

ACADEMIA NACIONAL DE INGENIERÍA
HACIA EL BICENTENARIO 2010-2016



EL PUERTO DE “NUESTRA SEÑORA DEL BUEN AYRE”

Arístides Bryan Domínguez
Académico de Número
Presidente de la Sección Enseñanza

Buenos Aires
REPÚBLICA ARGENTINA

Versión original: 2010
Última revisión y ampliación: Julio de 2015

Dedicado con cariño a mis abuelos

maternos

y

paternos



Enrique Dufresche-Dagand

1867 Bs. As.- 1956 Bs. As. Arg.

Contador Público Nacional

Hacia 1890 cabalgó durante varios años con las caravanas de carretas que iban al Sur.



**Herminia Riganti
de Dufresche**

1875 Varese, Italia - 1960 Bs. As. Arg.



**Francisco Luciano Domínguez
Ozón**

1852, Pontevedra, España - 1905 R. Negro, Arg.

Acompañó como colonizador al ejército expedicionario del General Roca en la Campaña del Desierto



**María Luisa Baglietto
de Domínguez**

1865 Bs. As. – 1944 Bs. As. Arg.

y a mis padres



Arístides Domínguez-Baglietto
1900 Choele Choel, Río Negro, Arg. -1986 Buenos Aires, Argentina
Lanzador de disco internacional
3 records latinoamericanos
Torneo en Santiago de Chile -1929



Celina Herminia Dufresche de Domínguez
1905 Buenos Aires, Argentina – 1987 Buenos Aires, Argentina

CONTENIDO

- 1. Primera Fundación de Buenos Aires – 1536**
- 2. Segunda Fundación de Buenos Aires – 1580**
- 3. La Ciudad de la Santísima Trinidad**
- 4. El Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre**
- 5. Proyectos y Obras de Modernización – La etapa de los Muelles**
- 6. Proyectos para el Puerto de Buenos Aires**
- 7. Los Hoteles de Inmigrantes**
- 8. El Puerto de la Boca del Riachuelo**
- 9. Boca del Riachuelo – Proyecto de un Puerto Fluvial – 1938**
- 10. Puentes sobre el Riachuelo**
- 11. El Puerto Madero**
- 12. El Puerto de Dock Sud**
- 13. El puerto que debió llamarse “Ingeniero Huergo”**

1

**PRIMERA FUNDACIÓN
DE
BUENOS AIRES
1536**

El 24 de agosto de 1535 partió de España la expedición del general Don Pedro de Mendoza (1487-1537), Primer Adelantado del Río de la Plata.

La flota estaba compuesta por 11 navíos, y a su bordo venían 2.500 hispanos y 150 sajones.

El 2 de febrero de 1536 las embarcaciones menores entraron en el *“Riachuelo de los Navíos”*.

El día 3 de febrero, Pedro de Mendoza fundó el *“Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre y Pueblo de la Trinidad”*, en un lugar ubicado en las inmediaciones del Parque Lezama (*).

Los expedicionarios construyeron una iglesia, una casa para el Adelantado y un conjunto de chozas para quienes serían los primeros habitantes de la nueva ciudad.

El lugar de emplazamiento era un sitio abrigado y de aguas tranquilas donde se podían carenar las naos instalar un astillero para construir los bergantines y bajeles. Para ello se habían traído “los artesanos y maestros de hacer naves”.

Sobre el inmenso Río de la Plata se volcaba el Río Paraná, que poco después sería remontado.

(*) El Parque Lezama es uno de los muchos paseos tradicionales de la Ciudad de Buenos Aires, ubicado en el barrio de San Telmo, y sede del Museo Histórico Nacional.

Algunos historiadores creen que en este lugar se realizó la primera fundación de la Ciudad por Pedro de Mendoza en 1536, abandonada un año después por la hambruna, las enfermedades y la hostilidad de las tribus querandíes.

El terreno perteneció a distintos propietarios, hasta que en 1857 fue comprado por el hacendado salteño Gregorio Lezama, quien importó árboles y plantas exóticas y contrató a paisajistas europeos para que diseñaran uno de los jardines privados más lujosos de la época. Su viuda, Ángela Álzaga, vendió los terrenos a la comuna en 1894 con la condición de que se convirtieran en un paseo público con el nombre de su marido.

La historia del emplazamiento del Puerto y el Pueblo fue narrada por un testigo presencial, el alemán Ulrich Schmidl en su *Admirable navegación realizada por el Nuevo Mundo, entre Brasil y el Río de la Plata entre los años 1534 a 1554.*

Schmidl relata las vicisitudes sufridas por los fundadores ante la falta de víveres.

La postrísima población de algo más de 2.500 pobladores y 72 caballos fue acosada por los indios, que decidieron expulsar a los invasores debido a los malos tratos y a las exigencias de éstos para con los aborígenes.

Unidos por un rencor común, querandíes, guaraníes, charrúas y timbúes, reunieron 23.000 lanzas frente a los muros del precario fuerte español y en la noche del 24 de junio 1536 atacaron e incendiaron la primitiva Buenos Aires.

La enorme fogata resplandeció en la noche de San Juan Bautista.

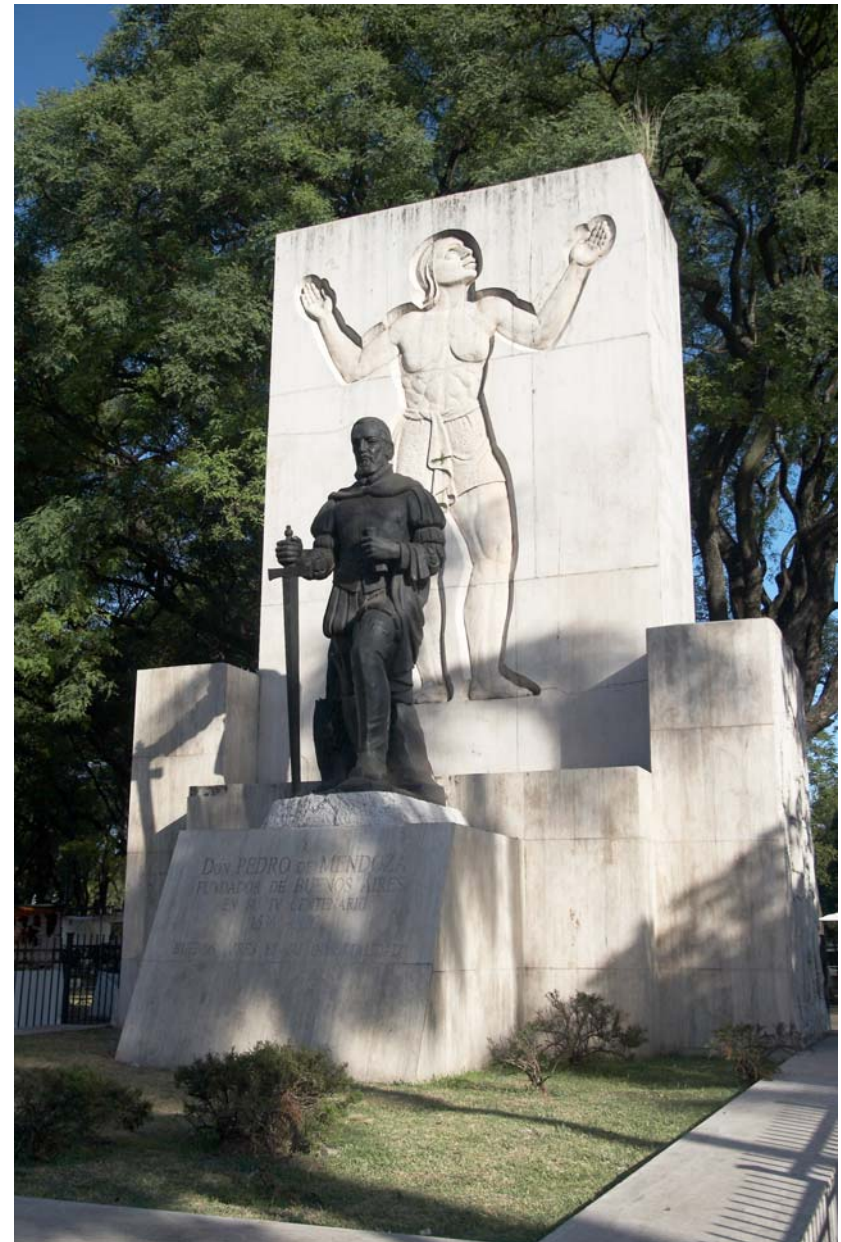


MUSEO HISTÓRICO NACIONAL
Parque Lezama
Buenos Aires, Argentina



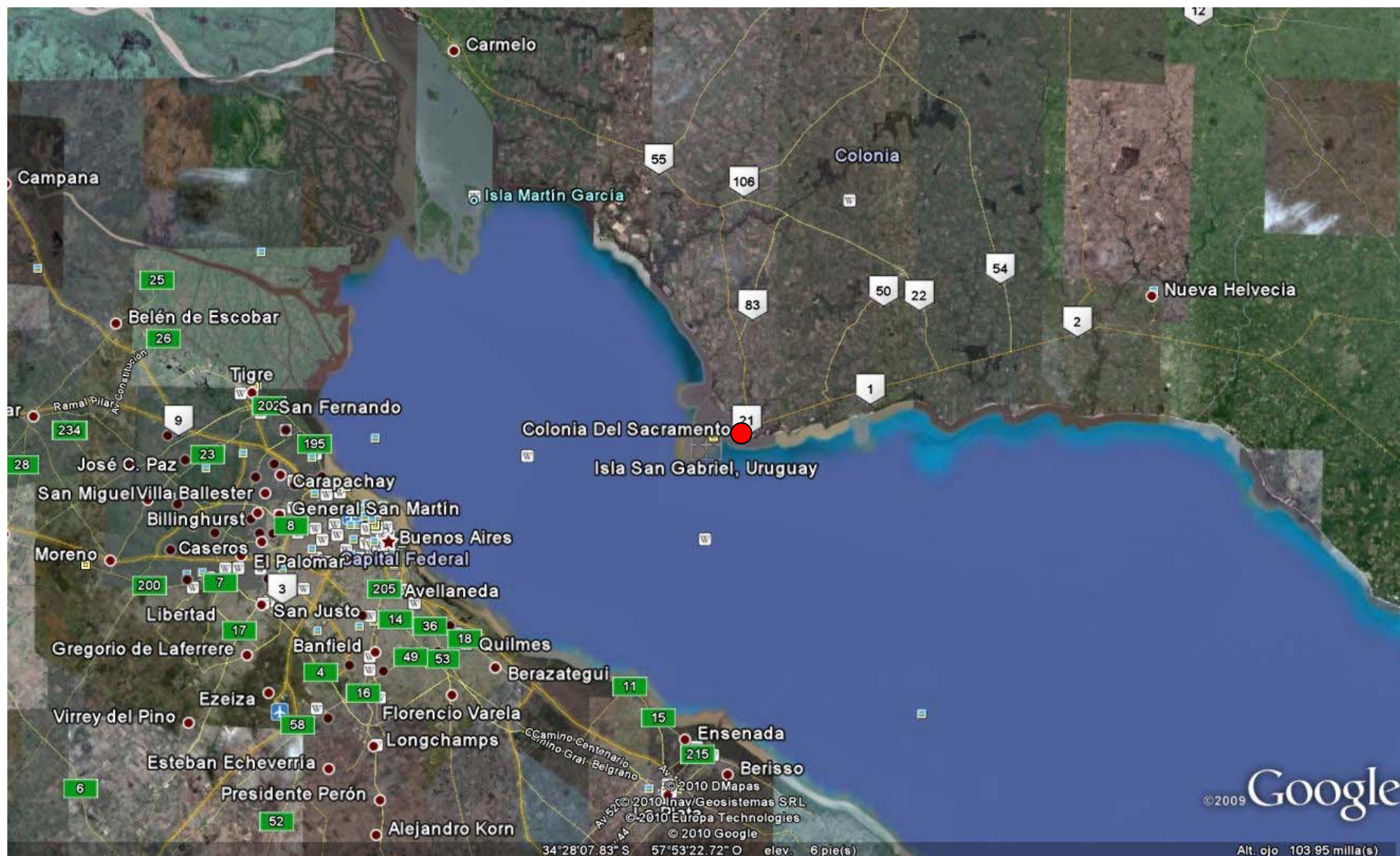
Don Pedro de Mendoza y Luján

(n. en Guadix, 1487? - murió en un lugar del Océano Atlántico
al Sud Oeste de las islas del Cabo Verde,
próximo a las islas Canarias, 23 de junio de 1537)
Militar de familia noble, almirante y conquistador español
Primer adelantado y gobernador del Río de la Plata
Fundó la primera ciudad de Buenos Aires el 2 de febrero de 1536



Monumento a Don Pedro de Mendoza y Luján

Parque Lezama
Buenos Aires Argentina



Isla San Gabriel

Frente a Colonia del Sacramento, Uruguay

En esta isla Pedro de Mendoza realizó una breve escala
antes de desembarcar en Buenos Aires, en el Riachuelo de los Navíos.



Ulrich Schmidl

Monumento al primer cronista
del Río de la Plata
Parque Lezama, Barrio de San Telmo
Buenos Aires, Argentina

Integró la expedición de
Don Pedro de Mendoza.



Grabado del pueblo de la Trinidad

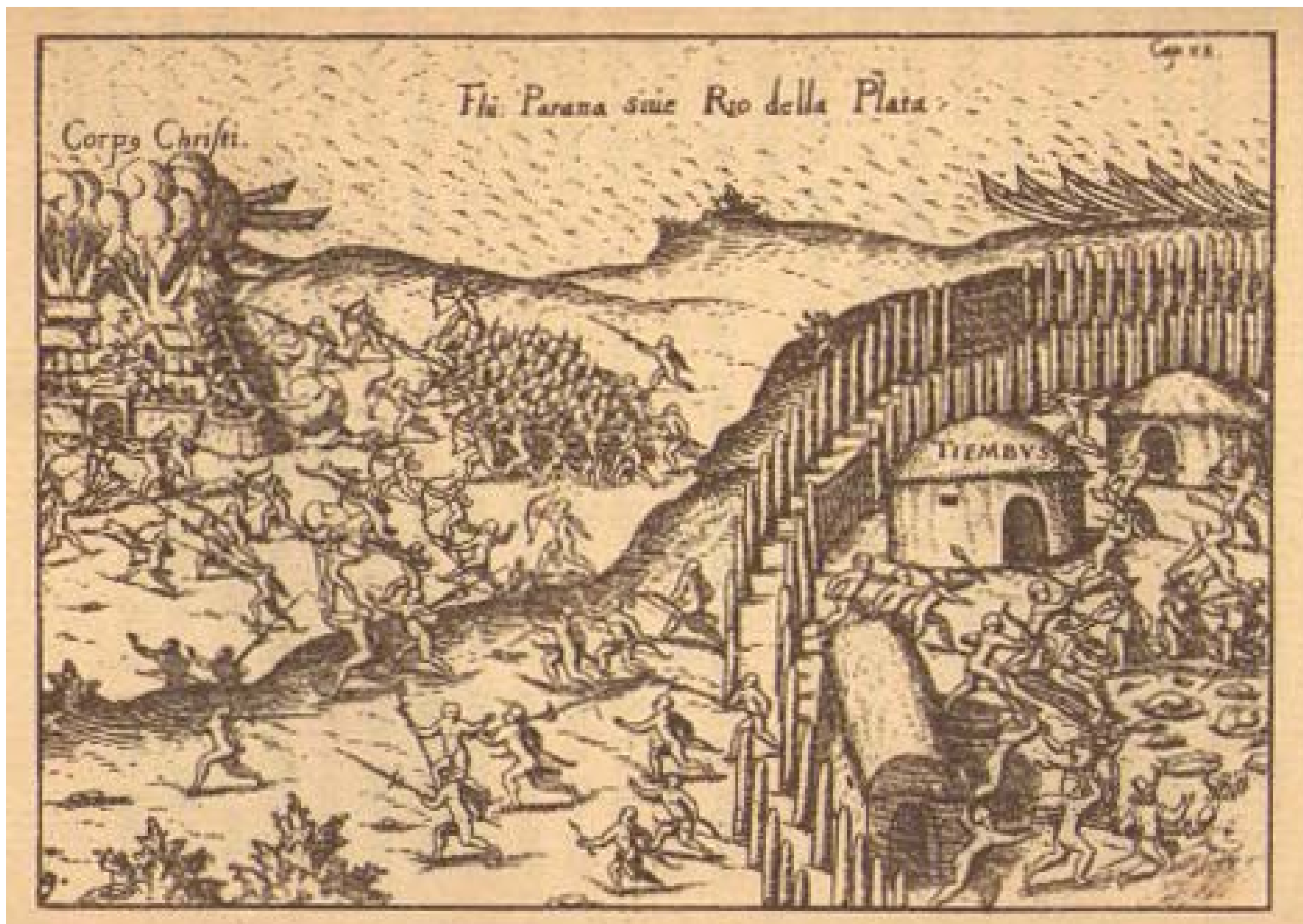
(la primitiva Buenos Aires)

Realizado por Ulrich Schmidl



Combate entre indios y españoles en la ciudad fundada por Pedro de Mendoza

Según Ulrich Schmidl. Museo Mitre



Asalto al Fuerte Corpus Christi

En la expedición de Don Pedro de Mendoza venían Juan de Ayolas y Juan Domingo Martínez de Irala, que habían asistido a la fundación del puerto de *“Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre”*.

Irala embarcó como segundo en la expedición de Ayolas que remontó el río Paraná y penetró en el río Paraguay.

El 2 de febrero de 1537 llegaron hasta un puerto natural que llamaron *Puerto de la Candelaria*.

En el año 1537 Juan de Salazar realizó la fundación de *Asunción del Paraguay*.

Ayolas nombró a Irala su lugarteniente y le ordenó que lo esperara al mando de dos naos con 33 hombres.

Ayolas y todos sus acompañantes fueron muertos por los indios *payaguaes*, por lo cual Irala tomó el mando, siendo reconocido como tal en Asunción por el Veedor Alonso de Cabrera y Ruiz Galán, en virtud del título que le había dejado Ayolas para que lo reemplazara.

Irala había notado que la vida en la primitiva Buenos Aires era muy precaria y, pensando hacer de Asunción el centro de colonización del Río de la Plata y el punto de comunicación con el Perú, decidió llevarse a los pocos pobladores de Buenos Aires con todos sus enseres.

Con ese propósito bajó al Río de la Plata en junio de 1541, mandó quemar una nave y el poblado y embarcó a los maltratados pobladores que quedaban con destino al Paraguay. Estos debieron abandonar el precario refugio sin dejar nada, salvo los caballos.

Las condiciones de vida de estos sobrevivientes habían sido espantosas.

En el lugar surgió nuevamente la pampa desierta. En ese mismo año, los restos de la expedición de Mendoza, con Domingo Martínez de Irala al frente, se instalaron en la *Asunción del Paraguay*.

El 25 de julio de 1553, Francisco de Aguirre fundó *Santiago del Estero*. El asedio de mocovíes y diaguitas perduró, no obstante desde ella salieron las expediciones fundadoras de *Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy y Córdoba*.

Ante la necesidad de acortar las paradas del viaje desde *Chile a Santiago del Estero*, Don Pedro del Castillo fundó la ciudad de *Mendoza* el 2 de marzo de 1561.

El esfuerzo que en esa época demandaba trasladarse desde una provincia a otra era enorme.

Los viajes eran agobiadores y los riesgos de ataques por parte de los indios o del bandidaje incipiente eran grandes.

El sol radiante de las alturas y la falta de vegetación protectora hacían necesario interrumpir la marcha en las horas en las que el calor era más intenso.

Los ríos y los arroyos debían cruzarse con grandes precauciones debido a las crecidas, que muchas veces se producían casi sin anuncio.

Los pobladores de Santiago del Estero, Tucumán y Córdoba buscaban mejores vías de comunicación con el Perú y con Chile.

El curso de agua formado por el río Carcarañá, el río Paraná, y el río de la Plata, que unía a los cordobeses con Buenos Aires, *era de poca utilidad sin un puerto adecuado.* Lo mismo les sucedía a los habitantes de Asunción del Paraguay, a casi 4 décadas de su fundación.

Por estos motivos, la presión ante la Corona de España para lograr la apertura de un puerto en la entrada al Río de la Plata aumentaba cada año.

PEDRO DE MENDOZA Y EL SAQUEO DE ROMA DEL AÑO 1527

La ciudad de Roma ha sufrido distintos saqueos a lo largo de la historia:

- 387 a. C. Saqueo tras la batalla de Alia, por los galos;
- 410 Saqueo por los visigodos;
- 455 Saqueo por los vándalos;
- 472 Saqueo por las tropas de Ricimero;
- 546 Saqueo por los ostrogodos;
- 846 Saqueo por los sarracenos;
- 1084 Saqueo por los normandos;
- 1494 Invasión por tropas de Carlos VIII de Francia
- 1527 Saqueo por el ejército imperial de Carlos I de España.**

EL SAQUEO DE ROMA DE 1527

El passeto di Borgo – Antiguo pasadizo secreto del Vaticano.

Famosa obra de ingeniería militar del Renacimiento

La primitiva muralla de este pasaje tuvo origen a mediados del siglo VI.

Fue ampliada por el Papa León IV en el año 852, tras el saqueo de Roma por los sarracenos (846).

El pasaje se construyó en el interior de la primitiva muralla simulando un acueducto, y fue utilizado por:

El Papa Alejandro VI en el año 1494, cuando el rey de Francia Carlos VIII invadió la ciudad.

El Papa Clemente VII en el año 1527, enfrentado con el monarca Carlos I de España. El Papa escapó a la seguridad del Castillo Fortaleza de Sant'Angelo a través de este pasaje cuando las tropas del monarca, encabezadas por el Conde estable de Borbón, saquearon Roma y masacraron a la Guardia suiza (*). El castillo se convirtió en la prisión del Papa durante siete meses. Para conseguir su libertad se le pidió una capitulación formal y el pago de 300.000 ducados.

(*) **La Guardia Suiza Pontificia:** Ver diapositiva siguiente.

LA GUARDIA SUIZA PONTIFICIA

La Guardia Suiza (en latín: Custodes Helvetici; en italiano: Guardia Svizzera) es un cuerpo militar encargado de la seguridad del Estado de la Ciudad del Vaticano.

El jefe ceremonial de la Guardia Suiza es el Papa, soberano de la Ciudad del Vaticano. En la actualidad, se trata del ejército profesional más pequeño del mundo, con alrededor de 110 soldados.

Actualmente la Guardia está compuesta por 4 oficiales, 23 suboficiales, 70 alabarderos, 2 tamborilleros y un capellán.

Los nuevos miembros de la Guardia Suiza juran su lealtad todos los 6 de mayo, y también se celebra en esa fecha los ascensos.

Esto se hace en conmemoración a la heroica acción llevada a cabo ese día de 1527, durante el saqueo de Roma por parte de tropas alemanas.

El uniforme actual fue diseñado por el Comandante de la Guardia Jules Répond (1910-1921) a partir del modelo que se atribuye a Miguel Ángel hecho en 1505 a la moda de entonces, y en los colores de librea de la Casa del Papa Julio II, della Rovere. Es considerado una de las vestimentas militares en activo más antiguas del mundo.

Este uniforme es mucho más vistoso, alegre y brillante que el que tenían ya bastante avanzado el siglo XIX: el yelmo, ornado con una pluma roja o blanca, según la graduación; los guantes blancos, la coraza, que aún tiene una reminiscencia medieval, y el morrión, negro o en metal, que es del estilo del que llevaban los soldados españoles en el siglo XVI.

El color rojo fue introducido por el Papa León X, en referencia al escudo de los Médicis.

El uniforme bermejo de los oficiales está basado en el que usaban los guardias españoles del Imperio durante el reinado de Felipe II.

La historia de la Guardia Suiza tiene su origen en el siglo XV. El papa Sixto IV ya había hecho una alianza previa con la Confederación Suiza y construyó cuarteles en "Via Pellegrino" previendo la posibilidad de contratar mercenarios suizos.

El pacto fue renovado por el papa Inocencio VIII para usarlos contra el duque de Milán.

Alejandro VI los utilizó durante su alianza con el rey de Francia.

Durante la época de los Borgia, sin embargo, comenzaron las guerras italianas, en las cuales los mercenarios suizos eran un accesorio en la línea del frente entre las facciones beligerantes, a veces por Francia y, a veces por la Santa Sede o el Sacro Imperio Romano Germánico.

Los mercenarios se reclutaron cuando se oyó decir que el rey Carlos VIII de Francia planeaba una guerra en contra de Nápoles, entre cuyos participantes estaba el cardenal Giuliano della Rovere, el futuro papa Julio II.

La Guardia Suiza Pontificia fue creada el 21 de enero de 1506, tres años después de que el Papa Julio II ocupara la silla de San Pedro y pidiera a los nobles suizos, soldados para su protección, formando una compañía de 150 hombres.

En ese momento, la elección lógica fueron los mercenarios suizos, debido a la reputación que se habían labrado en las Guerras de Borgoña.

Diversos hechos de armas han inmortalizado la bravura de estos soldados, pero el más memorable ocurrió el 6 de mayo de 1527 cuando se enfrentaron a un millar de soldados alemanes y españoles durante el saqueo de Roma por parte de las tropas del emperador Carlos V.

Lucharon ante la basílica de San Pedro y siguieron combatiendo mientras retrocedían hasta los escalones del altar mayor.

Sobrevivieron sólo 42 de los 150 guardias suizos; estos formaron un círculo alrededor del Papa Clemente VII y lograron que escapara por un pasaje llamado "Passetto di Borgo" que conduce al castillo de Sant'Angelo.



Saco de Roma - 6 de mayo de 1527



Saco de Roma - 6 de mayo de 1527

Por Martin van Heemskerck (1527)



**El Papa Clemente VII
enfrentado con el monarca
Carlos I de España
1527**

En este saqueo participó ***Pedro de Mendoza*** y también ***soldados mercenarios alemanes***.

El botín logrado por Mendoza le permitió financiar la expedición al Río de la Plata.

Es muy probable que entre los soldados mercenarios alemanes que tomaron parte en el saqueo de Roma se encontrara ***Ulrich Schmidl*** (Ulrico Schmidl), quien participó en la expedición de Pedro de Mendoza al Río de la Plata.

A Schmidl debemos el primer relato y los primeros dibujos de esa expedición.



Extensión del Passeto di Borgo
Famosa obra de ingeniería militar del Renacimiento
Longitud = 800 m ; Altura = 10 m

Entrada al Passeto di Borgo

El pasadizo secreto del Vaticano







El Passeto di Borgo
A la derecha de la fotografía



El Passeto di Borgo

Al fondo se ve el castillo fortaleza de Sant'Angelo





El Passeto di Borgo

Llegando al castillo fortaleza de Sant'Angelo

Antiguo mausoleo de Adriano

Fotografía tomada desde el Puente Sant'Angelo





El Passeto di Borgo
Conexión con el castillo fortaleza de Sant'Angelo



**Entrada del Passetto al
Castillo de Sant'Angelo**

2

**SEGUNDA FUNDACIÓN
DE
BUENOS AIRES
1580**

Desde mucho antes del año 1580 se hizo imprescindible volver a poblar el *Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre*, fundado por Don Pedro de Mendoza en el año 1536 y abandonado por orden de Domingo Martínez de Irala en el año 1541.

Además de diversas causales políticas, la necesidad de repoblar el Puerto se basaba en la urgencia que tenían Asunción, Santiago del Estero, el Tucumán y Córdoba de intercambiar sus producciones con mercaderías de ultramar, principalmente europeas, que todavía no se producían en la incipiente colonia.

El Licenciado Juan de Matienzo y Peralta, Oidor de Charcas (equivalente a Juez), respetable jurisconsulto y asesor legal del Virrey del Perú, dedicó mucho empeño a que la Corona española realizara un nuevo asentamiento y Puerto en el Río de la Plata.

En los años 1563, 1566 y 1567, Matienzo envió a la Corona precisas y eficientes recomendaciones relacionadas con esta cuestión.

Ello permitiría aliviar el engorroso y penoso viaje a través del estrecho de Magallanes, o el incierto y difícil tránsito cruzando el istmo, desde Portobelo a Panamá, que eran las dos únicas rutas viables desde España hasta el Perú.

El Factor Pedro Dorantes, desde Asunción solicitaba la apertura de un puerto en el Río de la Plata.

El Tesorero Hernando de Montalvo *escribió al Rey Felipe II el 15 de noviembre de 1579, reiterándole la conveniencia de repoblar y sustentar el Puerto de Buenos Aires.*

“Era imprescindible habilitar un Puerto en el Río de la Plata, para dar salida a los productos de la tierra y para conseguir las mercaderías procedentes de España”.

***Las dos flotas anuales* que arribaban con éstas, una a México y la otra a Portobelo debían recorrer el largo trayecto de allí a Panamá, de este puerto al de Lima, desde donde por tierra pasarían a Potosí, a Santiago del Estero y finalmente a Buenos Aires.**

Ello encarecía enormemente las mercaderías, haciendo casi prohibitiva su adquisición.

El 15 de noviembre de 1573, Don Juan de Garay, natural de Orduña, brazo derecho del Adelantado Ortiz de Zárate, fundó la ciudad de *Santa Fe de la Vera Cruz*, en la costa del río Paraná, llevando vacas, lanares y 50 yeguarizos (hasta la expedición de Garay no se conocía ganado vacuno en esta zona).

Santa Fe no resultó en la tan ansiada salida que permitiese evadir la forzosa dependencia con el Alto Perú. Debido a ello, Garay continuó buscando un emplazamiento río abajo, y llegó a la conclusión de que el lugar elegido originalmente por Don Pedro de Mendoza era el adecuado.

Por lo expuesto y de acuerdo al mandato del cuarto adelantado del Río de la Plata, Juan Torres de Vera y Aragón, Juan de Garay fundó la *Ciudad de la Santísima Trinidad* (hoy ciudad de Buenos Aires) y *Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre*, cerca del asentamiento portuario de Don Pedro de Mendoza efectuado en el año 1536.

La segunda fundación de Buenos Aires tuvo lugar el sábado 11 de junio de 1580.

Luego de pronunciar un sobrio discurso, Garay realizó la división del lugar en 250 cuadrados y reservó 6 de ellos para la construcción del *Fuerte*, la *Iglesia Mayor*, el *Hospital*, el *Cabildo* y la *Plaza Mayor*.



Fundación de la ciudad de Buenos Aires por Don Juan de Garay

Boceto de José Moreno Carbonero, 1910

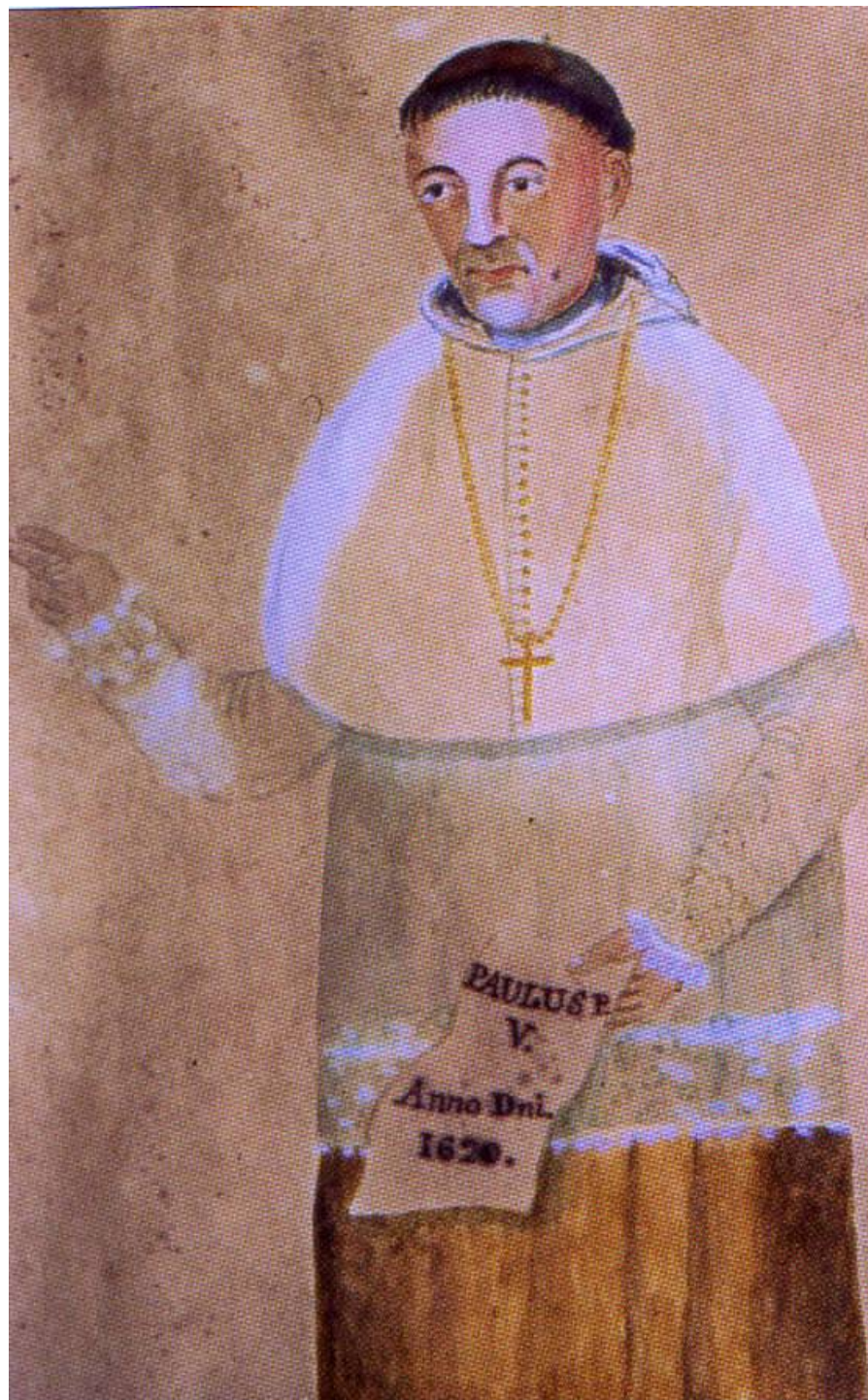
Museo Histórico Nacional



Primera misa celebrada en Buenos Aires

Boceto de José Bouchet
Museo Histórico Nacional

Fray Pedro Carranza
Primer obispo de Buenos Aires
1620
de autor anónimo
Museo Histórico Nacional



Rev. 12/95, Cal. 9, Lag. 4

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

Copia, Museo Histórico Nacional



Don Juan de Garay

1528 - 1583

Explorador y colonizador español. Exploró el río Paraná y fundó, entre otras, las ciudades Santa Fe y Buenos Aires, esta última en su segunda fundación definitiva. Monumento ubicado en la ciudad de Buenos Aires, frente a la Casa de Gobierno. Detrás de la estatua puede verse un brote del Árbol de Guernica, símbolo del País Vasco

3

**LA CIUDAD DE LA
SANTÍSIMA TRINIDAD**

Desde su segunda fundación por Juan de Garay el 11 de Junio de 1580, la ciudad de Buenos Aires se fue extendiendo lentamente con el transcurso del tiempo, tanto hacia la costa como hacia el interior.

La *Plaza* era el centro de la ciudad y a su alrededor se desarrollaba el comercio.

Sobre el borde de la meseta, mirando hacia el río, se había construido el *Fuerte* para defender la ciudad y el acceso portuario.

La ciudad vista desde el río era un caserío blanco y chato, no muy denso, ya que quintas y huertas separaban muchos de sus edificios.

De esa chatura sólo sobresalían las cúpulas de las iglesias cercanas a la Plaza: *La Catedral, San Francisco, Santo Domingo, La Merced y Las Catalinas.*

El límite norte de la zona edificada era el *arroyo Tercero* que corría por la actual calle Paraguay hacia el río.

Entre la zona edificada abundaban bañados, arroyitos, cañadones y zanjas. Las actuales Avenidas Paseo Colón y Libertador eran una prolongación de la playa que formaba un bañado bajo denominado *El Ancho*.

A lo largo de la costa del Río de la Plata el caserío original se había extendido desde el Retiro hasta el *Riachuelo*, cuyo brazo norte se había secado. Sobre las márgenes del Riachuelo, en la desembocadura, había surgido una pequeña población portuaria llamada *La Boca del Riachuelo*.

Sobre la desembocadura del Riachuelo se encuentra la *isla Demarchi*, que era un sitio cenagoso y de juncales.

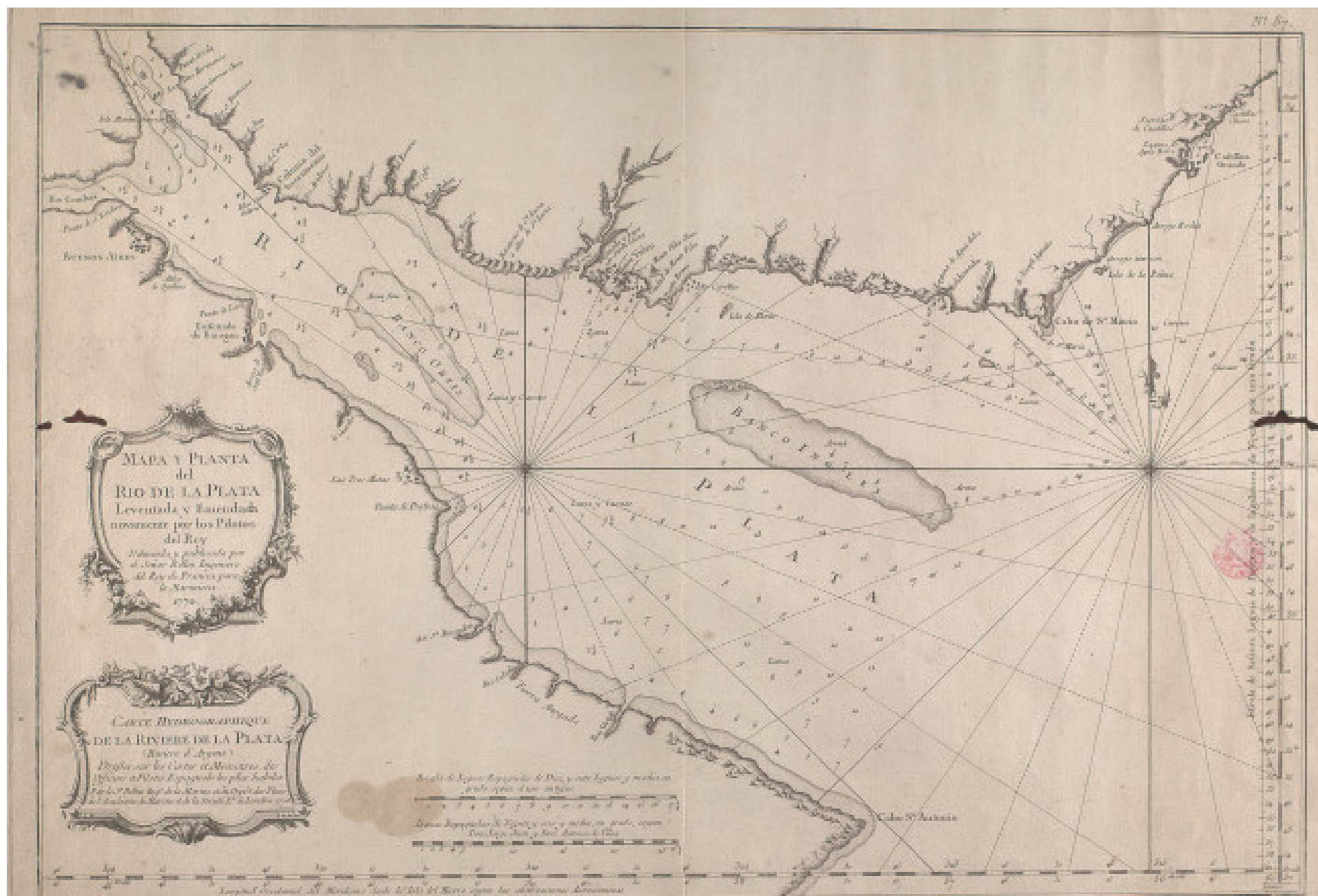
Desde allí hacia la ciudad, el Río de la Plata formaba una playa irregular de arena barrosa donde existían diseminados pequeños islotes de tosca, algunos de ellos con pasto, separados por estrechas corrientes de agua donde las lavanderas lavaban la ropa.

Durante los siglos XVII Y XVIII existían tres rutas fundamentales de comunicación:

- **Buenos Aires-Asunción, por la ribera del río Paraná,**
- **Buenos Aires-Lima, por Córdoba, San Miguel de Tucumán, Salta y el Alto Perú;**
- **Buenos Aires-Santiago, a través de las provincias del Cuyo.**

Durante este período la población sufrió constantes ataques de la población indígena, lo que trajo aparejado gran cantidad de problemas para llevar adelante una vida apacible, por ello el territorio de la gobernación de Buenos Aires se extendía desde la costa de los ríos Paraná y de la Plata hacia adentro no más de 100 kilómetros. Hasta mediados del siglo XVIII, cuando Buenos Aires pasó a ser Capital Virreinal, la ciudad creció muy lentamente, contando con solo 27.000 habitantes.

En los primeros años del siglo XIX Buenos Aires tenía una población de 40.000 habitantes (ver capítulo 4). El área urbana se extendía un par de kilómetros hacia el oeste, quizá un kilómetro hacia el norte y otro hacia el sur de la actual calle Rivadavia. La mayor densidad de población se encontraba en lo que hoy es la zona de la Plaza de Mayo, y la frontera con el indio no distaba más de un centenar de kilómetros de ella.



Mapa y Planta del Río de La Plata levantada y enmendada por los Pilotos del Rey

Carte Hydrographique de la Riviere de la Plata, Riviere d'Argent, dressée sur les Cartes et Memoires des Officiers et Pilots Espagnols les plus habiles – 1770

ALDYS VERTHOONT HEM DE STADT BUENOS AYEROS

Primera imagen de la ciudad de Buenos Aires desde el Río de la Plata

Acuarela del cartógrafo holandés Juan Vingboons, c. 1628. Monumento iconográfico de Bonifacio Del Carril



*Prespective de la Ciudad de Buenos Ayres mira:
da desde el Amarradero de dicha Ciudad*



Tres vistas de Buenos Aires en 1770

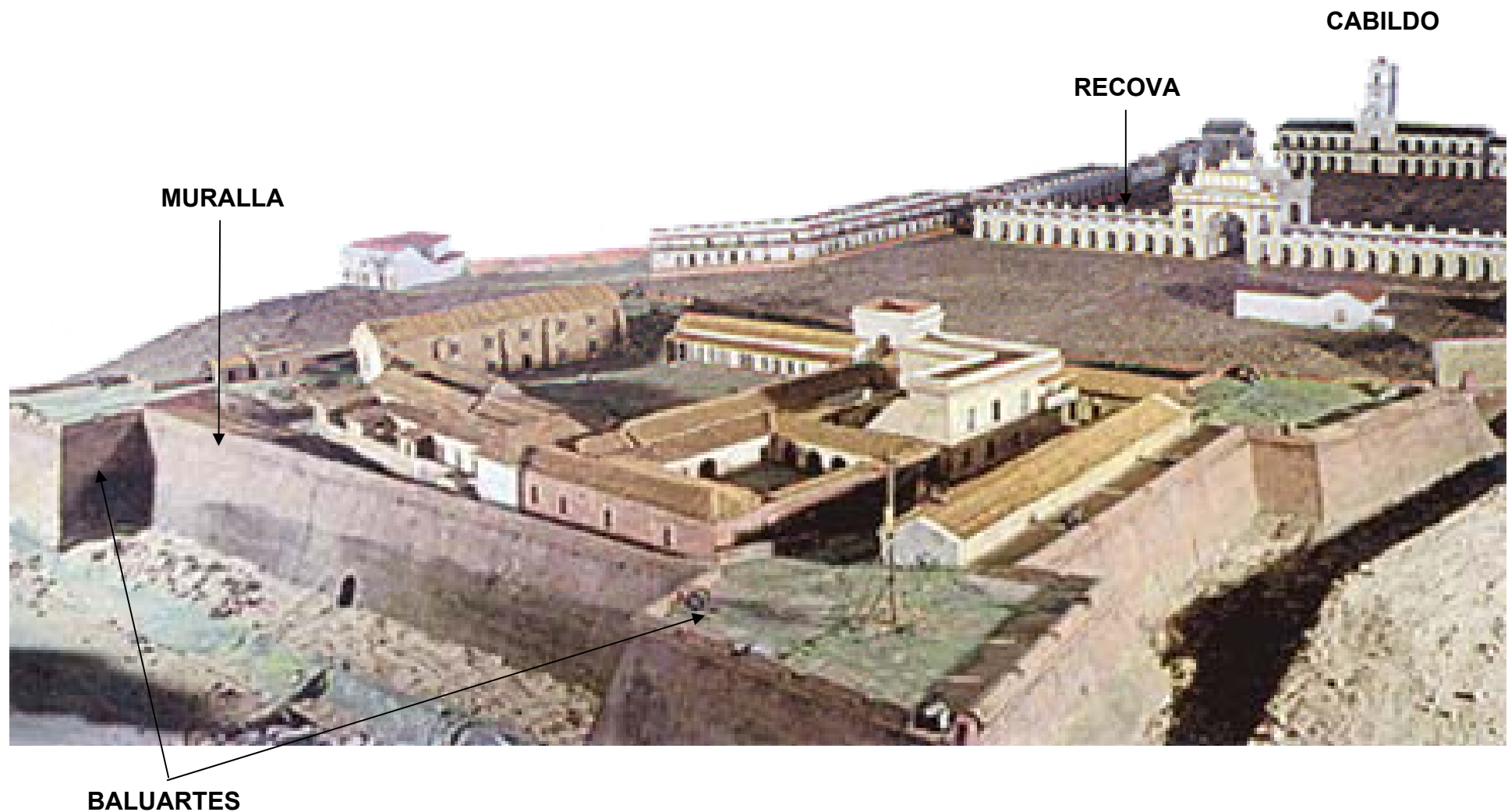
Tomadas desde el embarcadero por José Antonio Puig, segundo piloto de la fragata española "San Francisco de Paula".



Virreinato del Río de la Plata
 Creado en 1776
 por el rey Carlos III de España
 (1716-1788)

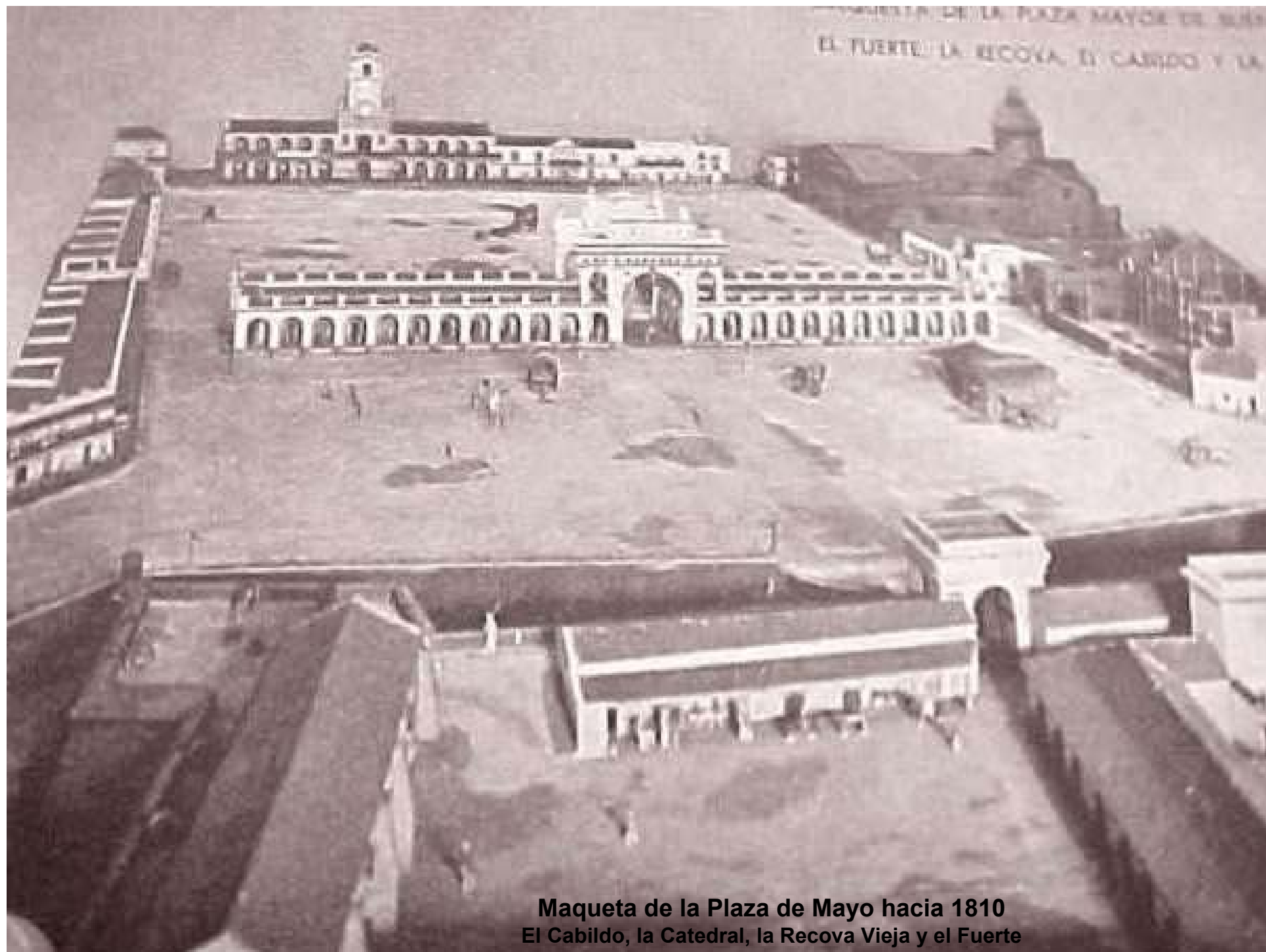


El Fuerte de Buenos Aires hacia mediados del siglo XVIII



Maqueta del Fuerte de Buenos Aires, la Plaza, la Recova vieja y el Cabildo

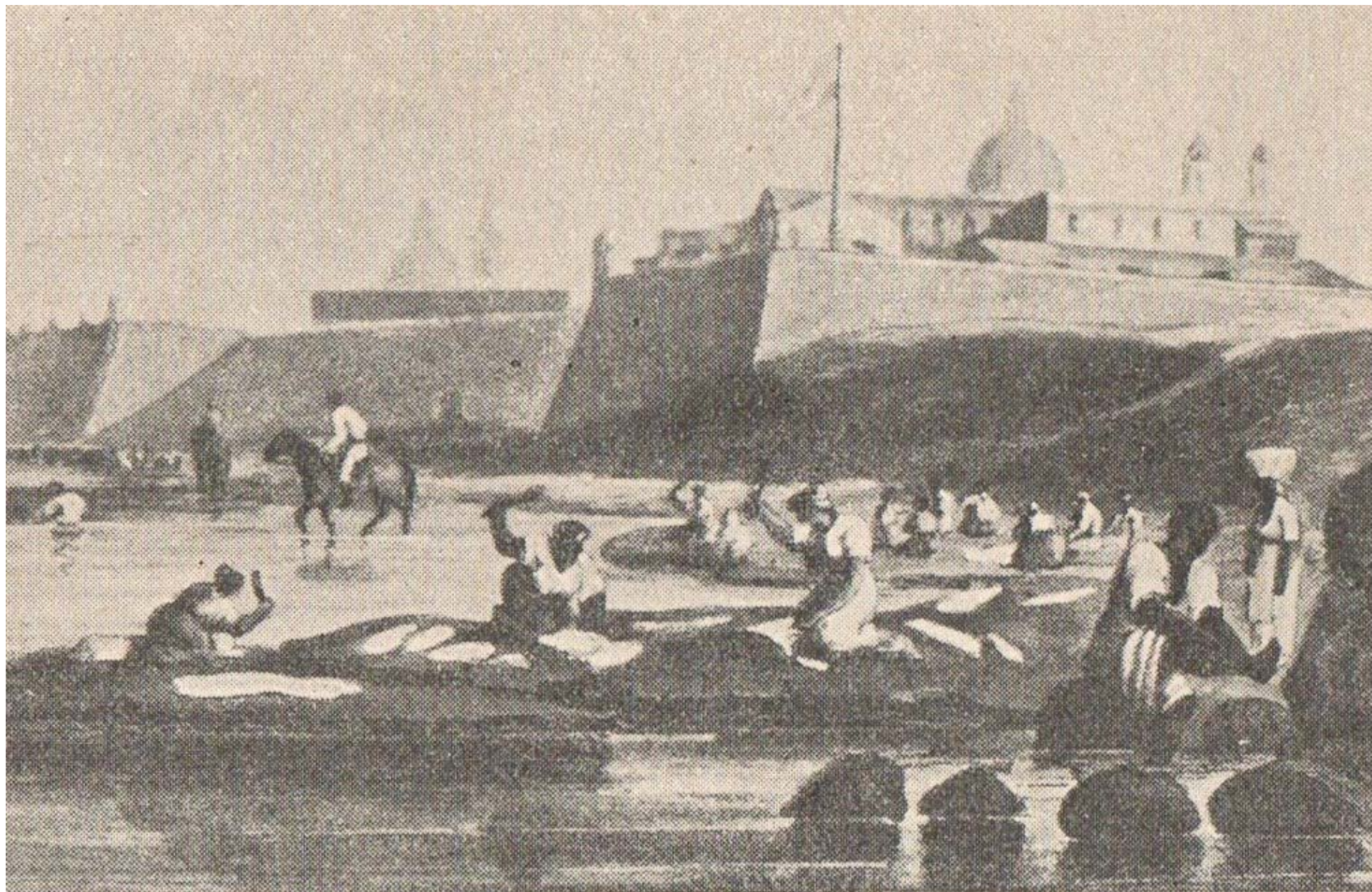
En 1593, el Gobernador Fernando Ortiz de Zárate decidió levantar la ***“Real Fortaleza de Don Juan Baltasar de Austria”***. Esta construcción amurallada, de 120 metros de lado, con foso y puente levadizo, comprendía el espacio delimitado por las actuales calles Rivadavia, Balcarce, Hipólito Irigoyen y Paseo Colón, sobre las barrancas del Río de la Plata. Luego de varias modificaciones, el Fuerte adquirió su aspecto definitivo en 1720. En su lugar se encuentra actualmente la Casa de Gobierno (conocida desde la Presidencia de Don Domingo Faustino Sarmiento como *“La Casa Rosada”*).



Maqueta de la Plaza de Mayo hacia 1810
El Cabildo, la Catedral, la Recova Vieja y el Fuerte



Fuerte de Buenos Aires – Real Fortaleza de San Juan Baltasar de Austria
Acuarela de Emeric Essex Vidal – 1816/17



Vista del Fuerte en 1810

Lavanderas lavando ropa en la orilla del Río de la Plata



El Fuerte de Buenos Aires visto desde el Río de la Plata

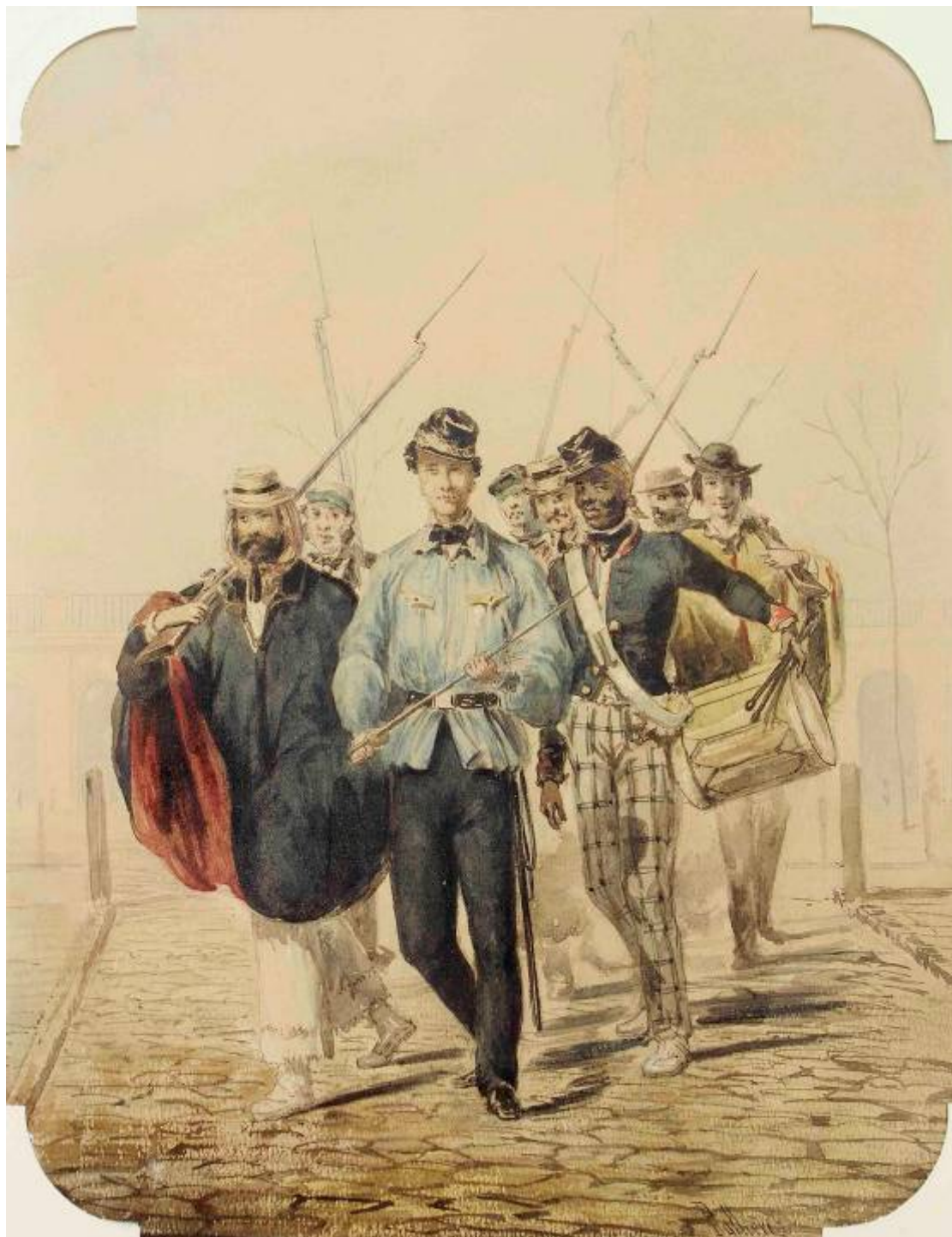




El Fuerte de Buenos Aires visto desde la actual Plaza de Mayo



Tropas ingresando al Fuerte



**Guardia Nacional
en la Plaza de la Victoria
(actual Plaza de Mayo)**

Juan León Pallière



El Fuerte de Buenos Aires
Charles Henri Pellegrini



Demolición del Fuerte de Buenos Aires

1853

4

**EL PUERTO DE
NUESTRA SEÑORA DEL BUEN AYRE**

LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA

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.



Atarazanas de Sevilla (*)

(hoy desaparecidas)

Sede inicial de la Casa de Contratación

(*) **Atarazana:** Arsenal



Alcázar de Sevilla

Patio de la Montería

Entrada al Cuarto del Almirante

Único vestigio de la Casa de Contratación



Archivo de Indias

Está hoy en el edificio de la Casa Lonja de Sevilla (*)

Sedes de la Casa de Contratación de Sevilla

(*) La antigua **Lonja** o **Casa Lonja de Sevilla** fue creada en 1752, tras el acuerdo alcanzado por el arzobispo de la ciudad don Cristóbal de Rojas y Sandoval con el monarca Felipe II, para la construcción de un edificio específico para los tratos de compraventa de los mercaderes de Sevilla de aquella época.



Archivo de Indias en Sevilla
donde se conservan los documentos de la Casa de Contratación
Obra de Carlos III

La Real Cédula del 16 de junio de 1561

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.

(*) **Portobelo** es un puerto natural y un poblado ubicado en la República de Panamá. Una de las poblaciones más importantes de América durante la época colonial y puerto por el que pasó la mayoría de las riquezas que España embarcó hacia Europa procedentes de la conquista de la actual América del Sur. Portobelo está localizado en la costa norte del Istmo de Panamá, unos 50 km al noreste de Colón (ciudad). Limita al norte con el Mar Caribe, al sur con la provincia de Panamá, al este con el distrito de Santa Isabel y al oeste con la Ciudad de Colón (ver mapa en la diapositiva siguiente).



LAS FLOTAS SUBSIDIARIAS

Por Miguel Moliné Escalona

Las flotas americanas subsidiarias eran de pequeño o mediano tonelaje y estaban formadas por buques contruidos principalmente en el Nuevo Mundo.

La del Caribe procedía principalmente de astilleros cubanos y cartageneros.

La del Pacífico, de los mexicanos y quiteños (Guayaquil).

La flota americana del Caribe era enorme y se componía fundamentalmente de embarcaciones pequeñas (barcas, canoas, guairos, etc.) que enlazaban numerosos puertos: los de Cuba (La Habana, Santiago, Matanzas), Puerto Rico (San Juan, Ponce), Santo Domingo (la capital, Puerto Príncipe), Venezuela (Cumaná, La Guaira, Puerto Cabello, Coro, Maracaibo), el Nuevo Reino de Granada (Riohacha, Santa Marta, Cartagena), además de los centroamericanos y mexicanos.

El Caribe era en realidad un verdadero Mediterráneo y poseía una red autónoma de producción y consumo que servía de apoyo a las flotas metropolitanas.

