÓN, 1909.
- ❖ INICIADO EN 1911.
- ❖ INAUGURADO EN 1919.
- ❖ PUERTO MADERO ERA ABANDONADO COMO PUERTO EN 1925.

LUIS A. HUERGO Y LA CUESTIÓN PUERTO

EPÍLOGO



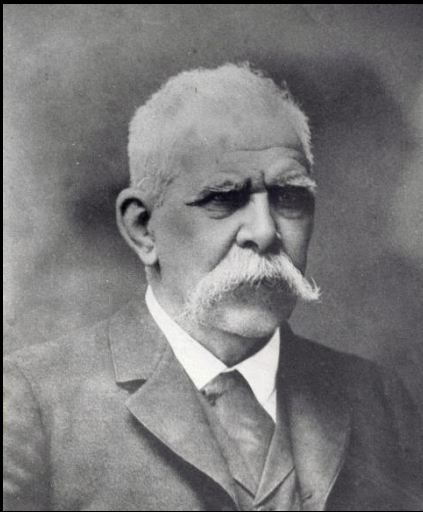
Las desprolijidades son propias y habituales de todas las épocas y países. Bien se dice que “en todas partes se cuecen habas”. Algunos podrán justificar tales desprolijidades considerándolas “atajos” para el progreso. Sin embargo, en la “cuestión puerto”, es difícil ignorar el perjuicio importante que las mismas produjeron al país, al invertir ingentes dineros y esfuerzos en una solución que el tiempo demostraría que no era la más adecuada para el puerto de Buenos Aires.

En una vida llena de realizaciones, Luis A. Huergo luchó denodadamente para demostrar que el Proyecto Madero era una colección de errores y despropósitos. No estuvo sólo en esa lucha, lo acompañó en forma unánime toda la Ingeniería Argentina. El comienzo de los trabajos de Puerto Nuevo, en 1911, siguiendo los conceptos defendidos por él 30 años antes, fue su triunfo.

Sin embargo, Luis A. Huergo, en 1911, ya había dejado atrás la cuestión puerto. Estaba empeñado en otra lucha no menos importante, la cuestión petróleo. Pero esa es otra historia.

LUIS A. HUERGO Y LA CUESTIÓN PUERTO

Conferencia para el
CENTRO ARGENTINO DE INGENIEROS



LUIS AUGUSTO HUERGO
1/11/1837 – 4/11/1913

A cargo de
Ing. Hernán Huergo

22/10/2015