Durante los primeros años le proporcionó renglones de escasa importancia para la exportación a Europa, pero esto fue cambiando con el transcurso de los años y en el siglo XVIII le suministraba productos muy cotizados, como el cacao, el azúcar, el tabaco, el añil, el algodón y los cueros.

La flota del Caribe los colocaba en los puntos clave donde tocaban las flotas y entraban así en los circuitos internacionales.

La existencia de dos flotas americanas en el Pacífico obedecía a los intereses metropolitanos, que trataban de cortar la comunicación entre los dos virreinos, para evitar la existencia de un circuito interno ajeno al control estatal, así como la fuga de plata hacia el Oriente.

La frontera entre ambas estaba a la altura de Panamá, zona que naturalmente se convirtió en la confluencia de ambos submercados.

La flota del Pacífico septentrional tenía su centro en Acapulco, a donde llegaban los productos de Guatemala, El Salvador y Nicaragua (principalmente de los puertos de Acajutla y Realejo), pero su verdadero negocio era el Galeón de Manila, del que hablaremos en el punto siguiente con más detalle.

La flota del Pacífico meridional tenía su base en El Callao, y se denominaba «Armada del Sur». Hacía la ruta El Callao-Panamá, con escalas en Trujillo y Paita.

En este camino se le unía el llamado *navío del oro*, que venía de Guayaquil con los caudales del reino de Quito. Esta flota transportaba la plata de Potosí, llevada anteriormente a El Callao desde el puerto de Arica, así como los caudales del reino de Chile, que habían arribado procedentes de Valparaíso.

En realidad la Armada de la Mar del Sur recogía todo el negocio y tesoros de Suramérica, a excepción de los de Tierra firme (Venezuela y Colombia) y los conducía a Panamá para su trasvase a Portobelo.

La Armada de la Mar del Sur regresaba luego con las mercancías europeas hacia el Perú, pero solía descargar pasajeros y hasta artículos en Paita, ya que las corrientes contrarias le obligaban luego a adentrarse en el océano, dando un largo rodeo para alcanzar finalmente El Callao.

Ante el temor de que la plata del Perú cayera en manos de piratas se procuró que la Armada de la Mar del Sur se sincronizara con la flota de Los Galeones.

De aquí que cuando se autorizaba la salida de una flota partía un navío de aviso o *buscarruidos* hacia Portobelo, para que se pusiera en marcha todo el mecanismo suramericano.

La idea es que al tiempo que los galeones partían de Cádiz lo hicieran también los buques que llevaban los tesoros de Chile (Valparaíso), Alto Perú (Arica), Perú (Callao) y Quito (Guayaquil), para confluir en Panamá al tiempo que la flota alcanzaba Portobelo.

De esta forma se haría un simple cambio de plata por manufacturas a través del Camino de Cruces, pero esto no sucedió jamás.

La plata tenía que permanecer así en el istmo durante meses, expuesta al peligro de un ataque pirata y, lo que era peor, al saqueo sistemático de los comerciantes y autoridades españolas, que siempre solían mermar su valor considerablemente, empleándola para adquirir mercancía de contrabando.

Decir que la flota de Los Galeones llevaba a Portobelo las manufacturas que necesitaban los habitantes del Río de la Plata puede parecer exótico, pero así era en efecto.

A esto había conducido la voracidad monopolista de los comerciantes sevillanos.

Las mercancías destinadas a dicho territorio se transportaban de Portobelo a Panamá, se cargaban luego en la Armada de la Mar del Sur y se conducían a El Callao o Arica, desde donde eran movidas a lomo de mula hasta la sierra por uno de los dos caminos alternativos.

Una vez en el Alto Perú otras recuas de mulas las bajaban por Salta, La Rioja y Córdoba hasta el mismo Río de la Plata, condenado por este artilugio a recibir los artículos más costosos de América a causa de los fletes (tanto marítimos, como terrestres).

Afortunadamente el Río de la Plata tenía que sostener abierta la ruta hasta el Alto Perú por necesidad, ya que le servía para exportar su ganado a la zona minera y para importar la plata que necesitaba su desarrollo económico, pero eso no justificaba en modo alguno que las exportaciones europeas tuvieran que dar un rodeo semejante, pudiendo importarlas directamente por el frente atlántico.

La política de la Corona, que se plegó a los intereses de los comerciantes monopolistas, consideraba que el Río de la Plata representaba un peligro para la fuga de plata potosina y se decidió por ello clausurarlo como clave comercial, dejándolo descolgado de todas las conexiones marítimas hispanoamericanas.

Ante las protestas continuas de los porteños, que manifestaron lo absurdo de tener que recibir lo que necesitaban por una ruta tan poco funcional (Tucumán – Charcas – Callao – Océano Pacífico – Panamá – Portobelo – Atlántico Norte – Sevilla), se autorizó un navío de permiso al año que iba desde Sevilla a Buenos Aires, pero no esto no satisfizo a los rioplatenses, que siguieron demandando la apertura de su puerto al comercio atlántico.

La situación no se arregló en realidad hasta el siglo XVIII con la creación del nuevo virreinato.

El Buenos Aires fundado por Don Pedro de Mendoza fue ante todo un *puerto*, un puerto natural con las barcas ancladas a la vista de la costa.

La *Ciudad de la Santísima Trinidad* (hoy Buenos Aires), fundada por Don Juan de Garay, siguió siendo un asentamiento portuario.

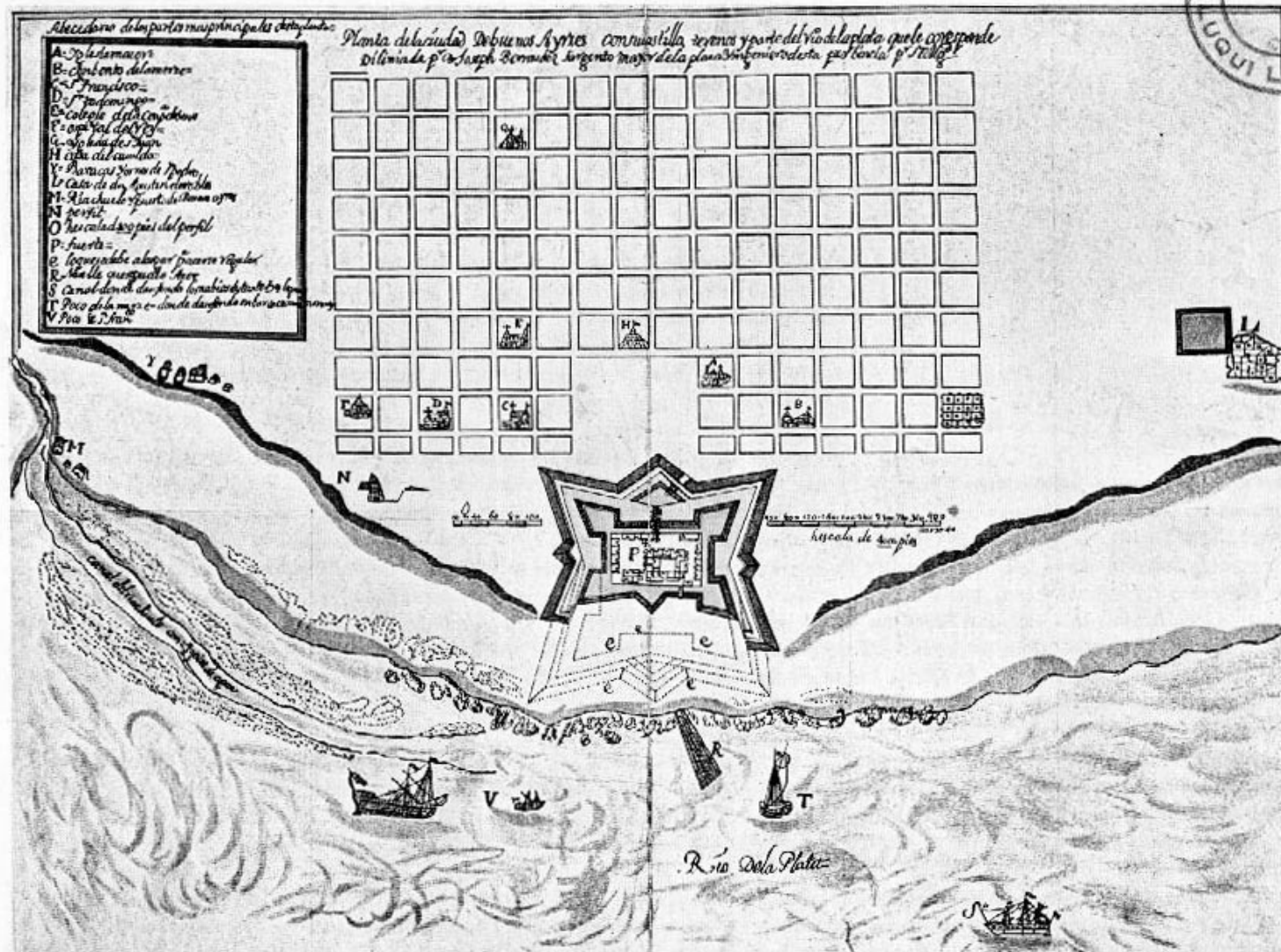
Al poco tiempo de su fundación y no obstante la vigencia de las disposiciones mencionadas, se empezó a comerciar por el Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre con el propósito de dar salida a los productos de la tierra e importar, *aún contrariando las normas establecidas por España*, las mercaderías 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.**

José Bermúdez (1708)



Planta de Buenos Aires

Mapa realizado por el ingeniero militar José Bermúdez de Castro en 1708

Se señalan el Riachuelo como "Canal de Riachuelo con tres pies de agua" y las características del río con las letras:

R: muelle que se puede hacer; **S:** canal donde dan fondo los navíos distante tres leguas;

T: Pozo de la Merced donde dan fondo las embarcaciones; **V:** Pozo de San Francisco.



Buenos Aires vista desde el camino de las carretas

Aguada de Fernando Brambila

1794



Buenos Aires vista desde el río
Aguada de Fernando Brambila
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 (1) 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* (2).

Este muelle se extendía hacia el Sur en dirección al Fuerte. Sobre el borde de las aguas se levantó un murallón de piedra, de dos cuadras de largo, diez metros de ancho y 4 metros de alto.

Este fue el primer muelle de las Catalinas.

En 1872 se construyó un nuevo muelle transversal a la costa, también llamado muelle de las Catalinas.

(1) El denominado "Riachuelo de los Navíos" es el Río de la Matanza.

(2) Ver diapositiva siguiente.



Iglesia y patio del convento Santa Catalina de Siena

Ubicado en en la manzana delimitada por las calles San Martín, Viamonte, Reconquista y Córdoba, de la ciudad de Buenos Aires Fue el primer monasterio para mujeres de la ciudad de Buenos Aires, uno de los más antiguos y prestigiosos de esa ciudad en su etapa colonial y está muy vinculado a la historia del país.

El 25 de diciembre de 1740 murió el arquitecto jesuita Mario Bianchi que construyó (entre otras) las iglesias de San Francisco y de Santa Catalina de Siena, ambas en Buenos Aires.

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 hacerse.

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 sondeos 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".

Por aquella época, el doctor Manuel Belgrano se desempeñaba como Secretario del Consulado (*) de las Provincias que componían el Virreinato del Río de la Plata.

Belgrano quedó encargado de la administración de las obras, las que se dividieron en dos partes:

- 1) El canal para el puerto.**
- 2) La zanja para desagüe desde el paso de Carupá hasta el canal.**

(*) Además de las funciones de justicia, el Consulado tenía otra principalísima, enunciada por él: *“la de procurar, por todos los medios posibles, el adelantamiento de la agricultura, la mejora en el cultivo y beneficio de los frutos, la introducción de las máquinas y herramientas más ventajosas, la facilidad de la circulación interior y, en suma, cuanto parezca conducente al mayor aumento y extensión de todos los ramos de cultivo y tráfico”.*

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. Para estos trabajos los vecinos contribuyeron al costo de esas obras abonando m\$n 400.000 y la Municipalidad m\$n 80.000.

Posteriormente en 1873, el Juez de Paz a cargo de la Municipalidad señor Cruz Martín, resuelve 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.



Dique de carena

Canal San Fernando

Sobre el Río Luján

Imagen actual

Construcción del dique de carena del Canal San Fernando - 1875

Obras proyectadas y dirigidas por el Ingeniero Luis Augusto Huergo, primer ingeniero egresado de la Universidad de Buenos Aires.



EL DIQUE DE SAN FERNANDO

Inauguración del dique de carena del Canal San Fernando

Entrada del primer buque en 1877, el vapor mercante fluvial "Galileo"

Este dique perdió importancia con la inauguración de los dos diques de carena de la Dársena Norte del Puerto Madero





Dique de Carena del Canal San Fernando

Fue construido bajo la dirección del Ingeniero Luis A. Huergo. Tiene 118 metros de largo y 20 metros de ancho. Fue el primer dique seco que se erigió en la República Argentina. En la fotografía puede verse el malacate para el accionamiento de las compuertas.



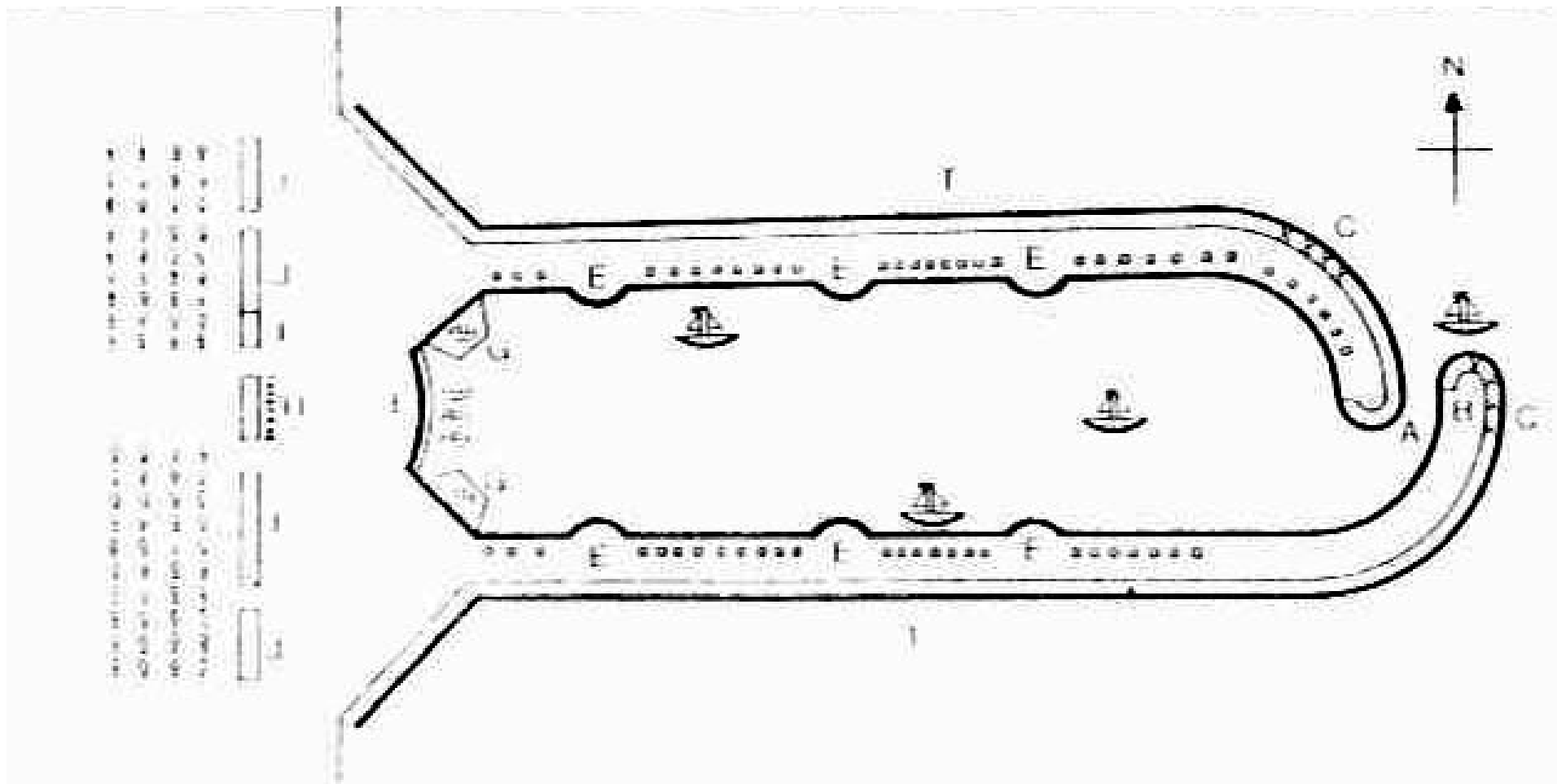
Las históricas compuertas del Dique de Carena del Canal San Fernando
Parque del Bicentenario, San Fernando – Provincia de Buenos Aires

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 pequeños 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) con un canal de entrada de solamente un metro de profundidad en creciente mediana,

Un gran murallón de piedra situado *frente mismo de la ciudad*, que se extendía sobre la ribera, desde el Fuerte hacia el Norte. Este murallón era prácticamente inabordable para los barcos menores.



Proyecto del ingeniero militar Francisco Rodriguez y Cardoso (*)

1771

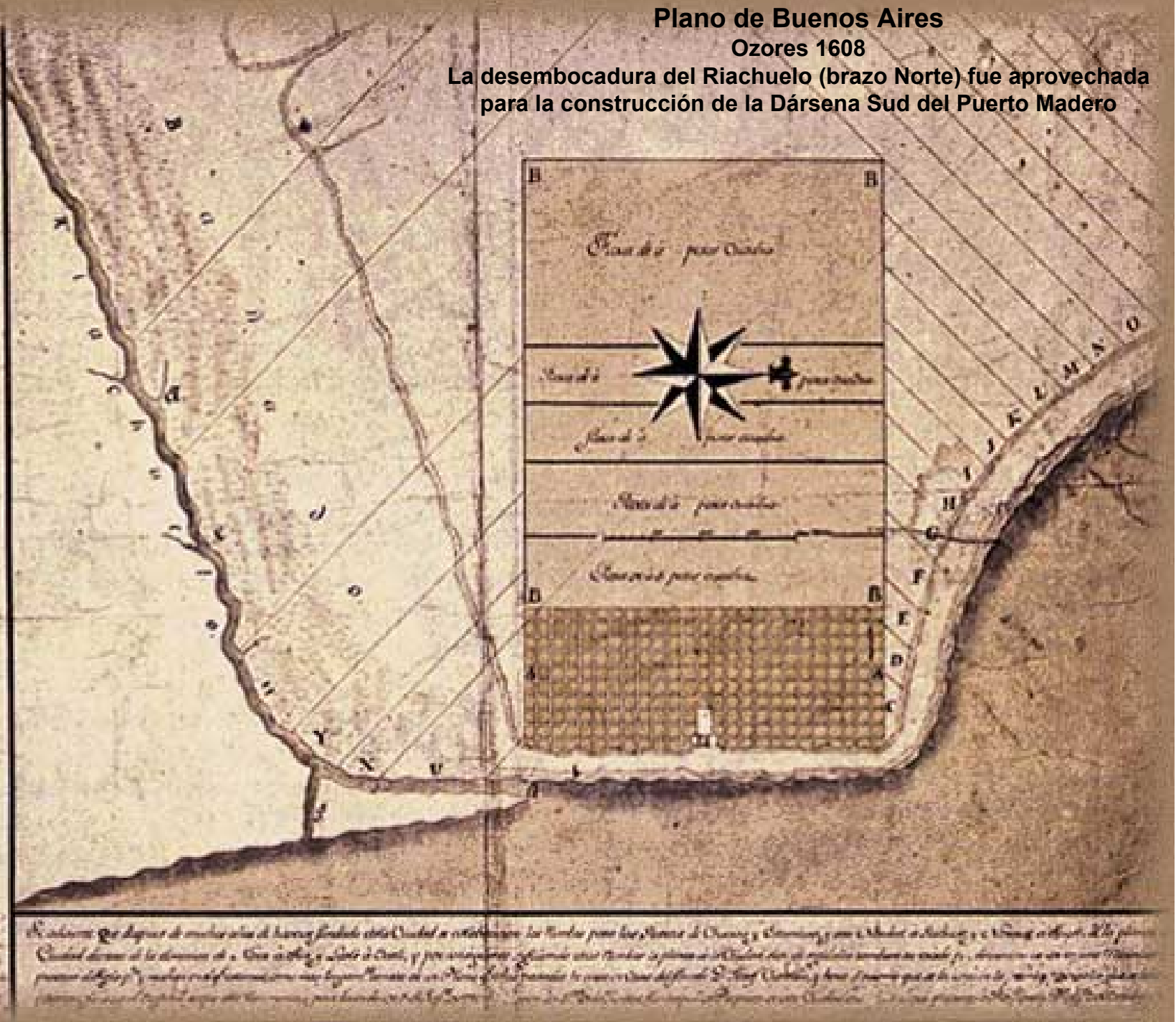
(*) Sobrino y ayudante del ingeniero militar español Diego Cardoso Del Espino

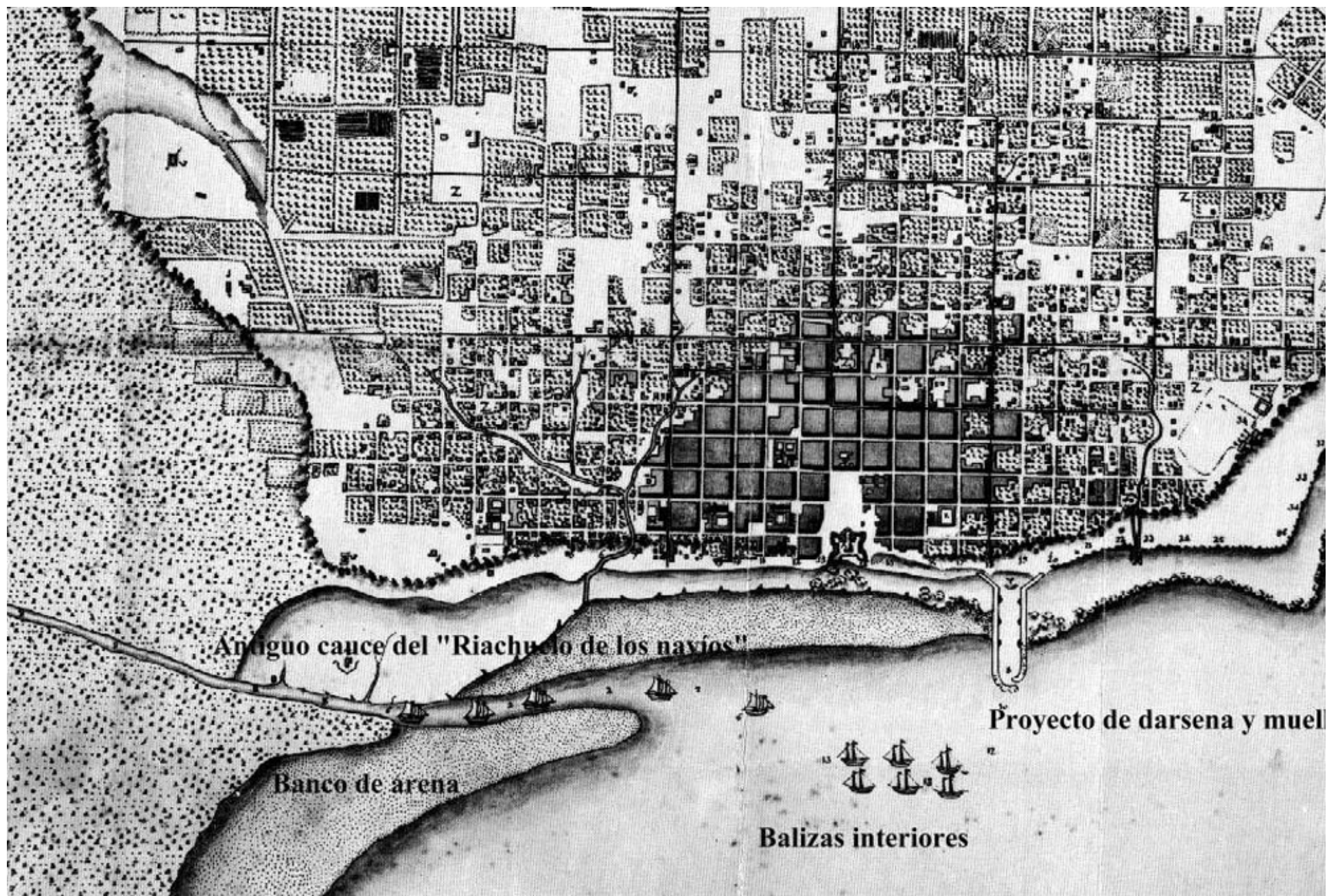
Al producirse la muerte de su tío en el año 1757, Francisco lo sucede para dirigir las obras de fortificaciones en Buenos Aires, Montevideo, Colonia del Sacramento y el Fuerte de Santa Teresa

Desempeñó sus funciones de Ingeniero Jefe hasta su muerte, acaecida en Buenos Aires en el año 1774

Ozores 1608

1. *Le Roy*
 2. *Le Duc*
 3. *Le Comte*
 4. *Le Marquis*
 5. *Le Baron*
 6. *Le Chevalier*
 7. *Le Seigneur*
 8. *Le Maître*
 9. *Le Père*
 10. *Le Fils*
 11. *Le Frère*
 12. *Le Cousin*
 13. *Le Neveu*
 14. *Le Petit-fils*
 15. *Le Grand-père*
 16. *Le Grand-mère*
 17. *Le Père-in-lai*
 18. *Le Fils-in-lai*
 19. *Le Frère-in-lai*
 20. *Le Cousin-in-lai*
 21. *Le Neveu-in-lai*
 22. *Le Petit-fils-in-lai*
 23. *Le Grand-père-in-lai*
 24. *Le Grand-mère-in-lai*
 25. *Le Père-in-lai*
 26. *Le Fils-in-lai*
 27. *Le Frère-in-lai*
 28. *Le Cousin-in-lai*
 29. *Le Neveu-in-lai*
 30. *Le Petit-fils-in-lai*
 31. *Le Grand-père-in-lai*
 32. *Le Grand-mère-in-lai*
 33. *Le Père-in-lai*
 34. *Le Fils-in-lai*
 35. *Le Frère-in-lai*
 36. *Le Cousin-in-lai*
 37. *Le Neveu-in-lai*
 38. *Le Petit-fils-in-lai*
 39. *Le Grand-père-in-lai*
 40. *Le Grand-mère-in-lai*
 41. *Le Père-in-lai*
 42. *Le Fils-in-lai*
 43. *Le Frère-in-lai*
 44. *Le Cousin-in-lai*
 45. *Le Neveu-in-lai*
 46. *Le Petit-fils-in-lai*
 47. *Le Grand-père-in-lai*
 48. *Le Grand-mère-in-lai*
 49. *Le Père-in-lai*
 50. *Le Fils-in-lai*
 51. *Le Frère-in-lai*
 52. *Le Cousin-in-lai*
 53. *Le Neveu-in-lai*
 54. *Le Petit-fils-in-lai*
 55. *Le Grand-père-in-lai*
 56. *Le Grand-mère-in-lai*
 57. *Le Père-in-lai*
 58. *Le Fils-in-lai*
 59. *Le Frère-in-lai*
 60. *Le Cousin-in-lai*
 61. *Le Neveu-in-lai*
 62. *Le Petit-fils-in-lai*
 63. *Le Grand-père-in-lai*
 64. *Le Grand-mère-in-lai*
 65. *Le Père-in-lai*
 66. *Le Fils-in-lai*
 67. *Le Frère-in-lai*
 68. *Le Cousin-in-lai*
 69. *Le Neveu-in-lai*
 70. *Le Petit-fils-in-lai*
 71. *Le Grand-père-in-lai*
 72. *Le Grand-mère-in-lai*
 73. *Le Père-in-lai*
 74. *Le Fils-in-lai*
 75. *Le Frère-in-lai*
 76. *Le Cousin-in-lai*
 77. *Le Neveu-in-lai*
 78. *Le Petit-fils-in-lai*
 79. *Le Grand-père-in-lai*
 80. *Le Grand-mère-in-lai*
 81. *Le Père-in-lai*
 82. *Le Fils-in-lai*
 83. *Le Frère-in-lai*
 84. *Le Cousin-in-lai*
 85. *Le Neveu-in-lai*
 86. *Le Petit-fils-in-lai*
 87. *Le Grand-père-in-lai*
 88. *Le Grand-mère-in-lai*
 89. *Le Père-in-lai*
 90. *Le Fils-in-lai*
 91. *Le Frère-in-lai*
 92. *Le Cousin-in-lai*
 93. *Le Neveu-in-lai*
 94. *Le Petit-fils-in-lai*
 95. *Le Grand-père-in-lai*
 96. *Le Grand-mère-in-lai*
 97. *Le Père-in-lai*
 98. *Le Fils-in-lai*
 99. *Le Frère-in-lai*
 100. *Le Cousin-in-lai*
 101. *Le Neveu-in-lai*
 102. *Le Petit-fils-in-lai*
 103. *Le Grand-père-in-lai*
 104. *Le Grand-mère-in-lai*
 105. *Le Père-in-lai*
 106. *Le Fils-in-lai*
 107. *Le Frère-in-lai*
 108. *Le Cousin-in-lai*
 109. *Le Neveu-in-lai*
 110. *Le Petit-fils-in-lai*
 111. *Le Grand-père-in-lai*
 112. *Le Grand-mère-in-lai*
 113. *Le Père-in-lai*
 114. *Le Fils-in-lai*
 115. *Le Frère-in-lai*
 116. *Le Cousin-in-lai*
 117. *Le Neveu-in-lai*
 118. *Le Petit-fils-in-lai*
 119. *Le Grand-père-in-lai*
 120. *Le Grand-mère-in-lai*
 121. *Le Père-in-lai*
 122. *Le Fils-in-lai*
 123. *Le Frère-in-lai*
 124. *Le Cousin-in-lai*
 125. *Le Neveu-in-lai*
 126. *Le Petit-fils-in-lai*
 127. *Le Grand-père-in-lai*
 128. *Le Grand-mère-in-lai*
 129. *Le Père-in-lai*
 130. *Le Fils-in-lai*
 131. *Le Frère-in-lai*
 132. *Le Cousin-in-lai*
 133. *Le Neveu-in-lai*
 134. *Le Petit-fils-in-lai*
 135. *Le Grand-père-in-lai*
 136. *Le Grand-mère-in-lai*
 137. *Le Père-in-lai*
 138. *Le Fils-in-lai*
 139. *Le Frère-in-lai*
 140. *Le Cousin-in-lai*
 141. *Le Neveu-in-lai*
 142. *Le Petit-fils-in-lai*
 143. *Le Grand-père-in-lai*
 144. *Le Grand-mère-in-lai*
 145. *Le Père-in-lai*
 146. *Le Fils-in-lai*
 147. *Le Frère-in-lai*
 148. *Le Cousin-in-lai*
 149. *Le Neveu-in-lai*
 150. *Le Petit-fils-in-lai*
 151. *Le Grand-père-in-lai*
 152. *Le Grand-mère-in-lai*
 153. *Le Père-in-lai*
 154. *Le Fils-in-lai*
 155. *Le Frère-in-lai*
 156. *Le Cousin-in-lai*
 157. *Le Neveu-in-lai*
 158. *Le Petit-fils-in-lai*
 159. *Le Grand-père-in-lai*
 160. *Le Grand-mère-in-lai*
 161. *Le Père-in-lai*
 162. *Le Fils-in-lai*
 163. *Le Frère-in-lai*
 164. *Le Cousin-in-lai*
 165. *Le Neveu-in-lai*
 166. *Le Petit-fils-in-lai*
 167. *Le Grand-père-in-lai*
 168. *Le Grand-mère-in-lai*
 169. *Le Père-in-lai*
 170. *Le Fils-in-lai*
 171. *Le Frère-in-lai*
 172. *Le Cousin-in-lai*
 173. *Le Neveu-in-lai*
 174. *Le Petit-fils-in-lai*
 175. *Le Grand-père-in-lai*
 176. *Le Grand-mère-in-lai*
 177. *Le Père-in-lai*
 178. *Le Fils-in-lai*
 179. *Le Frère-in-lai*
 180. *Le Cousin-in-lai*
 181. *Le Neveu-in-lai*
 182. *Le Petit-fils-in-lai*
 183. *Le Grand-père-in-lai*
 184. *Le Grand-mère-in-lai*
 185. *Le Père-in-lai*
 186. *Le Fils-in-lai*
 187. *Le Frère-in-lai*
 188. *Le Cousin-in-lai*
 189. *Le Neveu-in-lai*
 190. *Le Petit-fils-in-lai*
 191. *Le Grand-père-in-lai*
 192. *Le Grand-mère-in-lai*
 193. *Le Père-in-lai*
 194. *Le Fils-in-lai*
 195. *Le Frère-in-lai*
 196. *Le Cousin-in-lai*
 197. *Le Neveu-in-lai*
 198. *Le Petit-fils-in-lai*
 199. *Le Grand-père-in-lai*
 200. *Le Grand-mère-in-lai*
 201





Plano de Buenos Aires – 1782 - Autor anónimo

La desembocadura del Riachuelo (brazo Norte) fue aprovechada para la construcción de la Dársena Sud del Puerto Madero

PERÍODO 1810 – 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.

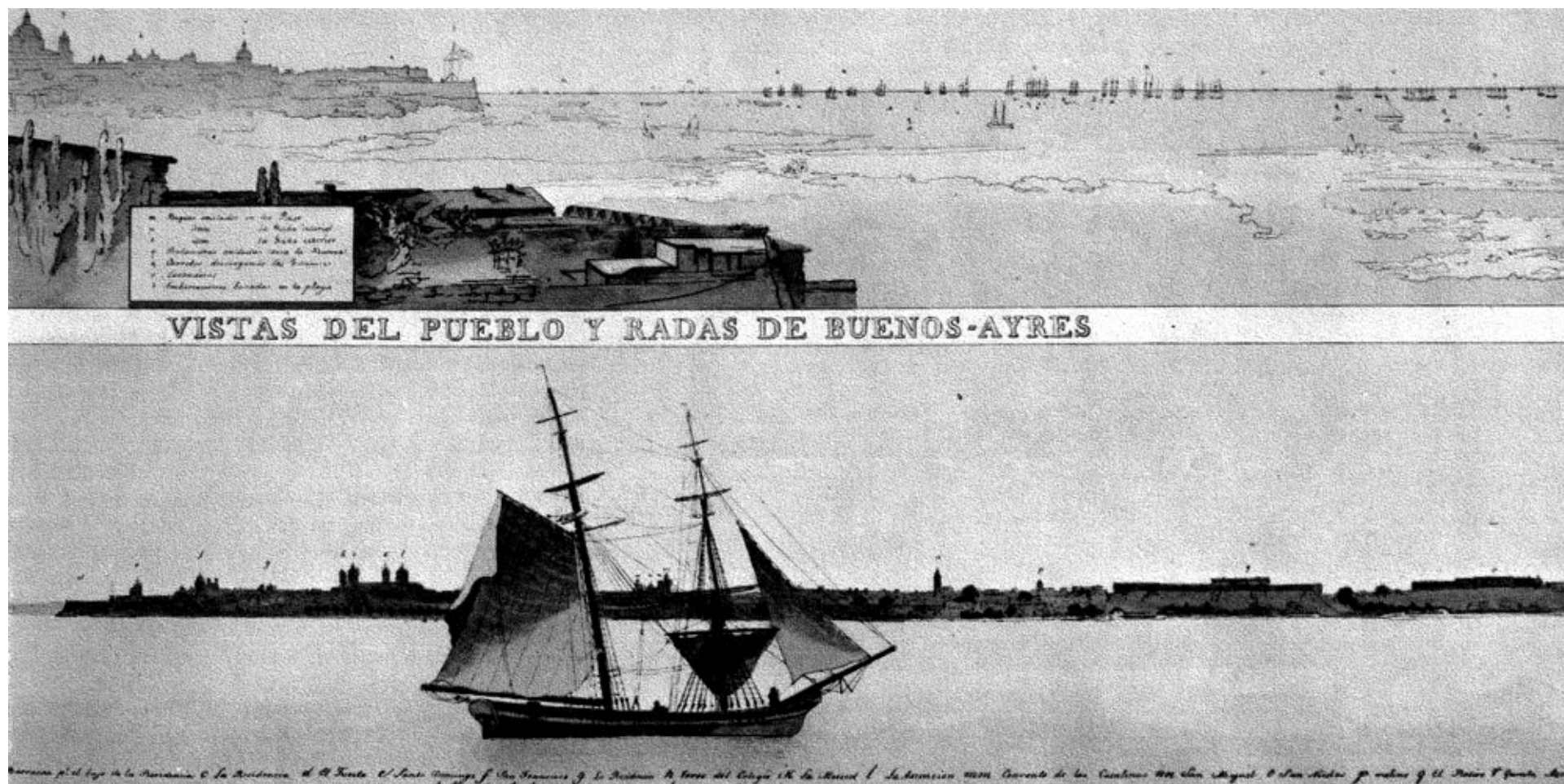
El 24 de Enero de 1811 dio la orden de "canalizar el Riachuelo y cortar las causas que han motivado su destrucción".

En 1820, una violenta sudestada con secuela de crecientes, destruyó parte del puerto, 60 naves y varios edificios.



Ville et Rade de Buenos Ayres - 1823

Autor anónimo - De una litografía original realizada por G. Engelmann en Le Havre alrededor del año 1830



Vistas del pueblo y radas de Buenos Ayres
 Tomada de la acuarela realizada en Buenos Aires en 1813
 por el Ingeniero Charles Henri Pellegrini



Antigua Aduana de Buenos Aires como se conservaba en 1891
Ex casa de Azcuénaga

Estaba ubicada en la actual Avenida Belgrano y Balcarce. Atrás se ven las torres de la Iglesia Santo Domingo

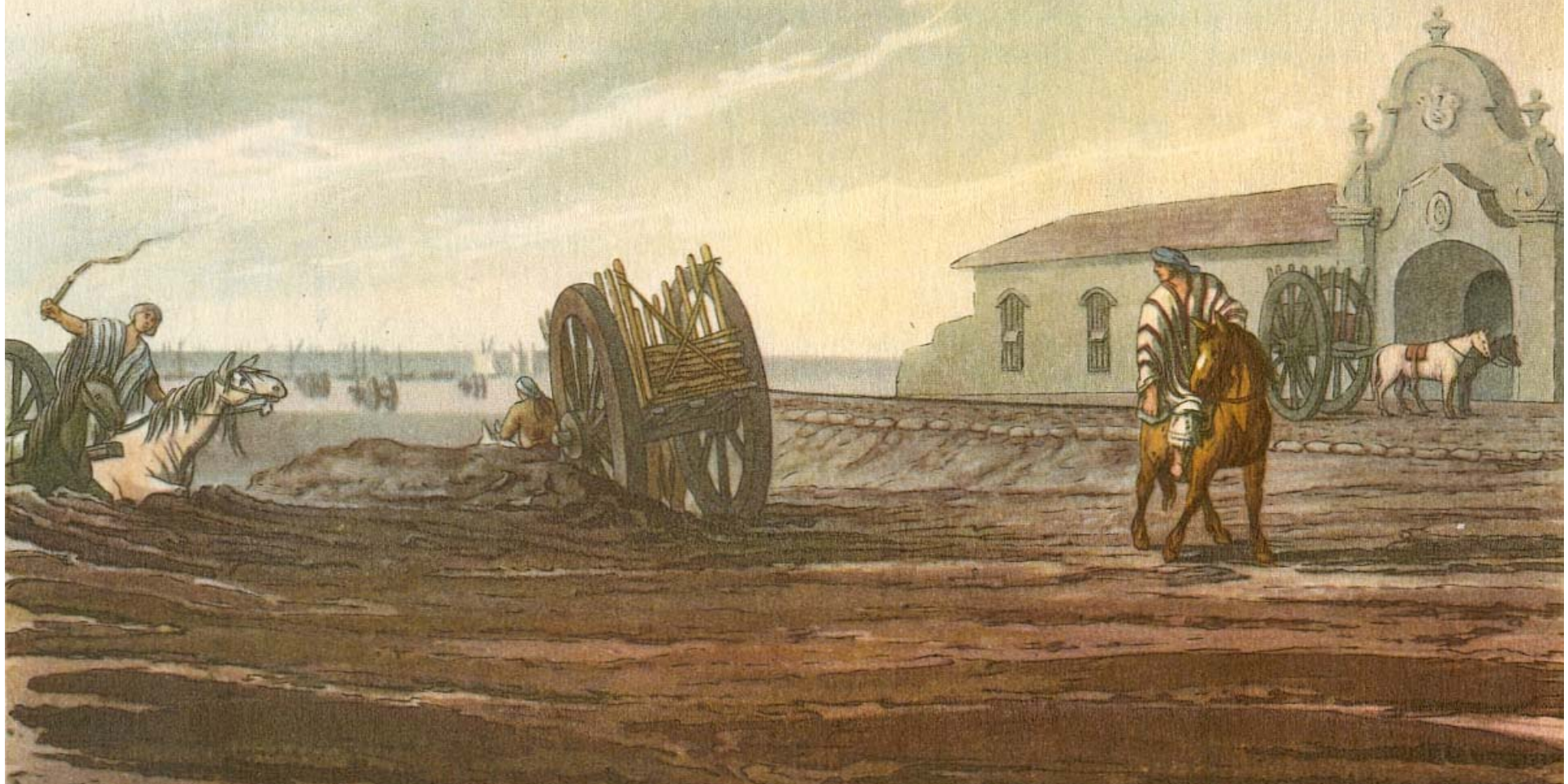


Antigua Aduana de Buenos Aires
Portada de la ex casa de Azcuénaga

"Shipping Hides at the Customs House"

Pintura de Emeric Essex Vidal 1820

Se ven la antigua aduana original y los grandes carros que llevan cueros para exportación



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 facilitaría 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)**

NOTA HISTÓRICA

El “*DRUID*”

Primer barco a vapor que navegó por las aguas del Río de la Plata

El 13 de noviembre de 1825 el “*Druid*” zarpó desde el Riachuelo de los Navíos, donde había sido armado, hacia el puerto de Sarandí, en San Isidro.

El viaje, que duró cuatro accidentadas horas, era un ensayo para establecer líneas de cabotaje fluvial y cubrir la travesía entre Buenos Aires y Montevideo y viceversa.

Entre el pasaje se encontraban Bernardino Rivadavia – inspirador de la iniciativa – Zapiola, Belgrano, Erézcana y una representación de la colonia inglesa en Buenos Aires.

El Periódico “La Gaceta Mercantil de Buenos Aires”.

“El Buque de vapor Druida”: Su capitán Campbell, saldrá para San Isidro el domingo a las 11 de la Mañana. El Precio de ida y vuelta incluso gastos de embarque y desembarque será de pesos tres y cuatro reales, pagándose por separado el vino, el que se le solicitará del despensero. Los que deseen tomar pasajes, pueden concurrir al capitán Campbell que vive en la calle Cangallo N ° 54.

El vapor *Druid* fue construido en el Liverpool, en el Condado de Lancaster, en “el Año Uno de mil ochocientos veintitrés” como se desprende de un Certificado de Registro concedido en el Liverpool 12 de abril 1823 N ° 27.

Richard Read, Oficial de la Topografía, ha certificado que dicho buque tiene una cubierta y dos mástiles, que su longitud desde la parte anterior del tronco principal de la parte de popa del codaste alto era de ochenta y cuatro pies cinco pulgadas (28 m) a su anchura en la parte más ancha (manga), casi cinco metros, de ocho pulgadas y media de la profundidad, en la bodega es de ocho pies y cinco pulgadas, está amañado Schooner (goleta) impulsado por vapor”.

Según contaba su capitán James Campbell, el “Druid” había llegado en sesenta y dos días desde Gibraltar.

En Buenos Aires, después de varios meses de improvisaciones, se le colocó la máquina.

Esto significa que vino navegando a vela; en consecuencia nadie en Montevideo lo vio navegar a vapor, al menos hasta diciembre de 1825 (fecha del primera viaje a vapor en el Río de la Plata).

Un año después fue vendido a Don Manuel Gradin, un comerciante portugués, quien lo armó a lugre (configuración de palos y velamen)

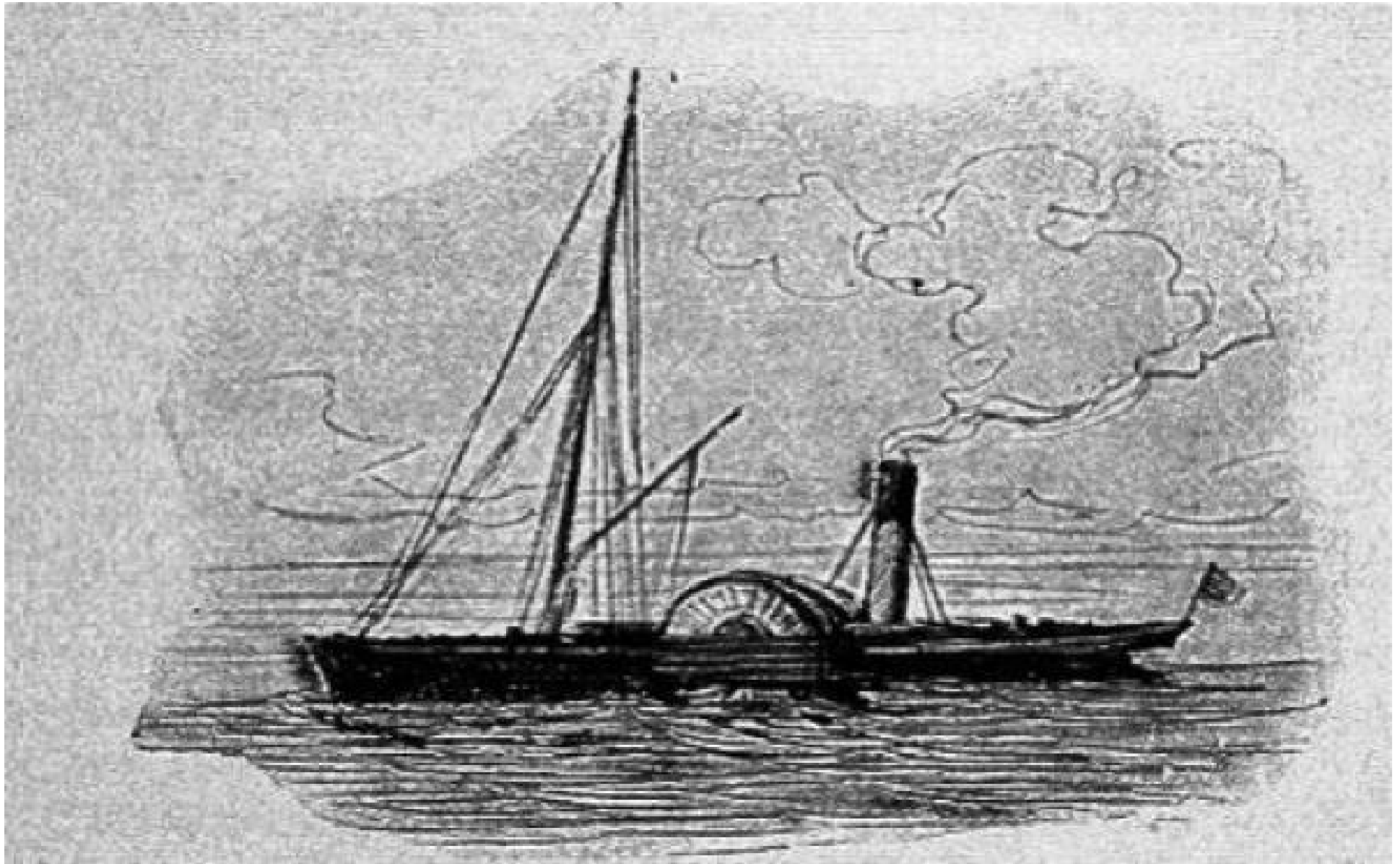
La transformación en Buenos Aires

En el astillero de la “Vuelta de los Tachos”, a orillas del Riachuelo, el bergantín fue reconfigurado como “paddle steamer”, ya que conjuntamente con la máquina propulsora, se le instalaron las ruedas de paletas a babor y estribor, tarea que requirió a sus dueños cinco meses de denodados esfuerzos.

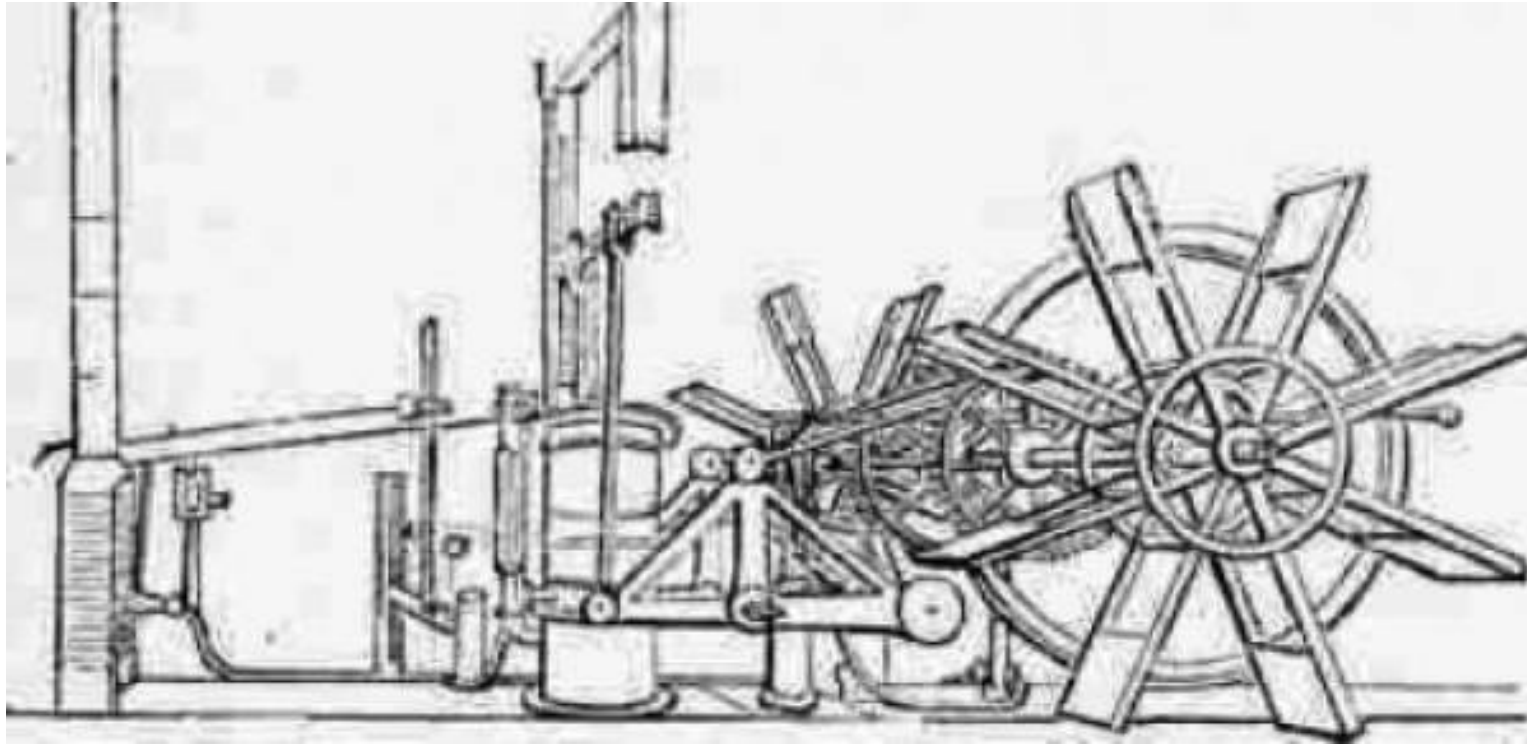
Por esos años los astilleros existentes no contaban con suficiente tecnología como la que poseía Europa, ni personal competente para realizar el armado.

Otro de los escollos que hubo que superar fue encontrar técnicos capaces de manejar el fuego de la caldera dentro de una nave construida en madera.

Armado el motor, colocada la caldera, instaladas las ruedas laterales de paletas con sus respectivas bielas, correderas y transmisiones, el “Druid” estuvo en condiciones de realizar su primera navegación en aguas argentinas



El *Druid* después de la modificación en Buenos Aires



El *Druid*
Motor a vapor y ruedas laterales de paletas
Dibujo

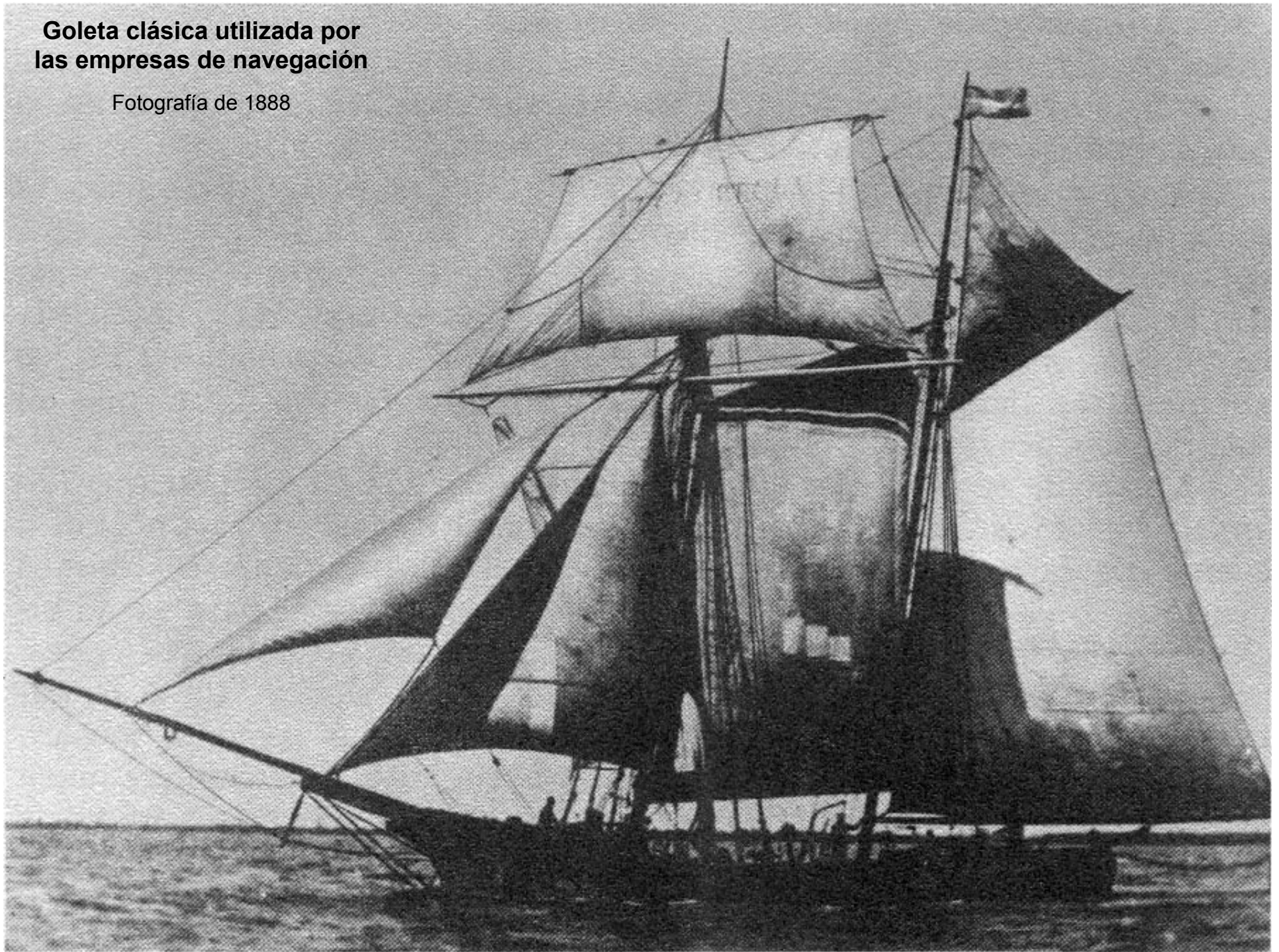
5

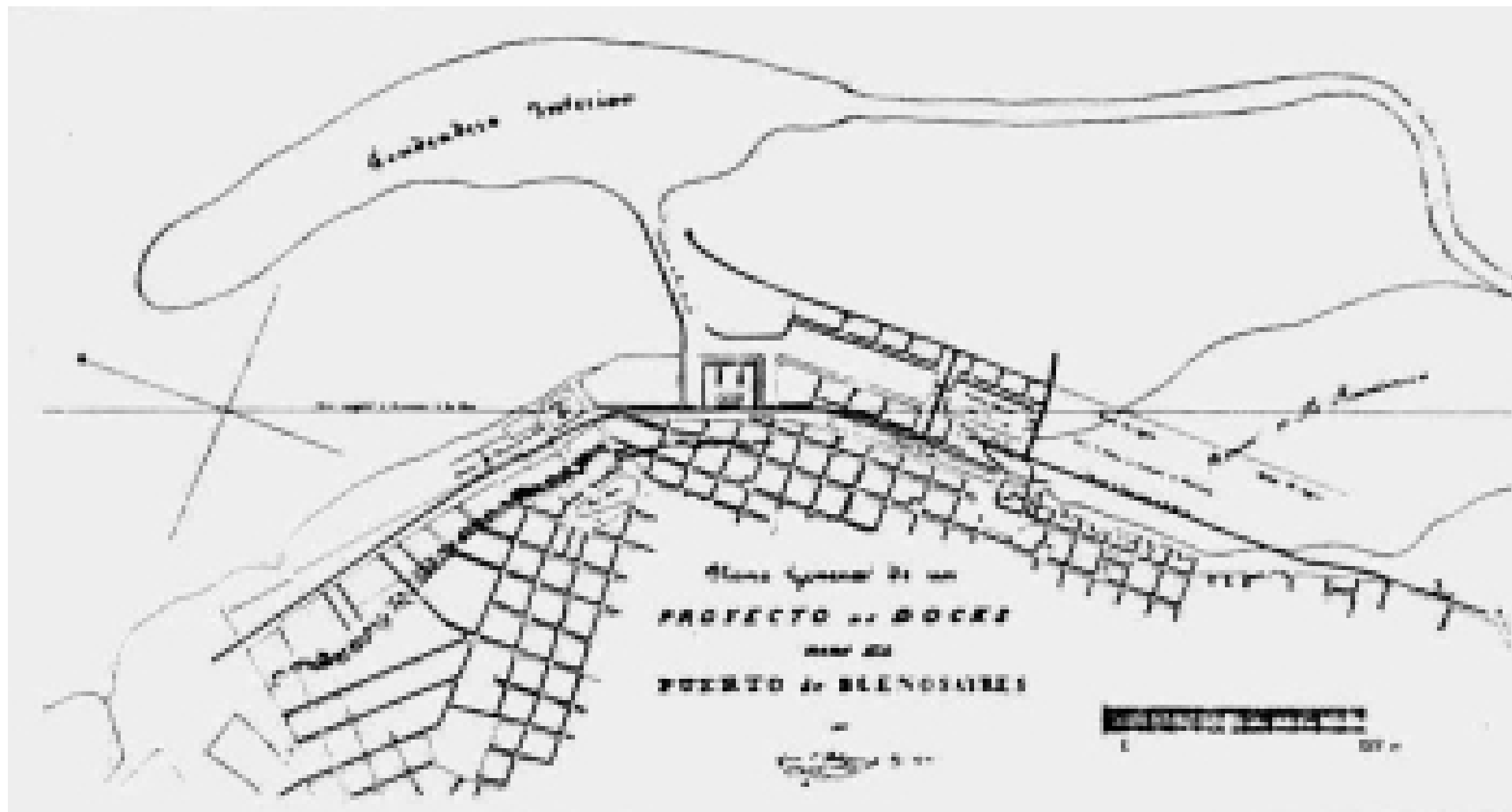
**PROYECTOS Y OBRAS
DE
MODERNIZACIÓN**

LA ETAPA DE LOS MUELLES

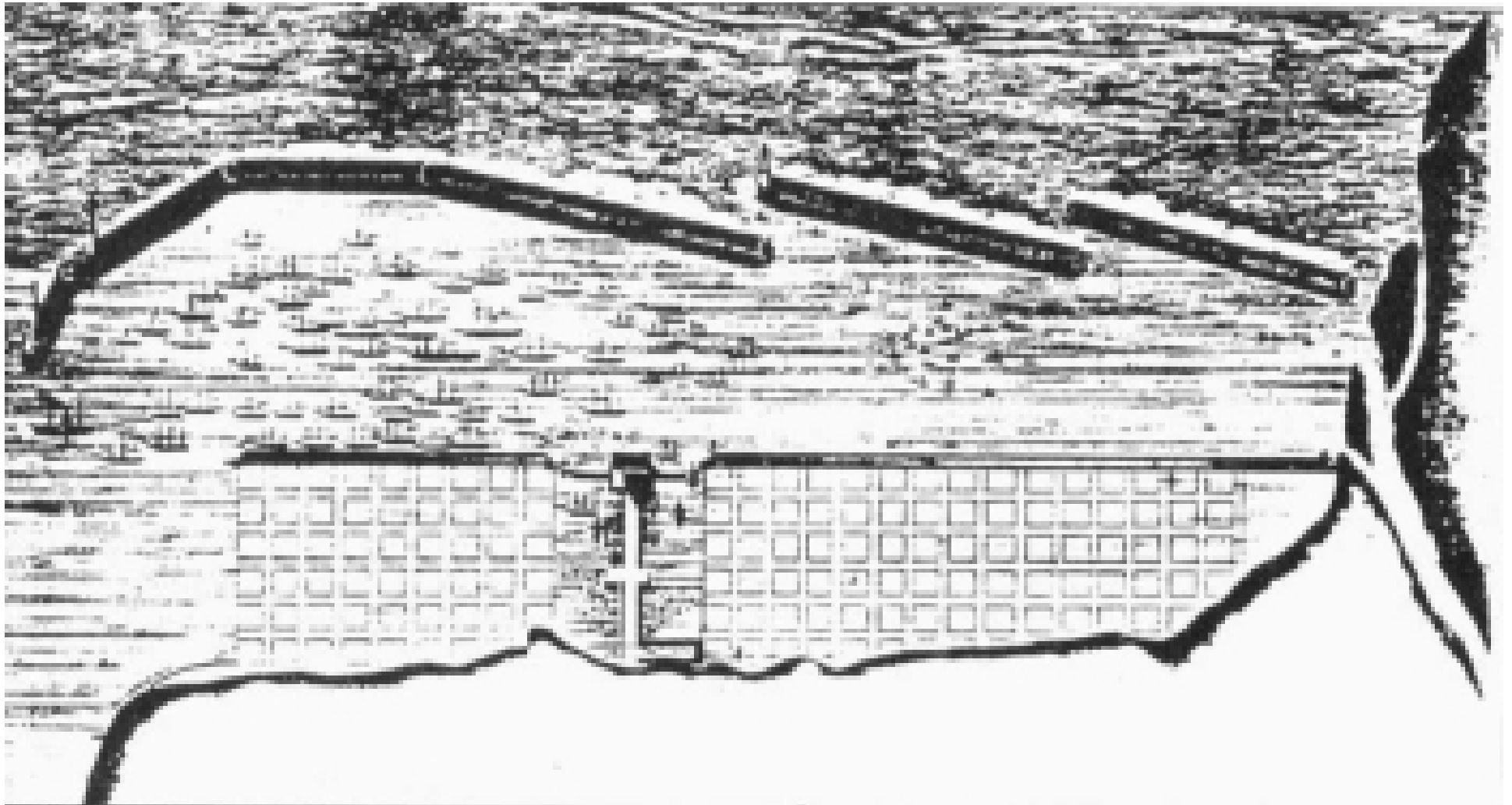
**Goleta clásica utilizada por
las empresas de navegación**

Fotografía de 1888

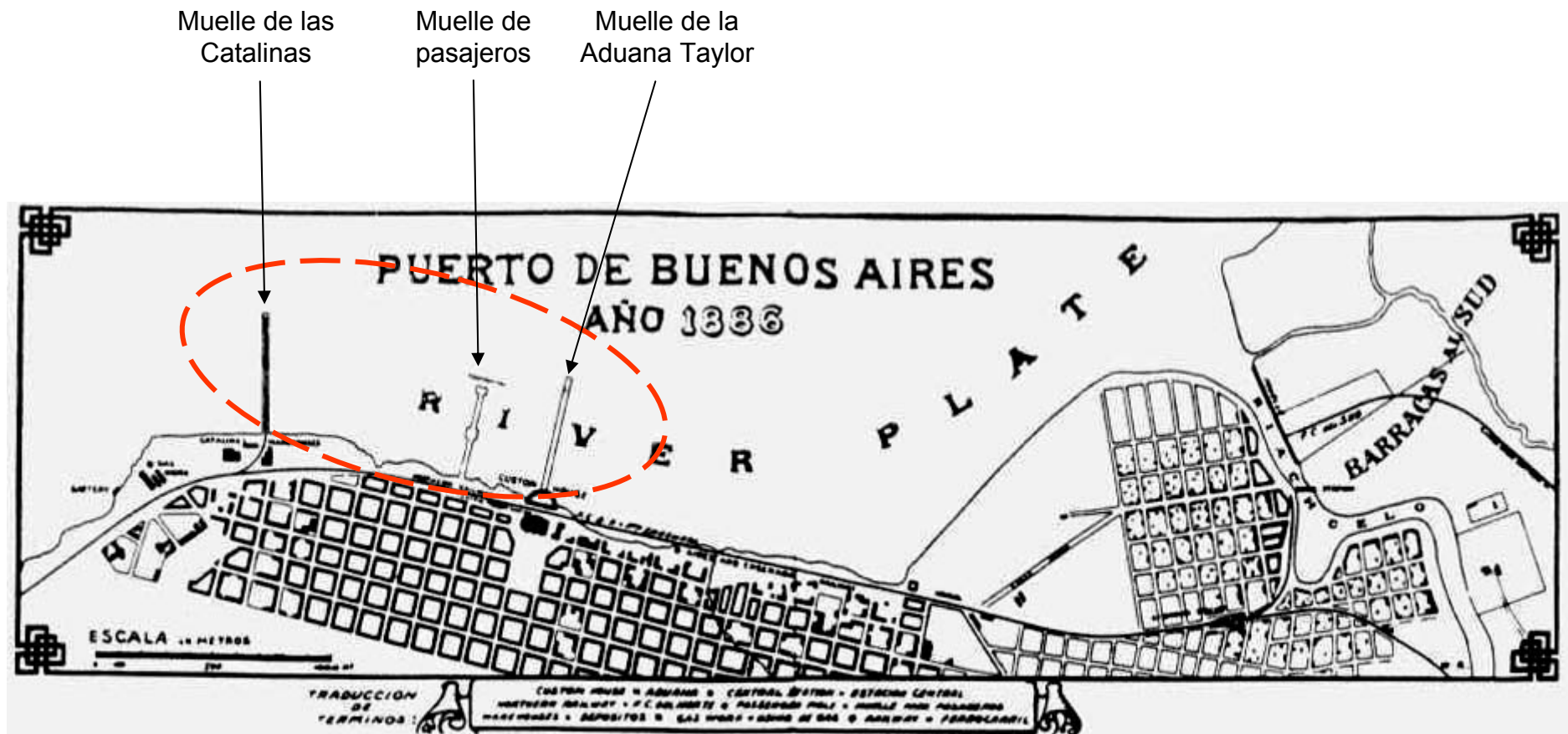




Proyecto del ingeniero Charles Henri Pellegrini
1853

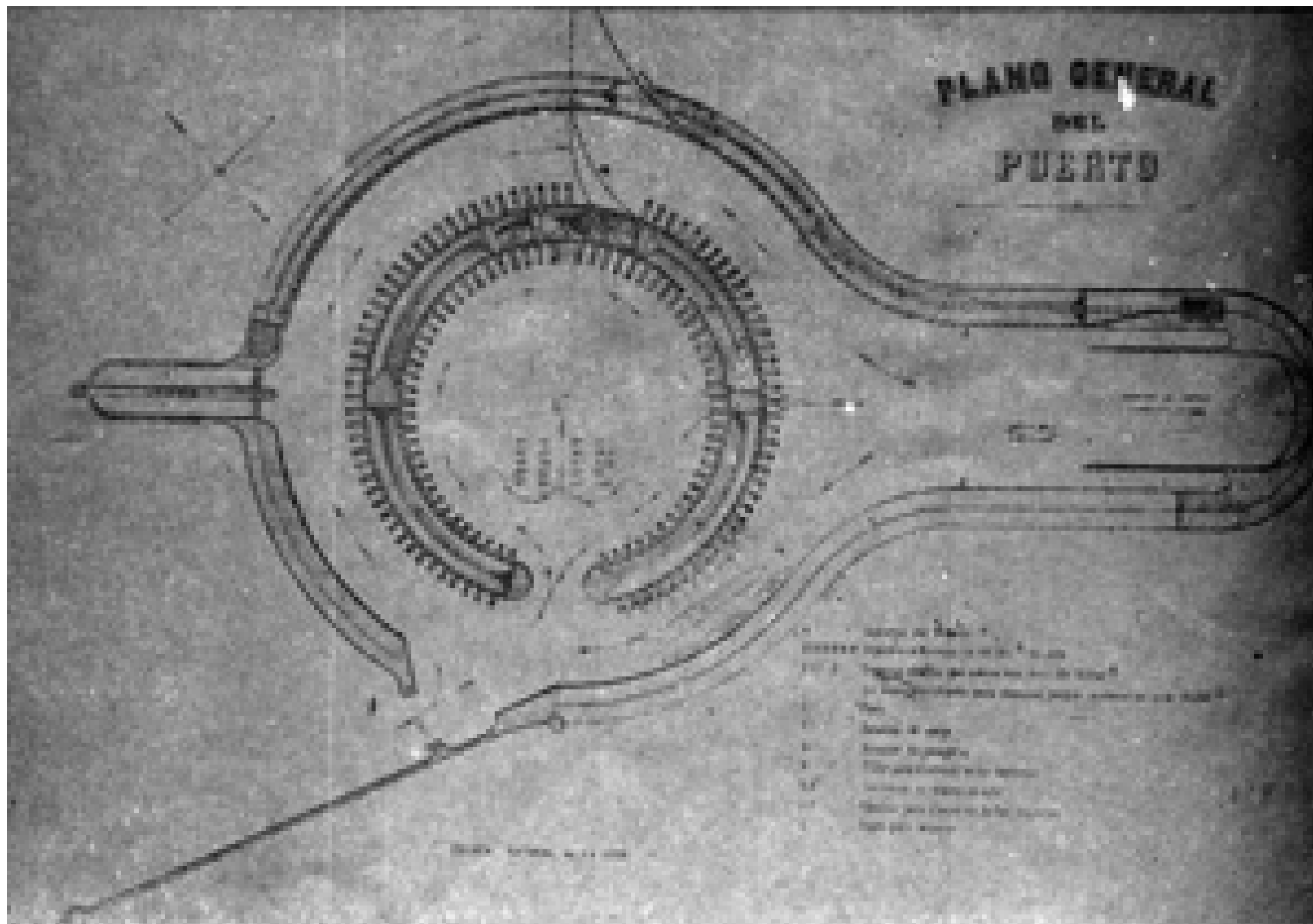


Proyecto del ingeniero Joaquin Fudury
1853



Proyecto del ingeniero Edward Taylor 1854

En 1854 se produjo la separación de la Pcia. de Buenos Aires del resto de la Confederación y fue electo Pastor Obligado como Gobernador del estado de Buenos Aires. En este período se autorizó a demoler el Fuerte y levantar en ese sitio la Aduana, que hasta entonces había estado funcionando, desde la época del Virreinato, en un edificio viejo de Azcuénaga situado sobre la barranca del río a la altura de la Avenida Belgrano. También se autorizó a construir un muelle de pasajeros. La demolición del fuerte se hizo parcialmente, se volteó el gran muro exterior que descendía hasta la playa y parte de las construcciones anexas, respetándose los edificios en su interior y mejorándolos. La nueva Aduana tenía forma de hemiciclo que miraba hacia el río, con dos pisos y ventanas simétricas y un gran portón hacia la playa, del cual partía un muelle que se introducía en el río. Esta Aduana comenzó a construirse en 1855 y ocupaba la actual plaza Colón.



Uno de los diversos proyectos presentados

PROYECTO DEL INGENIERO JOHN COGHLAN 1859

En 1856, después de haberse inaugurado el Muelle de Pasajeros, en la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires fue presentado un proyecto de Ley para que la Provincia contratara un ingeniero hidráulico especializado para la construcción de un puerto en Buenos Aires.

Luego de ser sancionada la Ley, se contrata al Ingeniero John Coghlan para ese objetivo.

Coghlan llegó a la Argentina en 1858 y en 1859 presentó un proyecto de un puerto de abrigo que comprendía dos dársenas separadas de la costa en el “Bajo de la Residencia” (*), con comunicación con el Riachuelo.

Este proyecto no se realizó por problemas políticos originados por el conflicto entre la Provincia de Buenos Aires y la Confederación Argentina.

(*) **El Bajo de la Residencia:** Durante los dos siglos que siguieron a su **primer protagonismo de 1536**, el futuro **Parque Lezama** tuvo una existencia marginal. Esto no impidió que recibiera, por lo menos, un **nombre** aunque más no fuera **temporario**, se lo pasó a conocer como el **"Bajo de la Residencia"**. Esa denominación surgió de la **Residencia de los Jesuitas**, situada junto a la **Iglesia de Nuestra Señora de Belén**, actual **San Pedro González Telmo**, en la **calle Humberto I**, entre **Balcarce y Defensa**. En **"La Residencia"** se instaló en **1795** el **"Hospital de San Martín"**, atendido por los **padres betlemitas**, una orden llegada de **México** experta en el arte de curar. Por sus **densas barbas** se los conoció como los **"Barbones"**.

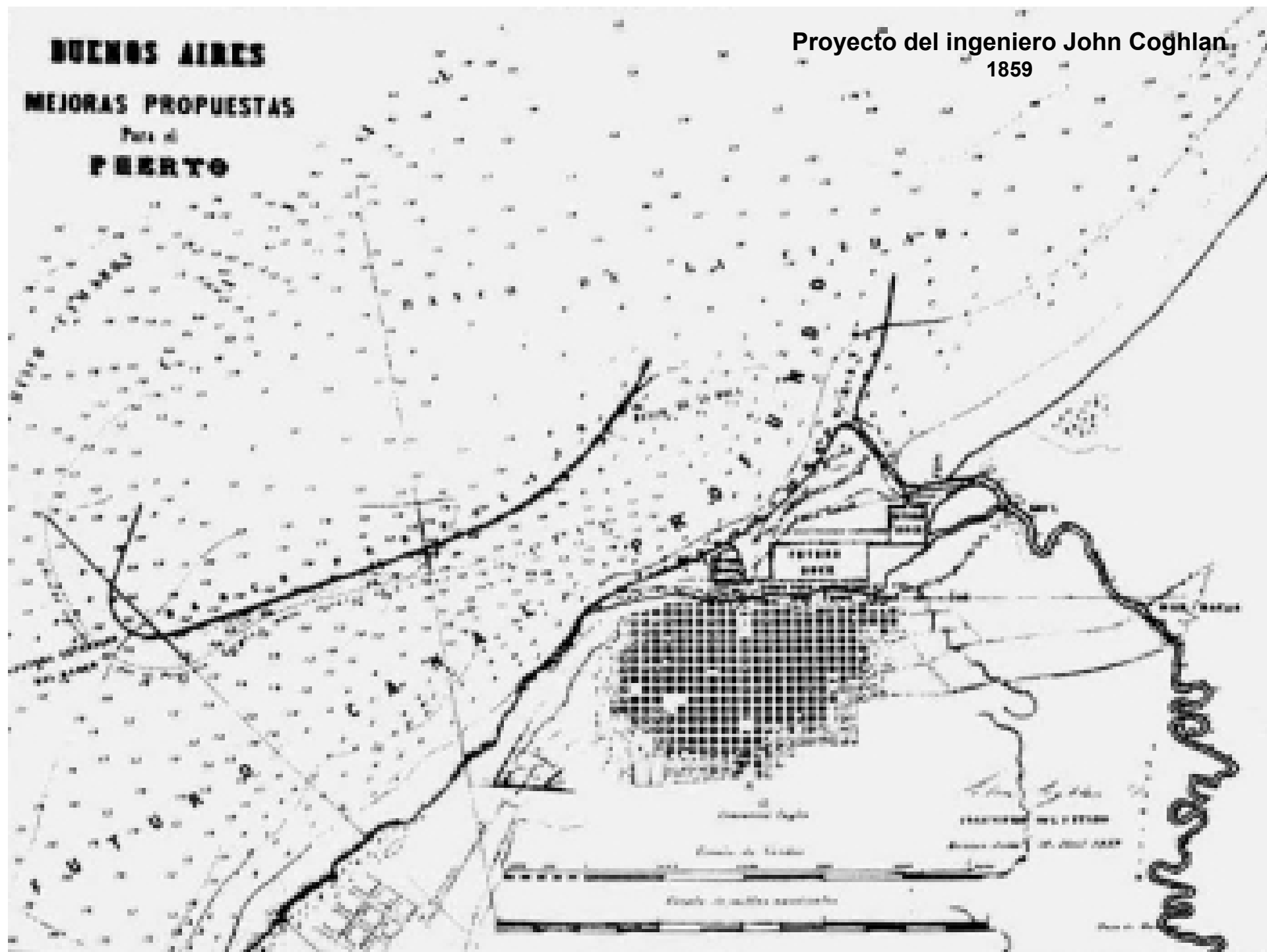
BUENOS AIRES

MEJORAS PROPUESTAS

Para el

PUERTO

Proyecto del ingeniero John Coghlan
1859

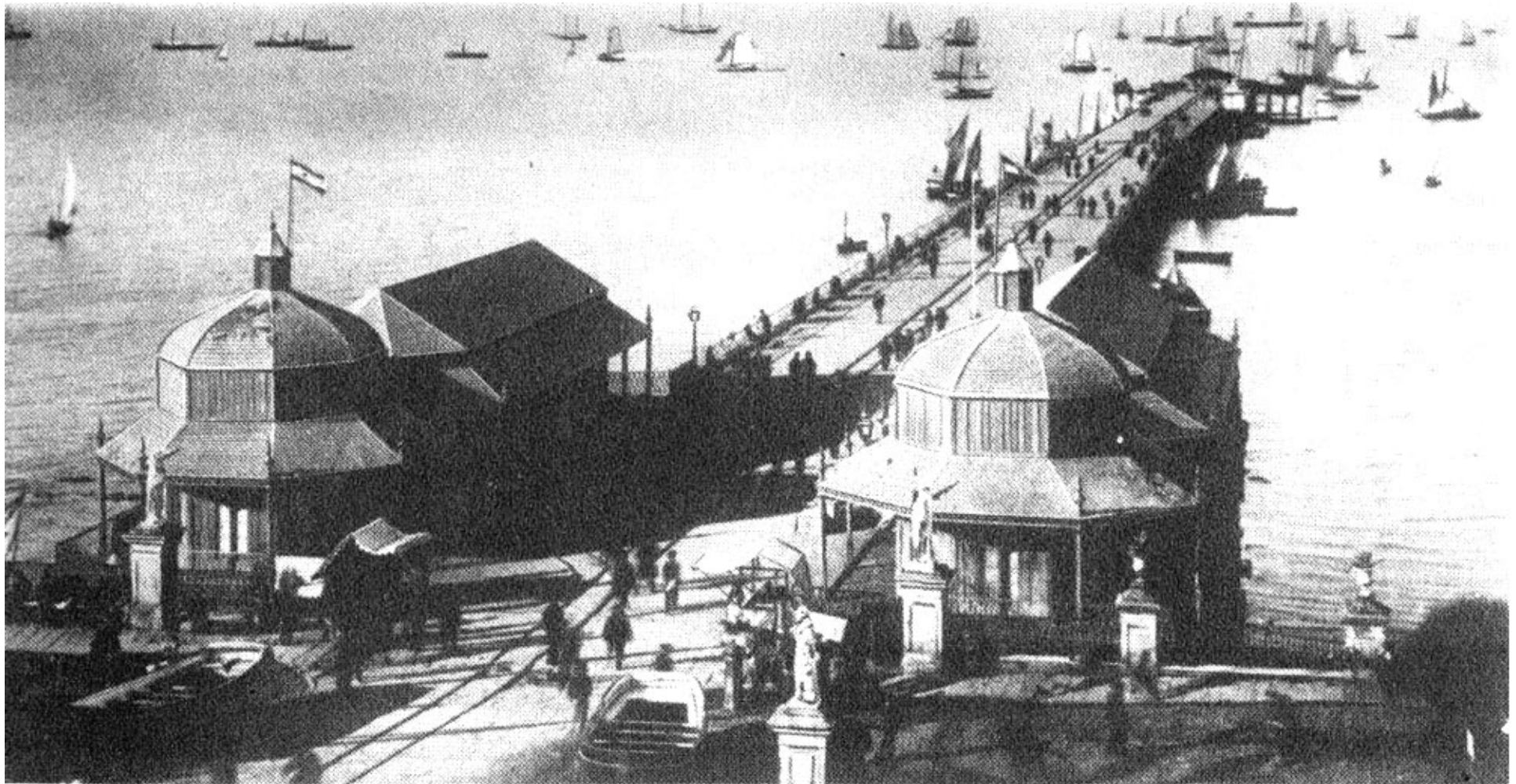


EL MUELLE DE PASAJEROS

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 “*La Aduana Nueva*” o “*La Aduana Taylor*”.



Muelle de pasajeros

Ubicado en el bajo de la Merced (*), entre las calles Piedad (hoy Bartolomé Mitre) y Cangallo,
frente al Paseo de Julio (actual Avenida Leandro N. Alem)

Este muelle fue inaugurado en 1855

Fotografía de 1888

(*) Se refiere a la Iglesia de la Merced.



fs.30

203- "Capitanía General - Muelle de Pasajeros - Torre de la Catedral

Fotografía desde el antiguo muelle de pasajeros

Mirando hacia el Paseo de Julio, al fondo el edificio de la Capitanía General de Puerto



Fotografía desde el antiguo muelle de pasajeros

Mirando hacia el Paseo de Julio, al fondo el edificio de la Capitanía General de Puerto

EDIFICIO DE LA CAPITANÍA DE PUERTO

Durante mucho tiempo la actividad portuaria se concentró en la zona del Riachuelo, donde se encontraba el puerto principal de Buenos Aires.

Debido al incremento de la navegación y el comercio las autoridades españolas establecieron la Capitanía de Puerto en 1756. Era la Institución encargada de cubrir en forma las funciones de policía de seguridad de la navegación y de los puertos, funciones ejercidas con anterioridad por los adelantados, gobernadores, alguaciles mayores y otras autoridades capitulares. Originalmente estaba ubicada en la Boca del Riachuelo.

Para desempeñar el cargo de Capitán de Puerto fue designado Don Juan Antonio Guerreros. Posteriormente fueron sucediéndole otros españoles hasta 1806, oportunidad en la que se nombró a Don Martín Jacobo Thompson, primer criollo en acceder a ese cargo.

Durante la etapa de la colonia, la Capitanía del Puerto ejercía las funciones de autoridad marítima para vigilancia del puerto y de las costas. Ese fue el origen de la actual Prefectura Naval.

En septiembre de 1855 se construyó un nuevo muelle de pasajeros. El muelle de madera se introducía más de 200 m en el Río de la Plata y tenía una vía central para trasladar el equipaje por medio de vagonetas.

Entre 1874 Y 1876, sobre la actual Avenida Leandro Alem, justo frente al muelle de pasajeros, se construyó un nuevo edificio para la Capitanía del Puerto, diseñado por Enrique Aberg. Se encontraba situado en el Paseo de Julio 526, entre las calles Cuyo (actual Sarmiento) y Cangallo. Este solar está junto al edificio del actual Archivo General de la Nación. El terreno de la Capitanía ocupaba el ancho de la manzana y el contrafrente llegaba hasta la calle 25 de mayo, donde se instaló un sector dedicado a telégrafos. Este edificio fue demolido en 1912.

NOTA 1: En 1830, Juan Manuel de Rosas donó el terreno para la construcción de la Iglesia Anglicana San Juan Bautista, actual catedral Anglicana de Buenos Aires, en la calle 25 de Mayo, entre Sarmiento y Cangallo. Los escoceses compartieron el templo.

NOTA 2: El murallón de la Alameda, posterior Paseo de Julio, fue construido cuando el río bañaba casi constantemente las puertas de la Capitanía; otro tanto sucedía con la Aduana Taylor.



CAPITANÍA GENERAL DE PUERTO

EDIFICIO DE LA CAPITANÍA DE PUERTO



Muelle de pasajeros

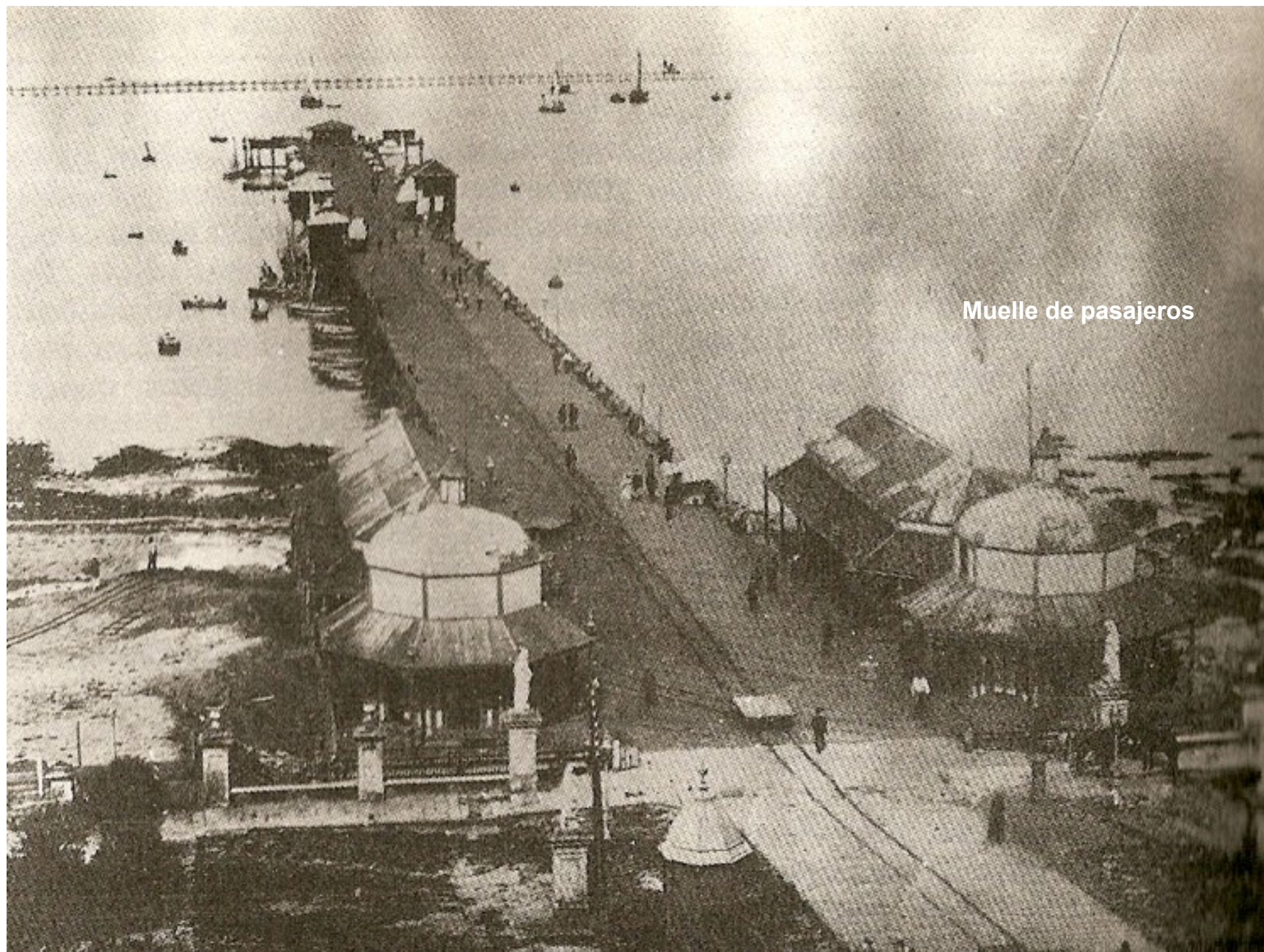




4.-Muelle de Pasajeros

Muelle de pasajeros





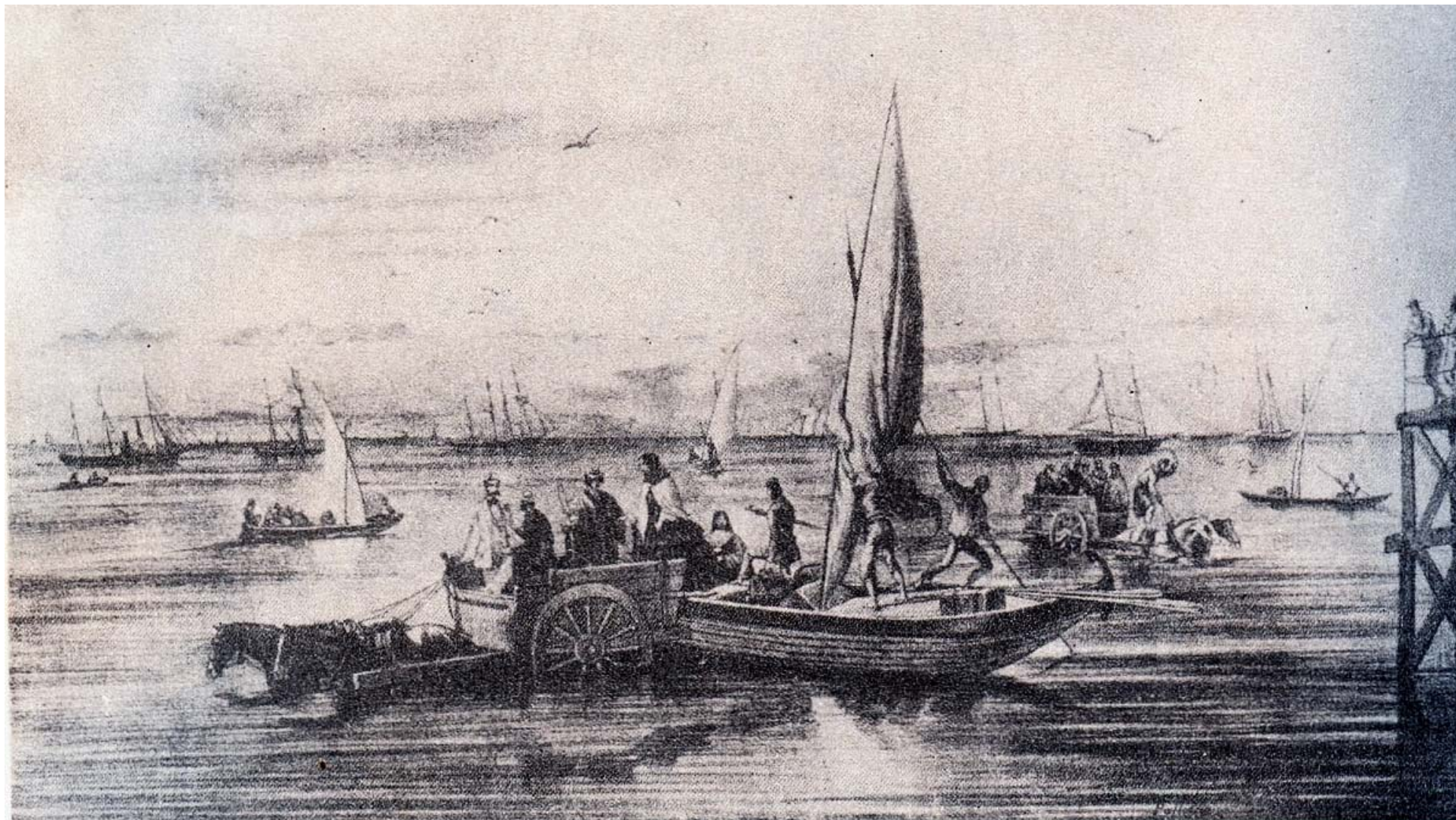
Muelle de pasajeros



Muelle de pasajeros

“The Landing Place”
Grabado de Emeric Essex Vidal
1820





“Desembarco con el Río Bajo”

Litografía de Juan León Pallière

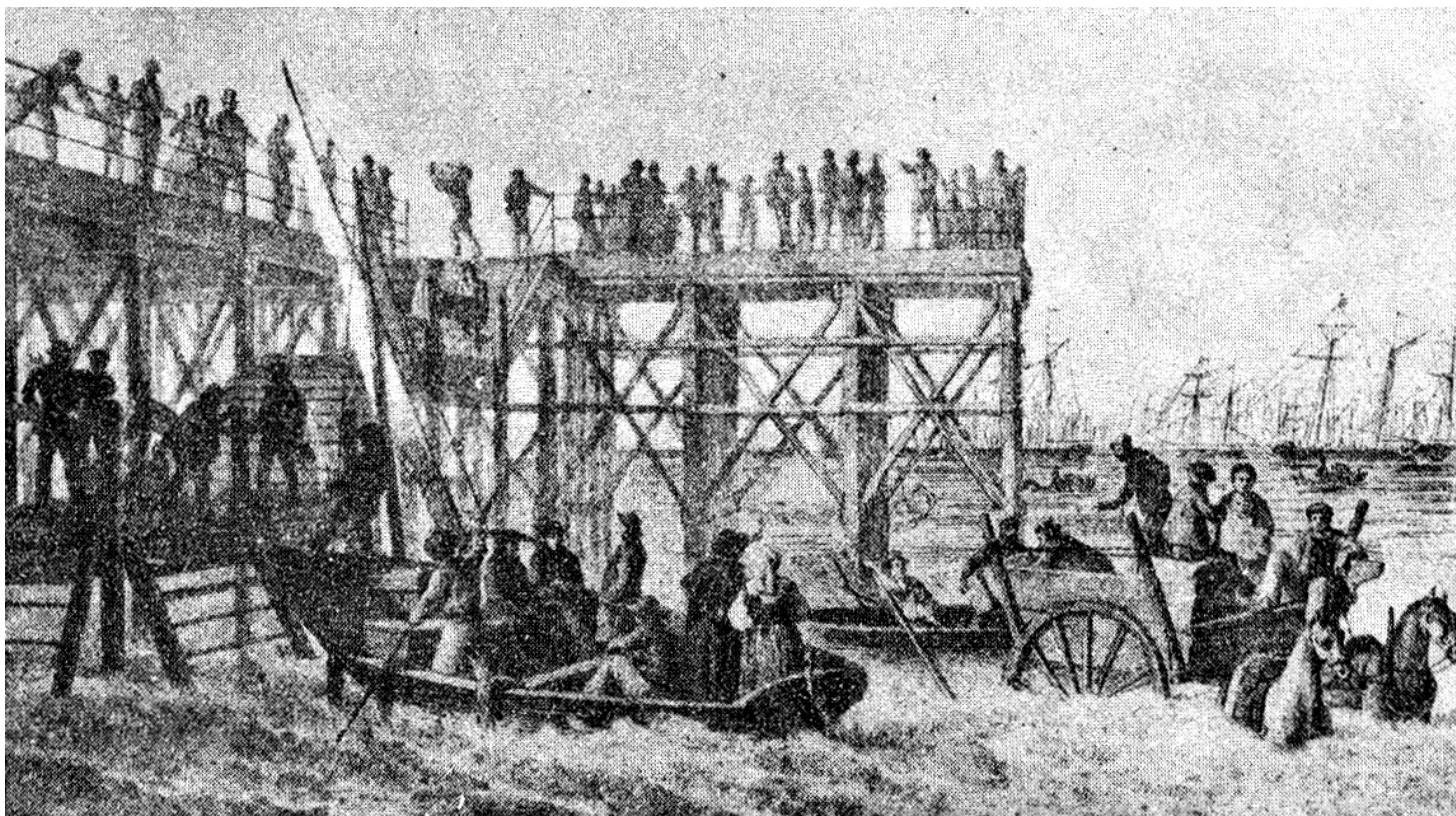
c. 1860



“Buenos Ayres, pris du mole”

Litografía coloreada, posiblemente de Luis Lebreton

1860



Litografía parcial de “Costumbres de Buenos Aires”

Compuesto y dibujado en piedra por Julio Arienta

1874





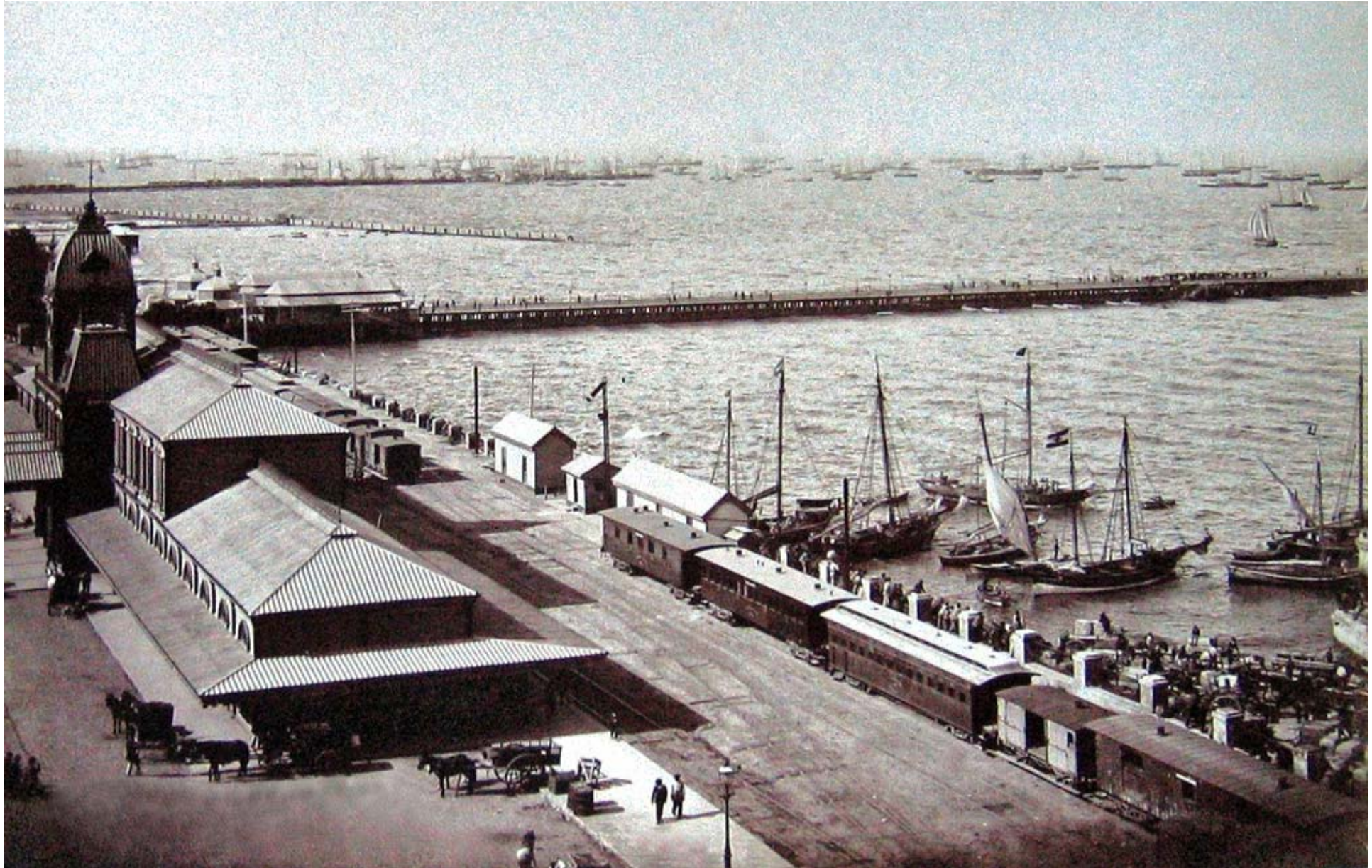
Maniobras de desembarco por medio de carretones
Fotografía captada desde el antiguo muelle de pasajeros antes de 1887



Desembarco en Buenos Aires
Archivo General de la Nación

Muelle de pasajeros, antigua Estación Central del Ferrocarril del Norte, veleros de cabotaje y carretas usadas para la descarga de las naves

La Estación Central estaba ubicada en el Paseo de Julio (actual Avenida Leandro N. Alem) y la calle Cangallo. El Paseo de Julio (antiguamente llamado Paseo de la Ribera) era la avenida ribereña de la ciudad. La Estación Central fue destruida por un incendio en Febrero de 1897





Edificio de la estación Central del Ferrocarril del Norte

Originalmente fabricado para la ciudad de Madrás, India (ver diapositiva siguiente). Luego fue adquirido en Londres e inaugurado en Buenos Aires el último día de 1872. La Estación Central fue destruida por un incendio en Febrero de 1897.

Colección Galería Zurbarán.



Edificio de la estación Central del Ferrocarril del Norte



ESTACION CENTRAL DE LOS FERRO-CARRILES UNIDOS





El Paseo de Julio

La edificación de la derecha es la Estación central

El Paseo de Julio, antiguo Paseo de la Alameda, era la Avenida ribereña de la ciudad



Aduana Taylor, Estación Central y Casa de Gobierno

Lamina N° 40

ANTIGUA ESTACIÓN RETIRO DEL FERROCARRIL DEL NORTE
21 de febrero de 1895



Fotografía Wilcomb

La Estación Retiro del Ferrocarril del Norte

462



Fs. 46

462 - * Primitiva Estación Retiro sobre actual Avda. del Libertador y Fábrica de Gas, actualmente Plaza Britania

LA ADUANA NUEVA (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 aduana de control*, que tuviera fácil acceso desde el centro de la ciudad.

En 1855 se realizó un concurso en el que intervinieron tres proyectos, triunfando 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 Nueva y el Muelle de Cargas

Litografía de Buenos Aires de Dero
de la original realizada en París en 1861
Puede verse el muelle aún en construcción.

Edificio de las
Rentas Nacionales
(Formaba parte del
"Proyecto Taylor")

Aduana
Taylor



"Buenos Ayres frente a la Aduana"
Litografía de Dulin de 1859 (detalle)

Muelle de la Aduana
(Muelle de Cargas)



La Aduana Taylor, el Muelle de cargas y el muro de la Alameda

Autor desconocido.

**Pintado probablemente uno o dos años después de finalizada la construcción de la Aduana Taylor
El muro de la Alameda fue proyectado y construido en el año 1844 por el Ingeniero Felipe Senillosa
por encargo de Don Juan Manuel de Rosas, entonces Gobernador de Buenos Aires**



Edificio de Administración de las Rentas Nacionales
Formaba parte del Proyecto Taylor



Edificio de Administración de las Rentas Nacionales en 1864

Puede verse a la izquierda que todavía está la antigua entrada al Fuerte de Buenos Aires

El edificio con la chimenea a la derecha es del Molino San Francisco

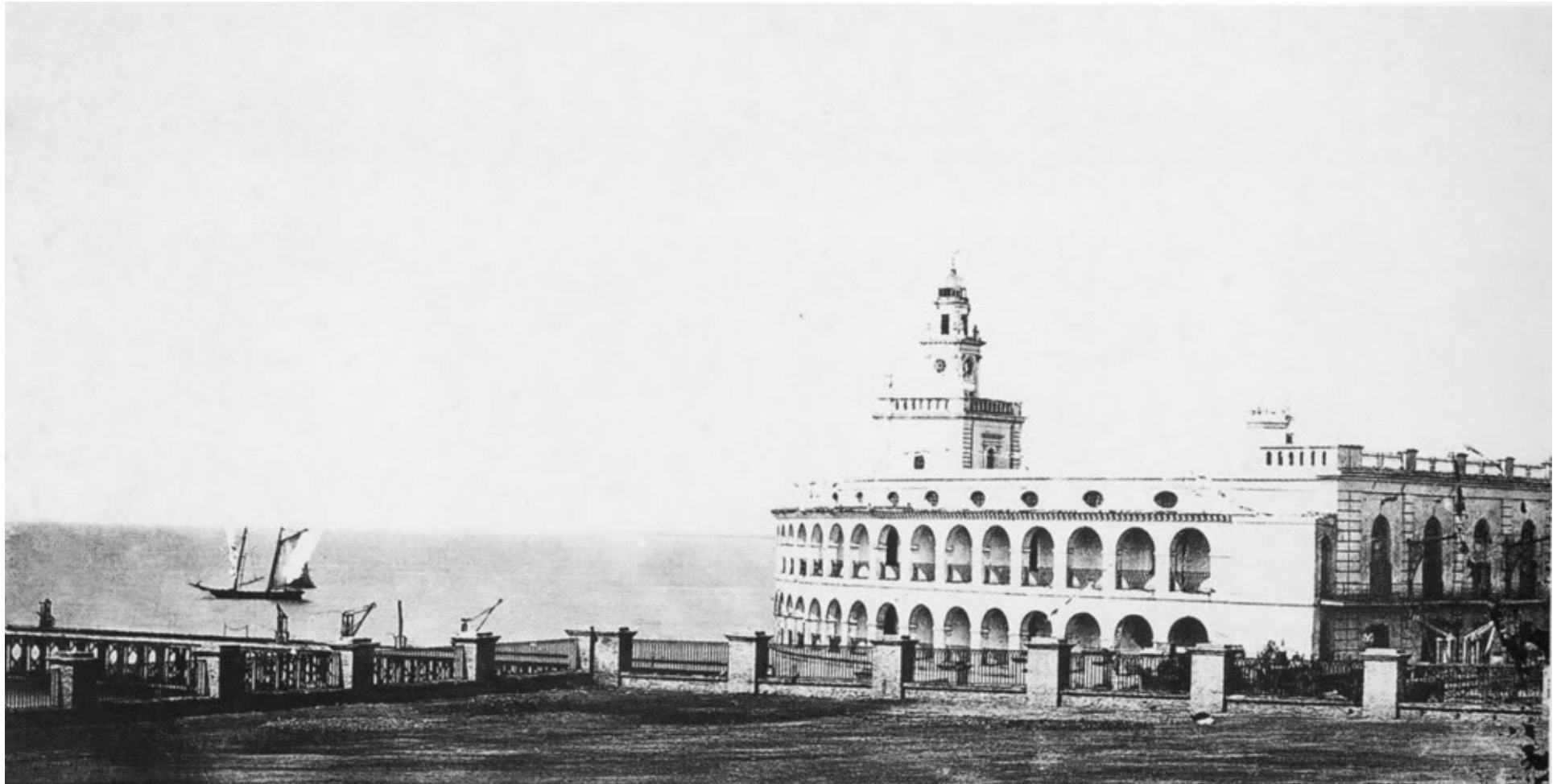


La Aduana Taylor

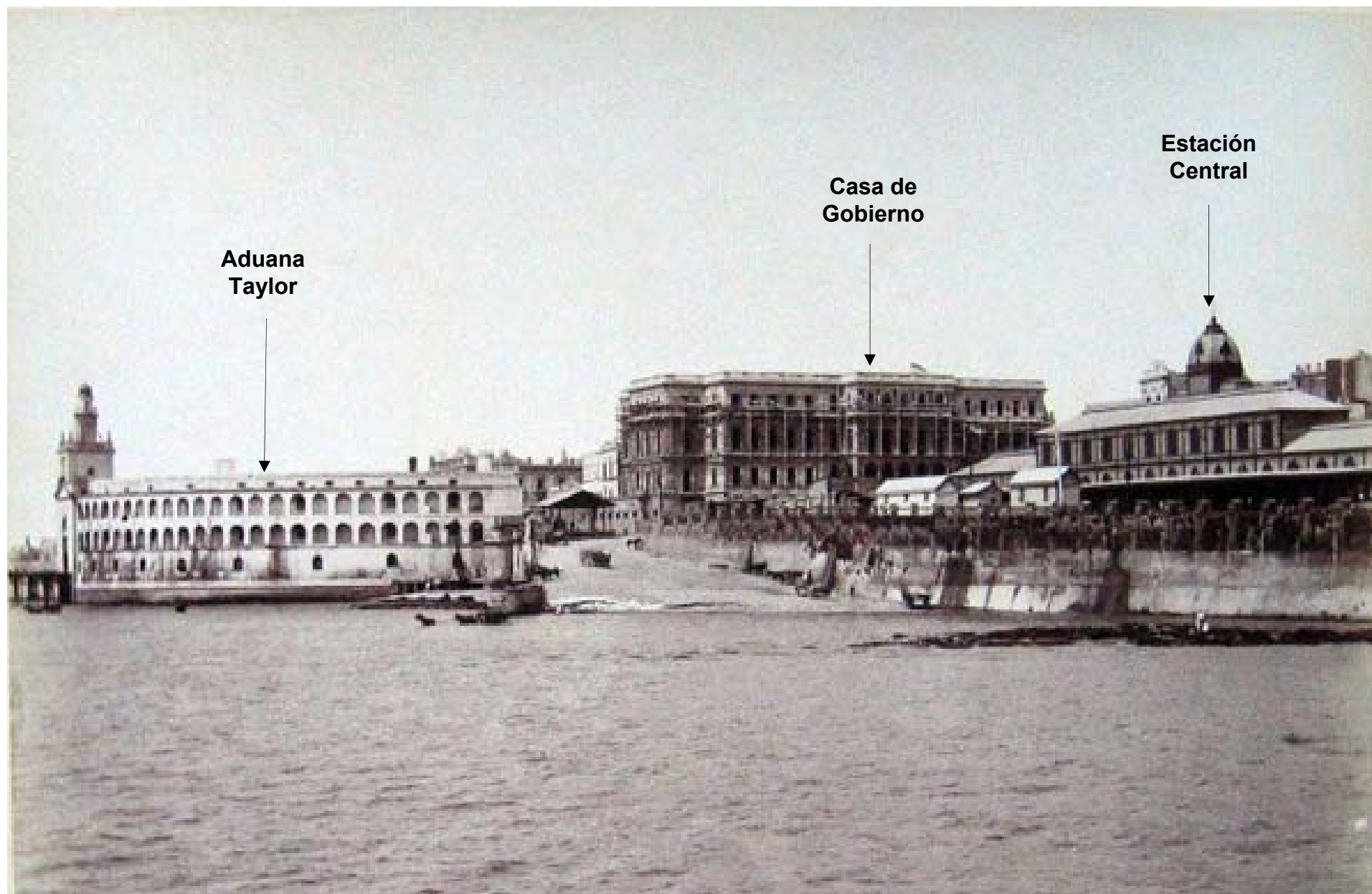
La Aduana Taylor

Vista de la actual Avenida Leandro N. Alem y del frente plano de la Aduana opuesto al Río de la Plata





Aduana Taylor



La Aduana Taylor o Aduana Nueva

Inaugurada en 1859

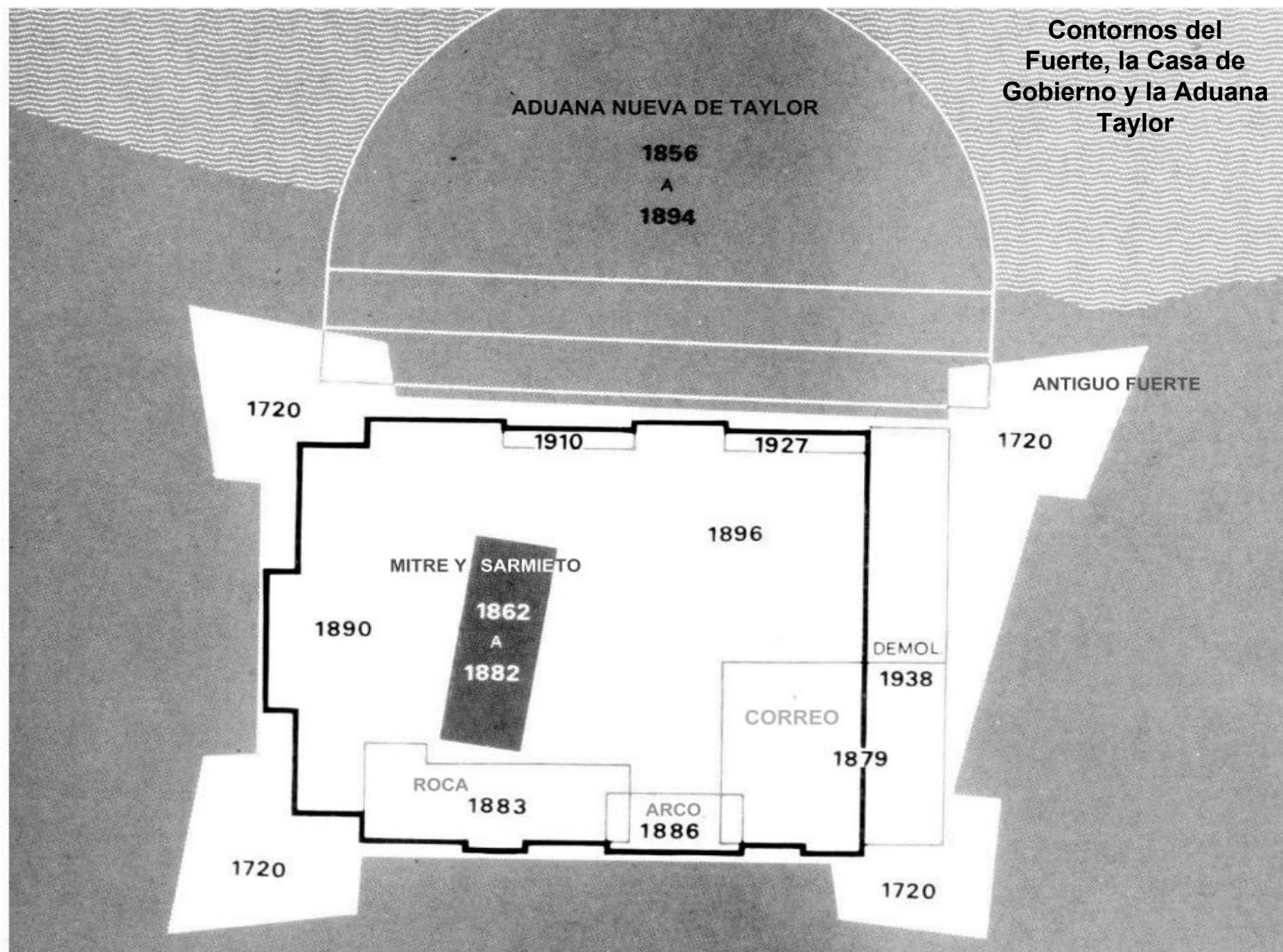
Estaba situada entre la Casa de Gobierno y la ribera del Río de la Plata

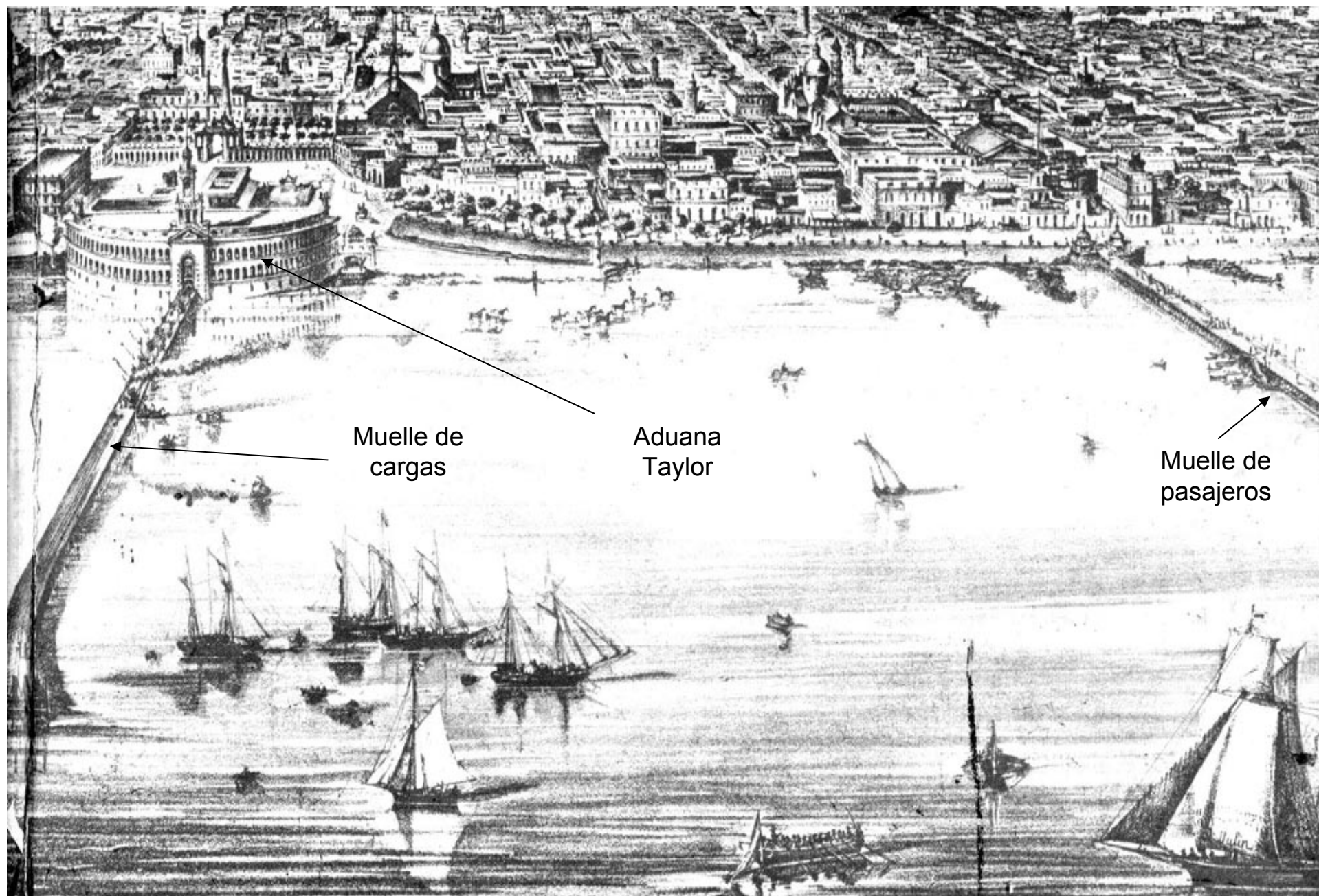
En la fotografía se ve la Casa de Gobierno en obras

Antiguo
Teatro Colón



**Contornos del
Fuerte, la Casa de
Gobierno y la Aduana
Taylor**





Vista del puerto de Buenos Aires en la segunda mitad del Siglo XIX - c. 1865

Coexistían “el viejo fondeadero de pozos y bancos” con “los modernos muelles de pasajeros”. Detrás del edificio de la aduana pueden verse los edificios que estaban dentro del perímetro delimitado por las murallas del Fuerte. Detalle de una litografía de Dulín,



La construcción de la Aduana Taylor se realizó sobre un espacio ganado al Río de la Plata y requirió la realización de un gran relleno. Éste fue el primer relleno de importancia realizado en la Ciudad de Buenos Aires.



Ubicación de la Aduana Taylor con respecto a los edificios actuales

La construcción del Palacio de Correos y Telecomunicaciones, del edificio del Estado Mayor del Ejército y de los depósitos del Puerto Madero sobre espacios ganados al Río de la Plata también requirió de rellenos de gran magnitud



Ubicación de la Aduana Taylor con respecto a la Casa de Gobierno y al Ministerio de Economía

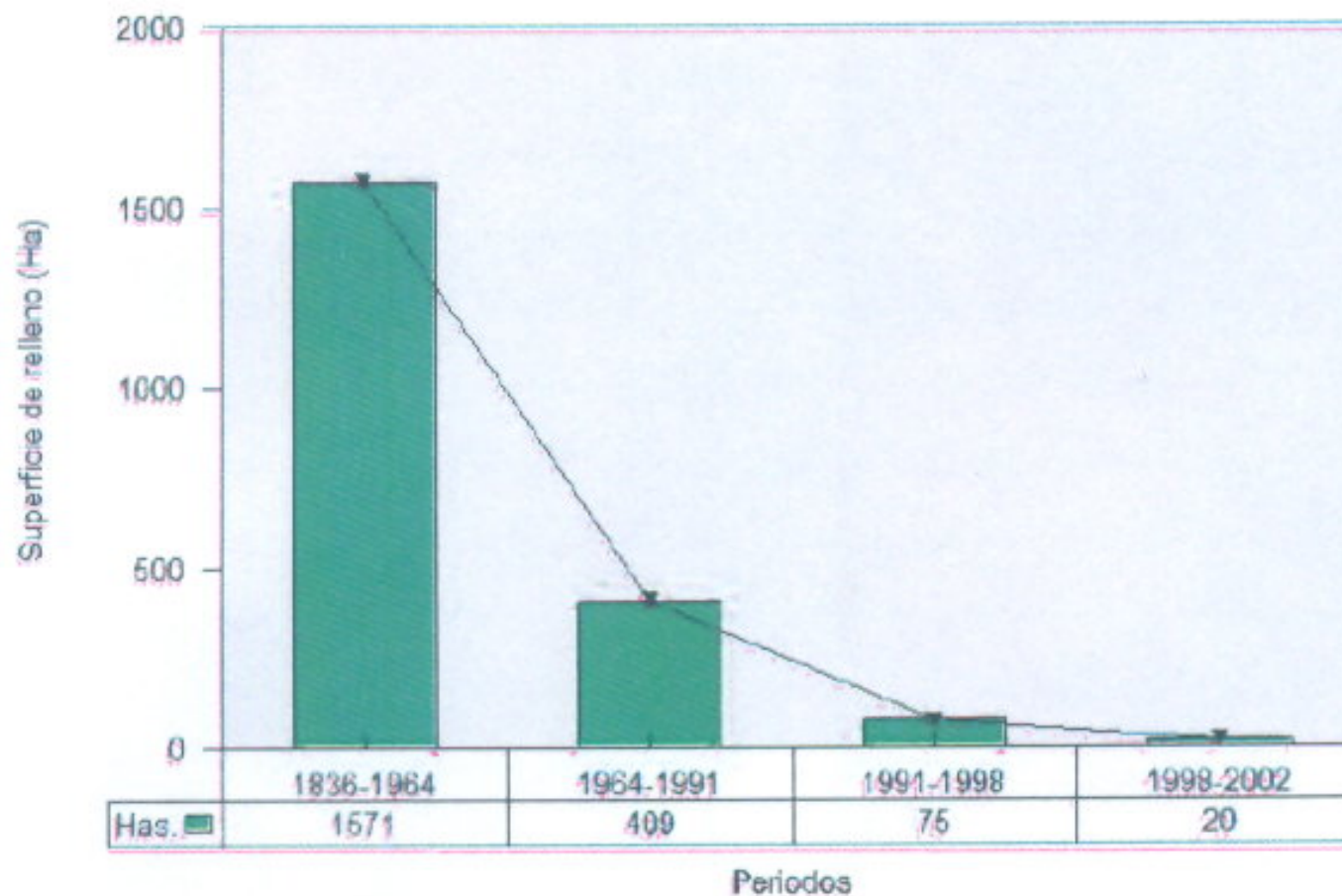
INCREMENTO SUPERFICIAL DE LA COSTA METROPOLITANA



RELLENOS EN LA RIBERA DEL RÍO DE LA PLATA

La línea de separación entre la zona verde y la zona gris era la ribera cuando llegó Don Pedro de Mendoza. La zona gris es el agregado posterior con los rellenos realizados a partir del año 1836 (Don Juan Manuel de Rosas).
Ref. Rellenos en la Ribera de la Ciudad Metropolitana, Lic. Ricardo Pérez García.

INCREMENTO SUPERFICIAL



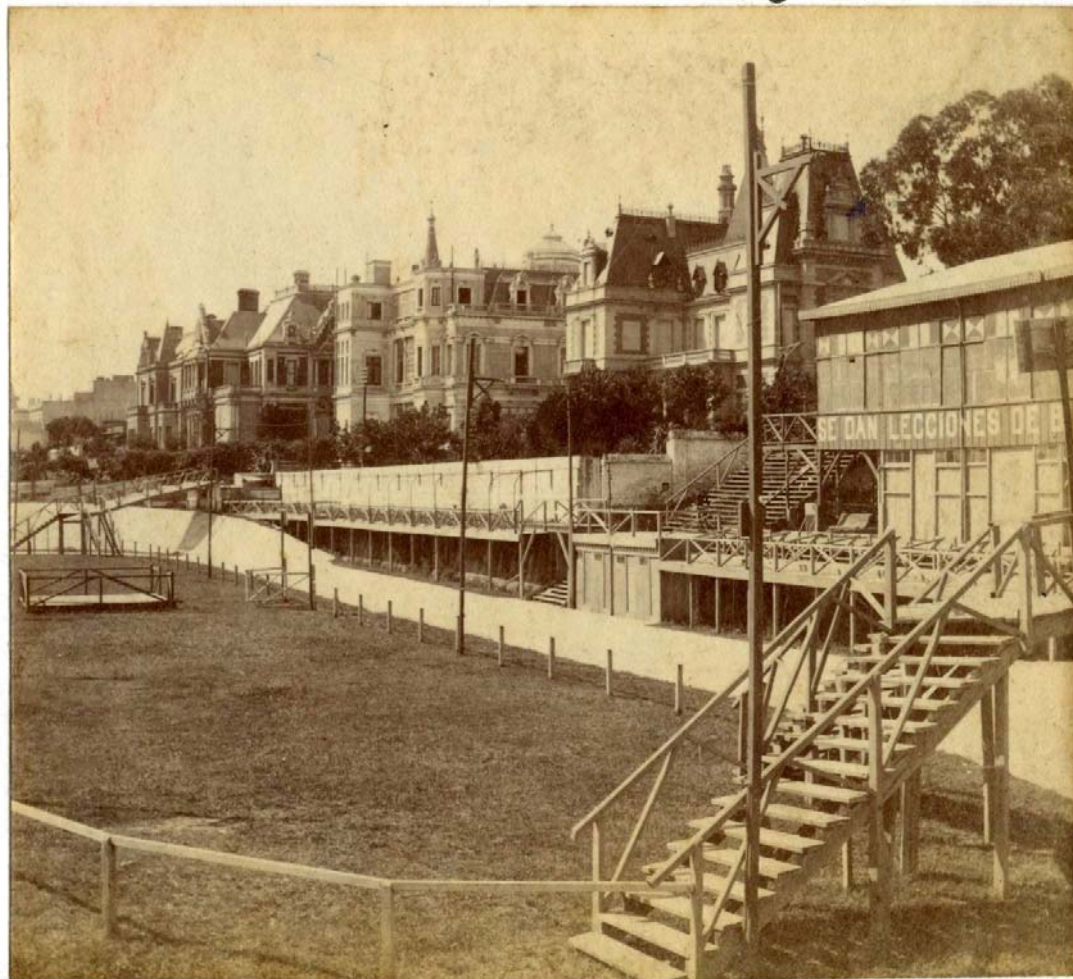
RELLENOS EN LA RIBERA DEL RÍO DE LA PLATA

Incrementos superficiales debidos a los rellenos realizados a partir del año 1836 (Don Juan Manuel de Rosas).

Ref. Rellenos en la Ribera de la Ciudad Metropolitana, Lic. Ricardo Pérez García.

D.10.900

CUANDO EL RÍO DE LA PLATA
LLEGABA HASTA LA ACTUAL
AVENIDA DEL LIBERTADOR



Desde Posadas ¹⁶⁶⁵ 1683 se
se la bajada de Selva-
fini entre Aroar y Pos-
das. Quiz Luque-

6

**PROYECTOS PARA EL PUERTO
DE
BUENOS AIRES**

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

• PROYECTO DEL INGENIERO BATEMAN

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.

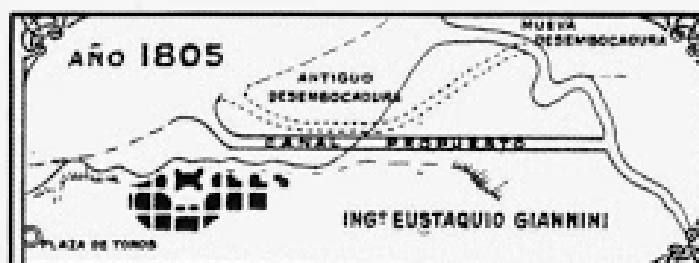
El proyecto fue rápidamente descartado.

• PROYECTO DEL INGENIERO REVY

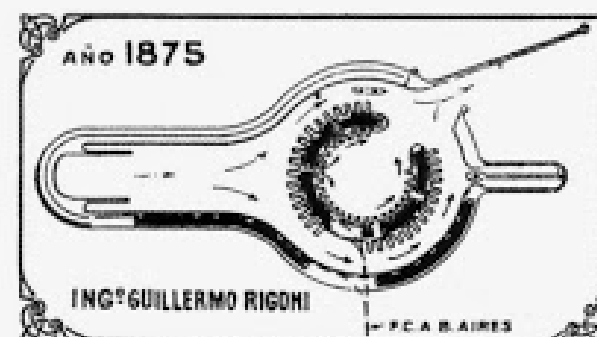
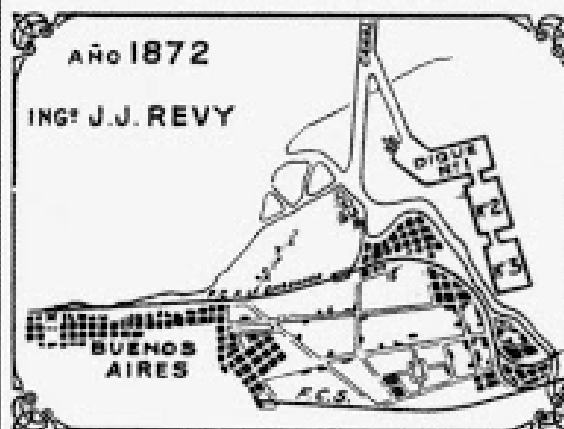
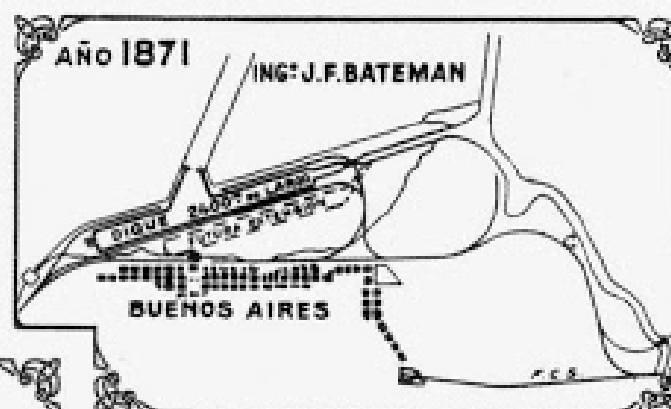
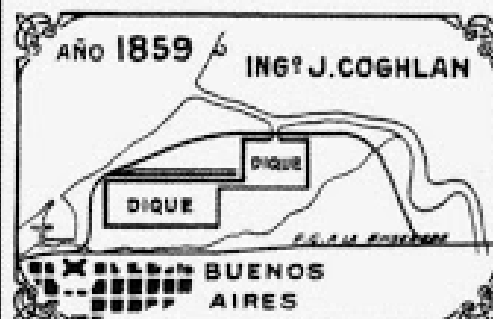
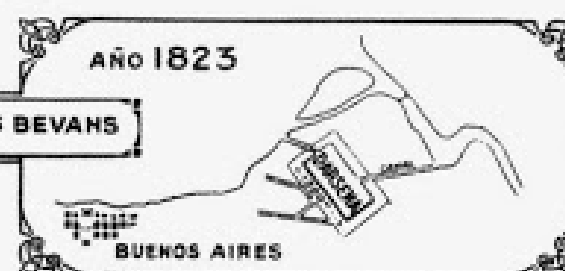
En 1872, el ingeniero J. Revy, quien había sido colaborador de Bateman, realizó una propuesta que volvía a insistir sobre el eje del Riachuelo.

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.



PROYECTOS DE PUERTO PARA BUENOS AIRES 1805-1875



EL NUEVO MUELLE DE LAS CATALINAS

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.

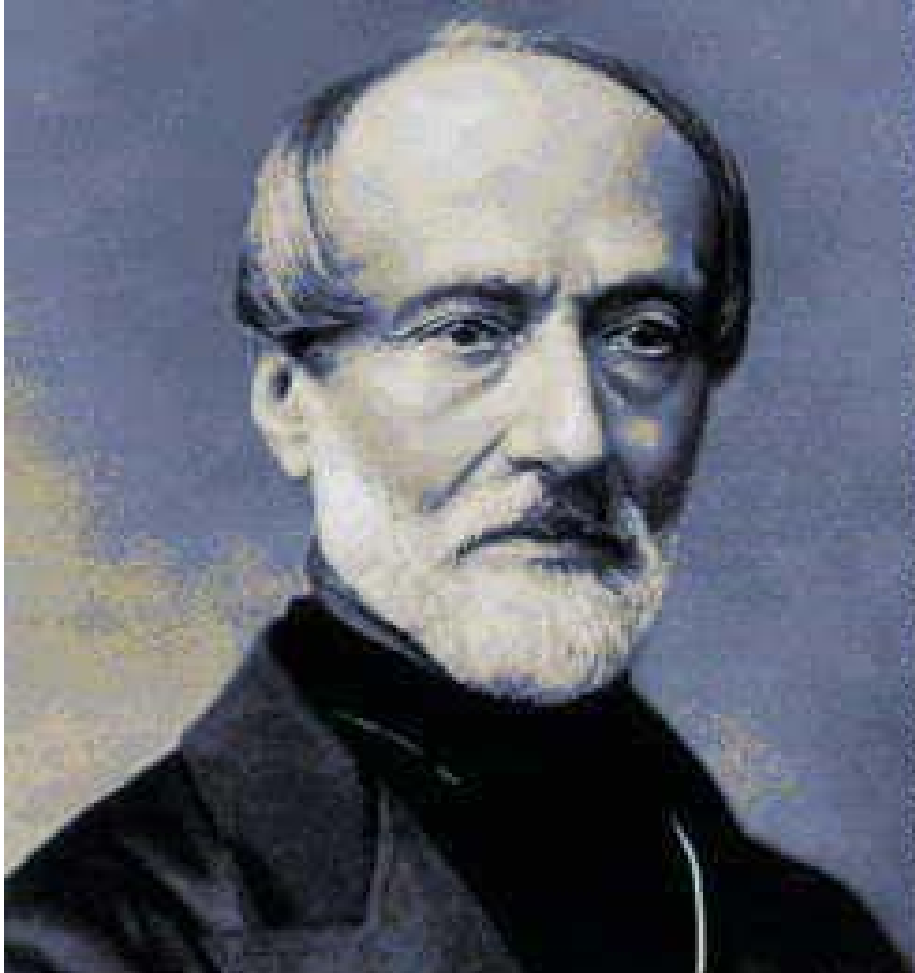
El muelle de las Catalinas fue uno de los que sirvió como desembarcadero a los buques de inmigrantes durante las dos décadas inmediatamente anteriores a la construcción del “*Puerto Madero*”.

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. El 28 de mayo el *Villarino* fondeaba en la rada interior del Buenos Aires. No pudiendo por su calado llegar hasta el muelle de Las Catalinas, se procedió a retirar los restos del prócer de la cámara del buque y a embarcarlos en la falúa del *Villarino* preparada para tal efecto. Los miembros de la “Comisión Central de Repatriación de los Restos del general San Martín”, presidida por el Doctor Mariano Acosta, se instalaron en la lancha a vapor *Talita*. La falúa fue remolcada por la lancha *Talita* y escoltada por otros botes, y no tardó en llegar al desembarcadero, donde se había congregado el gobierno y numeroso público.

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.



EL MUELLE DE LAS CATALINAS VISTO DESDE EL PASEO DE JULIO
La estatua es de Giuseppe Mazzini



Giuseppe Mazzini

Génova, 22 de junio de 1805 – Pisa, 10 de marzo de 1872

Político, periodista y activista italiano que bregó por la unificación de Italia.

Apodado "el alma de Italia"

Ayudó al proceso de formación y unificación de la Italia independiente moderna a partir de los numerosos Estados, muchos dominados por potencias extranjeras, que existieron hasta el siglo XIX.

También contribuyó a definir el movimiento europeo en pro de una democracia popular en un Estado republicano. Escritor de los textos: "Italia republicana y unitaria"(1831) y "Una nación libre" (1851).

En 1831 fue a Marsella, donde organizó una nueva sociedad política llamada *La Giovine Italia* (*La Joven Italia*).

Su lema era *Dios y el Pueblo*, y su principio básico era la unión de los diversos Estados y reinos de la península en una única república como único medio para lograr la libertad italiana.

También fundó diversas organizaciones con el fin de unificar o liberar otras naciones: «Joven Alemania», «Joven Polonia» y finalmente «Joven Europa» (*Giovine Europa*).

Mazzini creía que la unificación italiana sólo podría alcanzarse mediante un levantamiento popular.

Continuó plasmando este propósito en sus obras y trató de conseguirlo a través del exilio y la adversidad con inflexible constancia.

Sin embargo, su importancia fue más ideológica que práctica: tras la caída de las revoluciones de 1848 (durante las cuales Mazzini se convirtió en el líder de la efímera República Romana), los nacionalistas italianos empezaron a mirar al rey del Piamonte y su primer ministro, el conde Cavour como los directores del movimiento unificador.



Los Estados de la península itálica en 1494



fs. 29

185- *Muelle de las Catalinas

E. 11. 17

184

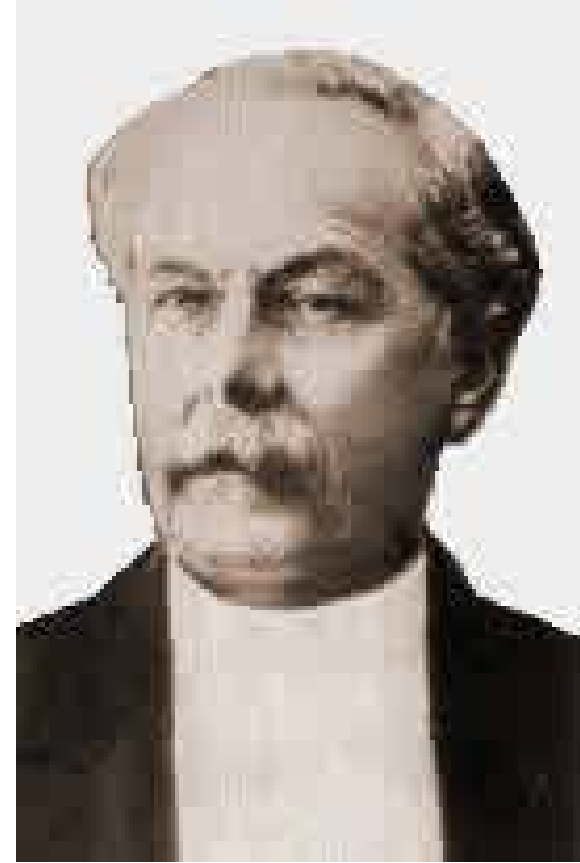


fs. 43

184-*Depósito de las Catalinas - Retiro



DEPÓSITOS DE LAS CATALINAS FRENTE A LA ESTACIÓN RETIRO



General Alejo Julio Argentino Roca

(San Miguel de Tucumán, 17 de julio de 1843 – Buenos Aires, 19 de octubre de 1914)

Quinto de ocho hijos (siete varones) del coronel Segundo Roca y Agustina Paz

Político y militar argentino

Presidente de la Nación en dos oportunidades

Manejó los hilos de la política argentina durante más de 30 años a través del

Partido Autonomista Nacional,

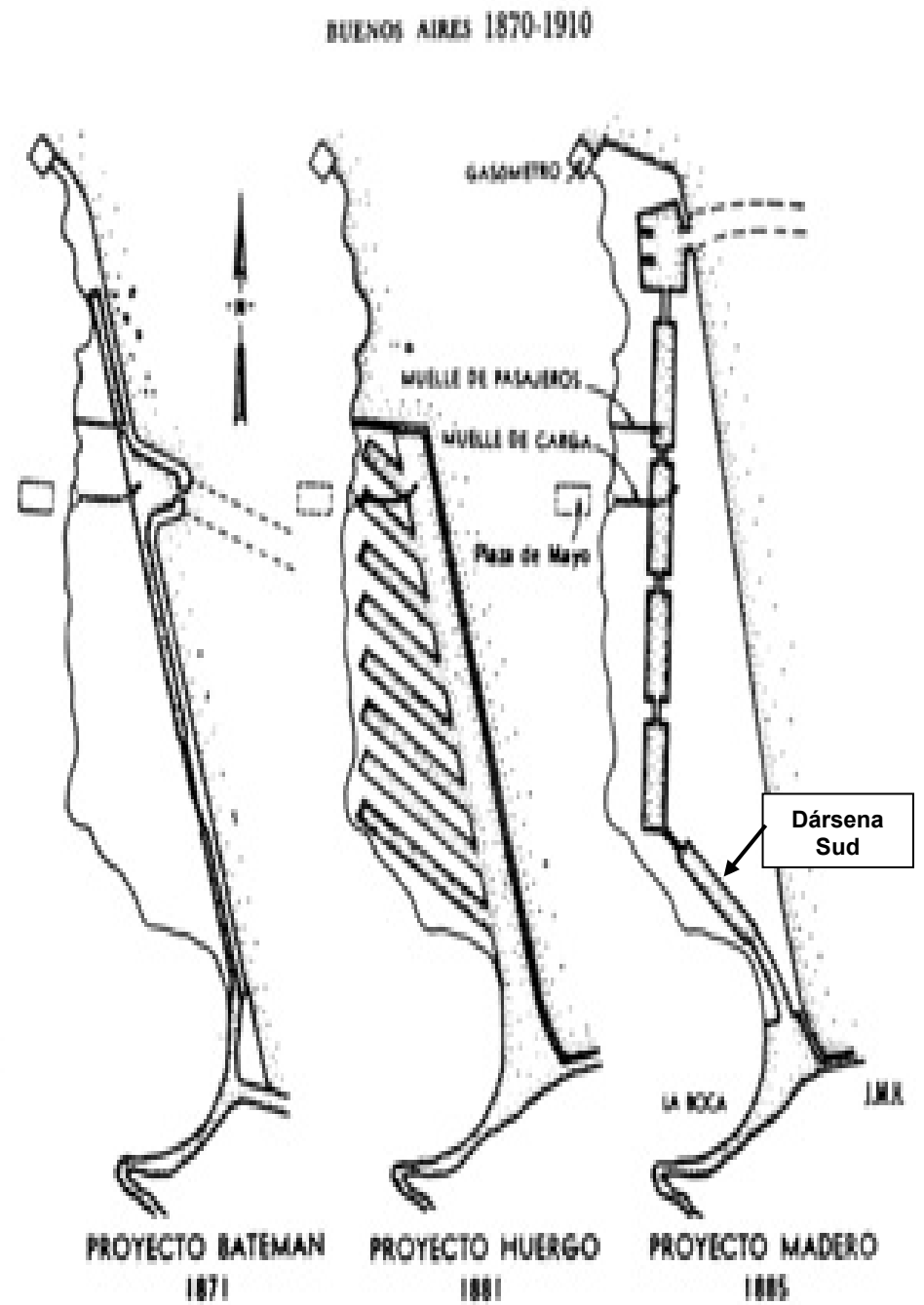
tejiendo complejos sistemas de alianzas con distintas fuerzas, lo que le valió el mote de "el Zorro".

Francisco Madero

Vicepresidente del general Roca

Tío de Eduardo Madero

Proyectos Bateman, Huergo y Madero





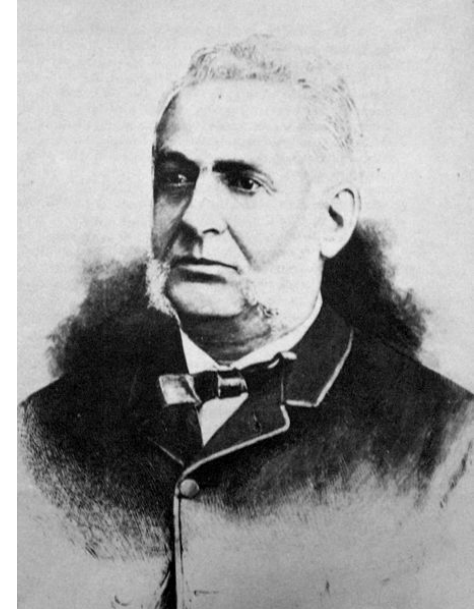
John Frederick La Trobe-Bateman

Distinguido ingeniero inglés
Autor del proyecto y constructor del Palacio
de las Aguas Corrientes y de los desagües
para la Ciudad de Buenos Aires.



Luis Augusto Huergo (*)

Primer egresado de la
Facultad de Ingeniería de la
Universidad de Buenos Aires
y primer presidente de la
Sociedad Científica Argentina



Eduardo Madero

Comerciante de Buenos Aires
Sobrino de Francisco Madero,
VicePresidente de la Nación
en la presidencia del general
Julio A. Roca

(*) El Ingeniero Luis A. Huergo fue fundamentalmente un constructor inspirado en el bien común y por el amor a la patria. Tenía una visión dinámica de la Ingeniería y de sus aplicaciones, y más allá de sus actividades puntuales, fue un verdadero ejemplo.

Cuando en los simposios actuales se habla de cuál debe ser el perfil de un ingeniero, parece muy difícil encontrar modelos más ilustrativos que el de Huergo.

De la Biografía de Luis Augusto Huergo, ACADEMIA NACIONAL DE INGENIERÍA.

Bóveda del Ingeniero Luis A. Huergo
Cementerio de la Recoleta

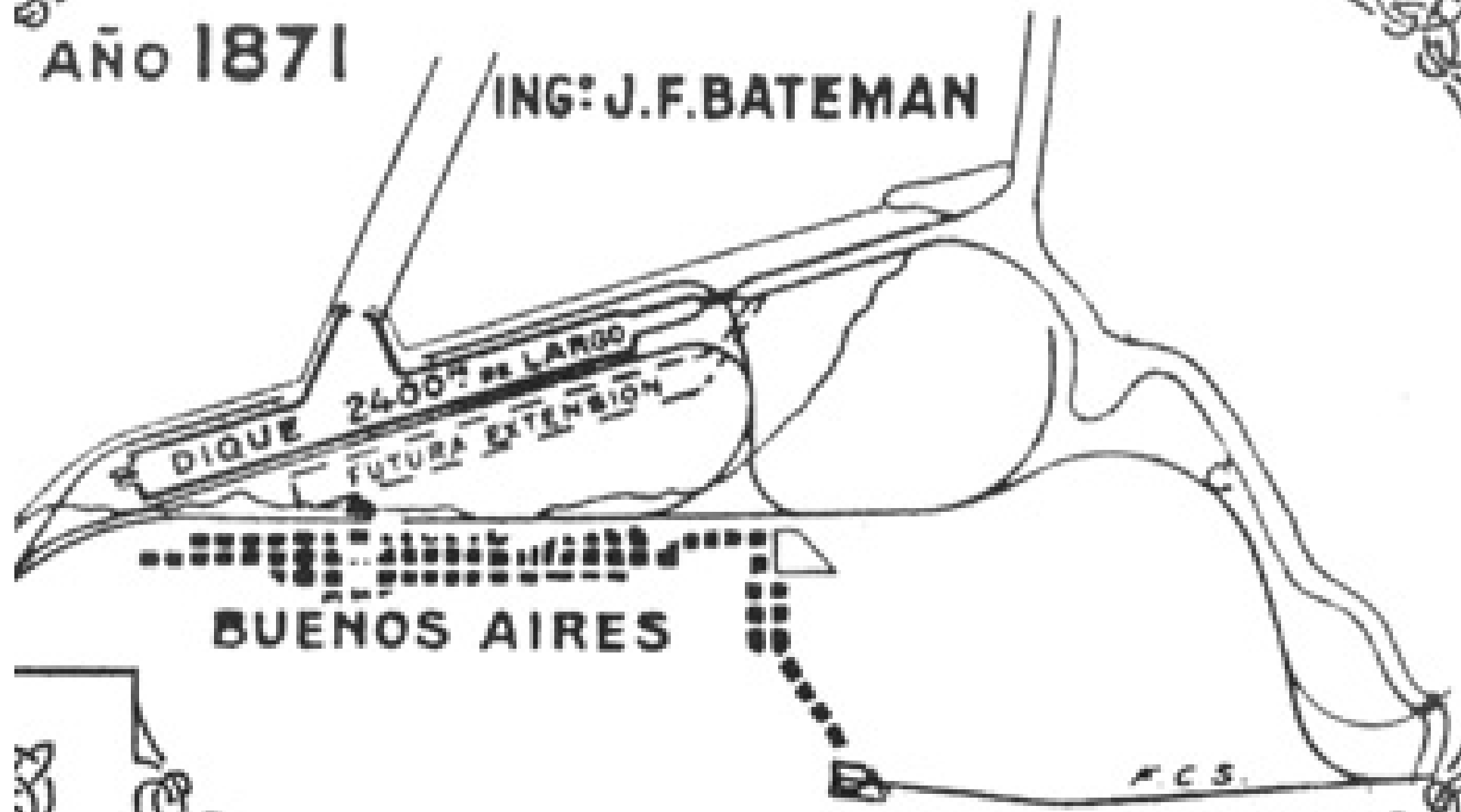




El Bajo y el Paseo de la Alameda (actual avenida Alem) en su intersección con la actual avenida Corrientes
La casa blanca en la esquina es la residencia de Eduardo Madero
Rudolf Carlsen, c.1847

20
Año 1871

ING: J.F. BATEMAN



Proyecto del ingeniero Frederick La Trobe-Bateman

1871



Palacio de las Aguas Corrientes (proyecto del Ingeniero Frederick Latrobe-Bateman)



Instalación de los primeros conductos de distribución de agua potable

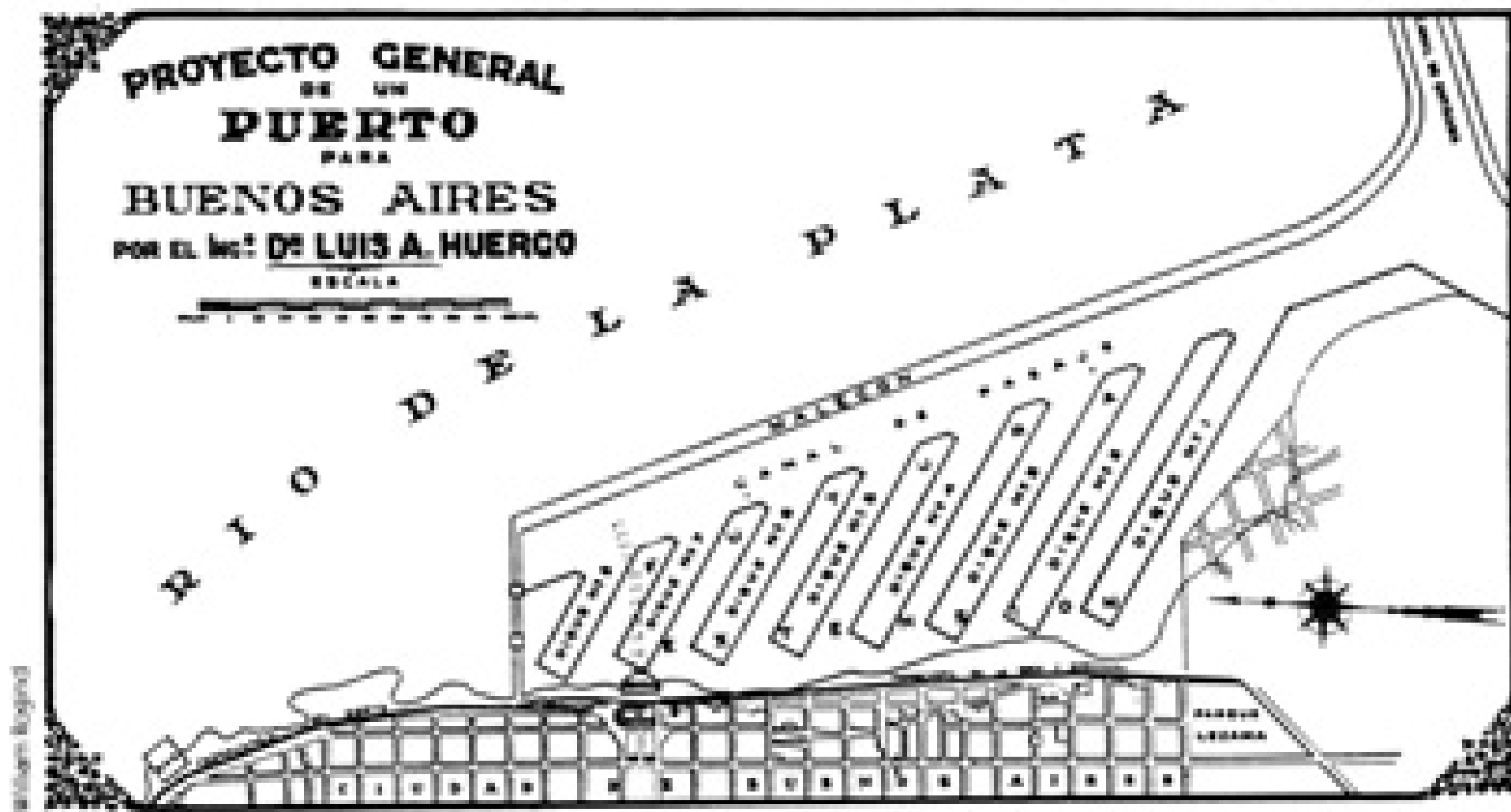
Obra del Ingeniero John Frederick Latrobe-Bateman

Hacia fines del Siglo XIX



Construcción de los desagües de Buenos Aires

Obra del ingeniero John Frederick La
Trobe-Bateman - (primera etapa)
Conducto entre calles Paso y Castelli
1875



Nuevo proyecto del ingeniero Luis Augusto Huergo

Para ser construido frente a la ciudad de Buenos Aires

7

LOS HOTELES DE INMIGRANTES

Bajada del Retiro - circa 1885

Veleros de cabotaje operando con los carretones de altas ruedas. Al fondo el antiguo Hotel de Inmigrantes conocido como el "Hotel de la Rotonda".





Inmigrantes polacos en el viejo Hotel de la Rotonda

Este Hotel se encontraba donde hoy esta el andén N° 9 de la estación Retiro del ferrocarril Mitre
Año 1889



**Llegada de inmigrantes
al Puerto de Buenos Aires**
Año 1907



Entrada al Muelle y al nuevo Hotel de los Inmigrantes

Dársena Norte

Desde 1911



Hotel de Inmigrantes
Puerto de Buenos Aires
(Actual “Museo de la Inmigración”)

8

EL PUERTO DE LA BOCA DEL RIACHUELO

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 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

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*.

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.

Considerado como *puerto operativo* (asignado a la Prefectura Boca del Riachuelo) el Puerto de La Boca abarca ambas márgenes del Riachuelo y se extiende desde *el antiguo Puente Pueyrredón* hasta *Antepuerto Sur*.

La zona comprendida desde el *Puente Pueyrredón* hasta *Puente de La Noria* no tiene instalaciones y en ella no hay actividad portuaria.

El Puerto fue dividido en tres sectores:

- Dársena del Este
- Dársena Sur
- Riachuelo

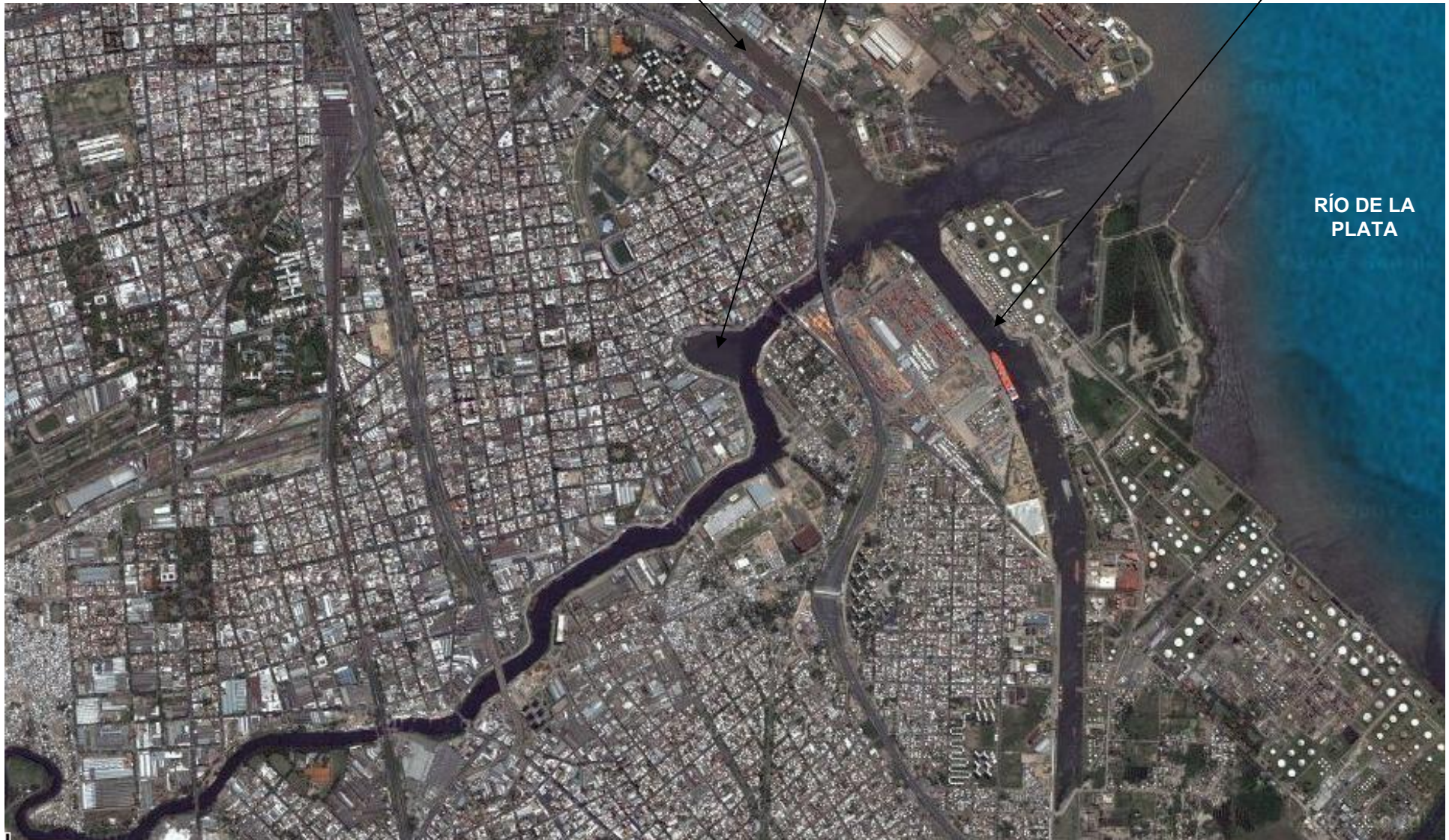


DÁRSENA SUR DEL PUERTO MADERO
Coincide con la desembocadura original del Riachuelo

VUELTA DE ROCHA

**CANAL DOCK SUD O
PUERTO DOCK SUD**

**RÍO DE LA
PLATA**



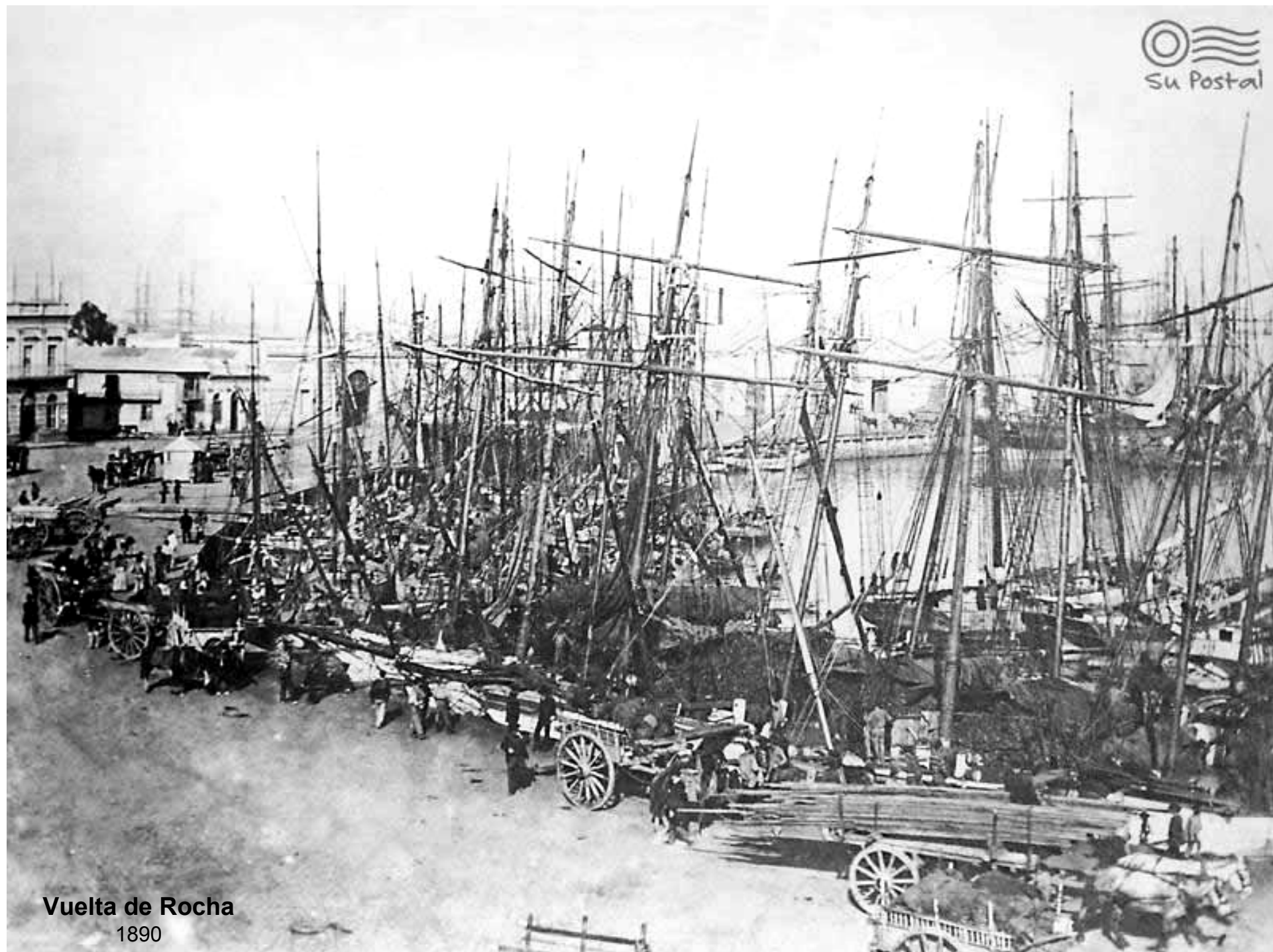
Río Matanza (Riachuelo)



En primer plano el Riachuelo, la Vuelta de Rocha, los diques de Puerto Madero y, en último plano, el Río de la Plata



Vuelta de Rocha



Vuelta de Rocha
1890



Orilla izquierda del Riachuelo y futura Avenida Pedro de Mendoza
Fines del siglo XIX. Obsérvese el farol a gas

Vuelta de Rocha

Vista actual





Buenos Aires Rowing Club en el Riachuelo - Circa 1875

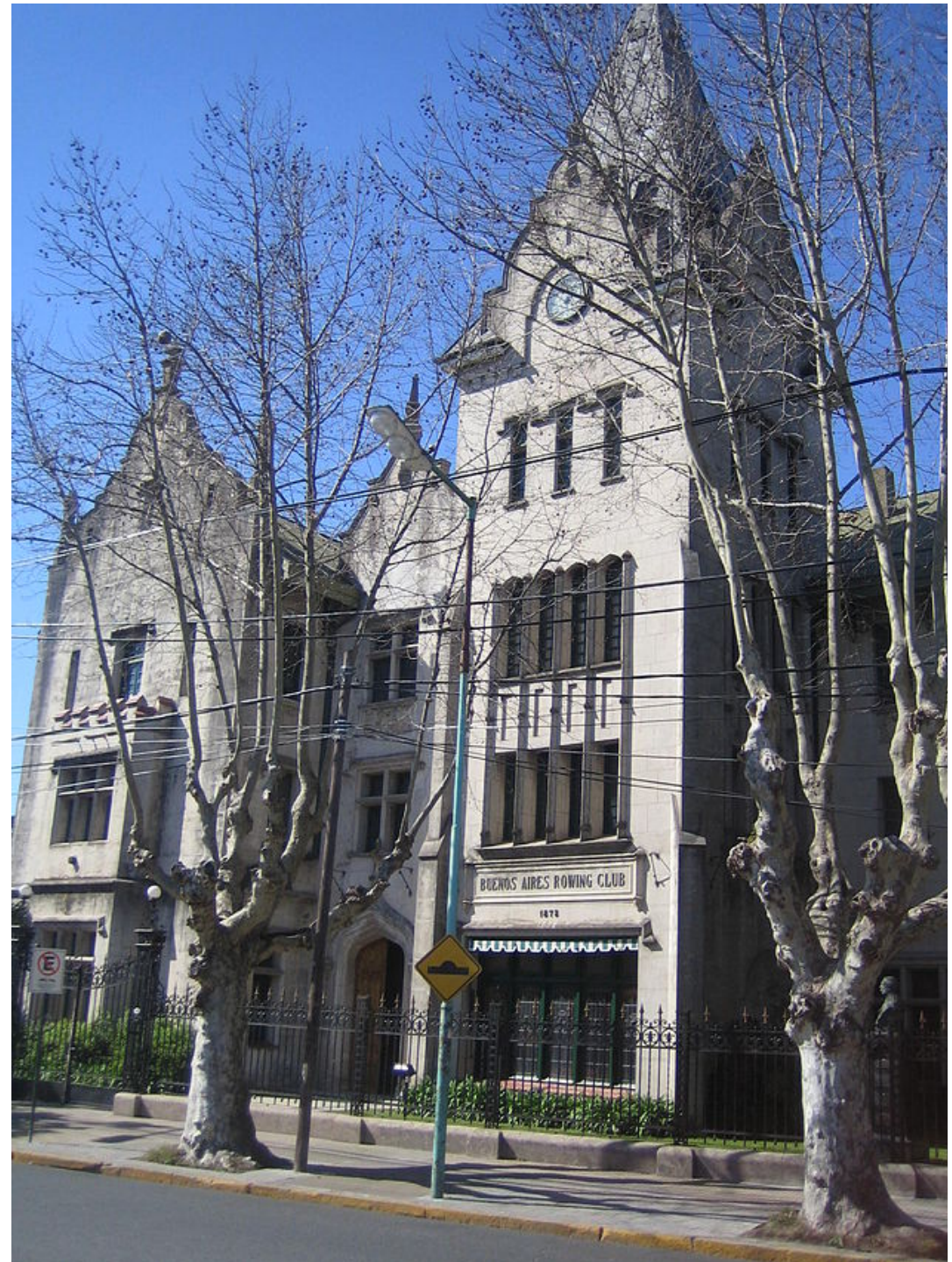
Este club, fundado en 1873, se instaló primero en Barracas y hacia 1890 se trasladó al Tigre

Edificio del Buenos Aires Rowing Club

Tigre

Provincia de Buenos Aires

Comienzo de la construcción 1886





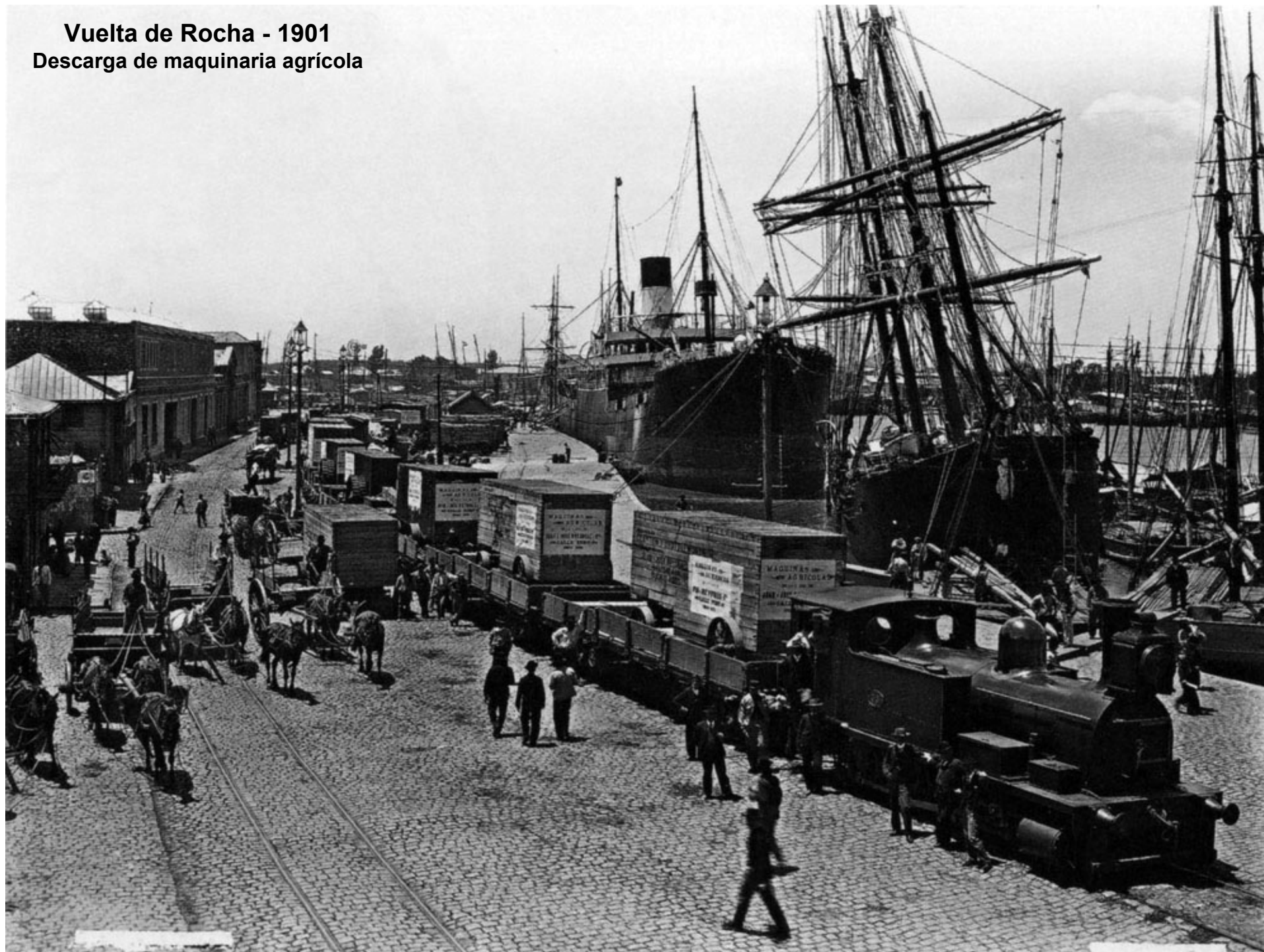
Muelles del Riachuelo
Circa 1900



Riachuelo

Descargadores de carbón operando
Circa 1900

Vuelta de Rocha - 1901
Descarga de maquinaria agrícola



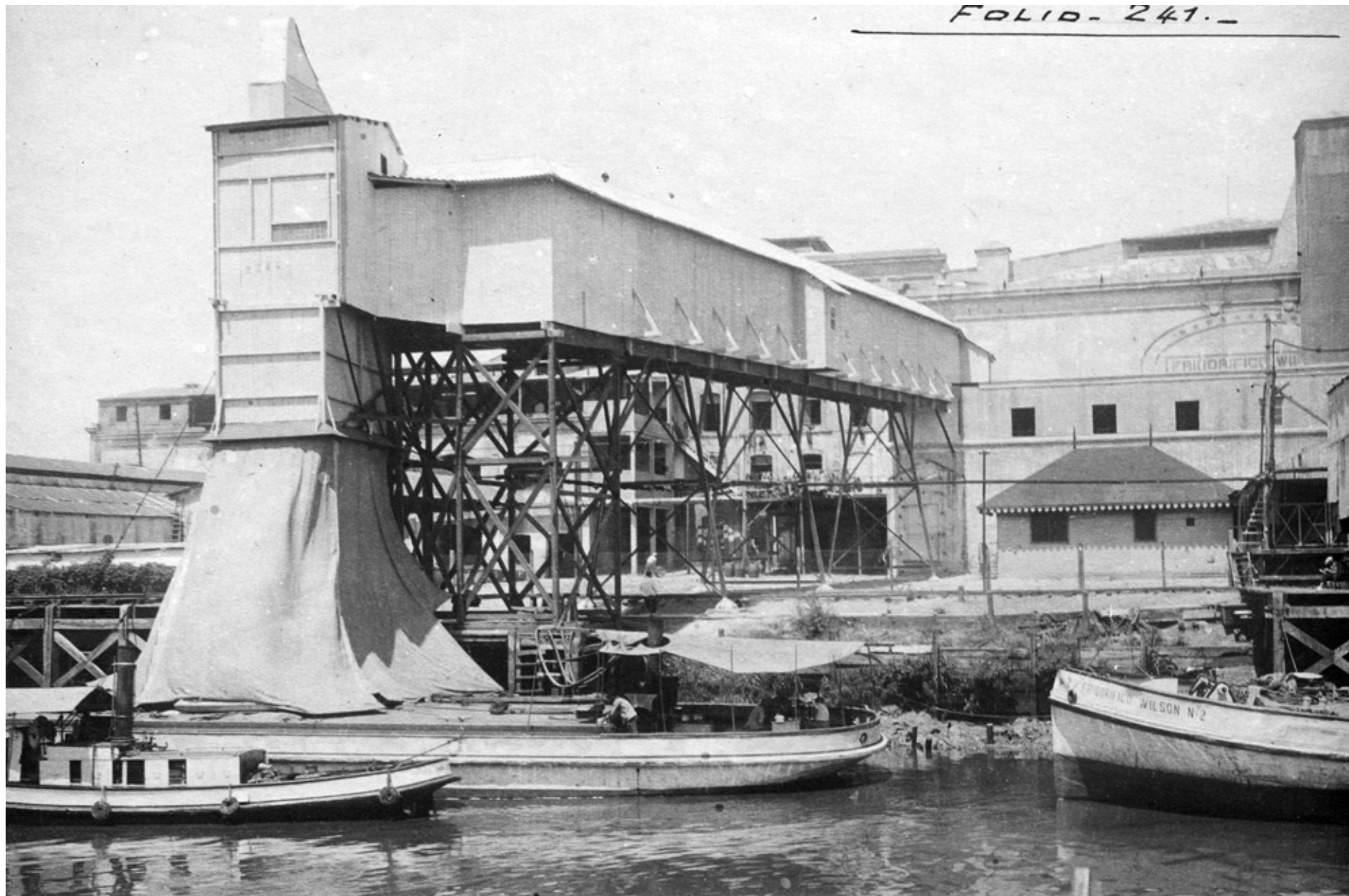


Vuelta de Rocha

Operaciones de descarga de maderas desde el vapor "*Jeannette Skinner*" de Seattle
y una gran goleta de 4 palos delante de éste



El Riachuelo hacia 1925



Frigorífico Wilson

Puente de embarque de carnes enfriadas
9 de enero de 1929



Puentes transbordadores
Saenz Peña y Urquiza

FOLIO.. 192 ^b
VER.. 179 ^k

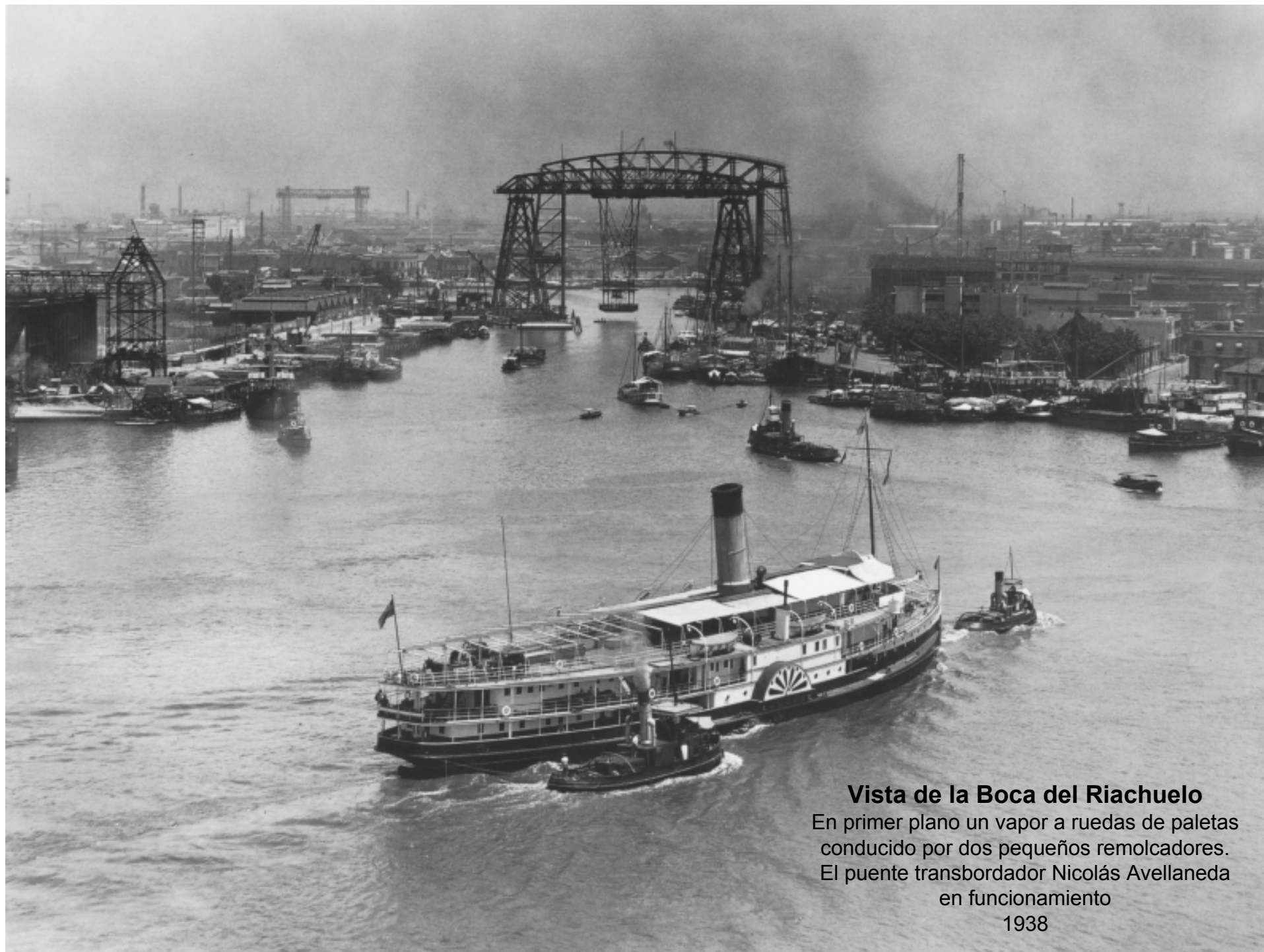
Vista del Riachuelo pasando la entrada al Puerto Dock Sud

Antiguo astillero La Platense, el muelle de los ferrocarriles que venían de Ibicuy y la gran carbonera
Pueden verse las estructuras de los dos puentes transbordadores idénticos (que ya no existen)

8 de noviembre de 1938



Vista del Riachuelo desde el semáforo del Ministerio de Obras Públicas
8 de noviembre de 1938



Vista de la Boca del Riachuelo

En primer plano un vapor a ruedas de paletas
conducido por dos pequeños remolcadores.
El puente transbordador Nicolás Avellaneda
en funcionamiento

1938

Muelles del Riachuelo

Hº PLACA - 5397.

FOLIO - 13.





Edificio del Mercado Central de Frutos

(Estaba ubicado donde hoy se encuentra el Nuevo Puente Pueyrredón)

El Puerto de Frutos creado por el empresario Irlandés Eduardo Casey, el proyecto arquitectónico correspondió a Fernando Moog, quien logra levantar en 1890 la mayor superficie del mundo en su época, con casi 49 mil metros cuadrados cubiertos por piso. El proyecto general fue preparado por los ingenieros Kreber y Cooper y las obras comenzaron en junio de 1887. Las primeras secciones estaban listas para septiembre de 1889. El edificio terminado era imponente; una enorme edificación de ladrillos, de tres pisos de neto estilo industrial alemán. La superficie cubierta era de 49.331 metros cuadrados. Tenía los mayores adelantos de la época: ascensores hidráulicos para subir los vagones ferroviarios a los distintos pisos para carga y descarga y un gran muelle que se extendía sobre la ribera del Riachuelo a lo largo de toda la extensión del terreno. Entre el muelle y los depósitos propiamente dichos se construyó la playa ferroviaria, que llegó a tener una extensión de vías de 15 kilómetros. Se dijo en su momento que el Mercado Central de Frutos era la barraca más grande del mundo y esto era cierto.

Tres empresas ferroviarias tendieron sus ramales para empalmar con las vías del Mercado Central: El Buenos Aires al Puerto de la Ensenada desde la estación Barracas Iglesia en 1890. Ese mismo año el Ferrocarril del Oeste tendió su ramal desde la estación Riachuelo y en 1895 el Ferrocarril del Sud construyó su propio ramal desde la estación Boca (Luego Ribera Sud). Los trenes del Ferrocarril del Oeste comenzaron a entrar el 3 de mayo de 1890, pero el tren especial que inauguró oficialmente la línea corrió el 20 de mayo de ese año. Fue demolido en 1960.

EL MERCADO CENTRAL DE FRUTOS

Fue una de las estructuras cubiertas más grandes de la Argentina, y una de las de mayor volumen del mundo al momento de su construcción.

Estaba destinado al acopio y venta de frutos y se encontraba en la localidad de Avellaneda, junto al Riachuelo.

Fue inaugurado en 1889 y tuvo su momento de auge en los años '20. Tras la Segunda Guerra Mundial fue perdiendo relevancia hasta ser definitivamente cerrado y demolido en los años '60. Hoy en su lugar se levantan las Torres Pueyrredón y el puente homónimo que une a la Provincia con la Ciudad de Buenos Aires.

A mediados del siglo XIX, en la Argentina comenzó a instalarse el modelo agro exportador que caracterizaría a su economía durante los siguientes 100 años. Este modelo se basaba en un fuerte vínculo complementario con Inglaterra, donde la Argentina proveía las materias primas para la industria británica, mientras que los ingleses encaraban las inversiones necesarias para trasladar los productos agropecuarios desde la pampa bonaerense hasta el puerto de Buenos Aires y de allí a Europa.

Hasta la década de 1880, el eje de las actividades portuarias estaba en el Riachuelo, sobre el sector de La Boca y Barracas, adonde ya estaban instaladas las viejas curtiembres y los primeros grandes depósitos de cereales y lana ovina.

El vertiginoso aumento del intercambio comercial exterior, generó la necesidad de que Buenos Aires contara con una terminal marítima adecuada, por lo que el Gobierno Nacional encaró la construcción del Puerto Madero.

Sin embargo, **el Ferrocarril del Oeste**, propiedad de la Provincia de Buenos Aires, era la única compañía que no contaría con un ramal de acceso al nuevo puerto.

En este contexto, la compañía decidió proyectar la construcción de una terminal portuaria propia sobre la ribera sur del Riachuelo (Partido de Avellaneda). La nueva terminal, denominada **"Estación Marítima"**, contaría con muelles, depósitos y un ramal ferroviario desde la Estación Once de Septiembre. En diciembre de 1884 se compraron los terrenos necesarios para iniciar la obra, sin embargo, el nuevo gobernador bonaerense Máximo Paz, estaba decidido a vender el Ferrocarril Oeste a inversores privados, por lo cual se suspendieron todas las inversiones proyectadas.

Por aquel entonces gobernaba el país el Presidente Miguel Juárez Celman. La definitiva consolidación del Estado Nacional tras varias décadas de conflictos internos, generó una gran confianza en el futuro de la Argentina.

Desde el propio gobierno se alentó la especulación financiera y los proyectos de inversión a escalas nunca antes vistas. El contexto financiero global también colaboró en gran medida a que esto sucediera, ya que los principales mercados de capitales, estaban deseosos de invertir en los países emergentes, como la Argentina.

En ese contexto de euforia, un descendiente de irlandeses, el financista Eduardo Casey, consideraba que la construcción de un gran mercado concentrador sobre el Riachuelo tenía un sustento firme.

Cuando el Ferrocarril del Oeste desistió de la obra, Casey ofreció comprar los terrenos y construir él mismo la terminal portuaria. El gobierno provincial aceptó y vendió los terrenos a Casey en 1887, quién a su vez formó la **Sociedad Anónima Mercado Central de Frutos**, con el respaldo de capitales británicos.

Casey vendió los terrenos (127.478,37 m²) al doble de su valor, a la nueva sociedad, cobrándole la mitad en efectivo y la otra mitad en acciones de la compañía.

De esta manera la Sociedad del Mercado Central de Frutos se adelantaba a una compañía rival, la **"Muelles y Depósitos de las Catalinas"**, que estaba encarando un proyecto similar junto a la Dársena Sur del Puerto Madero (hoy Barrio Catalinas Sur).

Por aquel entonces, la Bolsa de Comercio porteña experimentaba una "burbuja" fomentada por la abundancia del crédito. Así, la propuesta de crear un gran mercado único concentrador para la producción exportable fue muy bien recibida por el mercado local y las acciones de la compañía llegaron a venderse un 40% por encima de su valor nominal.

La empresa contrató al arquitecto alemán Ferdinand Moog para que diseñara un edificio sin precedentes en la Argentina, un mercado central inmenso, de proporciones inéditas. El nuevo volumen edilicio ocuparía más de dos manzanas.

A pesar de los detractores del proyecto y de que la fecha de inicio de operaciones sería recién en 1890, la Serie "A" de acciones del MCF, emitida en 1888, fue completamente suscripta e integrada y las mismas subieron luego considerablemente. Esto motivó una segunda emisión de acciones que no contó con el mismo éxito que la primera.

La inauguración del edificio se llevó adelante el 1º de julio de 1889, y la primera entrada de mercaderías se realizó el 2 de mayo de 1890, con la presencia del aún Presidente de la Nación, Miguel Juárez Celman. Sin embargo, aún quedaban secciones sin terminar.

El nuevo Mercado Central de Frutos era una imponente edificación de ladrillos de tres pisos, de estilo industrial alemán. Tenía los mayores adelantos de la época, tales como ascensores hidráulicos para subir los vagones ferroviarios a los distintos pisos para carga y descarga.

Sumaba un total de 150.000 m² cubiertos, divididos en nueve enormes galpones con calles internas recorridas por trenes y carros en los que operaban 78 guinches hidráulicos.

Tenía un armazón de hierro batido con 2452 columnas, con un techo de hierro galvanizado, e incluía 3000 ventanas para iluminación y ventilación. Su capacidad era de 400.000 m³.

También se construyó un gran muelle a todo lo largo del terreno sobre el Riachuelo y, entre el muelle y los depósitos, se levantó la playa ferroviaria que llegó a tener una extensión de vías de 15 kilómetros. ***El Mercado Central de Frutos era, por aquel entonces, la barraca más grande del mundo.***

Su monumental edificio se situaba sobre la costa del Riachuelo, en la actual Avellaneda. Su dimensión era gigantesca y no por nada el proyecto fue denominado “La locura de Casey”, ya que parecía estar fuera de toda proporción imaginable. Sólo en 1901 en la ciudad de Liverpool se inauguraría un depósito de dimensiones similares, el Stanley Dock Tobacco Warehouse.

El Mercado de Frutos se conectó rápidamente con tres empresas ferroviarias:

El Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada, que llegó desde la estación Barracas Iglesia (hoy desaparecida) en 1890.

El Ferrocarril del Oeste, que ese mismo año tendió su ramal desde la estación Riachuelo (hoy desaparecida)

El Ferrocarril del Sud, que en 1895 construyó su propio ramal desde la estación Barracas al Sud (hoy Avellaneda).

Para la operación ferroviaria dentro del Mercado Central de Frutos, la empresa adquirió dos locomotoras de maniobras en 1890 fabricadas por Manning Wardle de Leeds. Posteriormente se adquirieron dos locomotoras más a la misma firma, una en 1902 y otra en 1912.

La situación patrimonial de la empresa, en los momentos previos a la crisis y aún sin iniciar actividades, era excelente, ya que las deudas no superaban al capital, sin embargo, su inauguración coincidió con el estallido de la crisis.

Durante parte de la década, el déficit de la balanza comercial del Estado Nacional, se había equilibrado con el ingreso de oro vía empréstitos.

La euforia con respecto al futuro de la economía había producido una expansión del crédito y de la oferta monetaria, lo que llevó a una fuerte especulación en tierras, ferrocarriles y acciones.

La retracción del crédito a nivel internacional afectó de lleno a la economía argentina, ya que el Estado no pudo seguir financiando sus déficit y los inversores decidieron deshacer sus tenencias para refugiarse en el oro.

Esta fuga de capitales hizo caer el precio de las tierras y las acciones, además de provocar una fuerte devaluación del peso argentino con respecto al oro. Además, se produjo una crisis en la balanza de pagos, ya que tanto el sector público como el privado habían contraído importantes deudas en moneda extranjera, para proyectos cuyo resultado recién se notaría en el mediano o largo plazo, aunque repago de las obligaciones debía realizarse en el corto plazo.

El Mercado Central de Frutos aún no había iniciado operaciones cuando se produjo una fuerte alza del precio del oro y un descenso en los precios de los productos de exportación impactando directamente en el negocio de la empresa.

La crisis también acabó con la especulación en el mercado accionario y para 1891, el precio de las acciones del MCF era de 40\$ oro, cuando su valor nominal era de 100\$ y antes de la crisis había alcanzado valores de 148\$. Cuando la acción volvió a cotizar en 1895, lo hizo a 22,50\$ oro.

El pago de sus deudas en oro, en un contexto de reducido movimiento comercial y con ingresos que se cobraban en pesos papel fuertemente devaluados, puso al Mercado Central de Frutos al borde de la quiebra. Para salir de la crisis, la empresa redujo los salarios de sus empleados, renegoció las tarifas con los ferrocarriles, otorgó facilidades a los consignatarios y llegó a acuerdos con sus acreedores locales y externos.

Entre 1891 y 1894 los esfuerzos de la empresa se concentraron en aumentar su volumen comercial, el cual creció fuertemente en esos años, aunque el pago de las deudas hizo que la utilidad neta se mantuviese reducida.

La compañía también intentó ganar mercado obteniendo permiso para emitir "*warrants*" (Certificados de Depósito negociables) sobre la mercadería depositada en sus galpones. Sin embargo, la operatoria de este instrumento financiero no fue del todo exitosa, ya que el MCF debía pagar mensualmente el salario de un funcionario público que controlaba la emisión de los warrants.

Las medidas de tomadas por el directorio del MCF, sumadas al rápido despegue de la economía argentina, aseguraron la continuidad de la empresa. Además, el descenso en el precio del oro facilitó el pago de los intereses y las deudas, ayudando a mejorar su situación financiera. El precio de las acciones del Mercado Central de Frutos alcanzó la par en 1900 y subió un 28% sobre la par en 1901.

Destinado originalmente al almacenamiento y comercialización de todo tipo de frutos, el MCF se especializó luego en la concentración de lanas y cueros. El crecimiento del stock ovino, la estabilidad de los precios de exportación de la lana y su alta demanda justificaban la creación de un gran mercado concentrador.

La actividad del Mercado Central de Frutos creció enormemente y unos años después de su inauguración la capacidad instalada era superada por la demanda. Al mercado ingresaban de 400 a 500 vagones por día (cada uno con 1000 a 2000 toneladas) cargados de lanas, a los que se sumaban cueros, cereales, sebo y plumas. En 1910, por ejemplo, pasaron por sus galpones 90 millones de kilogramos de lana, 30 de cueros, 80 de cereales y 117 de otros productos.

Las exportaciones de lana continuaron su tendencia ascendente, a tal punto, que en el período de arribo de la esquila de lana, el Mercado Central de Frutos debía impedir el ingreso de otros productos por estar sus galpones llenos. El MCF llegó a superar las 100.000 toneladas de lana depositadas en sus almacenes. Incluso debía hacer esperar vagones durante algunos días para hacer lugar a la descarga. Este hecho se debió a una tendencia hacia la "especialización" de los diferentes mercados de productos de exportación, donde el Mercado Central de Frutos se había convertido en el mercado concentrador de lanas y cueros preferido por los consignatarios.

El Mercado Central también intentó ampliar su actividad firmando un convenio con el ***Ferrocarril Midland*** en 1908 para que las vías de esta empresa de *trocha angosta* accedieran a las instalaciones. Además el MCF también tomó acciones de una compañía registrada en Londres, la ***"The Argentine Concesion and Land Company"***, cuyo objetivo sería construir ferrocarriles y hacer negocios inmobiliarios en el país. Sin embargo, la conexión con el Midland nunca se llevó a cabo y la empresa inmobiliaria tampoco realizó actividad alguna.

Con el paso del tiempo se fueron modificando los accesos ferroviarios al Mercado.

El ramal del Ferrocarril Ensenada fue levantado tras ser adquirido por el Ferrocarril del Sud, que en 1909 construyó un enlace más directo para acceder desde la gran playa de maniobras del Kilómetro 5 en Avellaneda.

En 1936 el Ferrocarril del Sud y el del Oeste unificaron sus administraciones y decidieron utilizar un único acceso al Mercado Central de Frutos, por lo que, en 1941, se levantó el ramal del Oeste quedando solo el acceso del Ferrocarril Sud.

En 1925 el predio fue visitado por el Príncipe de Gales, quien quedó maravillado por la febril actividad de las instalaciones. En los años '20 el Mercado Central de Frutos tuvo su mayor auge, y durante la década del '30 también trabajó a pleno, sin embargo, el modelo agroexportador ya estaba cerrando su ciclo.

La declinación del Mercado Central de Frutos se inició en los años '40, con el estallido de la Segunda Guerra Mundial y el progresivo cierre del país al comercio internacional.

En el gobierno de Perón, el Estado monopolizó la actividad exportadora e importadora, a través del IAPI (Instituto Argentino de Promoción del Intercambio). Se suponía que con el IAPI el país podría influenciar en los precios internacionales, haciendo frente a la acción de los grandes monopolios (Bunge, Dreyfuss, etc.) y de los países importadores de productos argentinos. Además, al ser un ente especializado en el comercio interno y externo, podría transferir recursos según las necesidades de cada sector, minimizando la posibilidad de una crisis.

Con el objetivo de financiar la nacionalización de las empresas de servicios públicos y fomentar la industrialización del país, entre 1946 y 1949, el IAPI pagó a los productores de granos y carnes un precio que resultó, en promedio, un 50% inferior al del mercado internacional.

Sin embargo, a pesar de contar con toda la producción nacional en su poder, la Argentina no logró imponer precios en el mercado internacional de granos, que se manifestó lo suficientemente grande como para evolucionar al margen de la oferta del IAPI, situación que se agravó aún más con la recuperación europea de posguerra y la consecuente caída internacional de los precios agrícolas.

Este nuevo contexto nacional e internacional hizo que el Mercado Central de Frutos perdiera sus características financieras originales, transformándose en un mero depósito a cuenta del Estado.

Si bien, a partir de 1949 las actividades del IAPI mermaron, dando lugar a que el sector privado se hiciera nuevamente cargo de gran parte del intercambio comercial externo, las actividades del MCF ya habían entrado en decadencia.

El Mercado siguió funcionando hasta el 1º de noviembre de 1963, cuando el cierre de su único ramal ferroviario marcó el cese final de las actividades.

La obra monumental terminó siendo demolida en 1966, para gran pérdida del patrimonio histórico del partido de Avellaneda, de Buenos Aires y de la Argentina.

Tres años después se inauguraba el **Nuevo Puente Pueyrredón**, que pasaba por un extremo del terreno donde antes se había erguido el mercado.

Actualmente, casi todo el terreno donde funcionaba el depósito está ocupado por las **Torres Pueyrredón**, levantadas en 1996, mientras que otra parte se mantiene como terrenos baldíos.

Referencias

Jorge Eduardo Waddell; El Mercado Central de Frutos Histarmar.com

Carlos Newland ; El mercado más grande del mundo Diario La Nación, 1 de octubre de 2011

Página de la Fundación Histamar, dedicada a la historia y arqueología marítima

Eduardo Martin Cuesta - La crisis de 1890 en el mercado más grande del mundo: el caso del Mercado Central de Frutos.



fs. 33

171-*Construcción de los depósitos en los diques -
Mercado Central de Frutos - Riachuelo



El Mercado Central de Frutos en construcción - 1889

A la izquierda se ve el Mercado Central de Frutos
Situado sobre la margen derecha del Riachuelo, en Barracas al Sur – Actual Avellaneda - 1915





Mercado Central de Frutos
c. 1900



El Mercado Central de Frutos visto desde el Riachuelo
Hoy en su lugar se encuentran las Torres Pueyrredón y el Nuevo Puente Pueyrredón

Buenos Aires, Mercado Central de Frutos



Esta obra colosal construida en Avellaneda hacia 1890 comercializaba lanas, cueros y otros productos.

Fue el mercado cubierto de productos agropecuarios más grande del mundo. Su monumental edificio se situaba sobre la ribera derecha del Riachuelo, en la actual Avellaneda.

La obra era tan colosal que fue tema de numerosas postales que aún pueden adquirirse en MercadoLibre o eBay. Al observar las relativamente pocas fotos que han sobrevivido del mercado no podemos dar crédito a nuestros ojos.

Su dimensión era indescriptible y no por nada el proyecto fue denominado **"La locura de Casey"**, ya que parecía estar fuera de toda proporción imaginable. Sólo en 1901 en la ciudad de Liverpool se inauguraría un depósito de dimensiones similares, el **Stanley Dock Tobacco Warehouse**.

A fines del siglo XIX, el Riachuelo concentraba gran parte de la actividad portuaria de Buenos Aires. En embarcaciones y veleros de calado intermedio y a través de muelles más o menos precarios sobre sus costas se cargaba buena parte de las exportaciones locales.

Fue en ese entonces que el empresario **Eduardo Casey** (fundador de Venado Tuerto, Coronel Suárez y Pigüé) decidió que faltaba allí un enorme muelle y barraca, conectados con la red ferroviaria (del Sur y Oeste), que también funcionara como un mercado de productos locales.

Para ello, en 1887 formó la **Sociedad Anónima Mercado Central de Frutos**, adquiriendo previamente un terreno de más de 115.000 m² en la ribera sur del Riachuelo, a la altura donde hoy se ubica el puente Pueyrredón. Casey obtuvo financiamiento para el emprendimiento a través de Inglis Runciman, de la entidad financiera Morton Rose en Londres, con lo que se posibilitaron las obras de la edificación, del muelle y la playa ferroviaria, que quedaron terminados entre 1889 y 1890.

El proyecto arquitectónico estuvo a cargo del arquitecto alemán Fernando Moog, quien dotó al edificio de tres pisos (cada uno de cuatro metros de altura), con un total de 150.000 m² cubiertos, divididos en nueve enormes galpones, con calles internas recorridas por trenes y carros en los que operaban 78 guinches hidráulicos.

Sus muros eran de ladrillos, tenía un almacén de hierro batido con 2452 columnas, con un techo de hierro galvanizado, e incluía 3000 ventanas para iluminación y ventilación. Su capacidad era de 400.000 metros cúbicos.

La actividad que desplegó fue enorme y unos años después de su inauguración su capacidad fue superada por la demanda. Al mercado ingresaban de 400 a 500 vagones por día (cada uno con 1000 a 2000 toneladas) cargados de lanas, a los que se sumaban cueros, cereales, sebo y plumas.

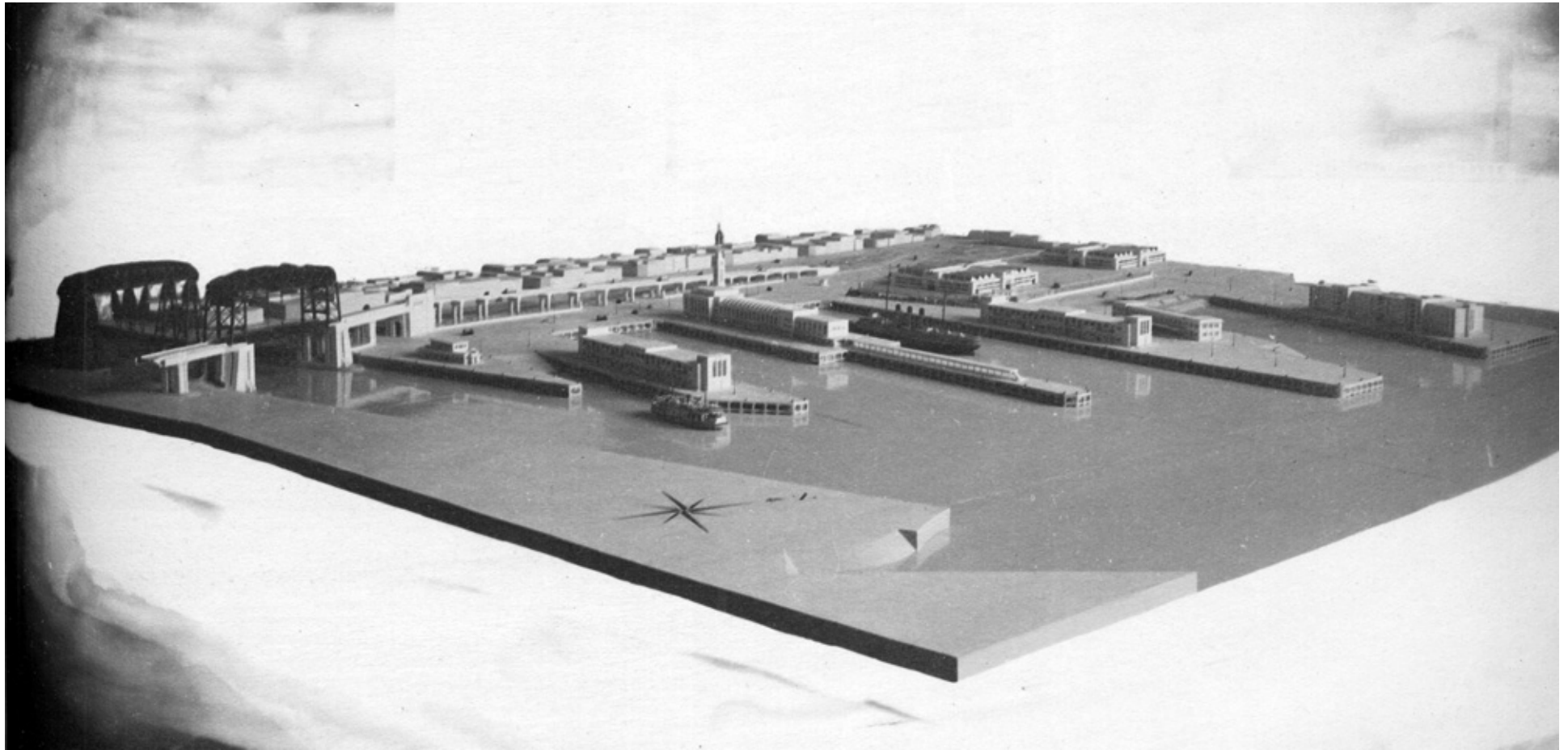
En 1910, por ejemplo, pasaron por sus galpones 90 millones de kg de lana, 30 de cueros, 80 de cereales y 117 de otros productos.



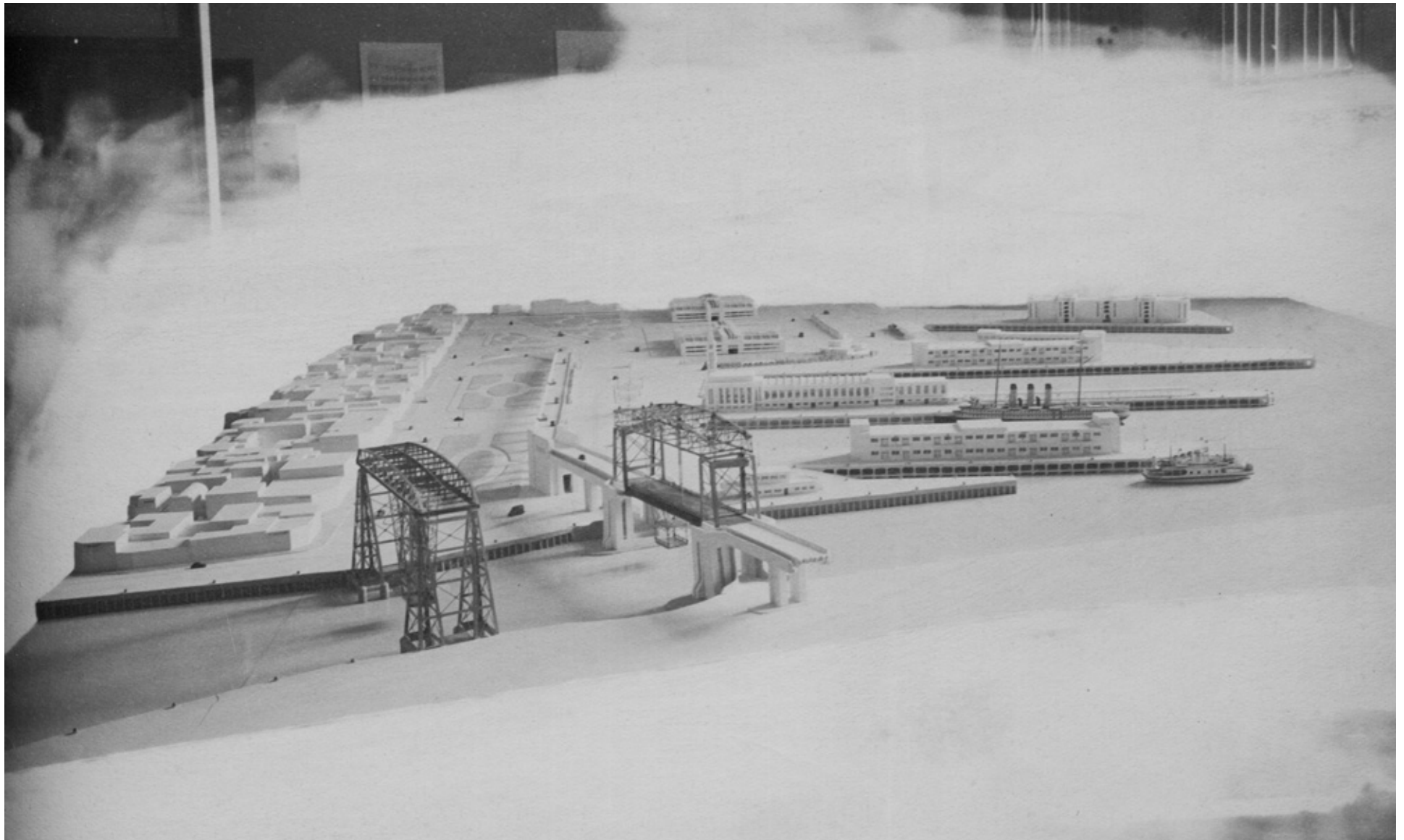
Eduardo Casey O'Neill

9

BOCA DEL RIACHUELO
PROYECTO DE UN PUERTO FLUVIAL
1938



Puerto Fluvial en la Boca del Riachuelo
Maqueta del proyecto
1938



Puerto Fluvial en la Boca del Riachuelo
Maqueta del proyecto
1938

10

PUENTES SOBRE EL RIACHUELO

Los puentes no se muestran en orden cronológico, sino en el orden en que aparecen remontando el Riachuelo desde su desembocadura en el Río de La Plata.

Unos son puentes carreteros, otros son ferroviarios.

Algunos ya no existen y sólo quedan de ellos algunas imágenes y recuerdos cargados de nostalgia.

EL PUENTE TRASBORDADOR NICOLÁS AVELLANEDA – 1908

La construcción de este puente se ordenó en 1908 para que articulara peatonal y vehicularmente al barrio de la Boca, en la prolongación de la Avenida Almirante Brown, a unos 500 metros sobre la unión del Riachuelo y la Dársena Sur en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con la Isla Maciel, en Avellaneda.

La legislatura de ese entonces dispuso que el puente debía tener un tramo central de báscula rodante, técnicamente conocido como sistema Shelzer, pero al efectuarse los trazos bajo esta consigna, el puente solo podía dejar para la navegación un espacio libre de 20 metros, lo que sería altamente perjudicial.

Esto motivó una disposición de reforma en la estructuración del puente en el proyecto que finalmente fue aprobado, en septiembre de 1908, por el Poder Ejecutivo con los trazos definitivos que guiaron su construcción.

El puente estaba compuesto por una estructura de hierro, construido por partes en Inglaterra. Desde allí se transportó en barco y se armó en Buenos Aires. El Ferrocarril del Sud se encargó de la construcción.

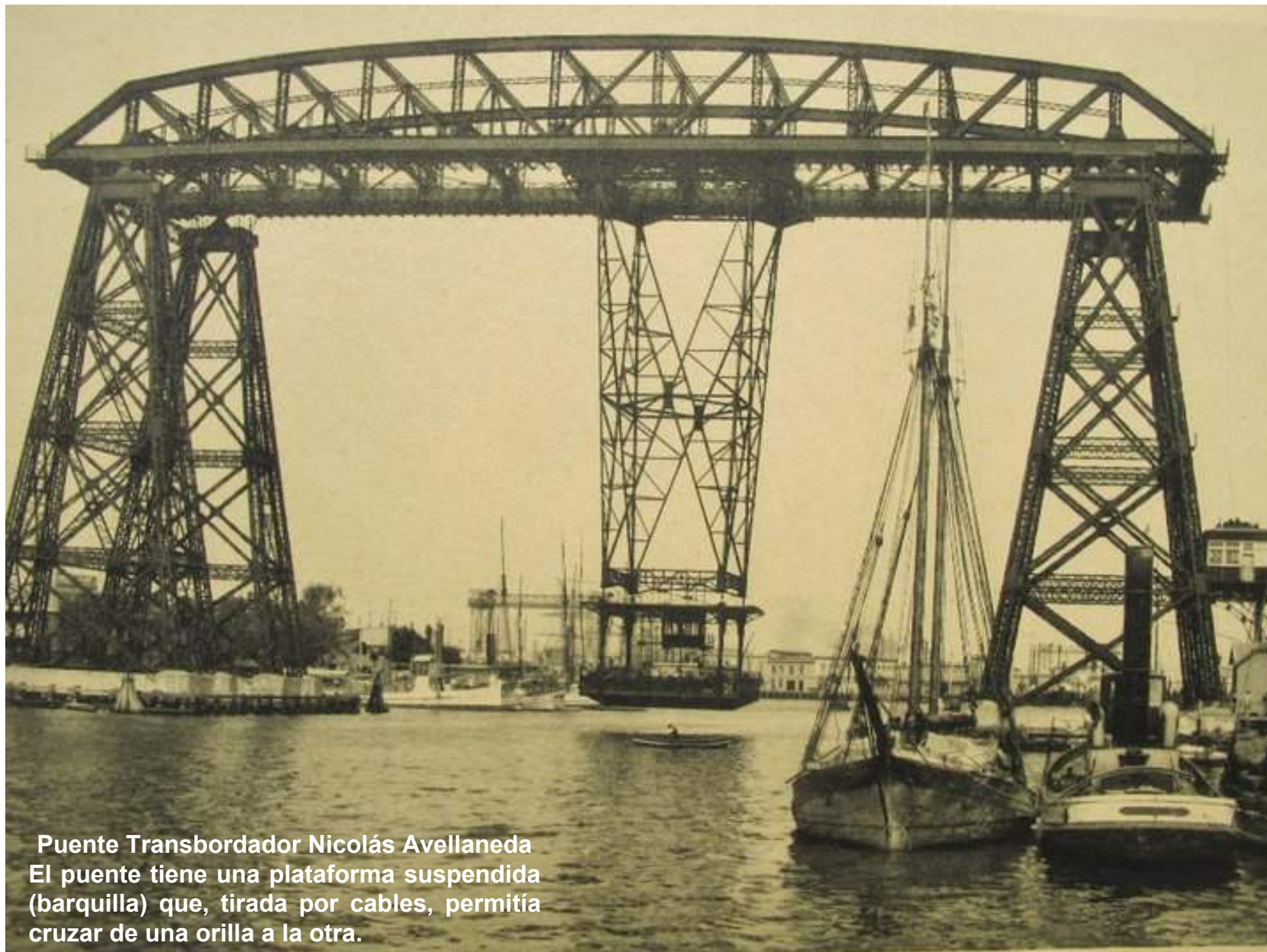
La obra fue inaugurada bajo el gobierno de Roque Sáenz Peña, el sábado 30 de mayo de 1914, con el nombre de Puente Trasbordador Nicolás Avellaneda, en homenaje a quien presidió la República Argentina entre 1874 y 1880.

Su inauguración fue de gran importancia para la población ya que, hasta entonces, los trabajadores del lado de Dock Sud –obreros de la carbonera, los astilleros, la Usina CATE y el Frigorífico ANGLO, que reunían cerca de 17.000 operarios– debían cruzar este tramo del Riachuelo en bote.

El nuevo Puente Trasbordador no sólo les facilitó el cruce de una a otra margen: también permitió que el tranvía, un medio de transporte muy popular en esa época, pudiera cruzar el Riachuelo, montado en su barcaza colgante.

En 1960 el puente fue desactivado y puesto en desuso.

En 1994, tras haberse ordenado su desarme, los vecinos junto con los concejales porteños impidieron su desaparición, reconociendo su importancia patrimonial y emblemática para el barrio.



Puente Transbordador Nicolás Avellaneda
El puente tiene una plataforma suspendida (barquilla) que, tirada por cables, permitía cruzar de una orilla a la otra.

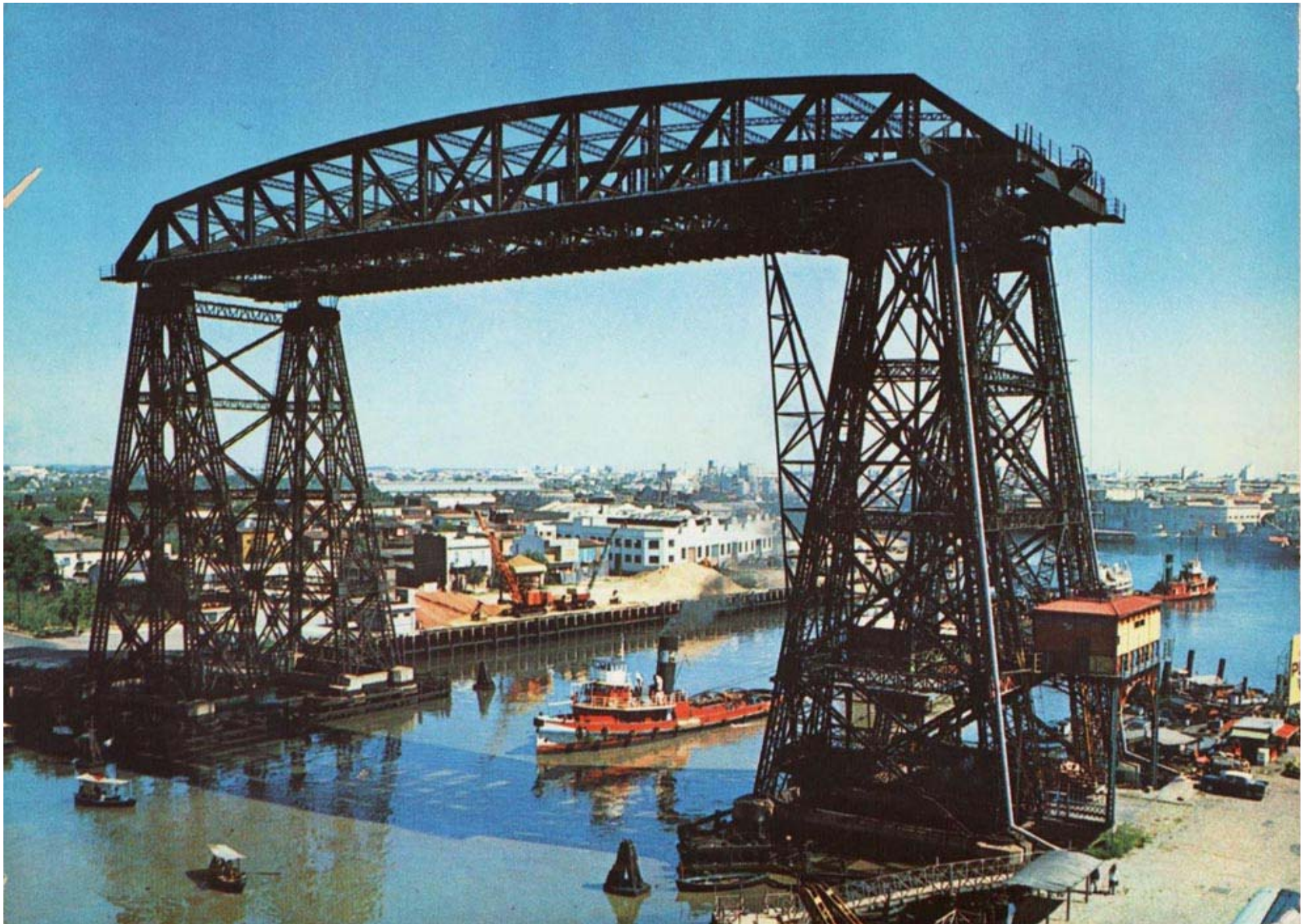
En 1999 se reconoce al Puente Traslador y sus dos riberas –Isla Maciel y La Boca– como una unidad de identidad socio-cultural, y se la protegió por el Decreto Nacional 349, firmado el 20 de abril de 1999.

...“Se declaran Monumentos y Lugares Históricos a los bienes: el Puente Traslador Nicolás Avellaneda, ubicado en la prolongación de la Avenida Almirante Brown en la Ciudad de Buenos Aires y como continuación de la calle La Plata en el Municipio de Avellaneda, Provincia de Buenos Aires, entre los kilómetros 1 y 2 del Riachuelo.”...

Al igual que el barrio de La Boca y la Isla Maciel, el traslador remite a la vida de los obreros e inmigrantes. Esto lo convierte en un emblema ineludible para representar la identidad social de su lugar de emplazamiento y de valores más generales de la cultura porteña porque da cuenta del momento histórico en el que nació, marcado por una fuerte pulsión vital de la ciudad.

Con las pinturas de Quinquela Martín, el traslador adquirió además trascendencia a nivel mundial y se convirtió en un emblema del paisaje urbano de la Boca.

Entre los siglos xix y xx se construyeron en el mundo 20 puentes similares en áreas portuarias. De los 20, sólo ocho quedan en pie. Uno de ellos es el Nicolás Avellaneda, único en toda América y el único de los ocho que se encuentra actualmente fuera de funcionamiento. Los otros siete existentes se ubican en el Reino Unido, Alemania, Francia y España.



Puente Transbordador Nicolás Avellaneda



**Puente Transbordador Nicolás
Avellaneda**

Cabina de comando
1936





EL TRANSBORDADOR EN 1932



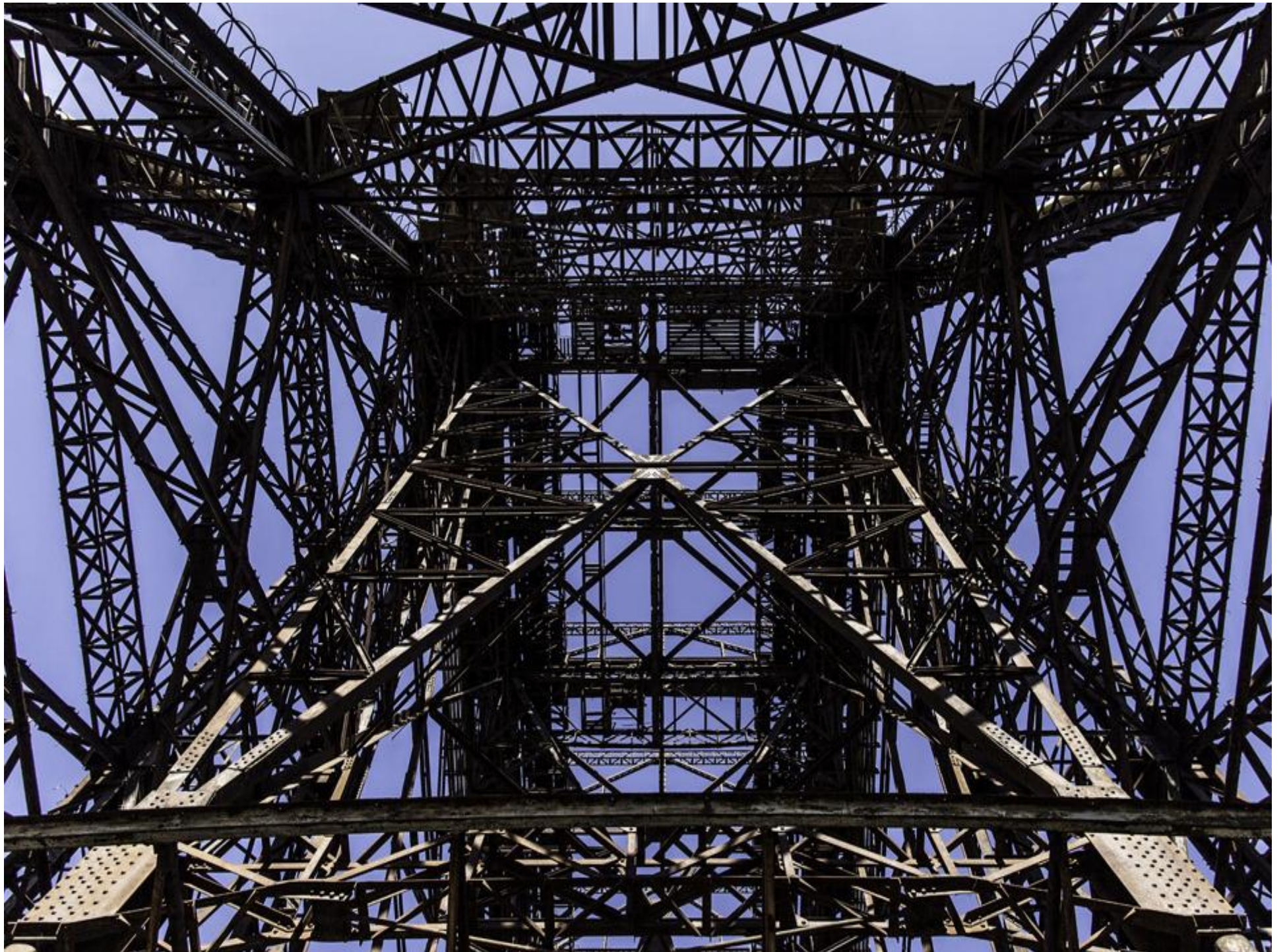




Puente Transbordador Nicolás Avellaneda

Barquilla Transbordadora





RESTAURACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL PUENTE TRANSBORDADOR NICOLÁS AVELLANEDA (2014)

El 29 de abril de 2010 se inauguraron las obras de mantenimiento y puesta en valor del puente, por un valor de 94 millones de pesos.

Con los trabajos se mejoró el tráfico vehicular y peatonal al arreglarse el puente y los viaductos de acceso.

En las pasarelas peatonales se retiraron piezas mecánicas que estaban sueltas restituyéndolas por nuevas. Además se renovó el sistema de iluminación y se colocaron semáforos intermitentes.

El proyecto para comenzar la puesta en funcionamiento del puente, anunciado por la “Fundación por La Boca”, estará a cargo de Vialidad Nacional.

El túnel que cruza el Riachuelo a 28 m de profundidad, permitirá el nuevo tendido del gasoducto que actualmente pasa por la estructura del transbordador y que representa un inconveniente para su rehabilitación.

La estructura del transbordador tiene un puente superior horizontal de 77,50 m de luz, que deja una altura libre de 43,20 m sobre el nivel cero del Riachuelo.

Los dos grandes pilares que le sirven de apoyo están anclados a cilindros de fundación que llegan a la cota -24 m.





Boceto del transbordador modernizado



Boceto del transbordador modernizado

TÚNEL BAJO EL RIACHUELO

La Nación - Buenos Aires - Sábado 19 de mayo de 2012

Hace unos meses, empleados de la Dirección Nacional de Vialidad que trabajan en la recuperación del viejo Puente Trasbordador de La Boca encontraron el acceso a un túnel que atraviesa el Riachuelo en las inmediaciones del Puente Nicolás Avellaneda.

El túnel, construido de hormigón armado por la desaparecida empresa estatal *SEGBA* (Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires) para conducir el cableado eléctrico de una orilla a la otra, se encuentra a unos 30 metros de profundidad y se compone de dos conductos de 1,50 metros de ancho por 3 de alto cada uno.

Al ser encontrado su acceso por los trabajadores de Vialidad Nacional, el túnel estaba totalmente inundado con agua pluvial, por lo que debió ser desagotado en una primera instancia, y luego secado e iluminado.

El 17 de mayo último, el Presidente de Vialidad Nacional Nelson Periotti a cargo de las obras de recuperación del Viejo Puente Trasbordador, junto a funcionarios del Juzgado Federal de Quilmes que monitorea las tareas de limpieza del Riachuelo e integrantes de la Fundación X La Boca tuvieron la oportunidad de recorrer el túnel y verificar la importancia del mismo como complemento para las obras que se llevan a cabo.

Se sabía que existía, pero se ignoraba qué condiciones se encontraba. Bajo una estructura abandonada, a la altura de la avenida Almirante Brown, entre el viejo Puente Transbordador y el Puente Nicolás Avellaneda, comenzó el descubrimiento.

"Lo primero que encontramos fue agua que hubo que bombear para ver en qué condiciones se encontraba el túnel", contó a LA NACION Osvaldo Arizaga, supervisor general del puente Nicolás Avellaneda de Vialidad Nacional.

"Al principio, se pensó que se había inundado por filtraciones con agua del Riachuelo, pero la verdad es que los materiales con los que se lo construyó son de primerísima calidad. La estructura no tiene daños y el agua, que demoramos tres días en sacar, era de origen pluvial".

El pasaje subfluvial fue construido en algún momento entre 1930 y 1939. Se cree que por allí pasaban los cables de energía de la Compañía Italo que proveían energía a la isla Maciel.

Durante el recorrido también se observaron cables telefónicos, según contó Antolín Magallanes, presidente de la Fundación x La Boca. "Hace un par de años, habíamos hecho un estudio para diseñar un plan de manejo para la recuperación del transbordador Nicolás Avellaneda y habíamos conseguido los planos. Lo que no sabíamos era cuál era el estado".

Después de bombear el agua, el pasadizo quedó listo para ser inspeccionado: tiene 1,80 de alto y unos 3 metros de ancho. Y está dividido en dos. "Sabemos que nos encontramos más cerca del objetivo y hemos participado del entusiasmo de los presentes que invitaron a esta fundación a recorrer el túnel y realizar un descenso de treinta metros por una perfecta estructura de hormigón que tiene distintos niveles de descanso por seguridad. Además, suponemos que esos descansos fueron diseñados para poder hacer las reparaciones necesarias en la estructura", apuntó Magallanes.

Y agregó: "Recorrer el túnel sabiendo que se está atravesando el Riachuelo por debajo tuvo algo de epopeya, que realmente se podía apreciar en los rostros orgullosos de los trabajadores de Vialidad Nacional".

TÚNEL BAJO EL RIACHUELO



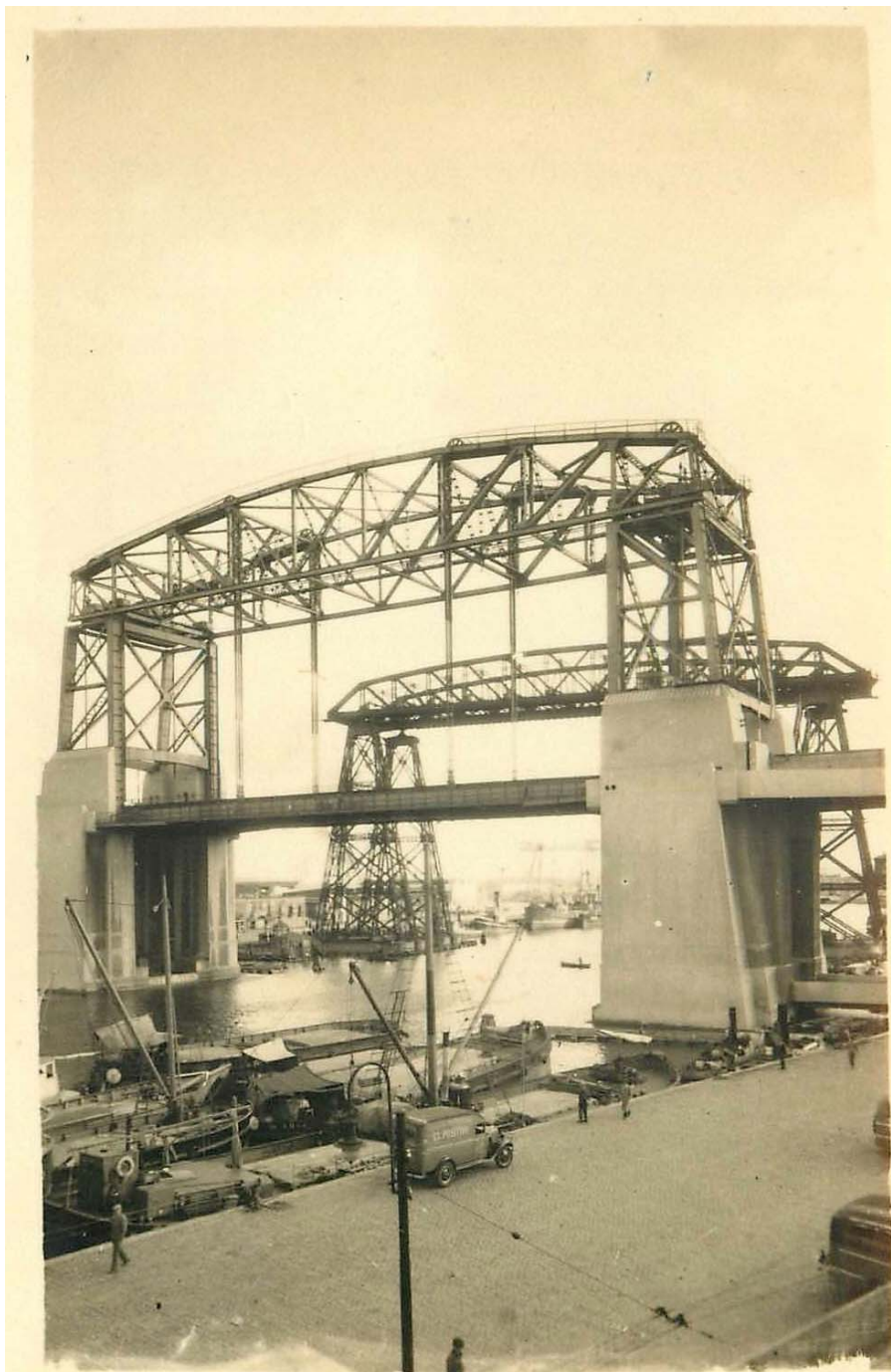


Acceso al túnel



Pozo de acceso al túnel





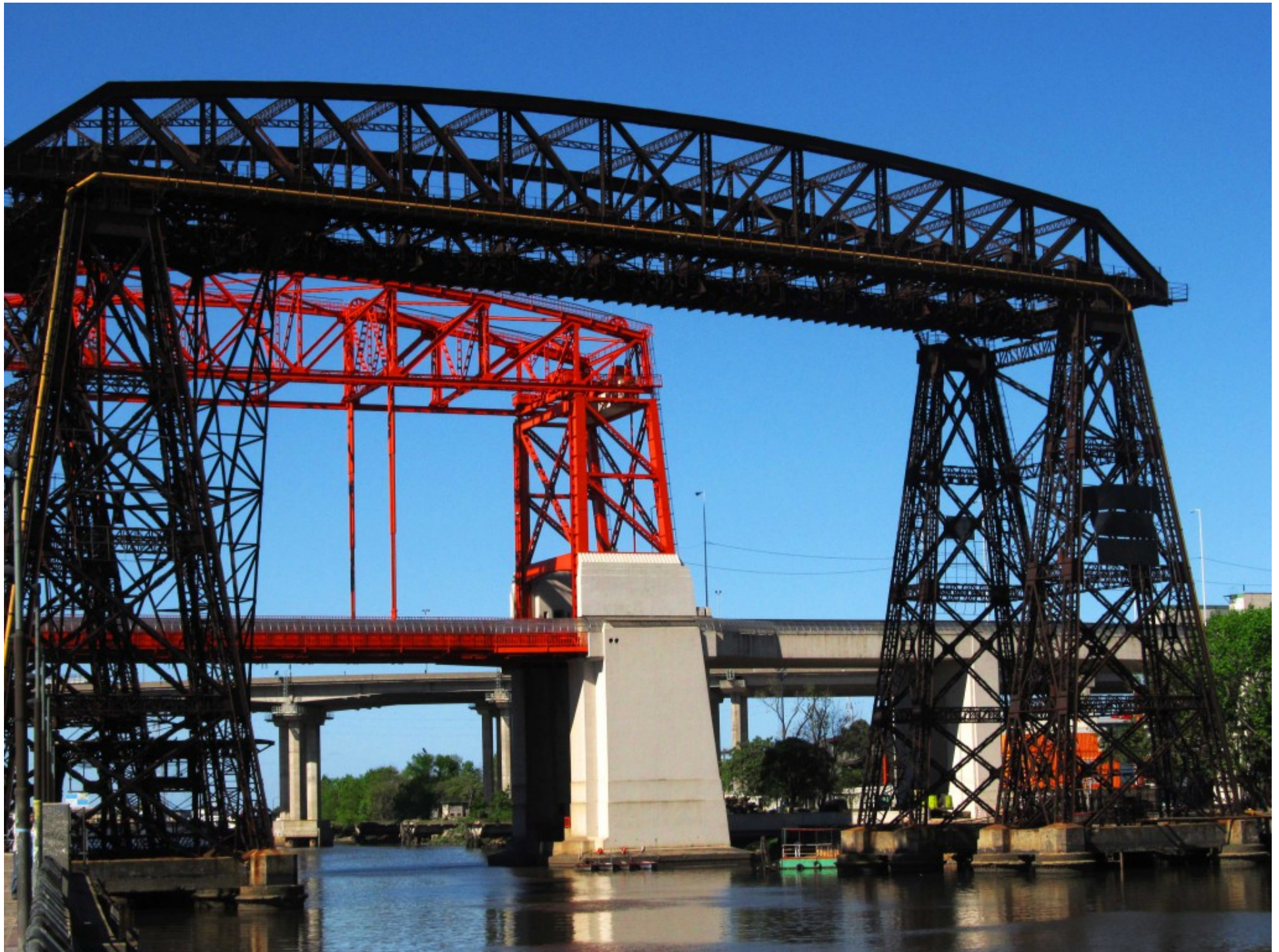
Nº 99 - PUENTE NICOLAS AVÉLLANEDA - B. A.

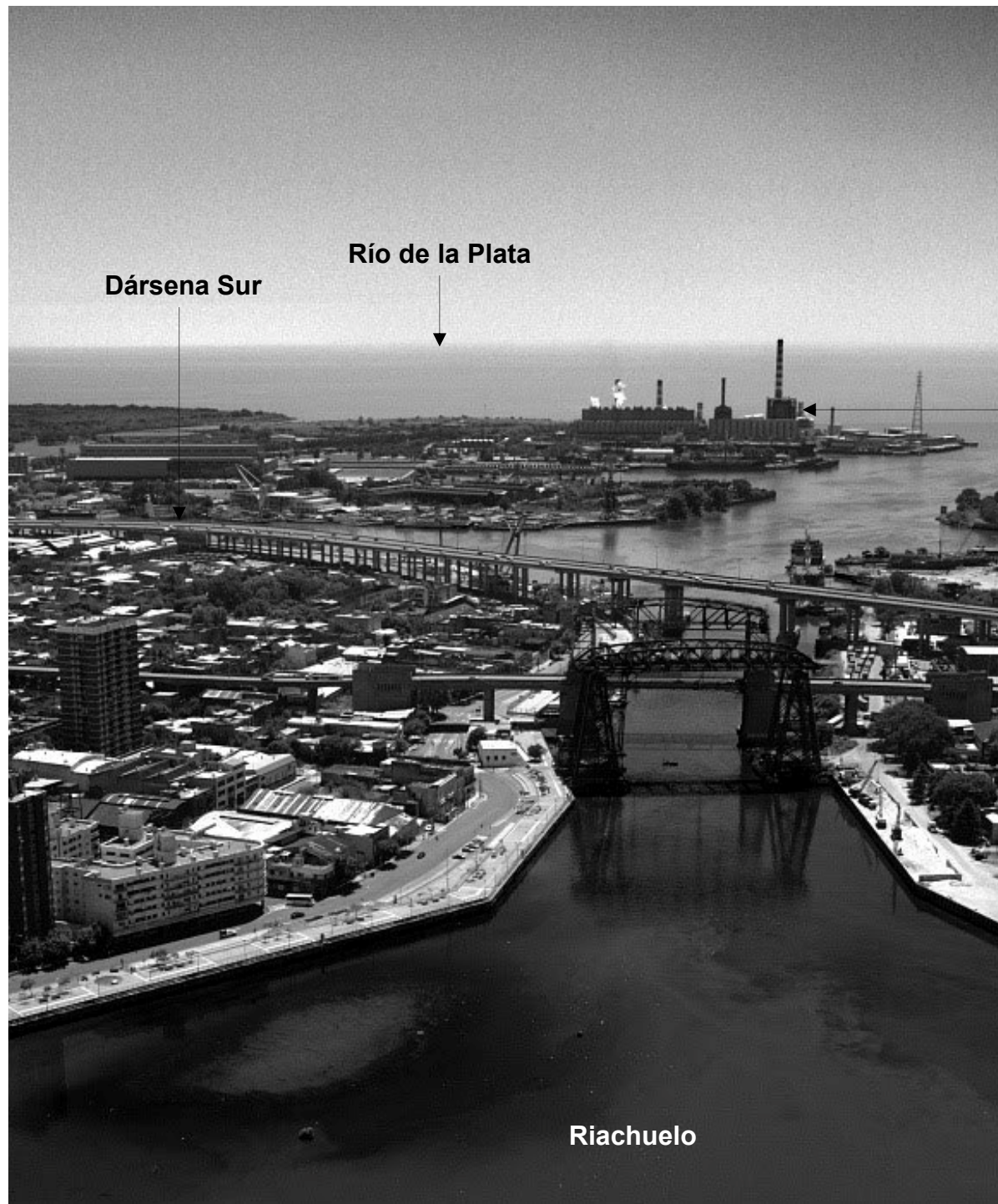


En primer plano el Puente de tablero levadizo Nicolás Avellaneda en construcción - 1940
Detrás el antiguo Puente transbordador Nicolás Avellaneda

**VISTA AÉREA DE LOS DOS PUENTES
NICOLÁS AVELLANEDA**







Dársena Sur

Río de la Plata

Central Termoeléctrica Costanera Sur
en la Isla De Marchi

BOCA DEL RIACHUELO

- 1) Puente Trasluchador
- 2) Puente Avellaneda de tablero levadizo
- 3) Autopista Buenos Aires-La Plata

Riachuelo

EL PUENTE DE BARRACAS O “PUENTE GÁLVEZ” (1791)

Antes del año 1791 el cruce del Riachuelo se realizaba por medio de botes, cuyos dueños cobraban una tarifa por este servicio.

El virrey Nicolás de Arredondo (virrey entre 1789 y 1794) decidió construir un puente en correspondencia de la actual Avenida Vieytes, en Barracas, conocida en ese entonces “Camino al Sur”. Este era el sitio más conveniente debido al ancho del río y la altura de las barrancas.

El proyecto del “Puente de Barracas” fue encomendado al Brigadier José Custodio de Sáa y Faría, cuya capacidad técnica en obras de ingeniería era altamente reconocida. El puente proyectado por Custodio de Sáa y Faría debía ser construido con piedras cementadas.

La construcción fue encomendada a Juan Gutiérrez Gálvez, vecino del lugar, quien, ante la falta de piedras adecuadas, construyó el puente totalmente en madera.

El “Puente Gálvez”, como se lo denominó desde entonces, fue inaugurado el 24 de marzo de 1791 (ver más adelante acuarela del Ingeniero Charles Henri Pellegrini).

Su construcción era precaria y con frecuencia era arrasado por las crecidas del Riachuelo.

En 1806 fue incendiado por los vecinos del lugar para evitar el cruce del Riachuelo por las fuerzas del General Beresford en la Primera Invasión Inglesa al Río de la Plata.

Posteriormente fue reconstruido.



Puente de Barracas
(conocido como "**Puente Gálvez**")
Acuarela de Charles Henri Pellegrini
1841

Ingeniero Charles Henri Pellegrini
1800 – 1875
Padre del Doctor Carlos Pellegrini



Riachuelo

Avenida
Montes de Oca

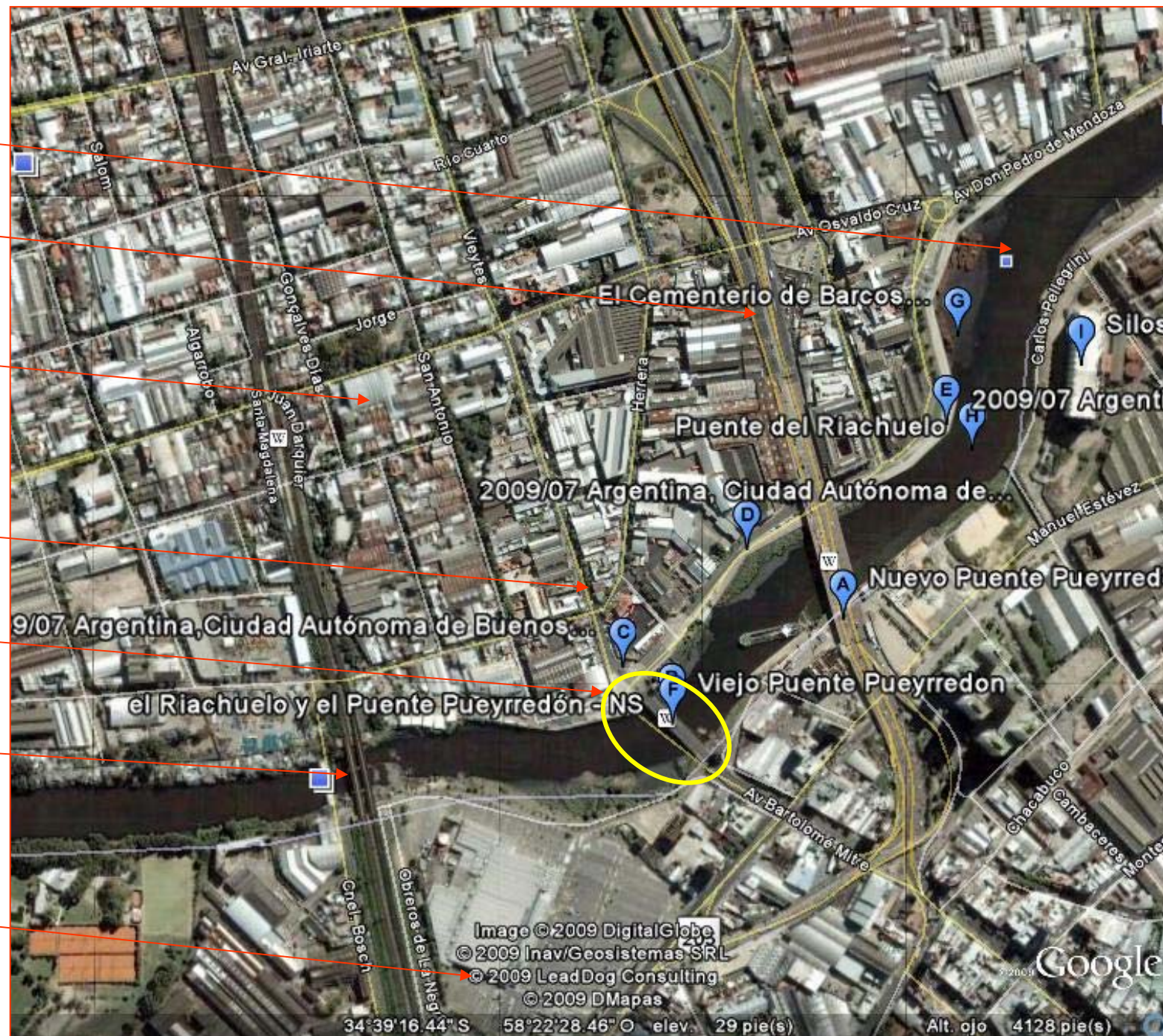
Partido de
Barracas

Avenida
Vieytes

Ubicación del
Puente Gálvez

Puente
Bosch

Partido de
Avellaneda



EL PUENTE GIRATORIO PRILIDIANO PUEYRRREDÓN (1865) (1)

En mayo de 1861, el ingeniero Prilidiano Pueyrredón (2), conjuntamente con Juan Antonio Medrano Panthou y Escribano, elevaron una propuesta para construir un nuevo puente en reemplazo del Puente Gálvez, en Barracas, que se encontraba en grave estado de deterioro.

El puente propuesto era un *puente giratorio de obenques*, que abierto totalmente dejaría una abertura de 10 varas de ancho (3), a fin de permitir el paso de embarcaciones con mástiles.

El 17 de marzo de 1862 el gobierno adjudicó a Prilidiano Pueyrredón y sus socios el proyecto y la construcción del puente, otorgándoles además el cobro del pontazgo por el lapso de 30 años. El hierro forjado para la obra fue traído desde Inglaterra.

La inauguración fue en diciembre de 1865. Ese mismo día se realizó la primera prueba de apertura y entonces sobrevino el desastre: el puente colapsó en forma estrepitosa.

Con los conocimientos actuales se sabe que el colapso sucedería cuando el extremo de la sección móvil abandonara sus apoyos.

Los obenques, que estaban hechos con barras de hierro forjado, no podían tener tensión previa, y al iniciarse el giro el puente irremediablemente perdería su estabilidad (1).

(1) Ref.: “El artista Prilidiano Pueyrredón” pionero de la ingeniería argentina, por Lic. Graciela Weisinger y el Ing. Tomás del Carril, Ingeniería Estructural, ISSN 1667-1511, año 14, N° 34, abril de 2006.

(2) Hijo del Brigadier Juan Martín de Pueyrredón.

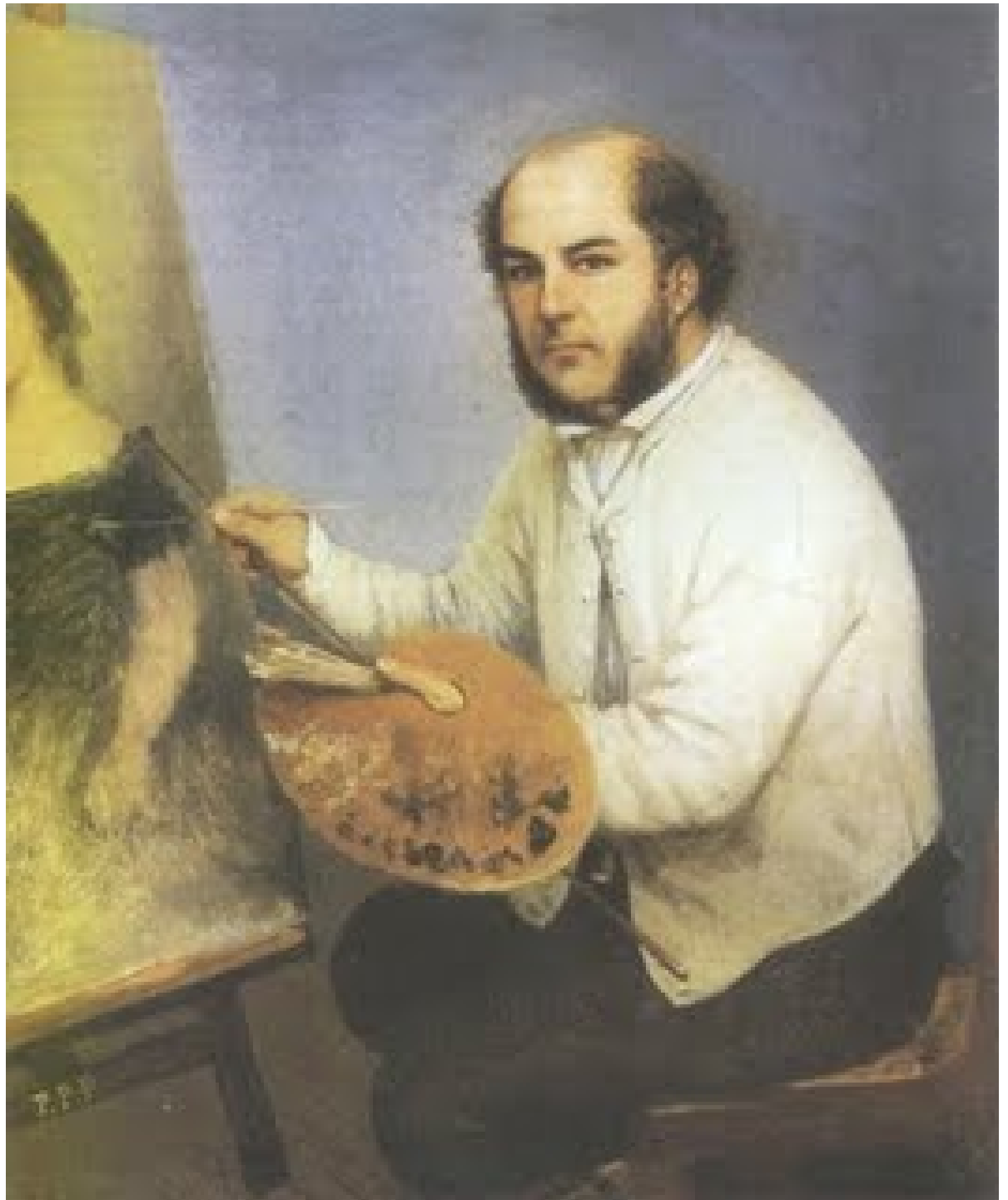
(3) 1 vara = 0,866 m

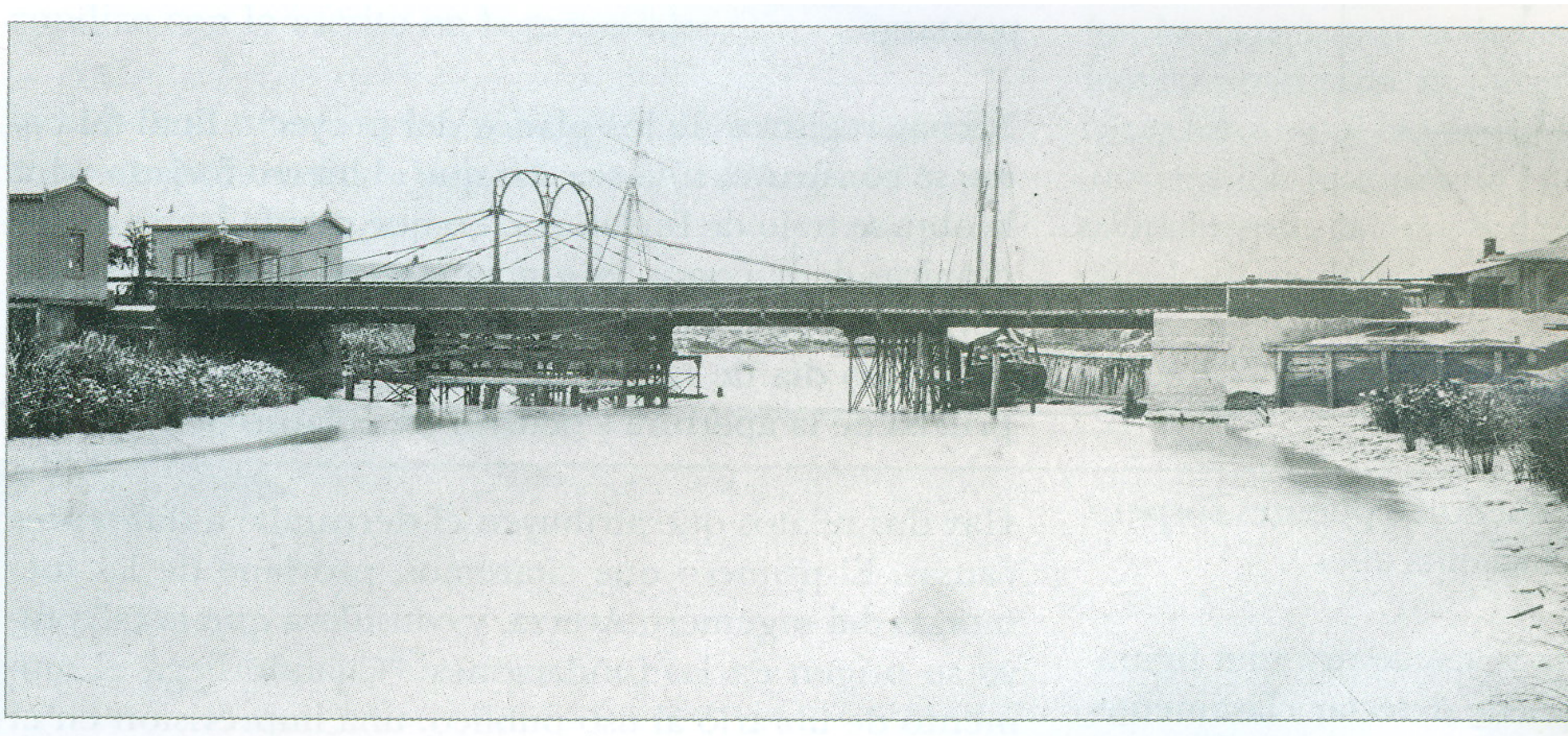
Prilidiano Pueyrredón

Pintor, arquitecto e ingeniero
(Enero 24, 1823 – Noviembre 3, 1870)

Único hijo de Juan Martín de Pueyrredón , director supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, y María Calixta Tellechea y Caviedes.

Graduado de Ingeniero en la École Polytechnique de París, Francia

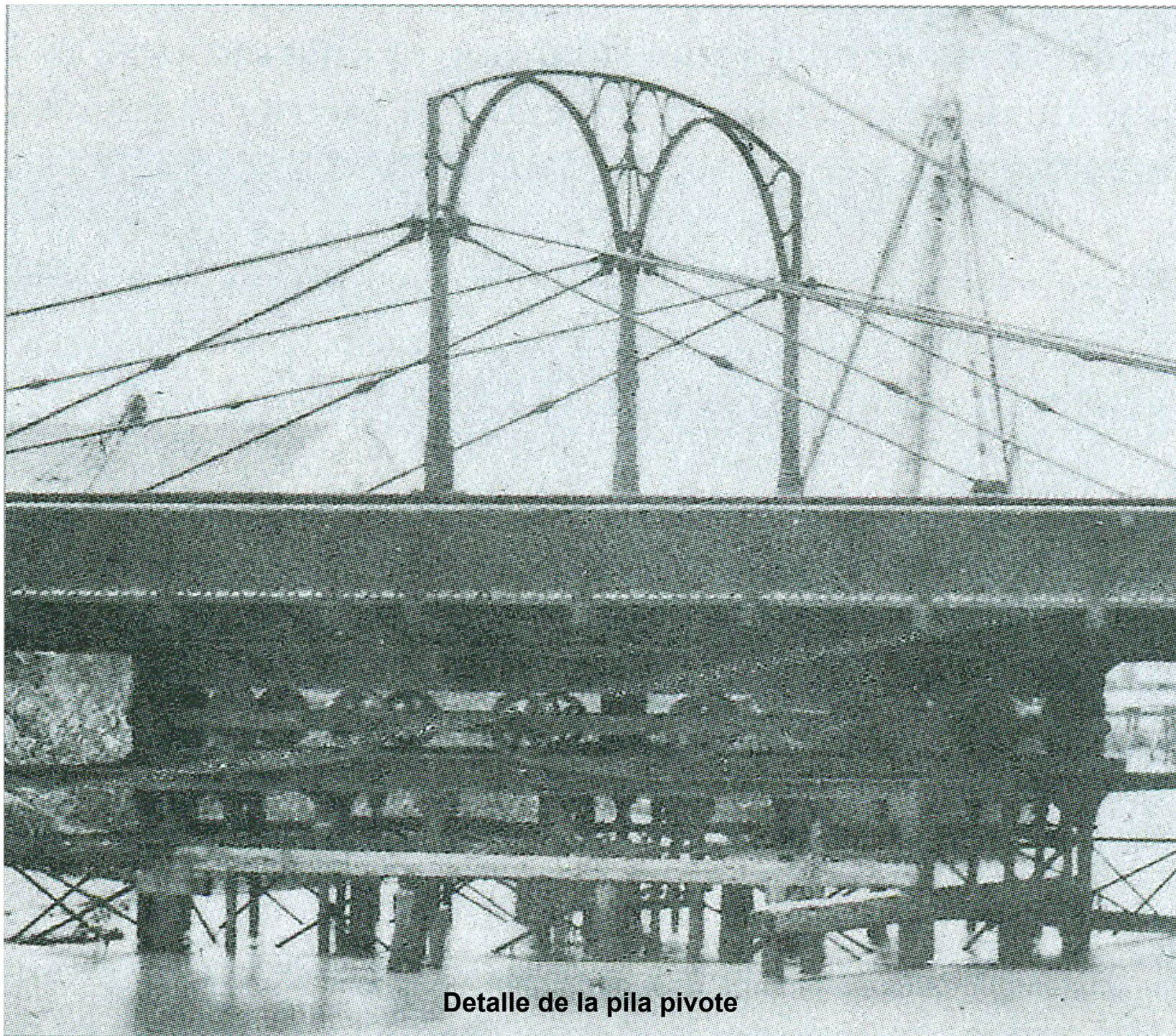




Puente giratorio de Prilidiano Pueyrredón

Fotografía tomada desde aguas arriba antes de la inauguración

Ref.: “El artista Prilidiano Pueyrredón” pionero de la ingeniería argentina, por Lic. Graciela Weisinger y el Ing. Tomás del Carril, Ingeniería Estructural, ISSN 1667-1511, año 14, N° 34, abril de 2006.



Detalle de la pila pivote

EL PUENTE RECONSTRUIDO (1871)

Como consecuencia del colapso del puente giratorio, la navegación por el Riachuelo quedó durante unos años más limitada por el *Puente Gálvez*.

El puente giratorio sería reconstruido sobre los restos del colapsado, tratando de recuperar la mayor parte posible de sus componentes.

Prilidiano, superando con entereza un enorme sufrimiento moral, que le hizo agravar la diabetes que padecía, se asoció con otras personas por medio de un nuevo contrato firmado el 1 de julio de 1867, y aportó 2 millones de pesos de su fortuna personal para reconstruir el puente que se había comprometido construir. *“Sin lugar a dudas, ésta fue una demostración cabal de su integridad moral y de su honestidad”*.

El nuevo puente *no era giratorio*, y fue inaugurado el 9 de noviembre de 1871. Pueyrredón falleció el 3 de noviembre de 1870 y no alcanzó a verlo terminado (ver diapositiva siguiente).

Este puente, construido tan esforzadamente, funcionó hasta septiembre de 1874, año en que fue arrasado por la gran creciente que inundara gran parte de Buenos Aires.

Puente reconstruido



PUENTE PUEYRREDON

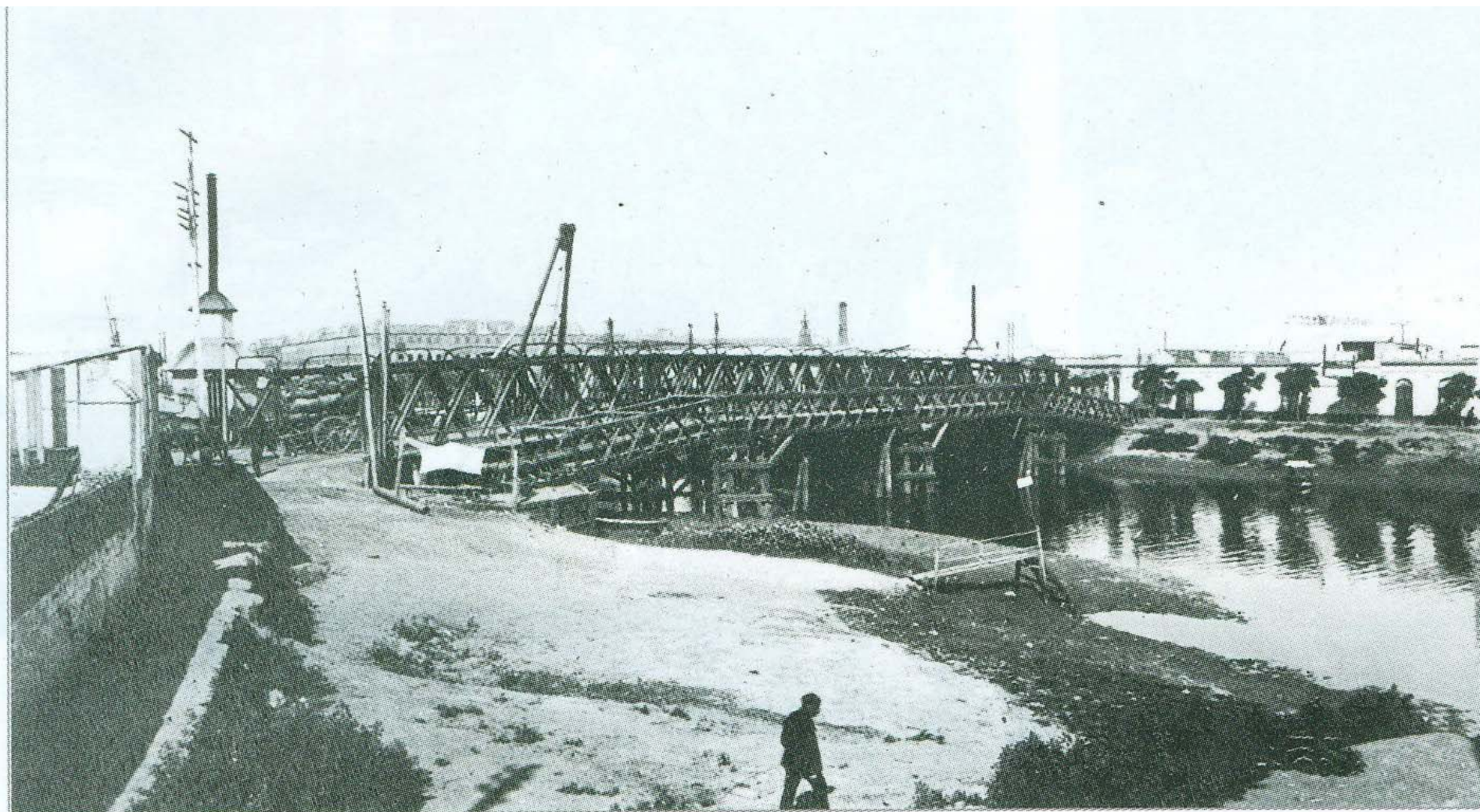


EL PUENTE PROVISIONAL DE MADERA

En 1884 se construyó un *puente provisional de madera*, cuya imagen puede verse en la diapositiva siguiente.

Este puente funcionó hasta el año 1903.

Mientras tanto, se realizaba la construcción de un nuevo puente metálico levadizo (ver más adelante).



Puente provisional de madera

1884-1903

Ref.: "El artista Prilidiano Pueyrredón" pionero de la ingeniería argentina, por Lic. Graciela Weisinger y el Ing. Tomás del Carril, Ingeniería Estructural, ISSN 1667-1511, año 14, N° 34, abril de 2006.

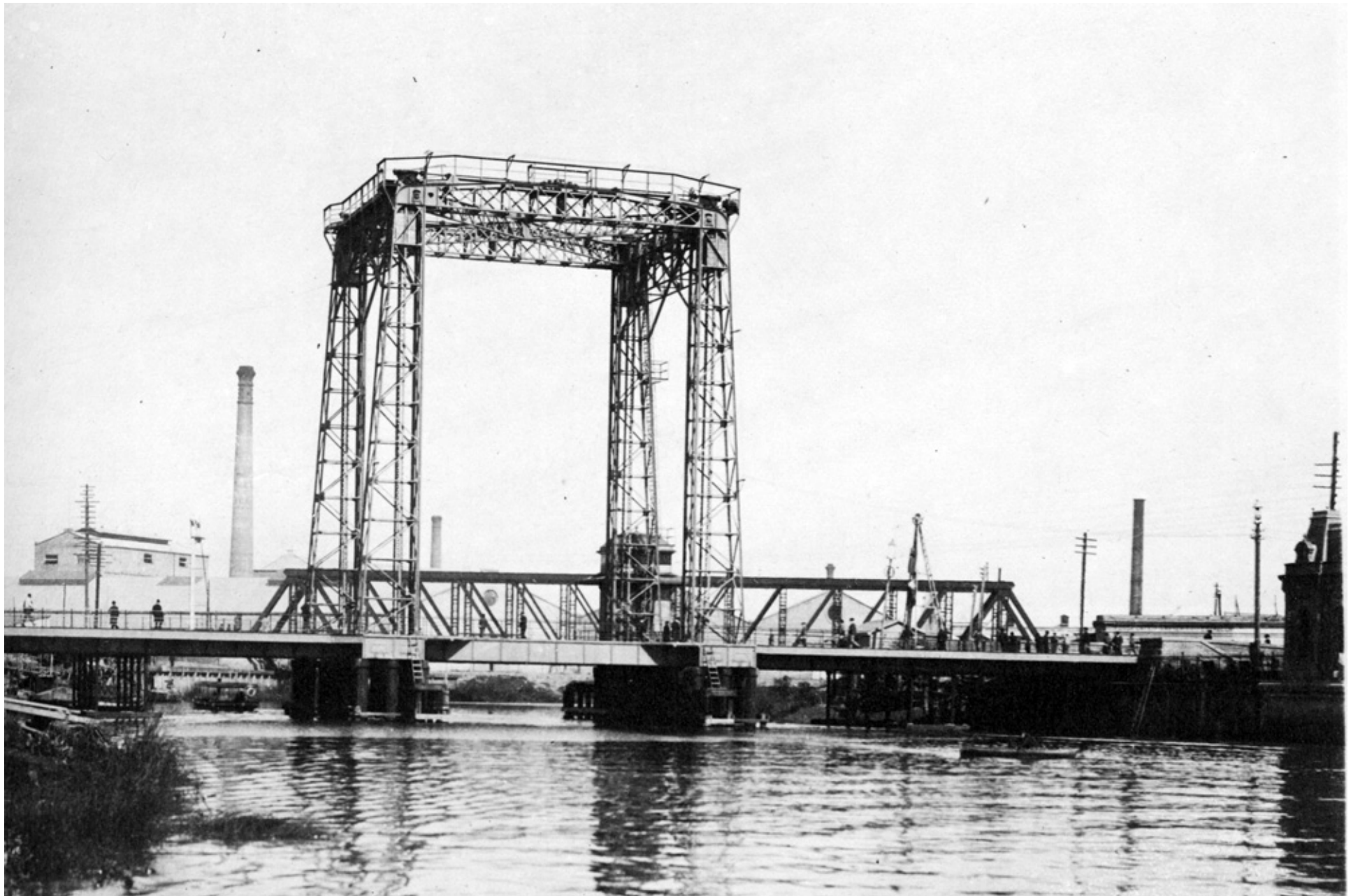
EL PUENTE PRILIDIANO PUEYRREDÓN DE TABLERO LEVADIZO (1903)

En el año 1903 se terminó la construcción de un nuevo puente metálico, cuyo tramo central era levadizo, con una estructura alta de cuatro patas, para el sistema de izamiento del tablero.

La elevada altura de esta estructura tenía el propósito de permitir el pasaje de naves con mástiles altos. En esa época se conoció a este puente como el *Nuevo Puente Pueyrredón*.

Este nuevo puente, cuya construcción finalizó casi simultáneamente con los trabajos de rectificación del Riachuelo, permitió la navegación a lo largo de un tramo adicional que se extendía hasta el puente del Ferrocarril del Sud (hoy Ferrocarril Roca).

El mecanismo para el izado del tablero de este puente fallaba con frecuencia y ocasionaba cortes del tránsito.

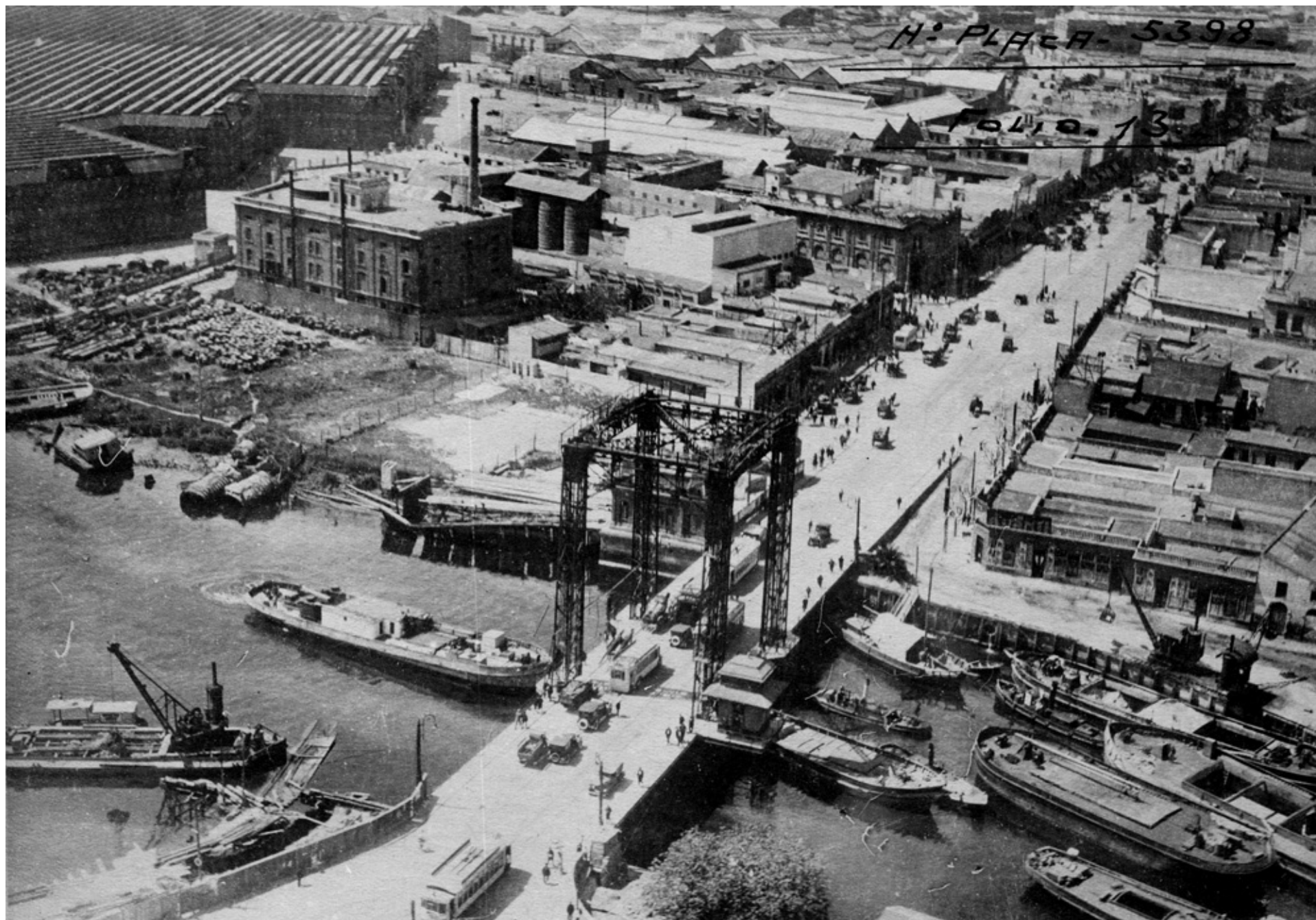


Puente Pueyrredón de tablero levadizo

La estructura de cuatro patas contenía el sistema de izamiento del tramo central y permitía el pasaje de naves con mástiles altos. Estaba ubicado en el mismo sitio que ocuparon el Puente Giratorio y el Puente Gálvez. Habilitado en 1903.

Puente Pueyrredón de tablero levadizo





Puente Pueyrredón de tablero levadizo



Vista del Riachuelo y del Puente Pueyrredón de tablero levadizo

Más atrás, siguiendo el curso del Riachuelo, puede verse el puente ferroviario basculante Barraca Peña

EL PUENTE PUEYRREDÓN BASCULANTE

En el año 1917 llegaron a la Argentina las partes de un nuevo puente de tipo “basculante” fabricado en Alemania (ver diapositiva siguiente).

La construcción de este puente recién comenzó 10 años después, en el mismo lugar de emplazamiento de los anteriores.

Fue inaugurado el 19 de septiembre de 1931 y se lo denominó “Nuevo Puente Pueyrredón”.

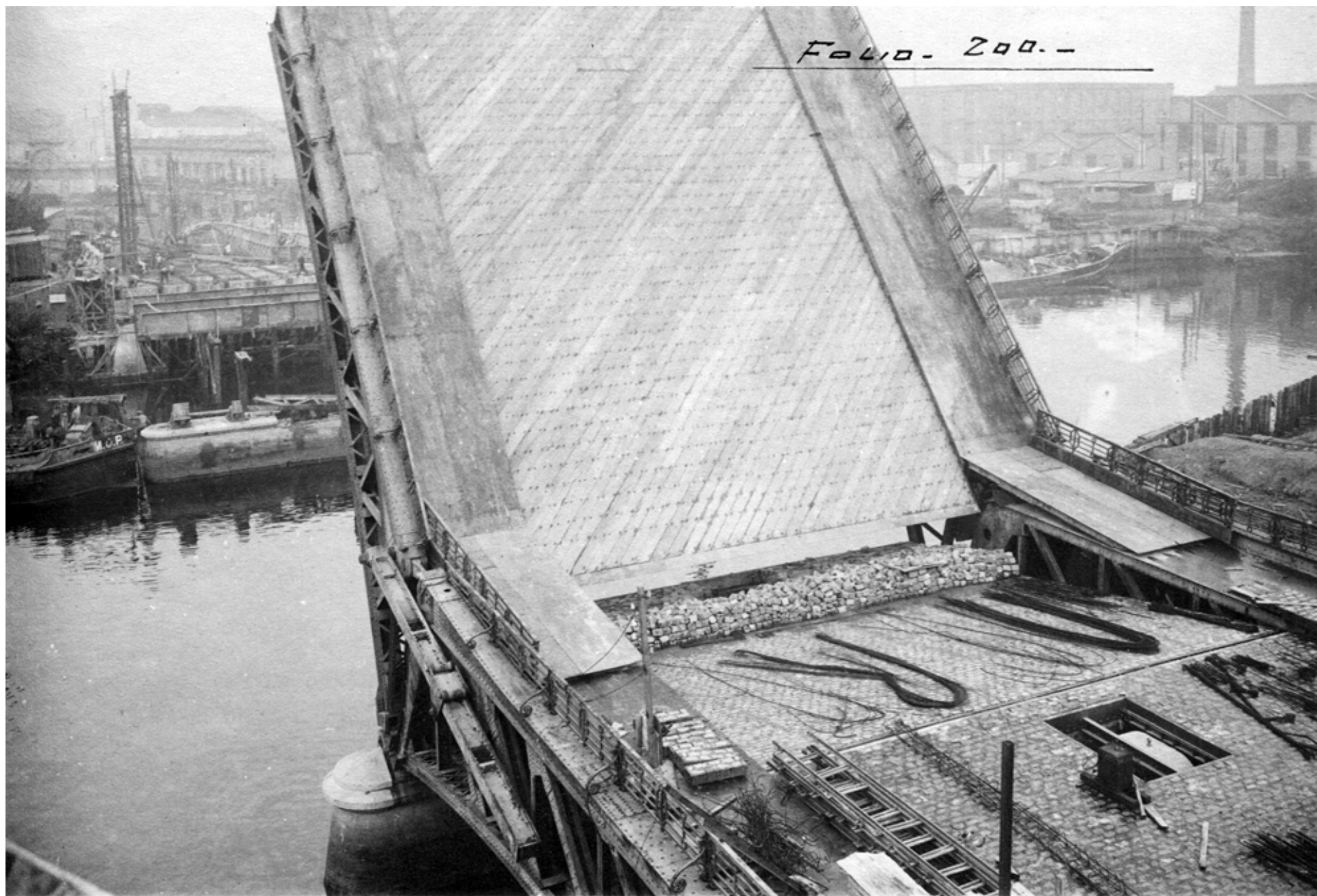
Inmediatamente se inició el desmantelamiento del puente anterior.

El mecanismo de apertura del nuevo puente también presentó fallas frecuentes y los cortes de tránsito se produjeron a lo largo de toda su historia.



Puente Pueyrredón basculante

Detrás se ve el puente ferroviario
basculante Barraca Peña



Construcción del Puente Pueyrredón basculante
Barracas - 1930



El Puente Pueyredón basculante

Diciembre de 1931

Aún se conducía por la mano izquierda. El sentido de circulación por la derecha entró en vigencia el 10 de junio de 1945

EL NUEVO PUENTE PUEYRREDÓN (actual)

En el año 1965 fue anunciada la construcción de un nuevo puente fijo, realizado con de vigas de hormigón pretensado (ver diapositiva siguiente).

El lugar de emplazamiento de este puente estaba unos cientos de metros aguas abajo del lugar que ocuparon todos los anteriores, casi coincidiendo con la Avenida Montes de Oca, la antigua “Calle Larga del Sud”.

Este puente, denominado ahora “Nuevo Puente Pueyrredón”, fue inaugurado en el año 1970, e incluyó un viaducto para conectar con la Avenida Pavón, en Avellaneda.

Con la inauguración de este nuevo puente, el anterior pasó a denominarse “Antiguo Puente Pueyrredón”.

Nuevo Puente Prilidiano Pueyrredón





Puente basculante Bosch



Puente basculante Bosch



Accidente del coche N° 75 de la línea de tranvías 105

12 de julio de 1930

Partía desde Lanús con destino a la estación Constitución. En su recorrido debía atravesar el Riachuelo por el puente Bosch



lizando el tranvía
12 de julio de 1930



Puente basculante Victorino de la Plaza



Puente basculante Victorino de la Plaza



Puente basculante Alsina



Puente basculante Alsina



Antiguo Puente la Noria

Ubicado en la intersección entre la Avenida General Paz y el Riachuelo



Antiguo Puente la Noria

Ubicado en la intersección entre la Avenida General Paz y el Riachuelo



Antiguo Puente la Noria

Ubicado en la intersección entre la Avenida General Paz y el Riachuelo



Antiguo Puente la Noria

Este puente fue construido en 1938, cuando se rectificó el Riachuelo

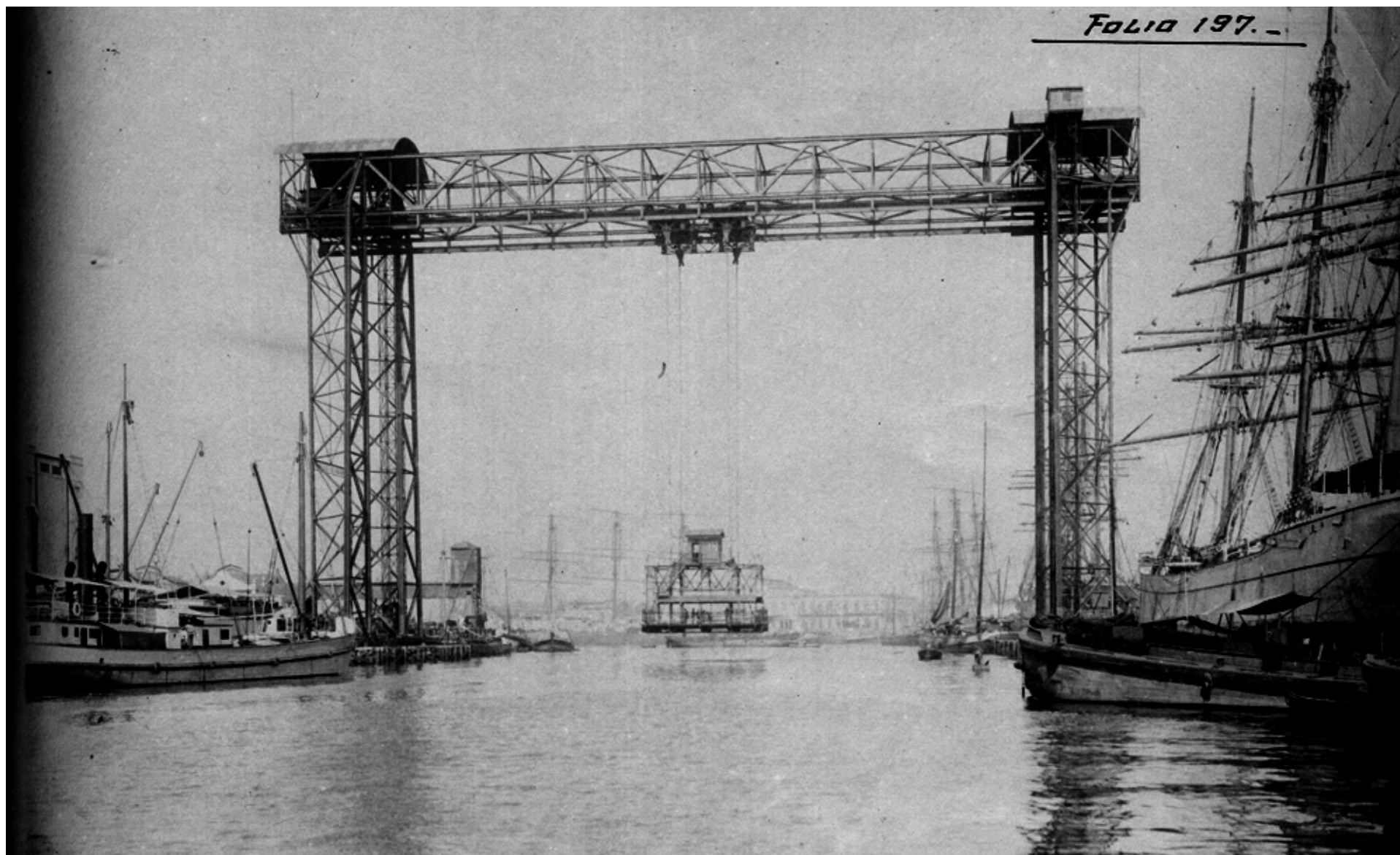
Antes de este puente existieron: ***El Paso de la Noria*** y ***El Primitivo Puente la Noria***

El Paso de la Noria o ***Paso del Manzano*** estaba 900 metros aguas abajo del ***Antiguo Puente la Noria*** (el que se muestra en la fotografía).

El Primitivo Puente la Noria fue construido en 1878, donde actualmente se encuentra el ***Antiguo Puente la Noria***.



Vista aérea del tramo rectificado del Riachuelo y el antiguo y el nuevo Puente la Noria



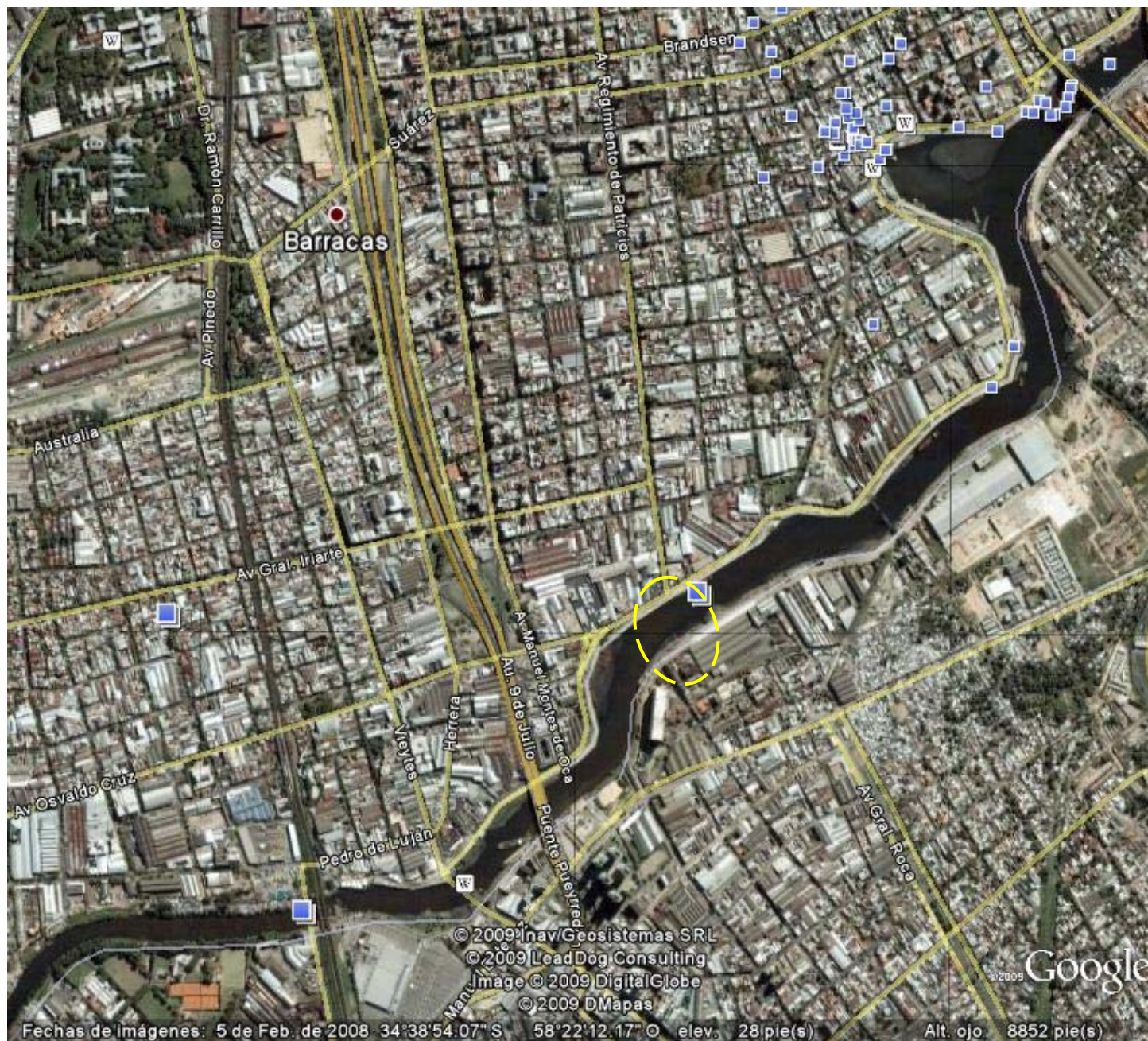
Puente Transbordador General Justo José de Urquiza en 1916

Conocido también como "Puente Barracas" y "Puente Patricios"

Inaugurado en mayo de 1913. Ubicado pasando el puente de hierro del Tren del Sud hacia el lado de Barracas
(el ramal que va a Casa Amarilla por detrás del Estadio de Boca Juniors)

Este puente era idéntico al Puente Transbordador Presidente Saenz Peña

Ubicado en correspondencia de la calle Garibaldi



El puente transbordador Urquiza

Estaba ubicado en correspondencia de la Avenida Regimiento de los Patricios



El puente transbordador Saenz Peña
Estaba ubicado en correspondencia de la calle Garibaldi

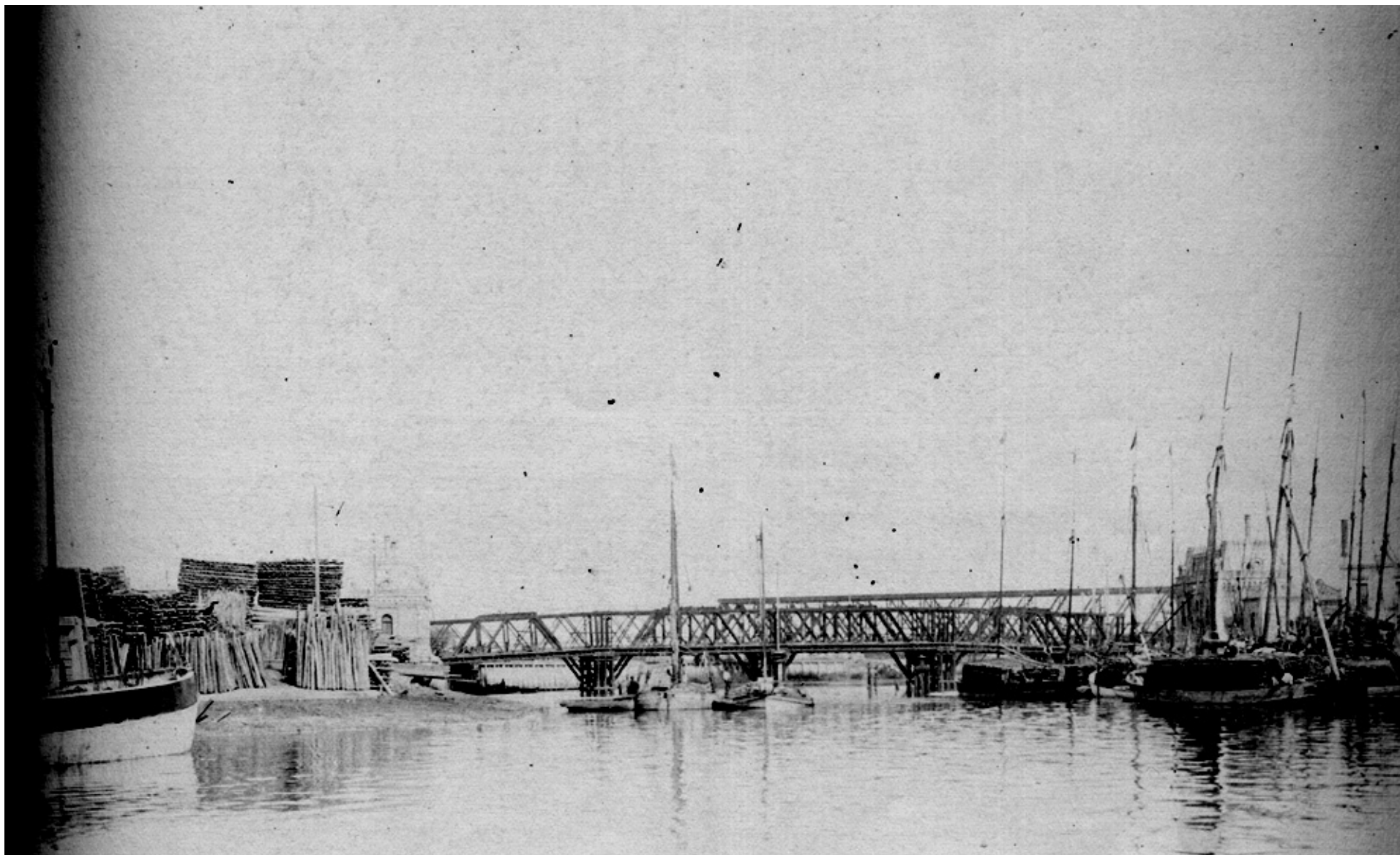
Puente ferroviario basculante Barraca Peña

Hoy utilizado por el Ferroexpreso Pampeano

Ubicado en cercanías de la estación del mismo nombre en la ribera del Riachuelo, entre Barracas y La Boca

Fue inaugurado en 1913





Puente ferroviario basculante Barraca Peña

Al otro lado del puente del tren, hacia la vuelta de Rocha, estaba el puente Barraca Peña, que partía de la calle Garibaldi y conducía a los carros de tropa al frigorífico La Blanca, competidor del frigorífico La Negra y la CAP, que estaban donde hoy se encuentra el Shopping Alto Avellaneda. Se lo conocía como "Puente Capital"

Este puente es anterior a 1900

Emblemático puente ferroviario basculante Barraca Peña
Hoy utilizado por el Ferro Expreso Pampeano





Puente ferroviario basculante Barraca Peña

LA BARRACA DE PEÑA (La Boca)

Hasta fines del siglo XIX fue un importante centro concentrador de frutos del país. Estaba conectada con la estación Tres Esquinas (cerca del Riachuelo, delimitada por las calles Osvaldo de la Cruz, Hipólito Vieytes y Herrera) por una línea ferroviaria que salía de un punto cercano a la Casa Rosada.

Las “barracas” eran depósitos de mercaderías que acopiaban cueros, pieles, carne salaba, cebo y lanas para exportar a otras regiones de América y España.

También almacenaban los productos que se importaban y servían de precarias viviendas para los trabajadores del puerto y los tripulantes de los navíos.

Comenzaron a construirse en forma precaria en el Siglo XVIII en la orilla del Riachuelo para alojar esclavos africanos traídos por comerciantes ingleses, franceses y españoles a la colonia.

El crecimiento y trascendencia a de estos depósitos en la zona hicieron que el Riachuelo fuera conocido como “Río Barracas” y a sus márgenes se las denominara “Barracas al Norte” (Barracas) y “Barracas al Sud” (Avellaneda).

**LA
BARRACA
DE PEÑA**





**El primer puente
del Ferrocarril Sud
sobre el Riachuelo**
Habilitado en 1865



**En primer plano la
estación Barracas
al Norte.**

**Atrás el primitivo
puente sobre el
Riachuelo**

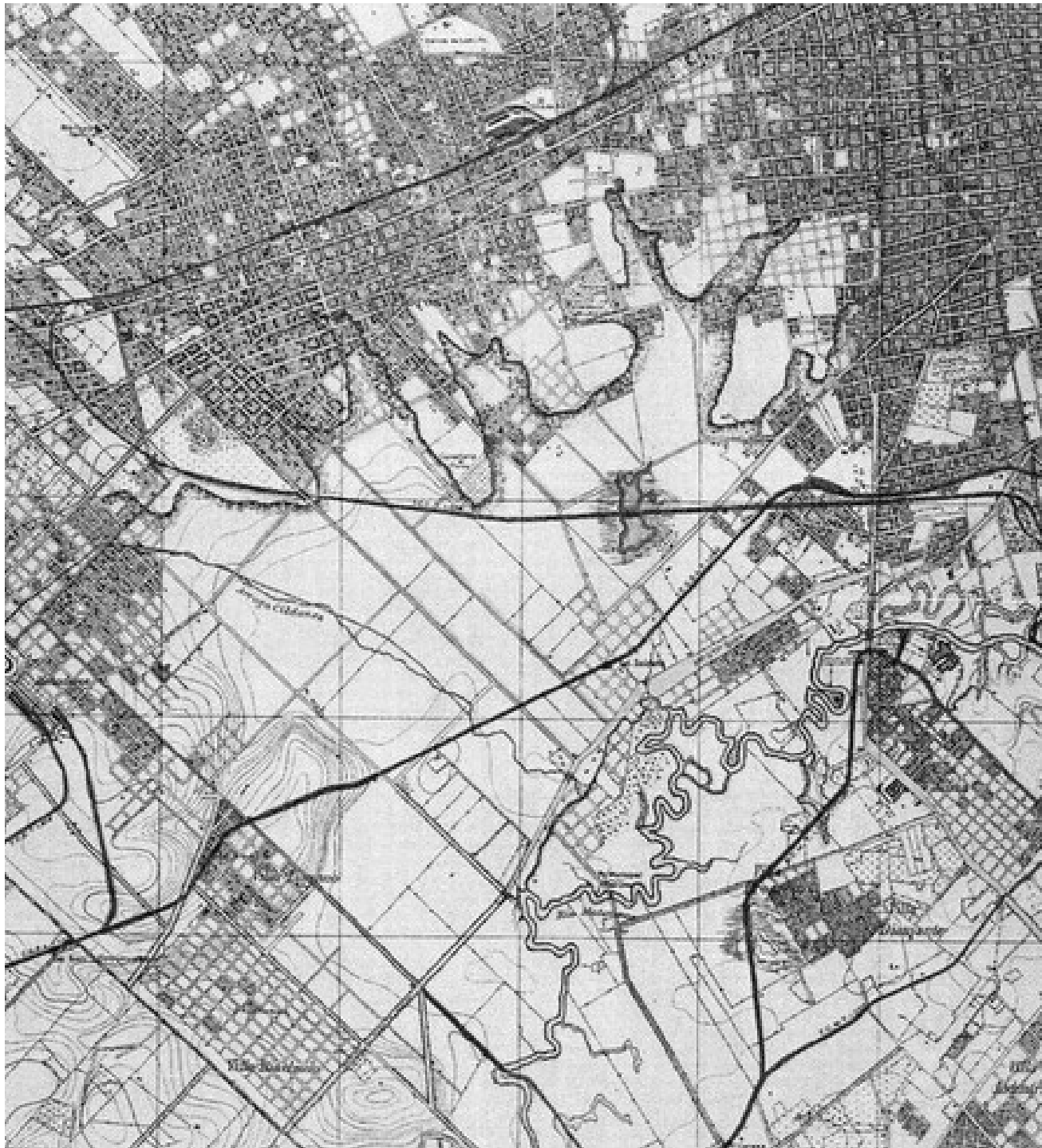


**Puente basculante tipo *Scherzer* de la línea principal del Ferrocarril General Roca
junto a la Estación Avellaneda**

Reemplazó al original mostrado en la fotografía anterior. El lado Este fue habilitado en mayo de 1909, el lado Oeste fue habilitado en diciembre de 1911. Fue desmantelado en 1982 al realizarse la electrificación de la sección urbana del Ferrocarril Roca. Fue sustituido por un puente de hormigón pretensado y sobre él pasan los trenes eléctricos y diesel hacia y desde Plaza Constitución.



Puente del Ferrocarril Roca sobre el Riachuelo
Al fondo puede verse el Puente Bosch



Plano parcial de la ciudad de Buenos Aires datado en 1908

Puede verse parte de la sinuosa cuenca del Riachuelo antes de su rectificación.

Los bañados y terrenos anegadizos llegaban casi al centro del barrio de Caballito

Después de innumerables leyes y decretos dictados desde la época de la Colonia, el Honorable Congreso de la Nación sancionó la Ley 9126, que autorizó las obras de canalización y rectificación del Riachuelo, además de facultar al Poder Ejecutivo a crear un organismo que llevara adelante el plan de trabajos a realizar.

Fruto de esta Ley nació la Dirección General de Estudios y Obras del Riachuelo, que encaró los estudios necesarios para tan ardua tarea.



Obras de rectificación del Riachuelo y construcción de las cabeceras del Puente Alsina

11

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 varios proyectos para la construcción de un nuevo puerto en 1861 y 1869, pero fue en 1882 cuando su proyecto es aceptado gracias a su tío Francisco Madero, vicepresidente de la Nación durante la primera presidencia de Julio Argentino Roca.

Aprobado el Plan, la empresa que se haría cargo de las obras quedó constituida con *Eduardo Madero e Hijos* como concesionarios; *John Hawkshaw, Son & Hayter* como ingenieros directores y *Thomas Walker & Co.* como constructores.

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. La construcción del puerto se inició en 1887 y finalizó completamente en 1897, aunque las instalaciones estaban parcialmente operativas desde unos años antes.

Una de las entradas al puerto era la Dársena Norte construida, como casi todo el puerto sobre el antiguo fondeadero de “Balizas Interiores”.

PUERTO DE BUENOS AIRES



El Puerto Madero se compone de:

- **2 antepuertos: Dársena Norte y Dársena Sur**
- **4 diques, denominados Diques 1 - 2 - 3 - 4**
- **2 diques *diques de carena* ubicados en la Dársena Norte**

El puerto fue inaugurado el 24 de junio de 1897.

El acto se realizó a bordo del acorazado *Almirante Brown*.

Uno de los diques de carena fue inaugurado por el crucero *25 de Mayo*; el otro por el vapor de bandera italiana *Regina Margherita*.

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.

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

La zona del Puerto Madero entró en un proceso de decadencia, convirtiéndose en una de las zonas más degradadas de la ciudad.

En 1925, 1940, 1960, 1969, 1971, 1981 y 1985 se presentaron sucesivas propuestas tendientes a urbanizar el viejo puerto, inclusive la de demolerlo y construir sobre él. Ninguna llegó a realizarse.

LONGITUD DE MUELLES

- De mampostería: 8.800 m
- De madera: 8.200 m

Total 17.000 m

SUPERFICIE ESPEJO DE AGUA: 134,4 hectáreas

GALPONES Y DEPÓSITOS

- Superficie cubierta 219.800 m²
- Capacidad almacenaje 461.147 m³

MAQUINARIA HIDRÁULICA

- Usina Norte: Potencia 700 HP
- Usina Sud: Potencia 900 HP

GRUAS FLOTANTES

- 1 a Vapor de 40 tn
- 1 a Vapor de 60 tn
- 1 a Vapor de 100 tn

VIAS FÉRREAS

- Longitud ramales y parrillas 97 Kilómetros.

ELEVADORES DE GRANOS

- Capacidad de los silos: 57.000 tn
- Capacidad de depósito en bolsas: 41.000 tn
- Capacidad de embarque por hora: 2.350 tn

Se había dado así fin a una trascendental etapa de implementación de una moderna infraestructura portuaria nacional, complementada con la instalación de 5 puentes 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.

LA CORPORACIÓN ANTIGUO PUERTO MADERO

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".

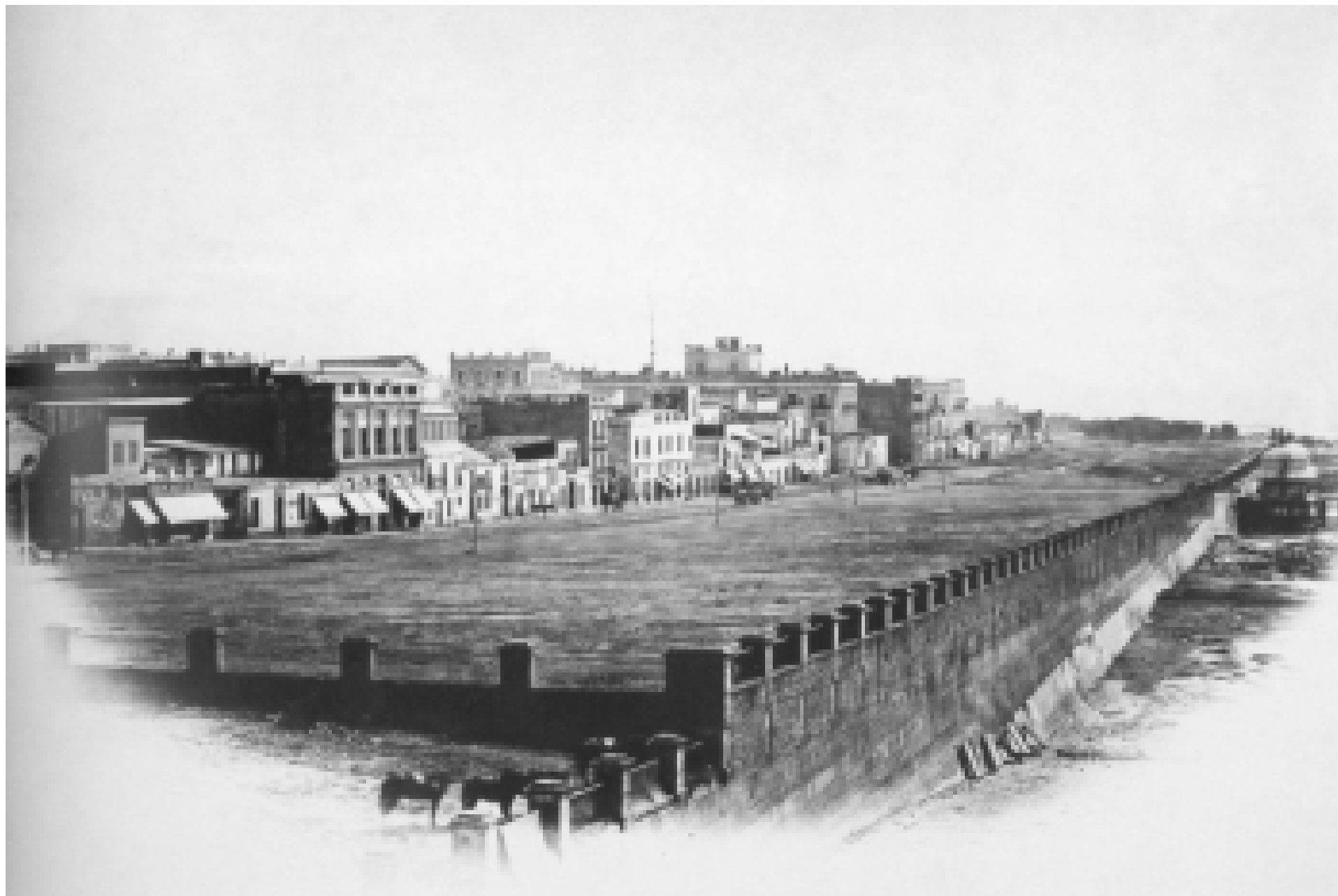
Teniendo como objetivo la urbanización del área, los gobiernos de la Nación y de la ciudad participaron como socios igualitarios.

Las 170 hectáreas del lugar tenían jurisdicciones superpuestas: la Administración General de Puertos, Ferrocarriles Argentinos y la Junta Nacional de Granos tenían intereses en la zona.

El convenio firmado implicó la transferencia de la totalidad de las hectáreas a la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., en tanto que el gobierno de la ciudad quedó a cargo de la reglamentación de la normativa de desarrollo urbano.

Puerto Madero ha sido desafectado como zona primaria aduanera y la única actividad navegatoria que se lleva a cabo es la que se desprende del accionar del Club Náutico Puerto Madero.

Actualmente se ha convertido en una verdadera *ciudad-puerto* debido a importantes emprendimientos comerciales e inmobiliarios.



Paseo de Julio en 1867
(actual Avenida Leandro N. Alem)
El río llegaba hasta el malecón (muro de la Alameda)

Paseo de Julio (actual Avenida Leandro N. Alem) y obras del Puerto Madero





AVENIDA PASEO COLÓN

Estación Venezuela del Ferrocarril Buenos Aires – La Boca – Puerto de Ensenada

Ferrocarril Buenos Aires – La Boca – Puerto de Ensenada

Inaugurado en 1872

Viaducto metálico erigido en la costa del Río de la Plata, sobre la traza de la actual Avenida Paseo Colón
La Avenida Paseo Colón se construyó por encima del viaducto. Aún hoy aparecen partes de la estructura metálica cuando se hacen excavaciones en la Avenida Paseo Colón.

Esta fotografía es anterior a la realización de las obras de relleno de la costa.



Ferrocarril Buenos Aires – La Boca – Puerto de Ensenada

El edificio con la chimenea es el Molino a vapor San Francisco (*)

(*) Ver Agua potable y desagües para la Ciudad de Buenos Aires”, por el Ingeniero Arístides B. Domínguez,



Construcción del Puerto Madero a fines del siglo XIX

Fotografía de la Dársena Norte - 1890

A la izquierda gasómetro de la Compañía Primitiva de Gas y parte del antiguo Hotel de Inmigrantes (El Hotel de la Rotonda)





Compañía Primitiva de Gas de Buenos Aires

Estaba ubicada frente a la Estación Retiro, en la Plaza Fuerza Aérea Argentina (ex Plaza Britania).

Al fondo el Río de la Plata – Fotografía de 1860

462



Fs. 46

462 - * Primitiva Estación Retiro sobre actual Avda. del
Libertador y Fábrica de Gas, actualmente Plaza Britania



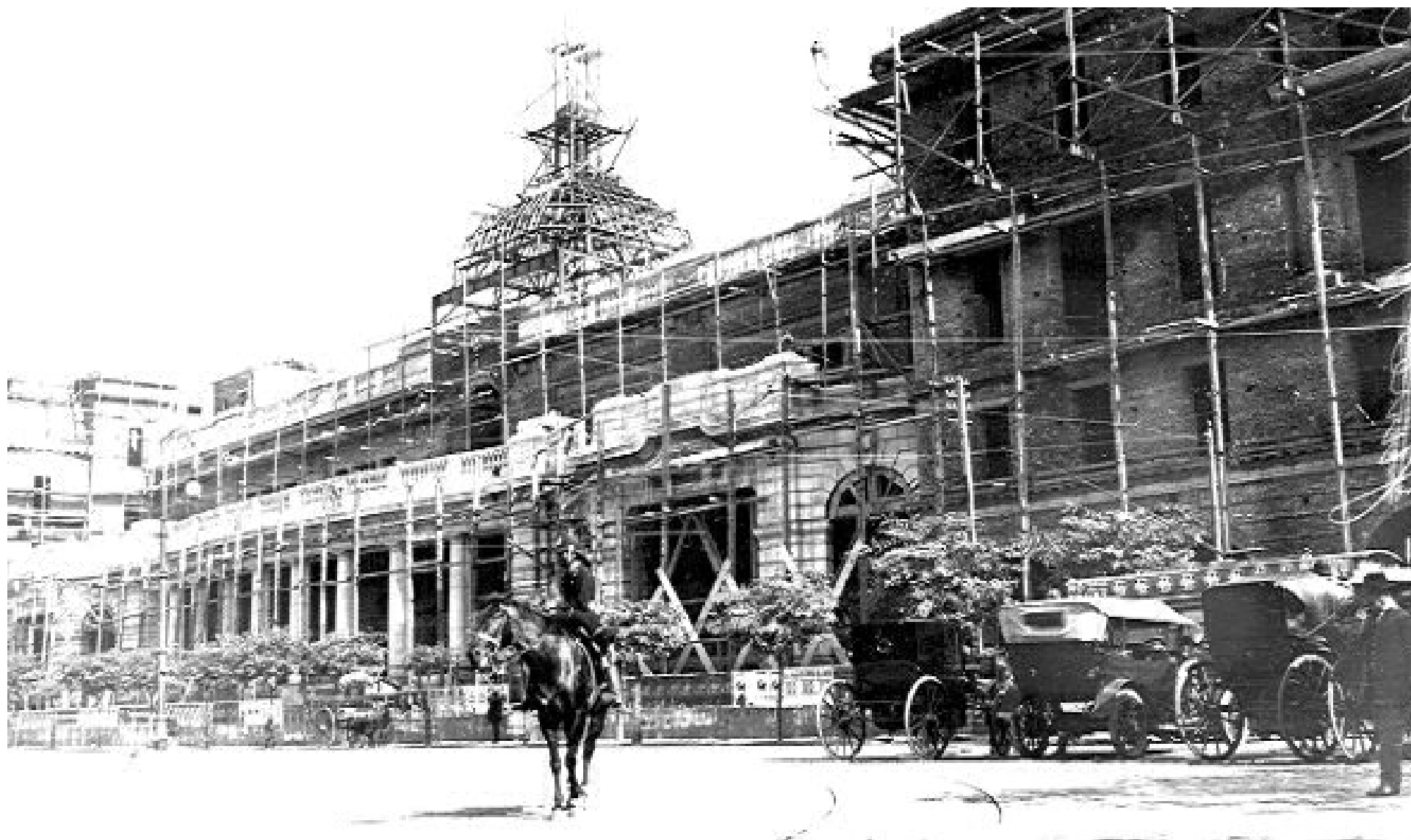
Vista Aérea de la zona de Retiro

La entonces Plaza Britania con la Torre de los Ingleses

Estaciones del Ferrocarril Central Argentino y del Ferrocarril del Estado. Al fondo La Casa de la Moneda.



La misma vista anterior ligeramente más próxima y con más luz



**La Estación Retiro del Ferrocarril Central Argentino en construcción
c.1913**

NUMERO.

Puerto Madero

Comienzo de la construcción de los diques

Nº PLACA . 1216

FOLIO . 180.



Derrumbe de un terraplén en 1904

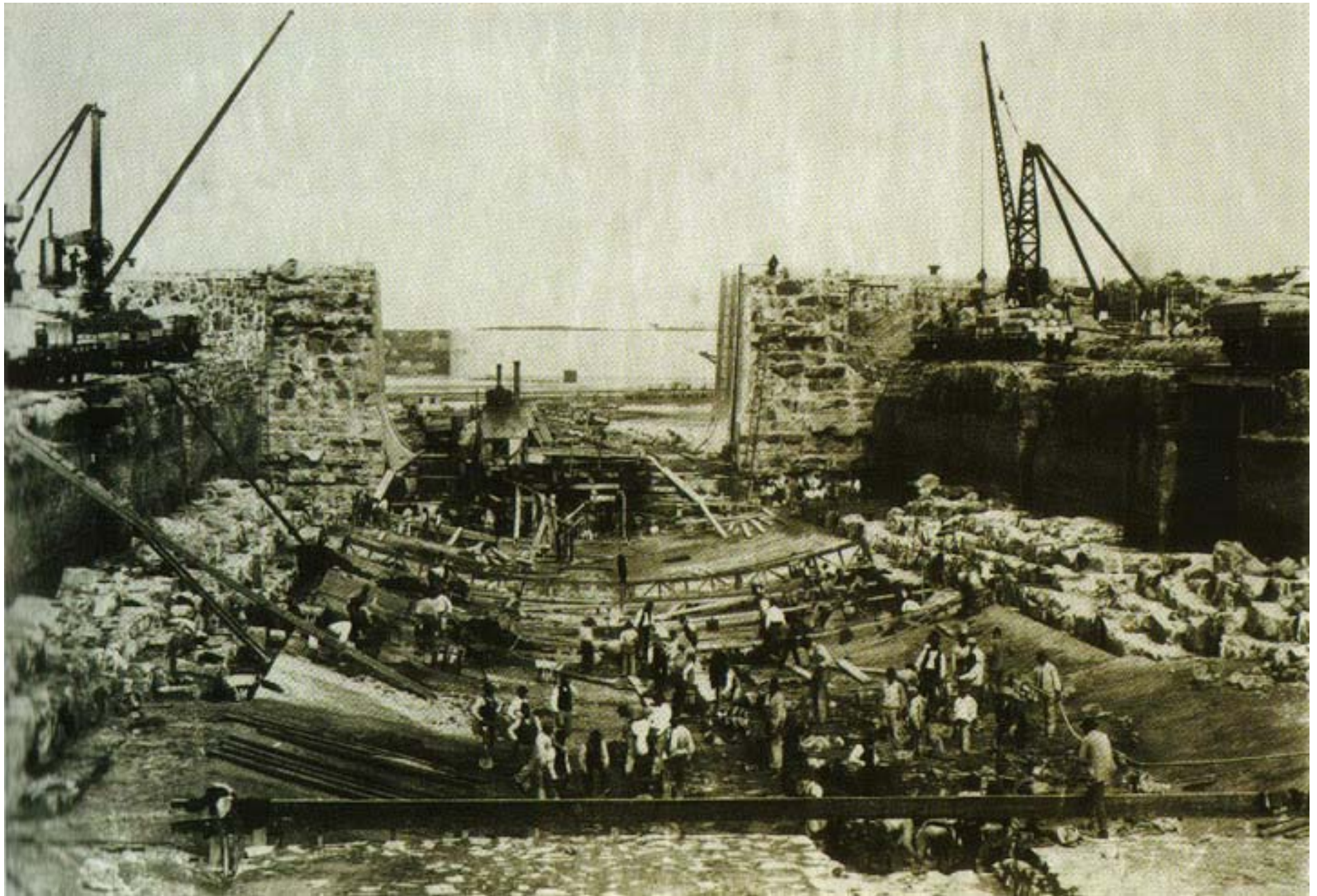
FOLIO - 177 - B.



**Construcción
del Puerto
Madero**



Casa de Gobierno



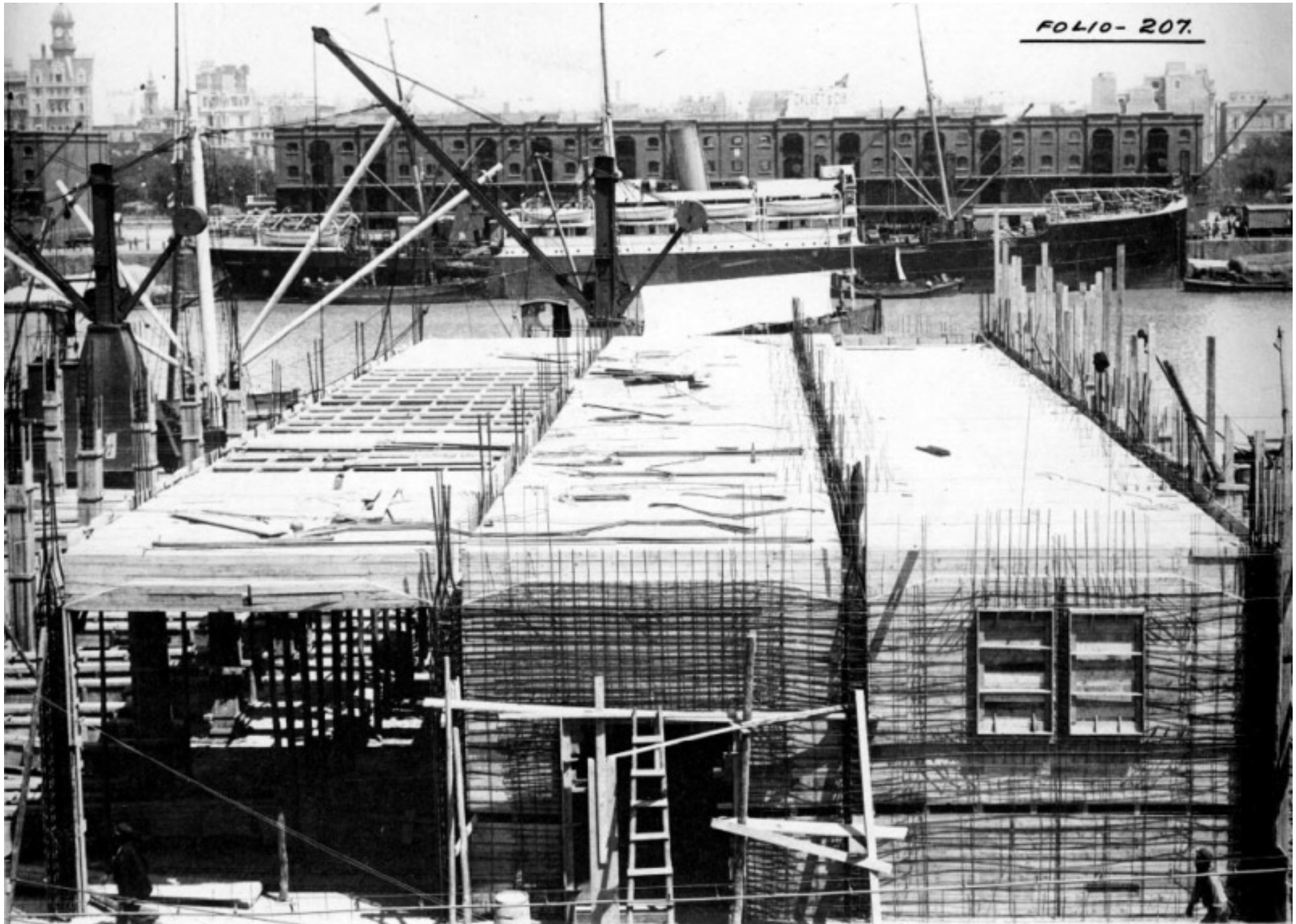
Construcción del Puerto Madero



Dique 4
Construcción de los Galpones - 1910



Dique 4
Construcción de
los Galpones
1911



Hormigonado de los galpones - 1911

Construcción del Puerto Madero a fines del siglo XIX

Puede verse aún el fondo del dique sin alisar y lo que parecen ser los restos de un pecio





Entrega del Puerto Nacional

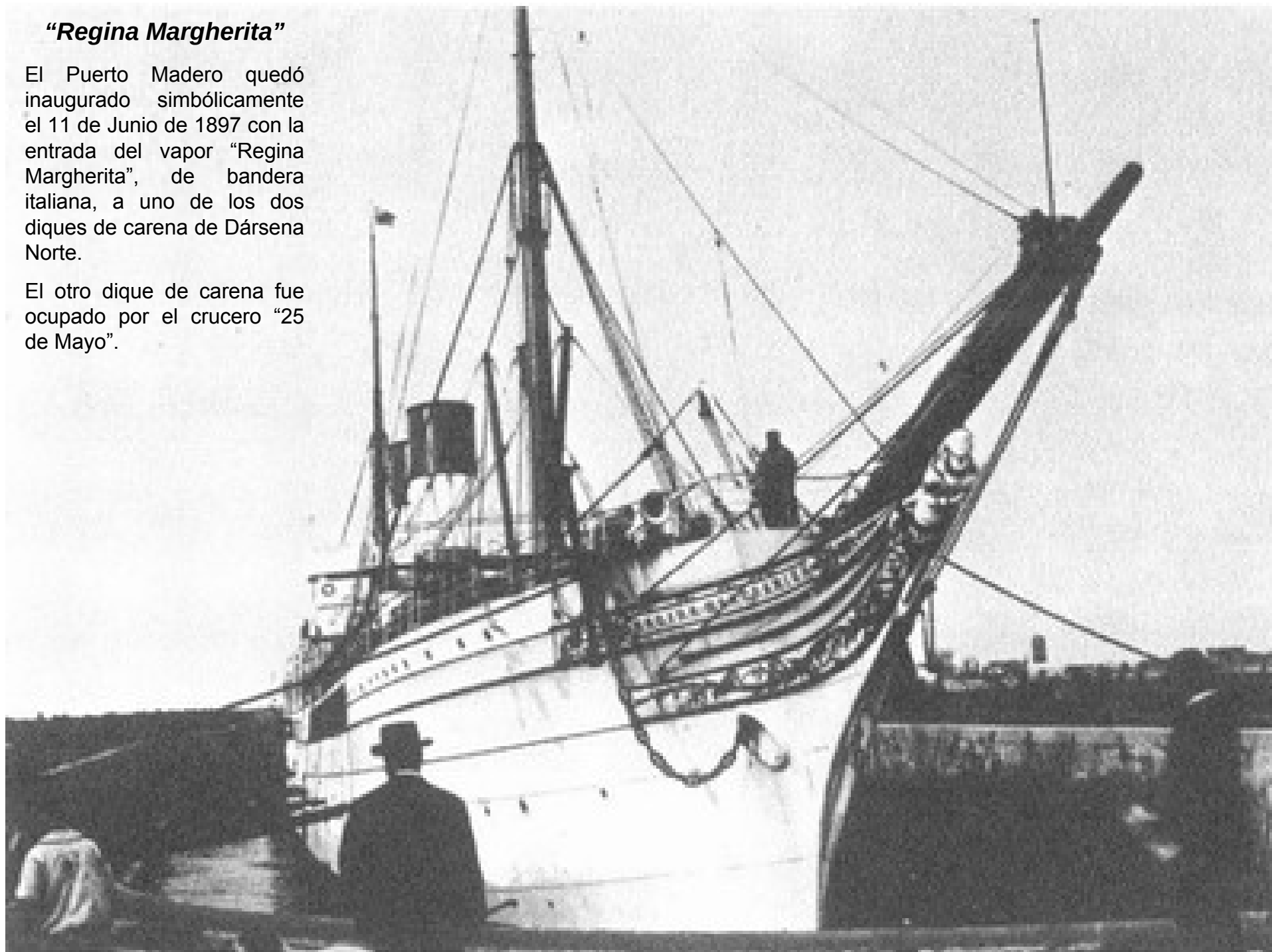
(de un óleo existente en el Museo de Luján)

Posan de Izquierda a derecha: Carlos Saguier, Manuel Guerrico, José Pacheco, Juan Bautista Peña, Ing. Charles Henri Pellegrini, Manuel José de Guerrico, Plácido Bustamante, Dr. Carlos Keen, Dr. Dalmacio Vélez Sarsfield, Domingo Faustino Sarmiento, Martín Piñeyro, Dr. Manuel Quintana, Dr. Vladislao Frías, Dr. Rufino Varela., Dr. Francisco Alcobendas, Eduardo Madero, Mariano Acosta, R.B.Bell, Juan Frías, John Paudfoot, Dr. Santiago Caceres.

“Regina Margherita”

El Puerto Madero quedó inaugurado simbólicamente el 11 de Junio de 1897 con la entrada del vapor “Regina Margherita”, de bandera italiana, a uno de los dos diques de carena de Dársena Norte.

El otro dique de carena fue ocupado por el crucero “25 de Mayo”.

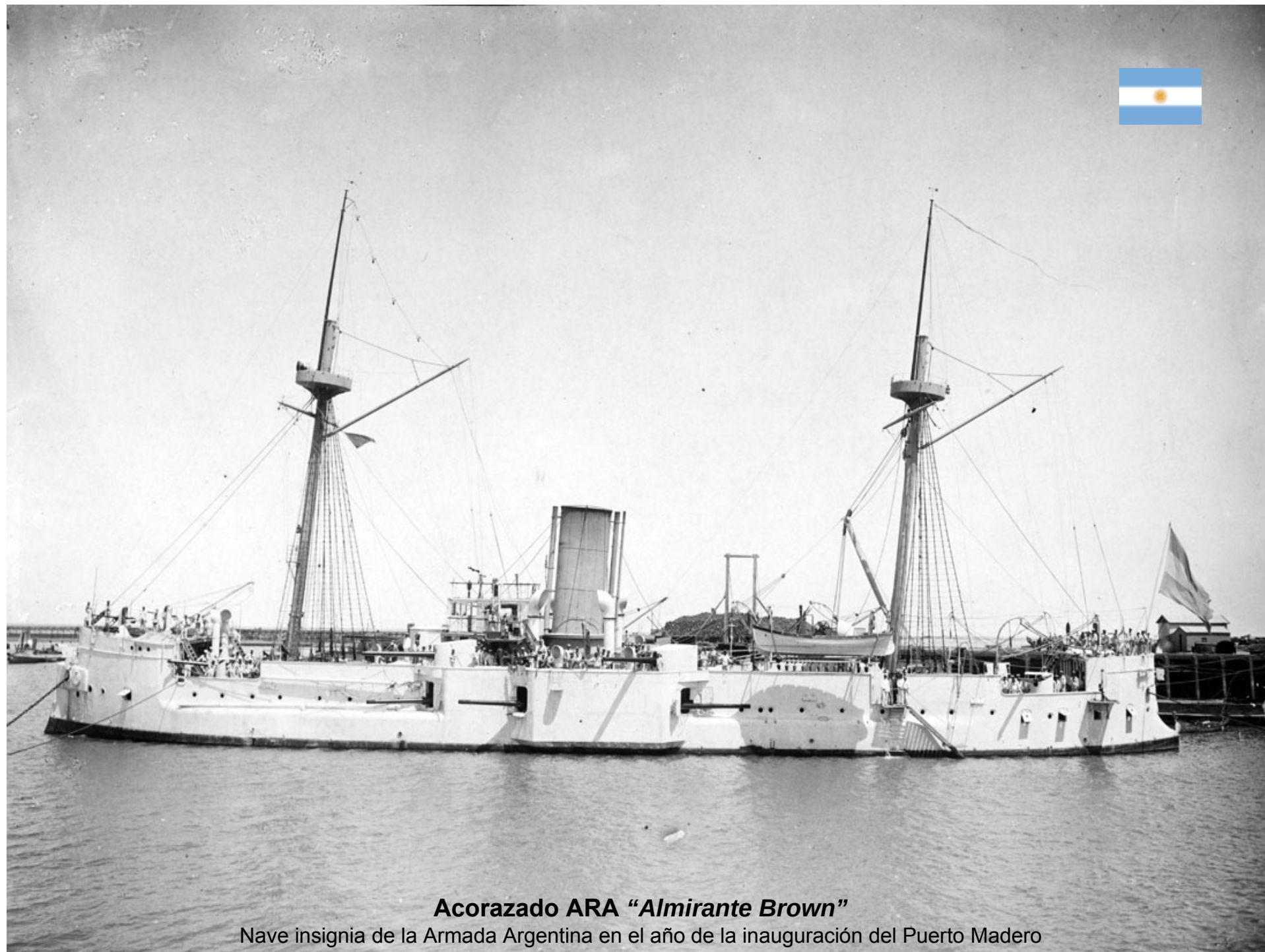




Crucero ARA "25 de Mayo"

Comprado en Inglaterra en 1890

Gemelo de los cruceros ARA "*Buenos Aires*" y ARA "*9 de Julio*"



Acorazado ARA “Almirante Brown”

Nave insignia de la Armada Argentina en el año de la inauguración del Puerto Madero



Inauguración del Puerto Madero
28 de enero de 1889
Óleo de O. Cortazzo
Complejo Museográfico Enrique Udaondo



BUENOS AIRES - TORRE BRITANICA Y ENTRADA AL PUERTO

Depósitos de las
Catalinas



Puerto Madero

Vista aérea de la Dársena Norte y el Antepuerto

A la izquierda están el muelle y el Hotel de Inmigrantes



Hotel de
inmigrantes

Antepuerto
Norte

Antiguo
Arsenal
Naval

Dársena
Norte



Vías del ferrocarril, Hotel de Inmigrantes y Dársena Norte



Vista de los alrededores de la Dársena Norte
1910

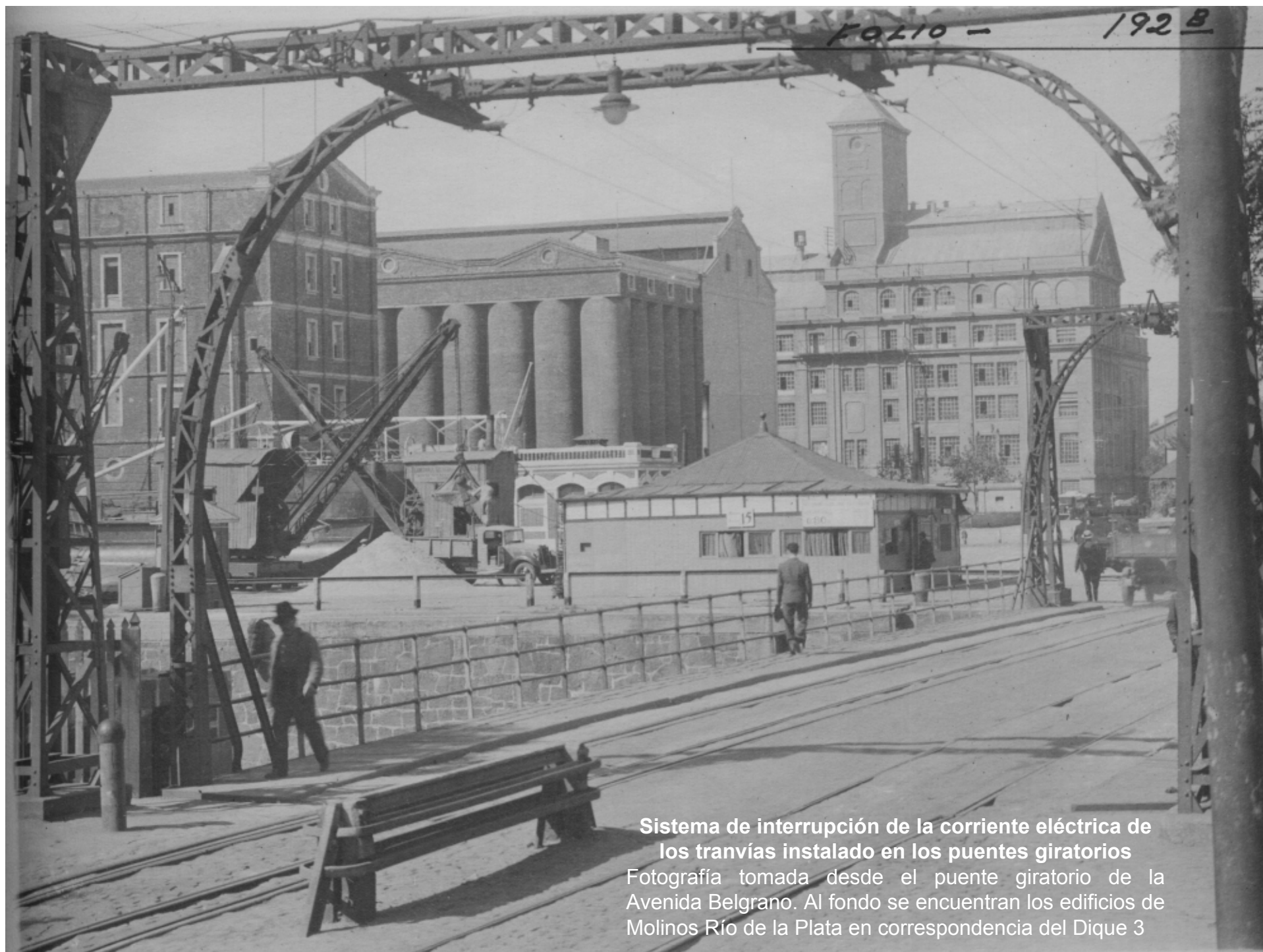


Avenida Alicia Moreau de Justo
(ex Avenida Adolfo Dávila)
Puerto Madero
Vista tomada mirando hacia el Sud

Puerto Madero

Puente de la calle Viamonte y Dique 4 - 1904





Sistema de interrupción de la corriente eléctrica de los tranvías instalado en los puentes giratorios
Fotografía tomada desde el puente giratorio de la Avenida Belgrano. Al fondo se encuentran los edificios de Molinos Río de la Plata en correspondencia del Dique 3



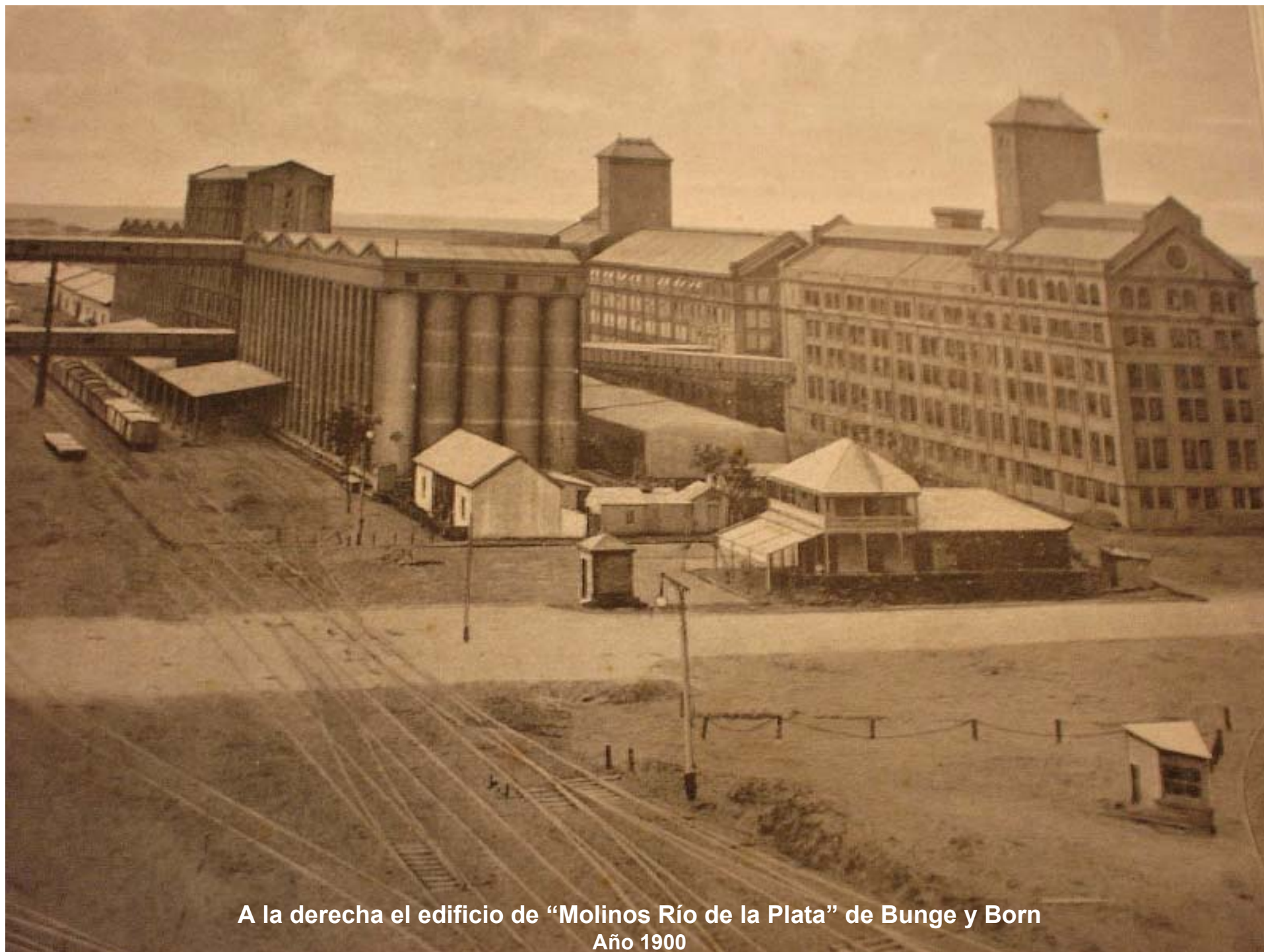
Molinos harineros y elevadores de granos



Silos de Bunge y Born

Demolidos durante los 90s y que habían sido destacados por Le Corbusier y Breuer, entre otros, como unas de las construcciones más importantes del siglo XX.

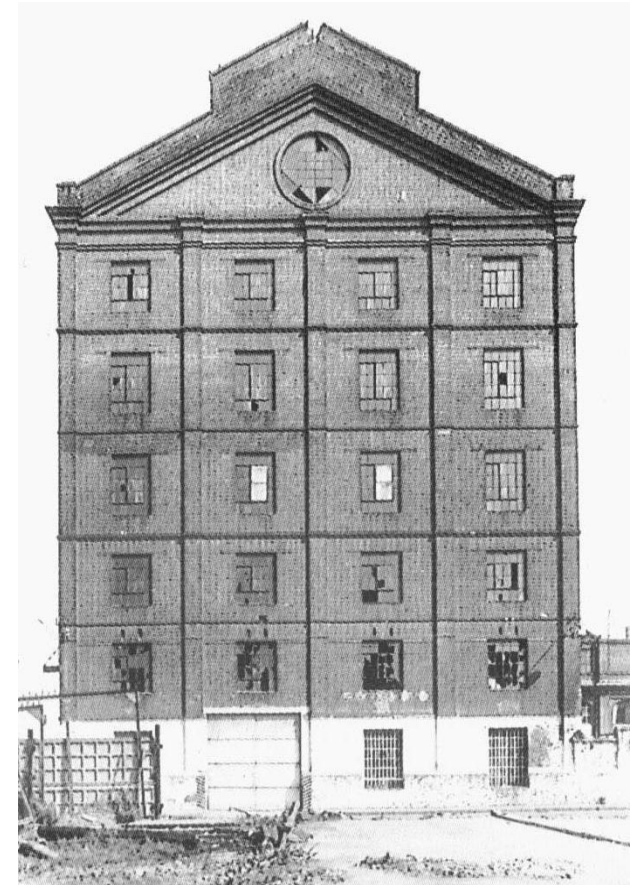
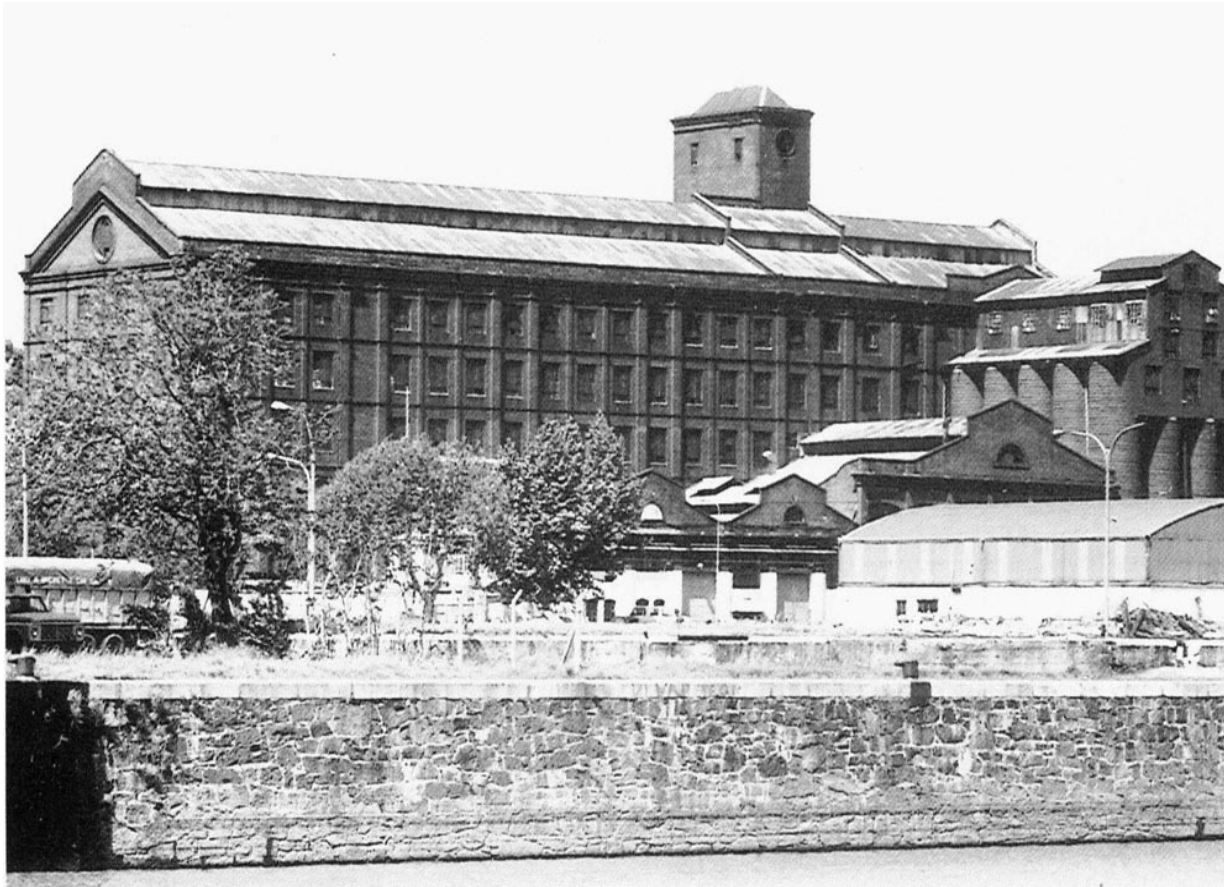
**La foto está tomada del libro "La República Argentina, primer centenario 1810-1910".
(Colección fotográfica Panunzi, -edición facsimilar-)**



A la derecha el edificio de “Molinos Río de la Plata” de Bunge y Born
Año 1900

**El antiguo edificio de Molinos Río de la Plata en proceso avanzado de restauración
Año 2009**





Edificio de los molinos harineros “El Porteño”

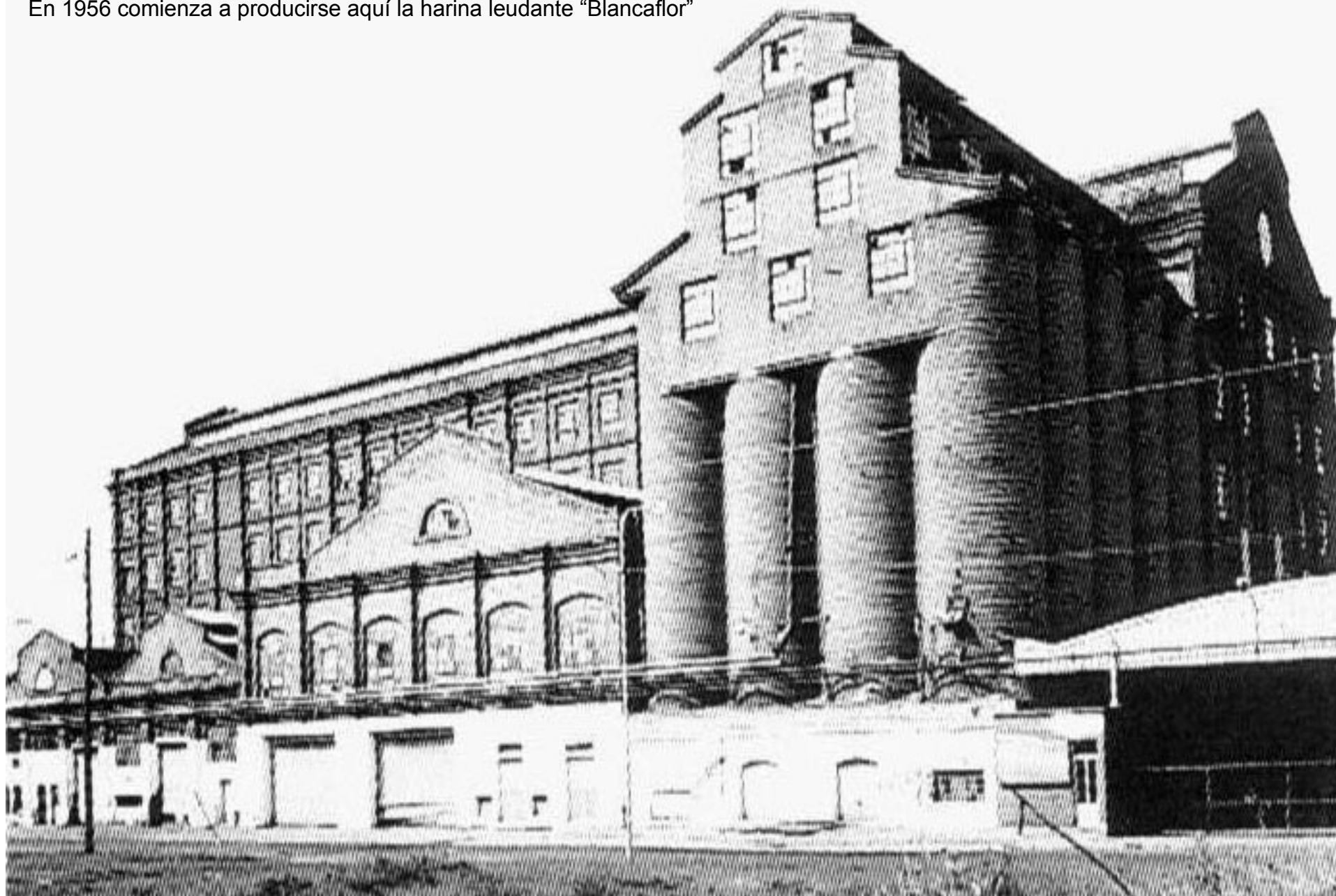
1911

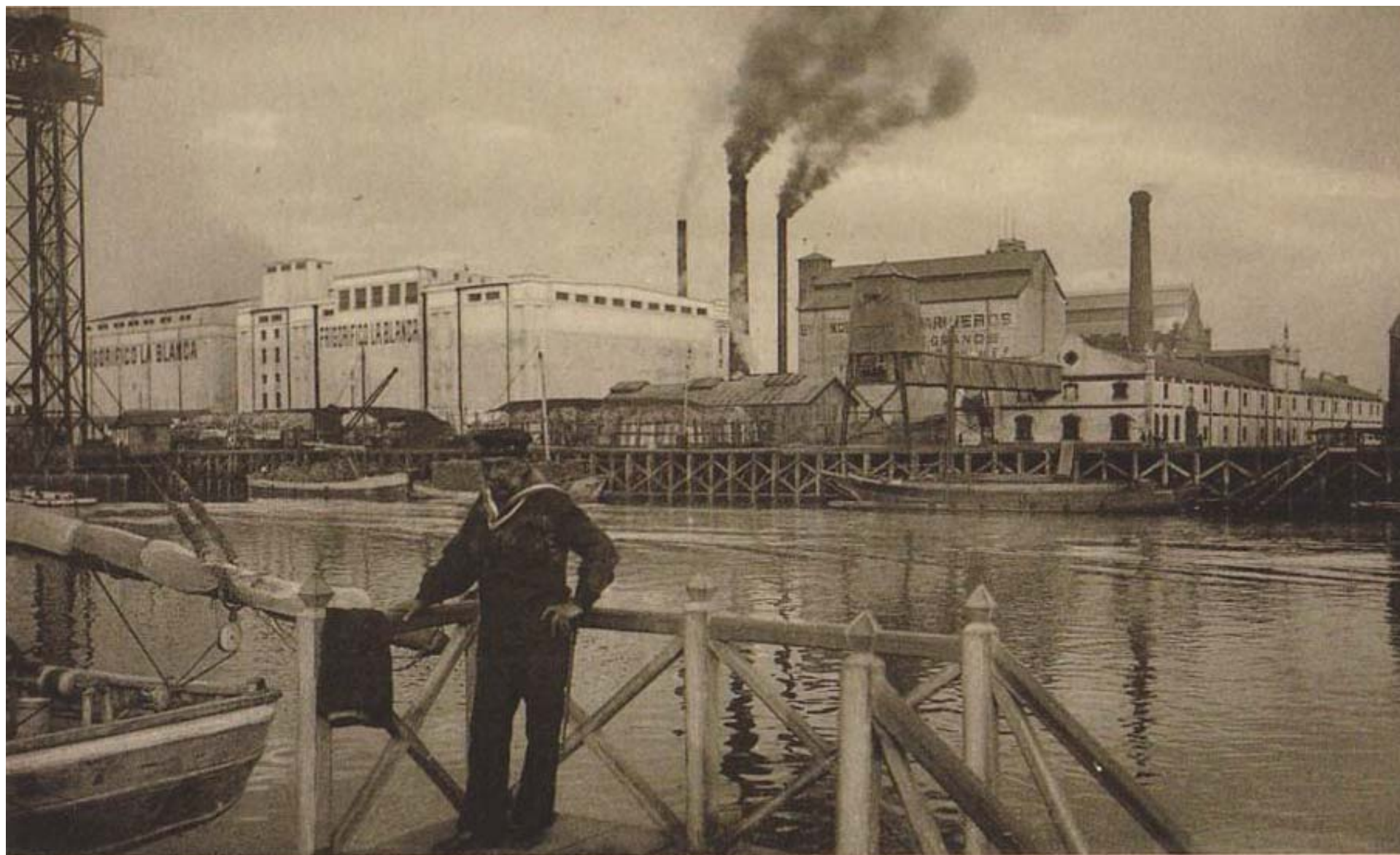
Situado en la *Isla De Marchi*, en correspondencia del Dique 2
En 1956 comenzó a producirse aquí la harina leudante “Blancaflor”
Este edificio actualmente se encuentra restaurado y convertido en hotel

Edificio de los molinos harineros “El Porteño”

1911

Situado en la *Isla De Marchi*, en correspondencia del Dique 2
En 1956 comienza a producirse aquí la harina leudante “Blancaflor”



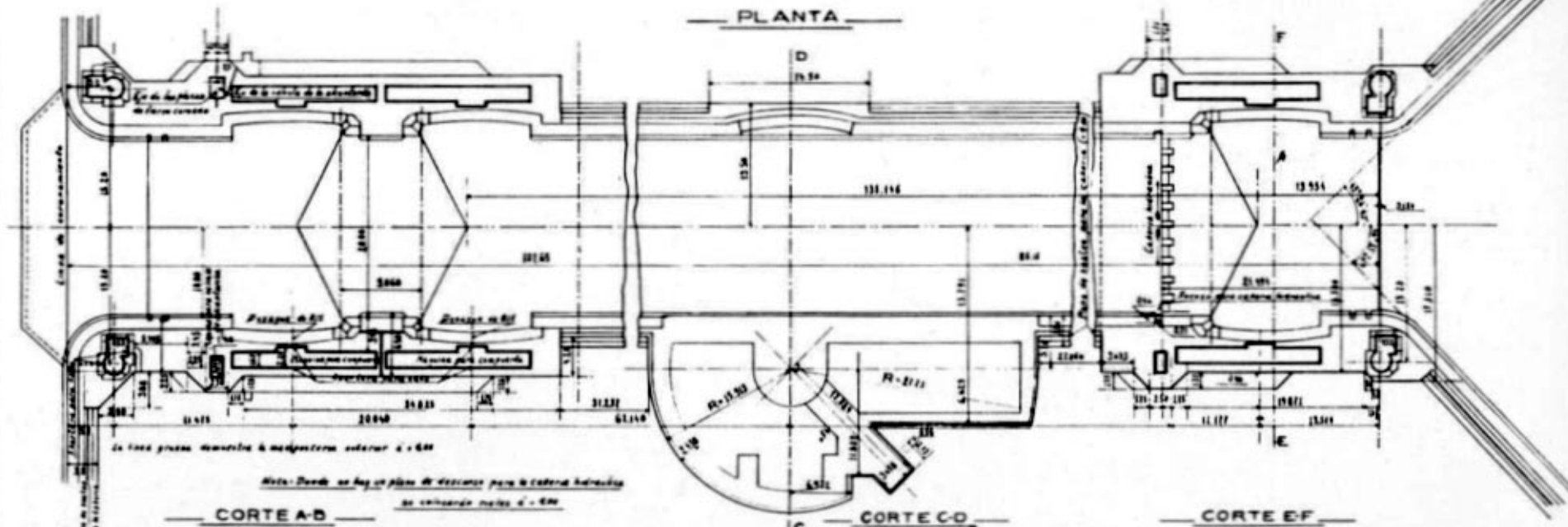


—ESCLUSA DEL SUD—

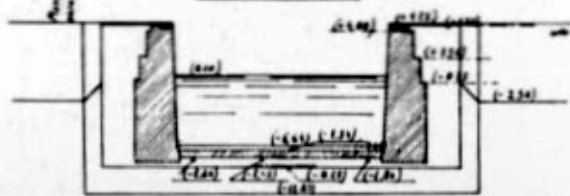
ELEVACION SECCIONAL



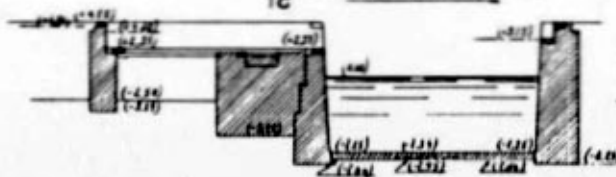
PLANTA



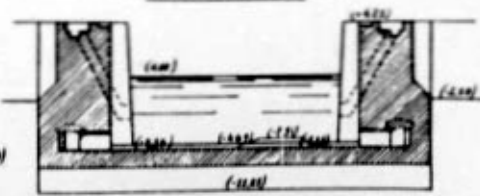
CORTE A-B

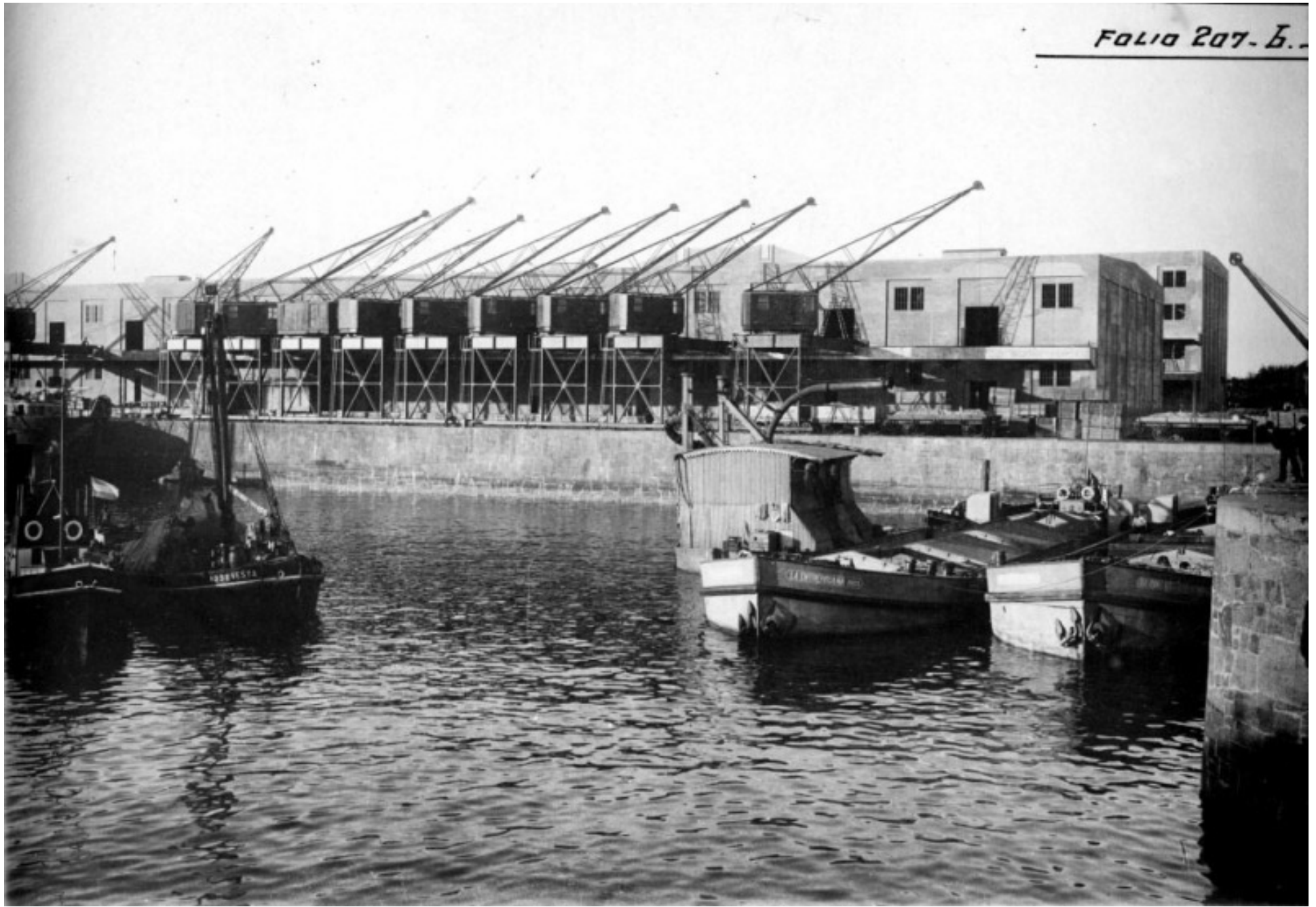


CORTE C-D

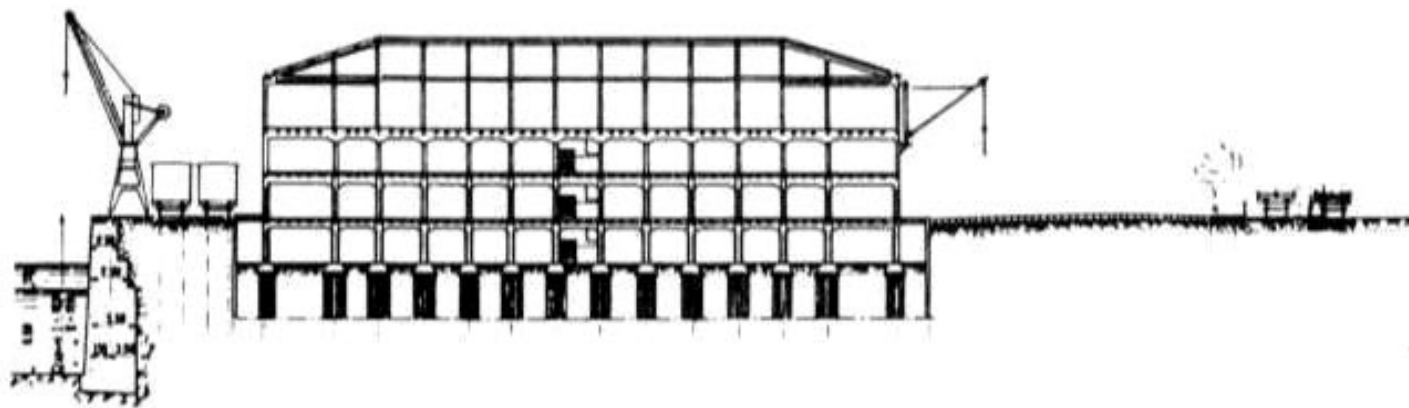


CORTE E-F





Dique 3
Embarcaciones y grúas



DIQUES 1-2

Sección transversal del lado oeste

Escala

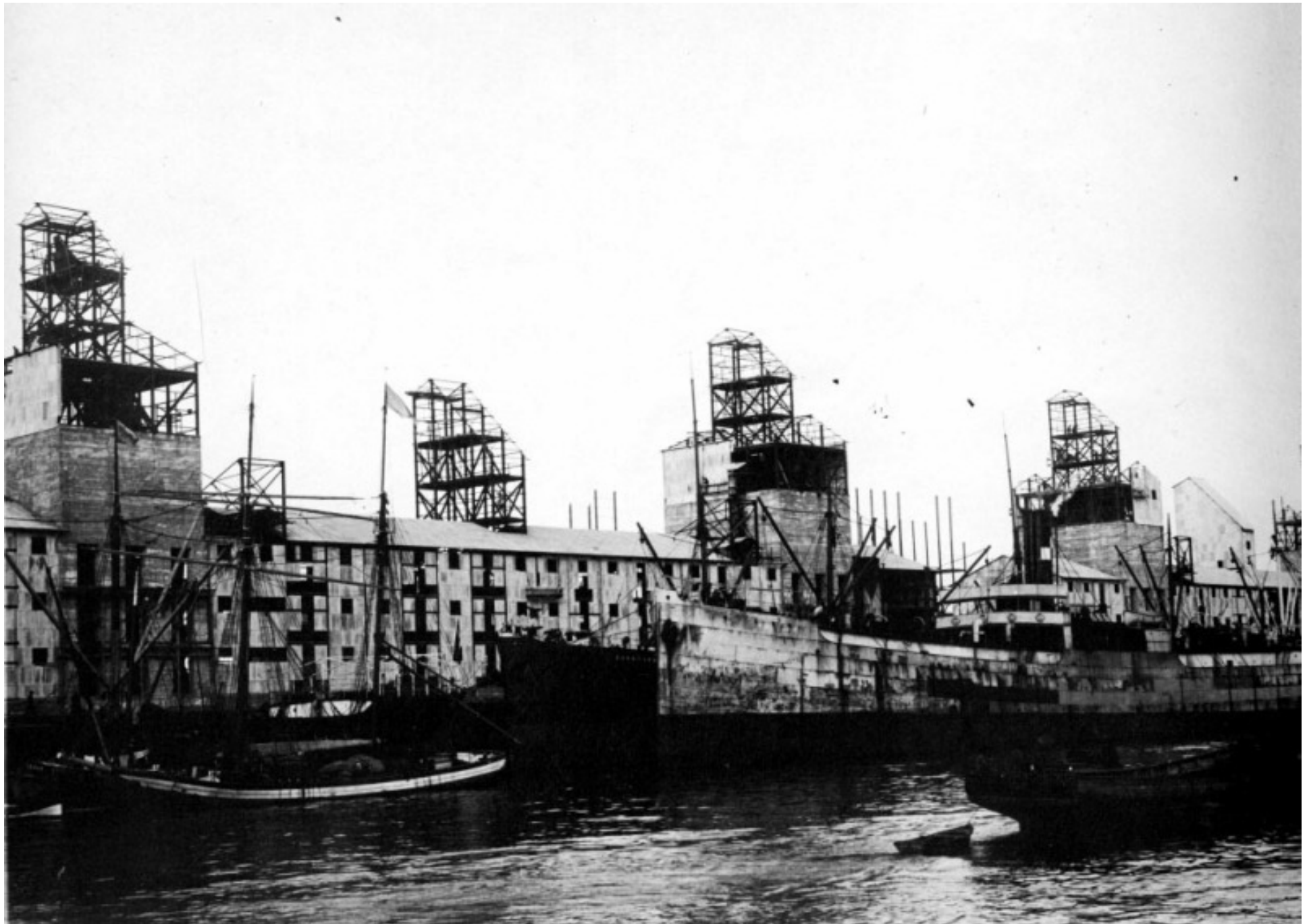


Diques 1 y 2

Sección transversal lado oeste



Dique 1 - Lado Este



Elevadores de granos en construcción



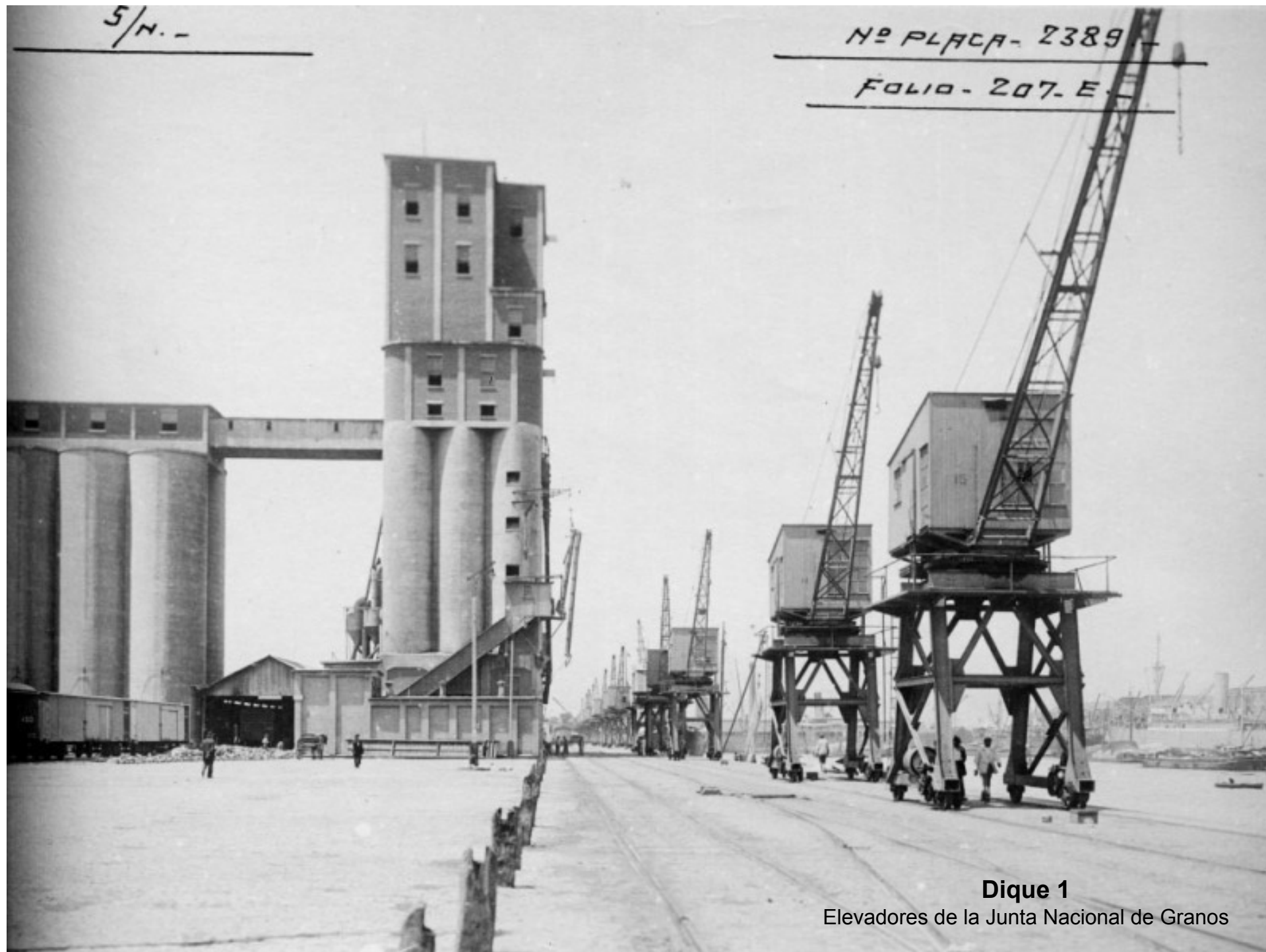
Elevadores de granos en funcionamiento



5/N.-

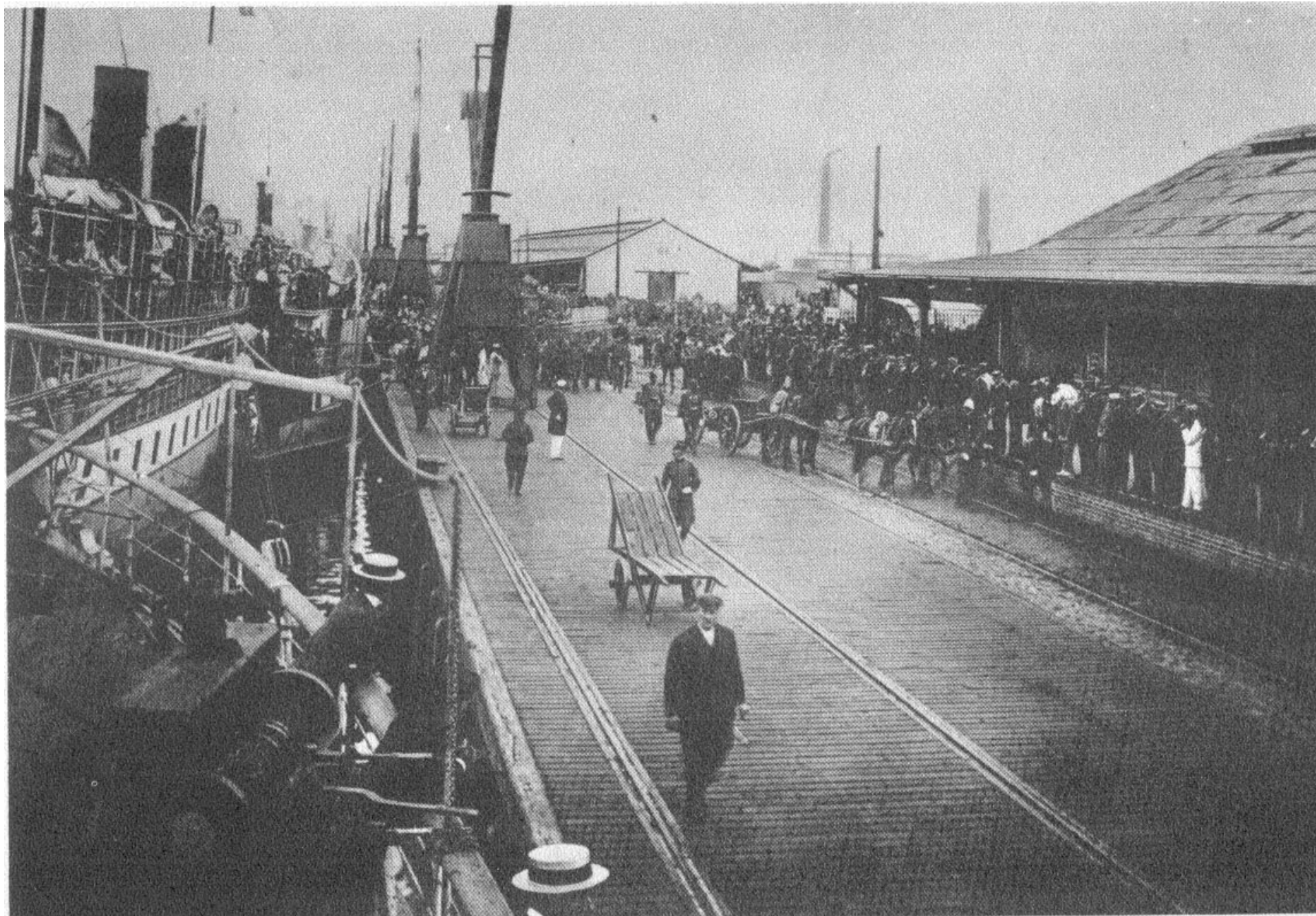
Nº PLACA- 2389

FOLIO- 207. E.



Dique 1

Elevadores de la Junta Nacional de Granos



Puerto Madero

Embarque de pasajeros con destino a Montevideo - 1906

5/N. -

Dique 4
Grúas y vagones ferroviarios

Nº PLACA - 2398. -

FOLIO - 207. -





Dique 4

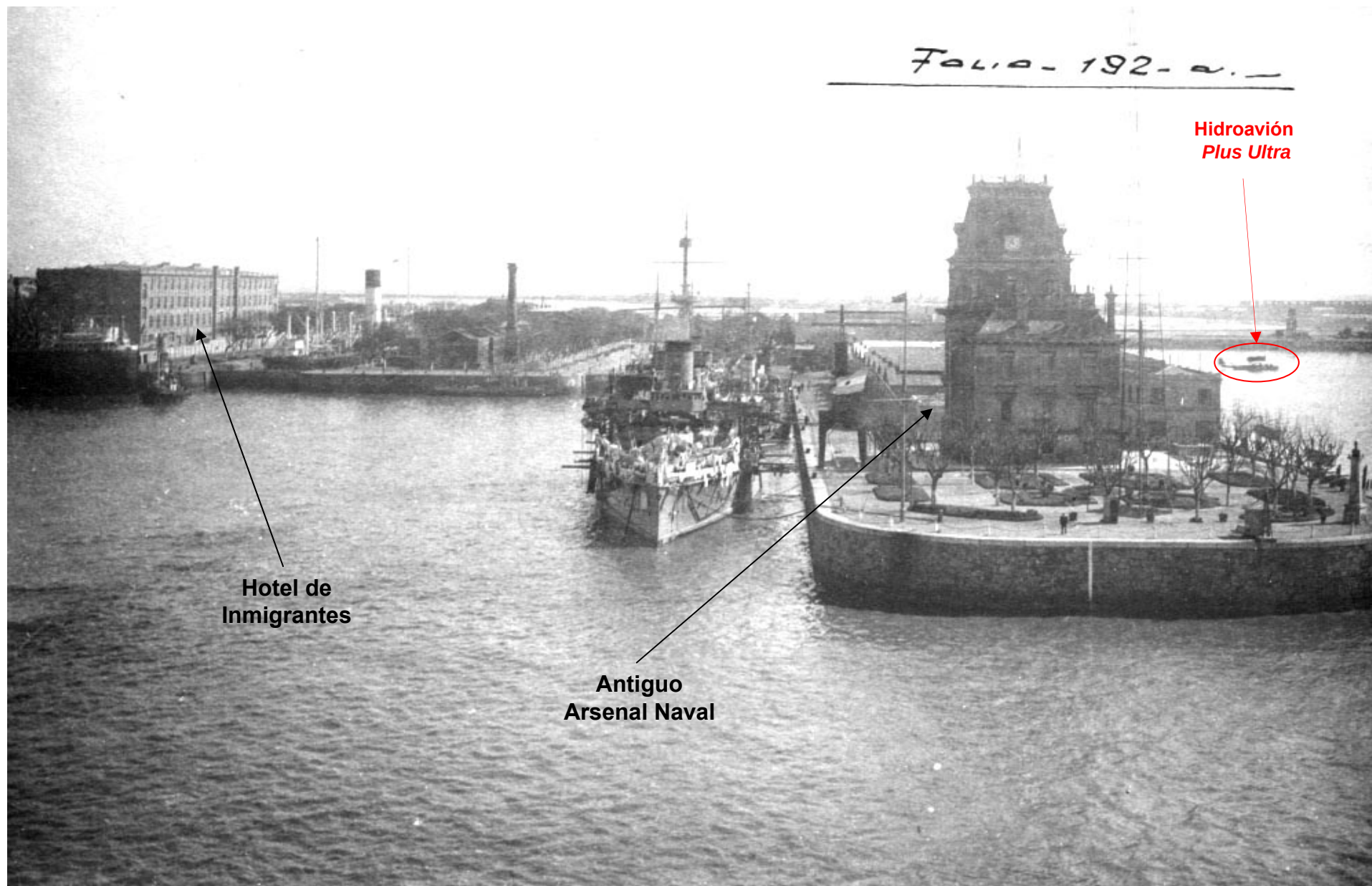
1925

Vista aérea desde el Antepuerto,
lado Yacht Club Argentino
Malecón, altura salida de la Dársena
norte, hacia el suroeste



Puerto Madero

Antepuerto Norte, Dársena Norte, los cuatro diques, el muelle y el Hotel de Inmigrantes



Dársena Norte

Fotografía del año 1932

Un buque de la Armada Argentina y el edificio y las antiguas instalaciones del Arsenal Naval
A la derecha, en el Antepuerto Norte, puede verse el hidroavión **Plus Ultra**



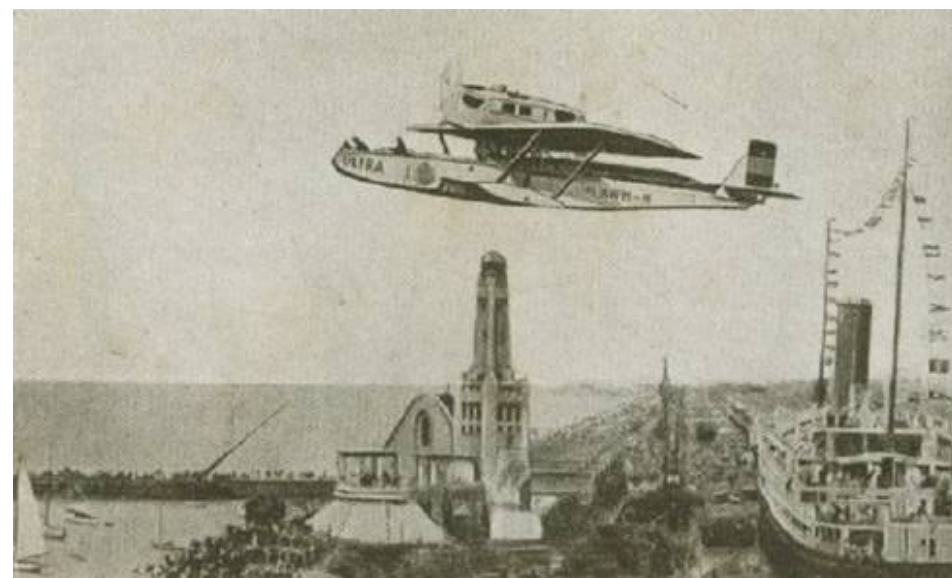
El hidroavión *Plus Ultra*



El comandante Franco dirigiéndose al *Plus Ultra* en el puerto de Palos para iniciar el raid



El *Plus Ultra* sobrevolando la avenida de Mayo



El *Plus Ultra* iniciando el amerizaje en el puerto de Buenos Aires



El *Plus Ultra* en el Museo de Luján



Construcción de la Dársena Norte



Antiguo TANDANOR
Talleres y Arsenales Navales Dársena Norte

**Vista del antiguo Arsenal Naval y la Dársena Norte
desde el Antepuerto Norte**



Dársena Norte

Vista del Arsenal Naval con el antiguo crucero *9 de Julio*, una torpedera Yarrow, clase Corrientes y un barco mercante



Puerto Madero

Vista aérea del Antepuerto Norte, la Dársena Norte, el Muelle y el Hotel de Inmigrantes y los dos diques de carena.

**ANTEPUERTO
NORTE**

**Diques de
carena**

**DÁRSENA
NORTE**

**Amarras del
Yatch Club
Argentino**

**Antiguo muelle
de desembarco
de inmigrantes
Apostadero Naval**

**Edificios de la
actual
Dirección de
Migraciones**



Espacio que ocupaban las antiguas instalaciones de los Talleres y Arsenales Navales de la Dársena Norte

Diques de carena

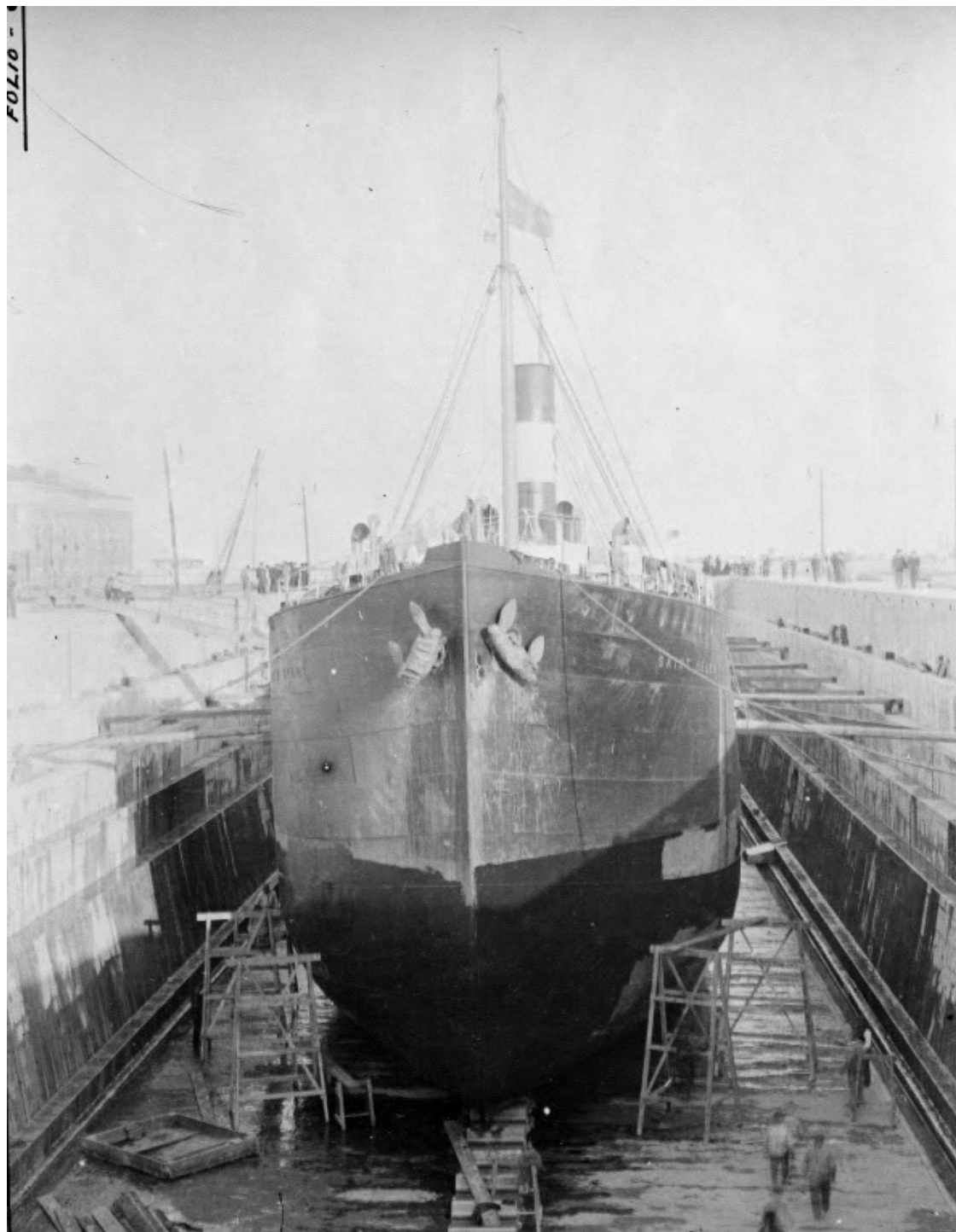
Hotel de Inmigrantes

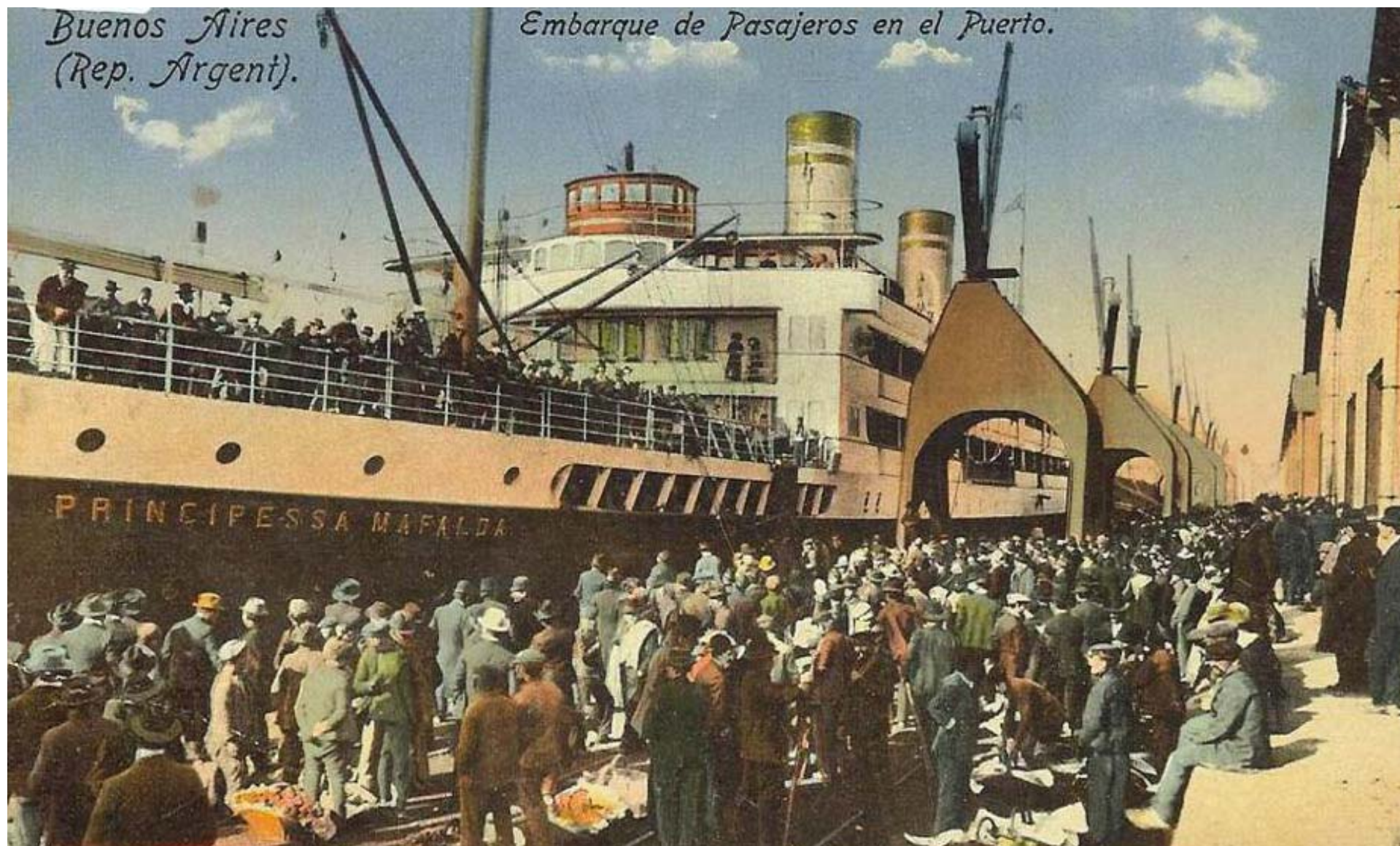
Muelle de desembarco

Edificios de la actual Dirección de migraciones

Dársena Norte

Dique de carena de Tandanor, con el vapor
"Saint Helen" en gradas.
c.1900





Embarque de pasajeros en el transatlántico italiano *Principessa Mafalda*
Puerto Madero



Dársena Norte
"Lighters" al costado de los buques cargando o descargando - 1923



Photo # NH 70297 USS Indianapolis at Buenos Aires, November 1936



Vista parcial del puerto — Buenos Aires



Puerto Madero
Vista aérea de los diques



Yatch Club
Argentino

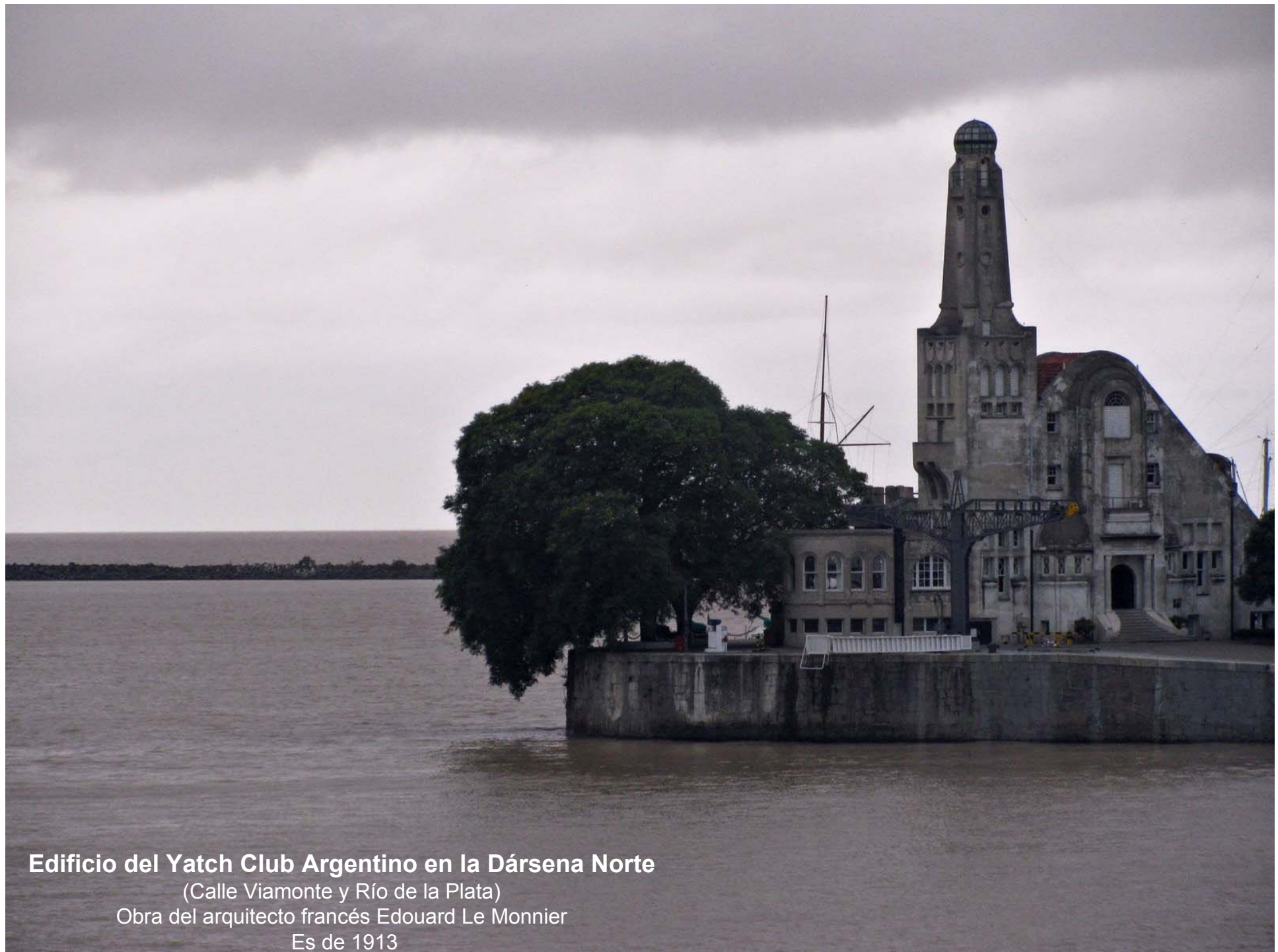
NEW PORT

Antepuerto Norte y Dársena Norte
Vista actual





Amarras del Yacht Club Argentino en la Dársena Norte



Edificio del Yatch Club Argentino en la Dársena Norte

(Calle Viamonte y Río de la Plata)

Obra del arquitecto francés Edouard Le Monnier

Es de 1913



Edificio del Yatch Club Argentino iluminado



Hotel de
Inmigrantes

**Sector norte de la Reserva Ecológica, Antepuerto Norte, Dársena Norte,
edificación del Centro, Catalinas Norte y Retiro**

Vista actual



**Dique 3 del Puerto Madero, Edificio del Estado Mayor del Ejército,
Plaza Colón, Casa de Gobierno y Plaza de Mayo**
Vista aérea
1930



Puerto Madero

Cuando los Diques aún estaban en funcionamiento



Facultad de Ingeniería
de la Universidad de
Buenos Aires

Puerto Madero

Vista actual de los diques y la Isla De Marchi



Puerto Madero

Vista actual de los diques y la Isla De Marchi desde el extremo Sur

**Estado
Mayor del
Ejército**



**Puente
giratorio de
Calatrava**



**Rompehielos
ARA "Almirante Irizar"**



Puerto Madero

Vista actual de los diques desde el extremo Norte







**Estado Mayor
del Ejército**

Aduana



**Fragata ARA
"Presidente
Sarmiento"**

Puente peatonal giratorio
Diseñado por el Arquitecto español
Santiago Calatrava
Dique 3 – Puerto Madero



EDIFICIO DEL ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO ARGENTINO













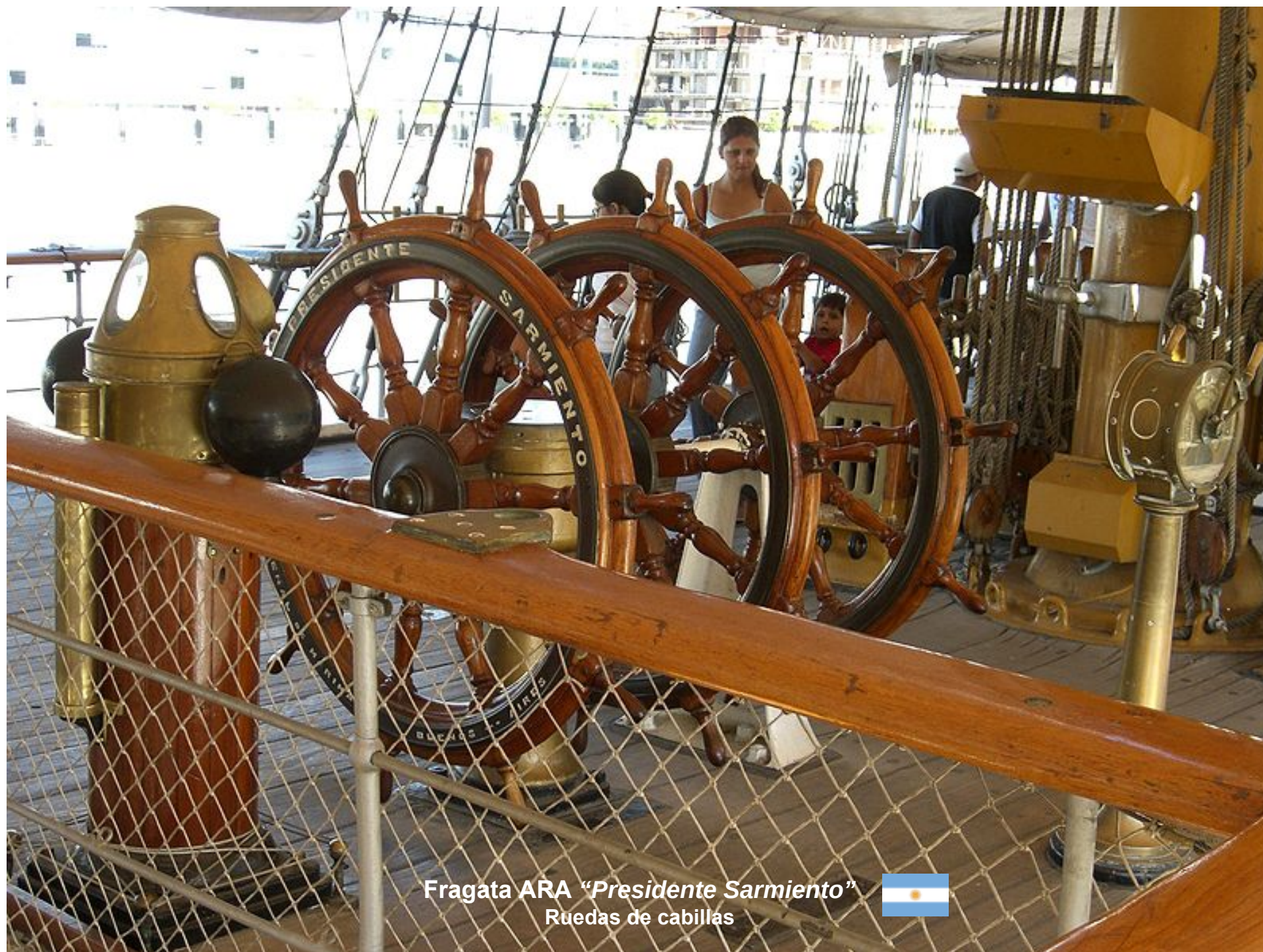
Frigata ARA “*Presidente Sarmiento*”

Amarrada en el Dique 3 de Puerto Madero



En 1897 se convirtió en el *primer buque escuela moderno* que tuvo la Argentina construido específicamente con ese fin.

Realizó 39 viajes alrededor del mundo recorriendo en total 1.100.000 millas marinas



Fragata ARA "Presidente Sarmiento"
Ruedas de cabillas





Fragata ARA “*Presidente Sarmiento*”
Por Emilio Biggieri
Museo Naval





DIQUE 4



Corbeta
ARA "Uruguay"

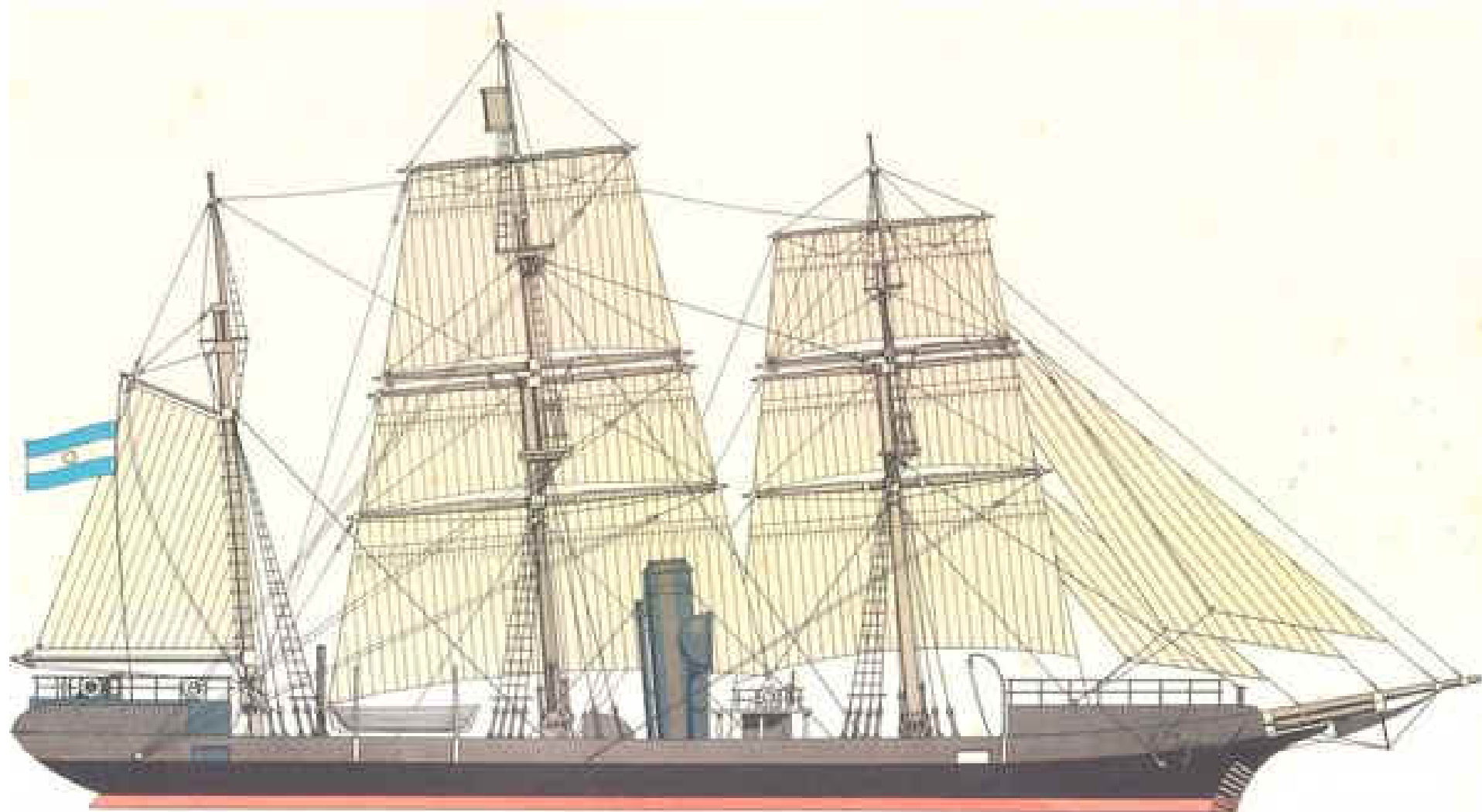


Yatch Club
Puerto
Madero

Puerto Madero

Dique 4





Corbeta "Uruguay"

CORBETA ARA “Uruguay”

La corbeta ARA “Uruguay” arribó al país en 1874 y formó parte de la denominada Escuadra de Sarmiento.

Su historial de servicios es extenso: participó de la Expedición al Atlántico Sur del Comodoro Luis Py, navegó el Pasaje de Drake, el Cabo de Hornos, efectuó hidrografía, levantó cartas de navegación, y como hecho sobresaliente, en 1878 estando anclada en Santa Cruz, fue testigo de los exámenes finales y del egreso de la primera promoción de la Escuela Naval.

Se proyectó a la fama mundial con el célebre rescate de la expedición científica del Doctor Otto Nordenskjold en la Antártida, en 1903.

Participó en la defensa de la soberanía territorial y fue apoyo de los pobladores pioneros de la Patagonia.

Desempeñó misiones de aprovisionamiento a la estación Orcadas y a la Sociedad Argentina de Pesca en la isla San Pedro (Georgias del Sur) concretando de este modo las primeras campañas antárticas de la República Argentina.

En 1926, luego de 52 años de brillante actuación, la corbeta "Uruguay" fue radiada de servicio.

Actualmente es la nave a flote más antigua de la Armada Argentina y ha sido convertida en buque museo, amarrada en el Dique 4 del Puerto Madero, Ciudad de Buenos Aires.

Corbeta ARA "Uruguay"		
Dimensiones	Desplazamiento	550 tons
	Eslora	46,36 mts.
	Manga	7,63 mts
	Puntal	5,4 mts.
	Calado medio	3,5 mts.
Propulsión Principal	Máquina Alternativa Horizontal	
	a vapor de alta y baja presión	Potencia : 475 HP
	Calderas a carbón	Capacidad : 97 t
Propulsión Auxiliar	A velas	
Velocidad	Máxima	11 nudos
	Económica	6 nudos
Tripulación	Oficiales	14
	Tripulantes	100
Radio de Acción	1.500 millas	
Constructores	Lairds Brothers	
Astilleros	Camell , Birkenhead, Inglaterra	
Líneas de casco	De hierro, forrado con madera de teca de 31 mm. de espesor, cubierto con planchas de zinc en la obra viva.Tres mamparos estancos.	
Armamento	4 cañones Vavaseur de 7 pulgadas, montados en cureñas de hierro. Uno delante de la chimenea en crujía, otro detrás de ella y un a cada banda hacia proa.	
Botadura	6 de marzo de 1874	



Buque Museo Corbeta ARA “Uruguay”
Amarrada en el Dique 4 de Puerto Madero





La expedición polar del Dr. Otto Nordenskjöld había partido de Buenos Aires a fines del año 1901 y quedó aislada en la Antártida durante dos años (hasta fines de 1903). Los expedicionarios fueron rescatados por la Corbeta Uruguay el 8 de noviembre de 1903. Integraba la expedición el Alférez de Navío argentino José María Sobral





Corbeta ARA "Uruguay "
Partida para el rescate de la expedición Nordenskjöld
1903



RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKJÖLD (1903)

La expedición Nordenskjöld partió del Puerto de Buenos Aires el 21 de diciembre de 1901 haciendo escala en las islas Malvinas antes de llegar a las islas Shetland del Sur el 11 de enero de 1902.

Nordenskjöld se dirigió a explorar el estrecho Orleans que se suponía que separaba la Tierra de Luis Felipe (península Trinidad) de la península Antártica, descubriendo que estaban unidas y no existía el estrecho Orleans.

Esta expedición descubrió también que las islas Vega, Cerro Nevado y James Ross no eran parte de la península Trinidad como James Clark Ross pensó en su expedición de 1842.

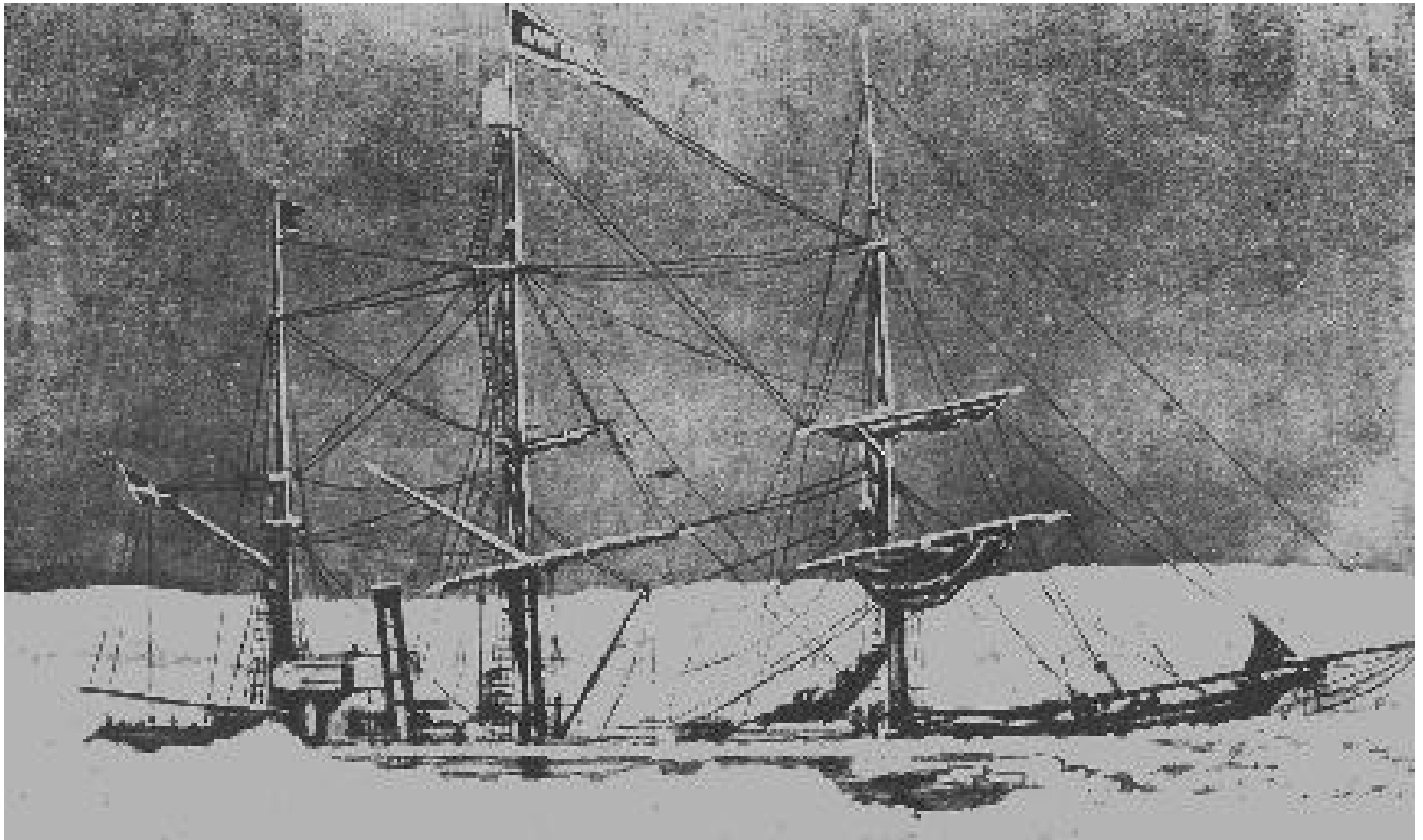
Durante esta excursión los expedicionarios caminaron más de 600 kilómetros en territorios desconocidos para el hombre.

Luego de un invierno de intenso trabajo, los hombres esperaban la llegada del "Antartic", buque que los llevaría de regreso. Sin embargo, el barco había sido atrapado por el hielo. Cuando el Antartic navegaba para buscar a los invernantes a principios de 1903, naufragó en el mar de Weddel.

Luego de un penoso invierno, el 8 de noviembre de ese año una misión argentina de salvamento dirigida por el Teniente Julián Irizar, a bordo de la Corbeta *ARA Uruguay* rescató al contingente y lo llevó de regreso a Buenos Aires.



El *Antartic*
Navegando en el mar de Weddel



El *Antartic* atrapado en el hielo y hundiéndose



Regreso de la Corbeta ARA "*Uruguay*" al Puerto de Buenos Aires



Fragata ARA "Libertad"
*Buque Escuela de la Armada Argentina
Dársena Norte de Puerto Madero*





Fragata ARA "Libertad"

*Buque Escuela de la
Armada Argentina -
Dársena Norte de
Puerto Madero. El
día previo a la
partida en el viaje de
instrucción del año
2009*





Fragata ARA "Libertad"
Buque Escuela de la Armada Argentina





11 5:23PM





Fragata ARA "Libertad"
Buque Escuela de la Armada Argentina





Fragata ARA "Libertad"
Buque Escuela de la Armada Argentina





Puerto Madero
Dársena Norte
Vista actual



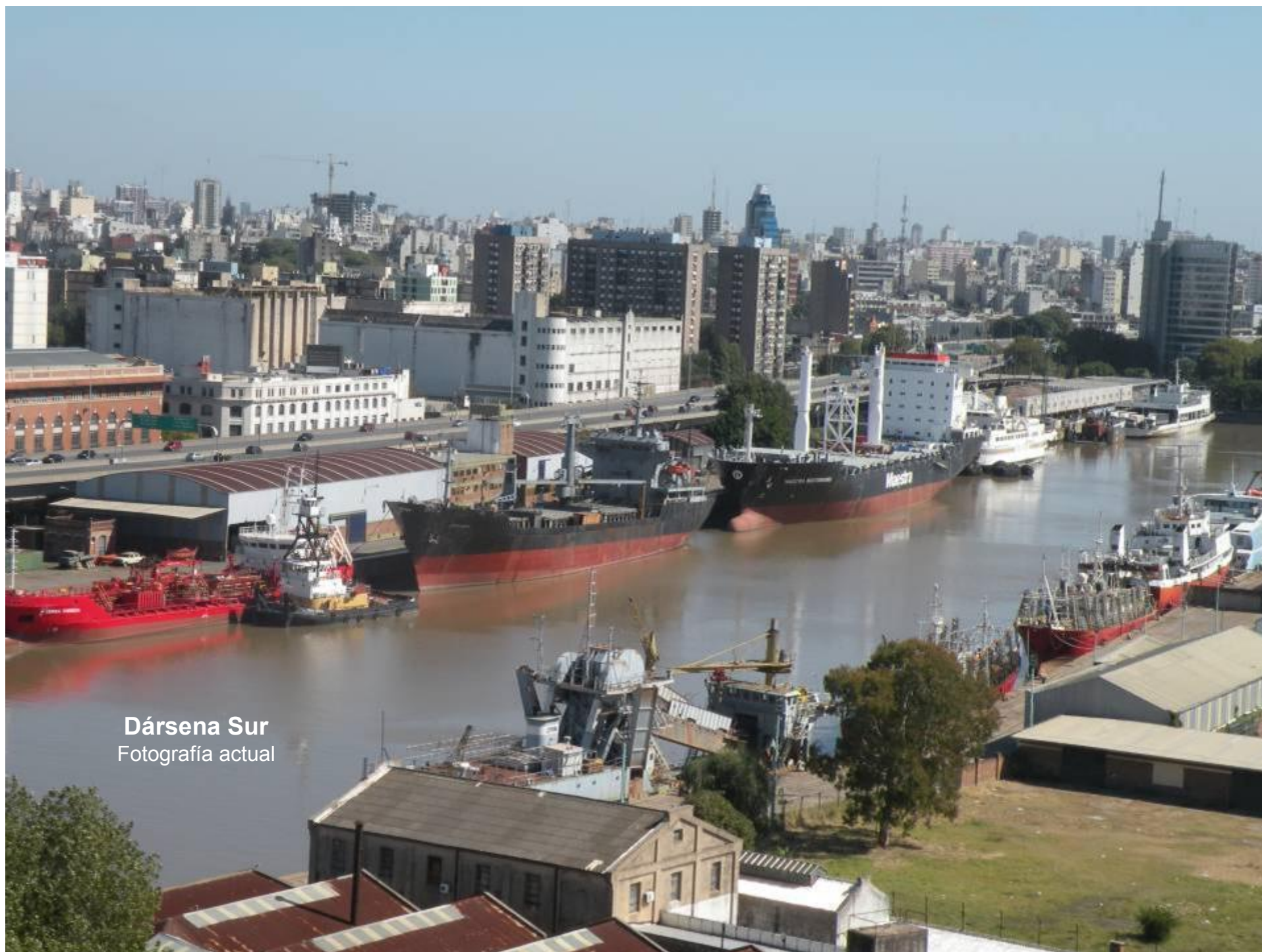
Puerto Madero
Dique 4 – Vista actual



Puerto Madero
Dársena Sur



Dársena Sur



Dársena Sur
Fotografía actual

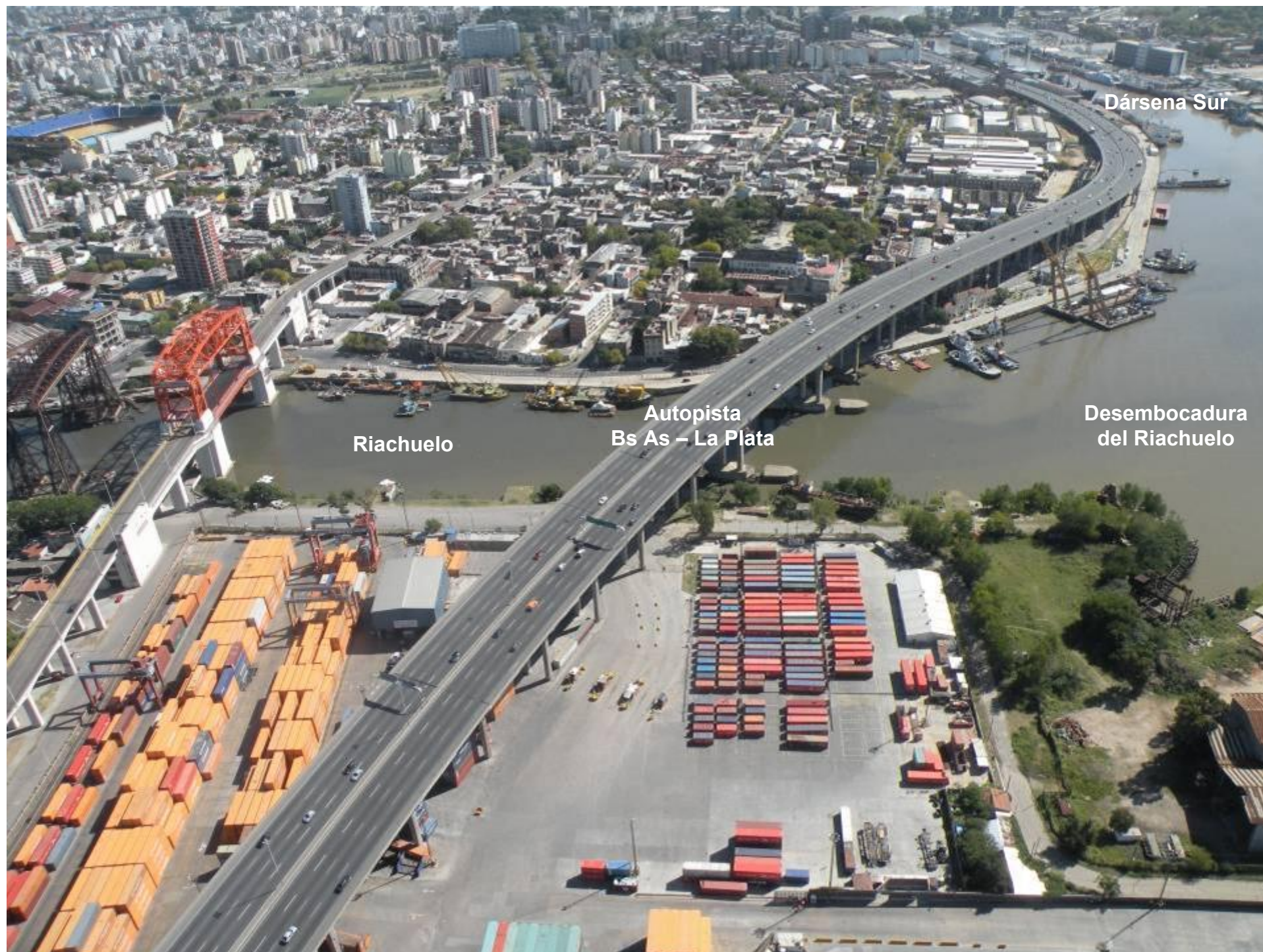
Dársena Sur
Fotografía actual





Dársena Sur
Fotografía actual





Riachuelo

Autopista
Bs As – La Plata

Dársena Sur

Desembocadura
del Riachuelo

Avenida
Paseo Colón

Dársena Norte

RÍO DE LA PLATA

Reserva
ecológica

Diques del
Puerto
Madero

Isla De Marchi

Central
Costanera
Sud

Dársena Sud

Astillero
TANDANOR



Nº PLACA - 5393.-

FOLIO - 13.-

Isla De Marchi - 1927

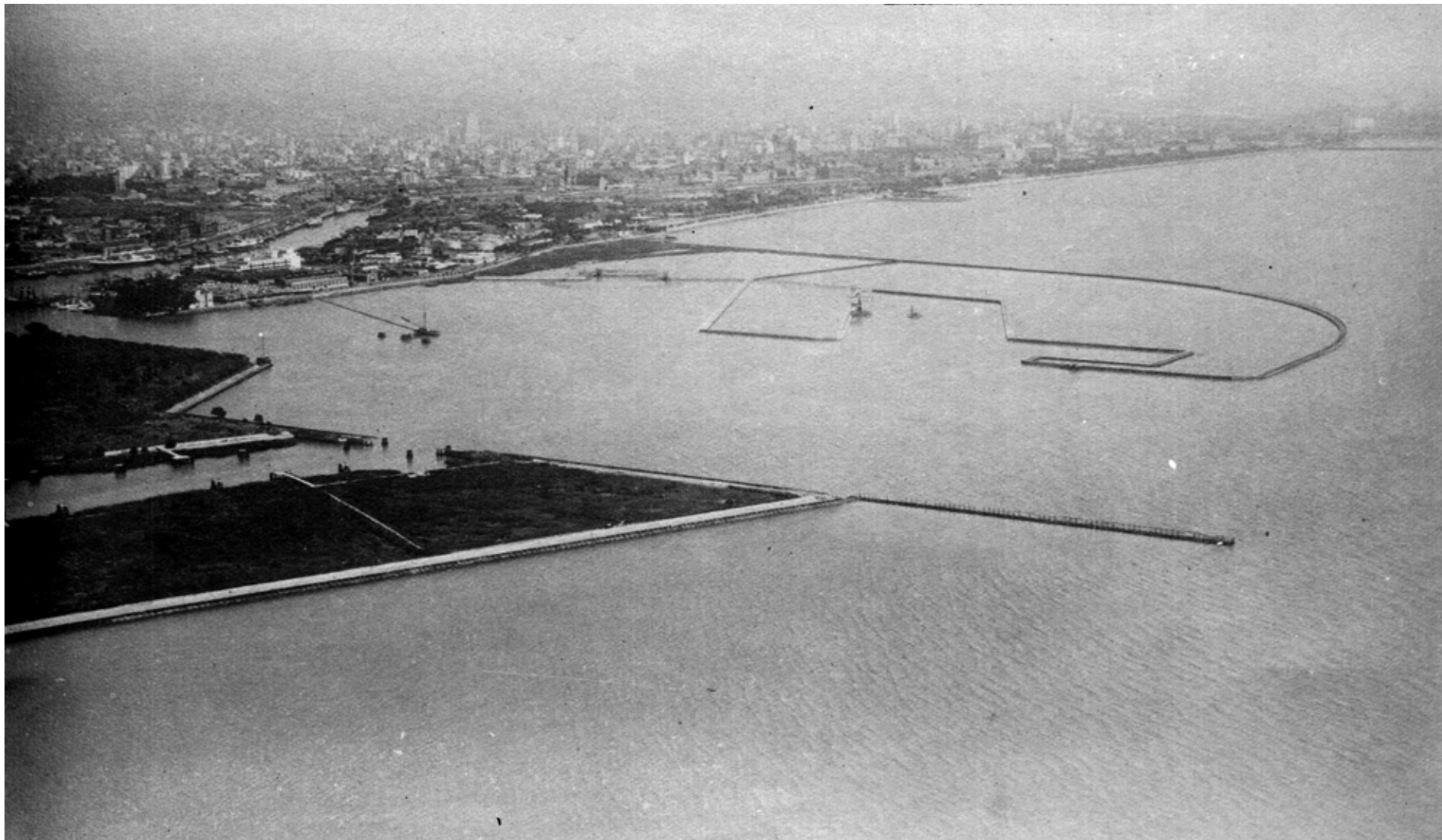
Se puede apreciar el enorme crecimiento industrial que tuvo la isla en veinte años, desde que se terminara Puerto Madero





Isla De Marchi - 1930

Se observa la avenida que daba al fondo de los
Talleres del Ministerio de Obras Públicas
con muy cuidados jardines y algunos muelles que
penetran en el Río de la Plata.



Escolleras de entrada y protección al Riachuelo

Luego serían rellenadas para agrandar la Isla Demarchi
Vista aérea de 1939



**Central
Termoeléctrica
Costanera Sur
2326 MW
Isla De Marchi
Vista actual**



Astilleros TANDANOR
Isla De Marchi



Astilleros TANDANOR

Buque en el Complejo Syncrolift

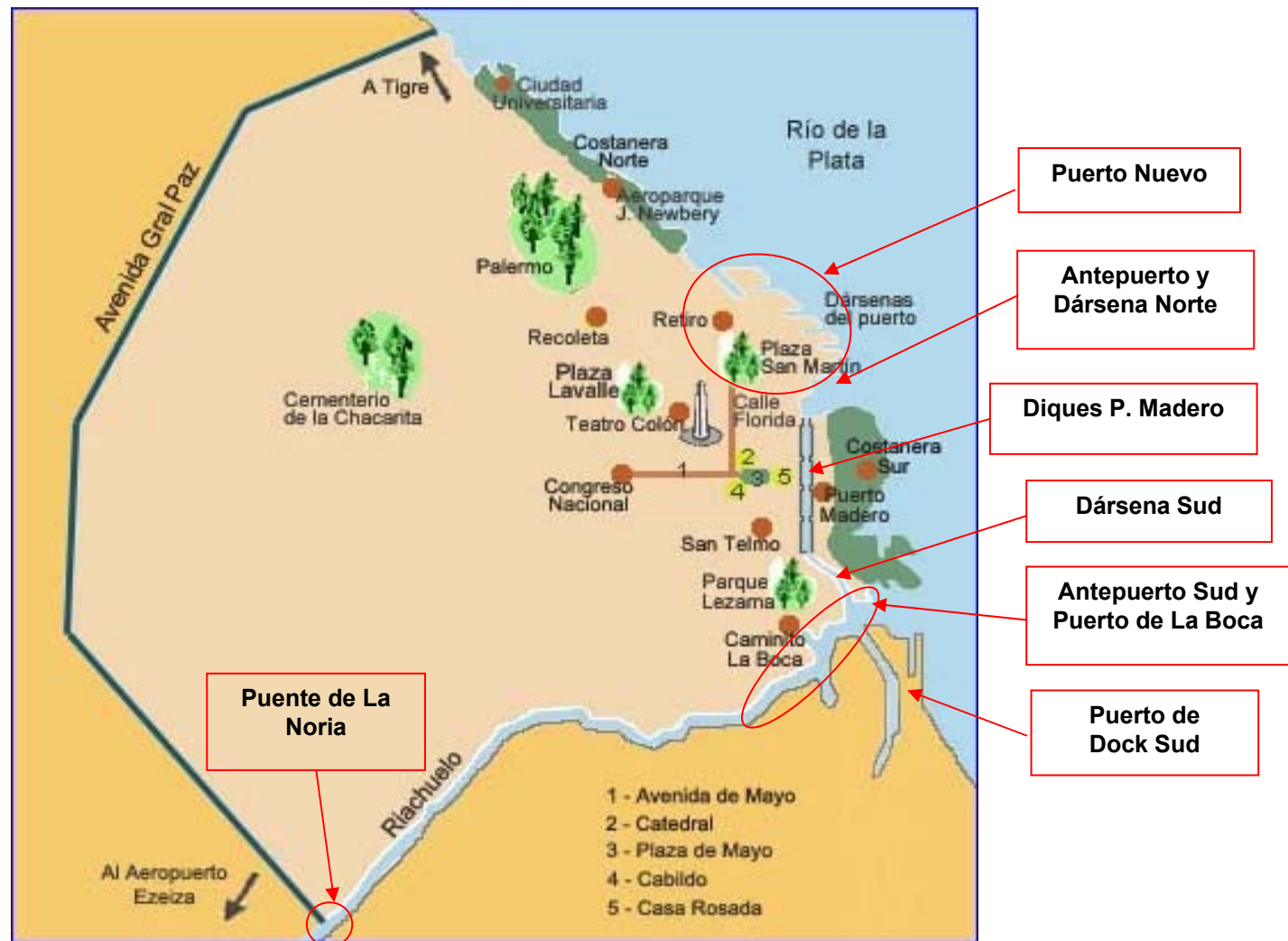
El complejo *Syncrolift* es una gran plataforma de elevación que se opera por medio de un grupo de guinches electromecánicos que llevan la plataforma a nivel del piso. El buque a ser puesto a seco se ubica sobre *boogies* a lo largo de su eslora y es remolcado sobre rieles a las gradas de trabajo a través de un carro de transferencia con movimiento hacia los lados, lo que permite que el buque se ubique en las mismas.



Astilleros TANDANOR
Buques en el complejo Syncrolift

12

EL PUERTO DE DOCK SUD



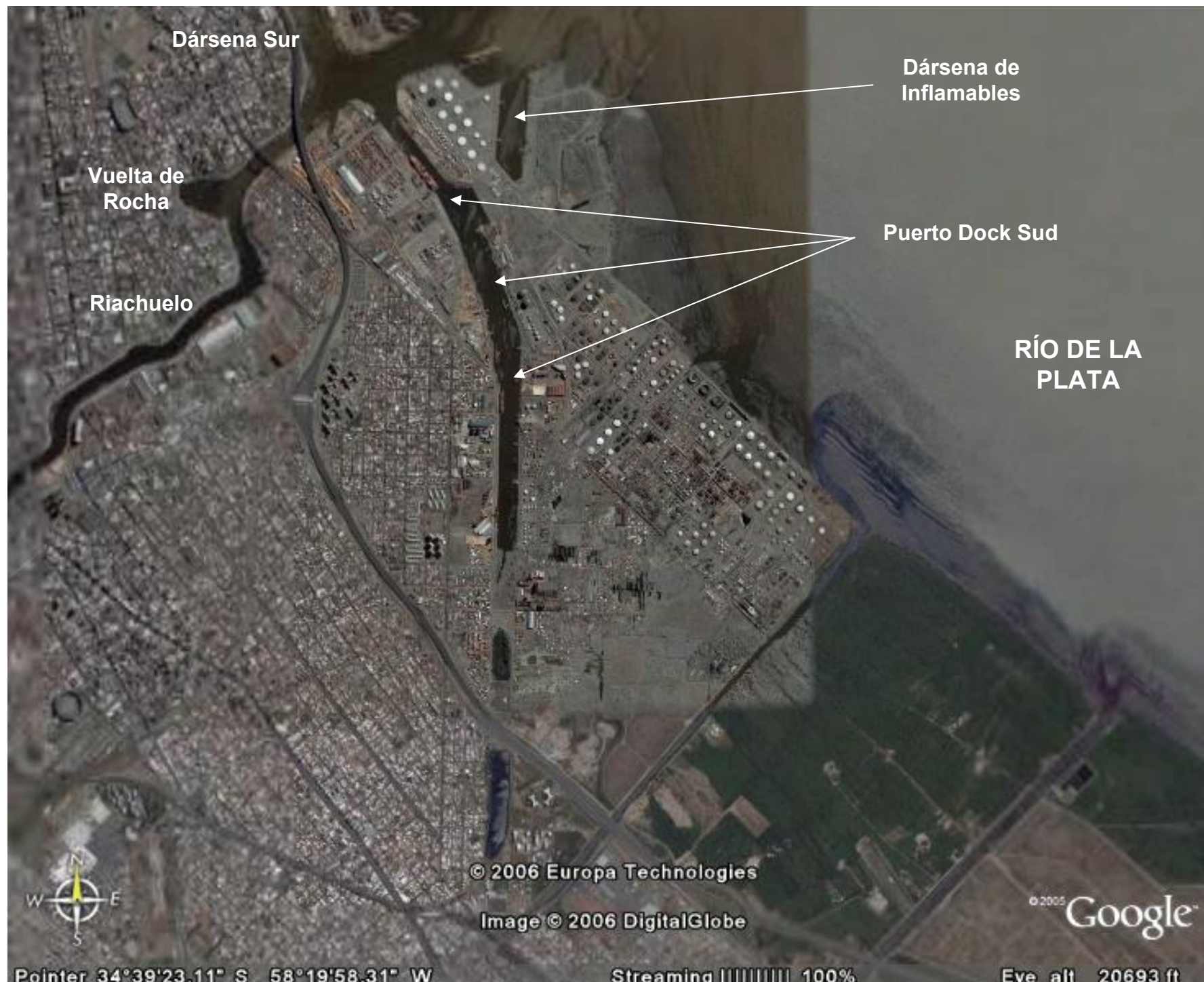
Puerto Nuevo, Puerto Madero, Puerto de la Boca y Puerto de Dock Sud

El Puerto Fluvial de la Boca abarca ambas márgenes del Riachuelo y se extiende desde *el antiguo Puente Pueyrredón* hasta *Antepuerto Sur*.

Puerto de Dock Sud

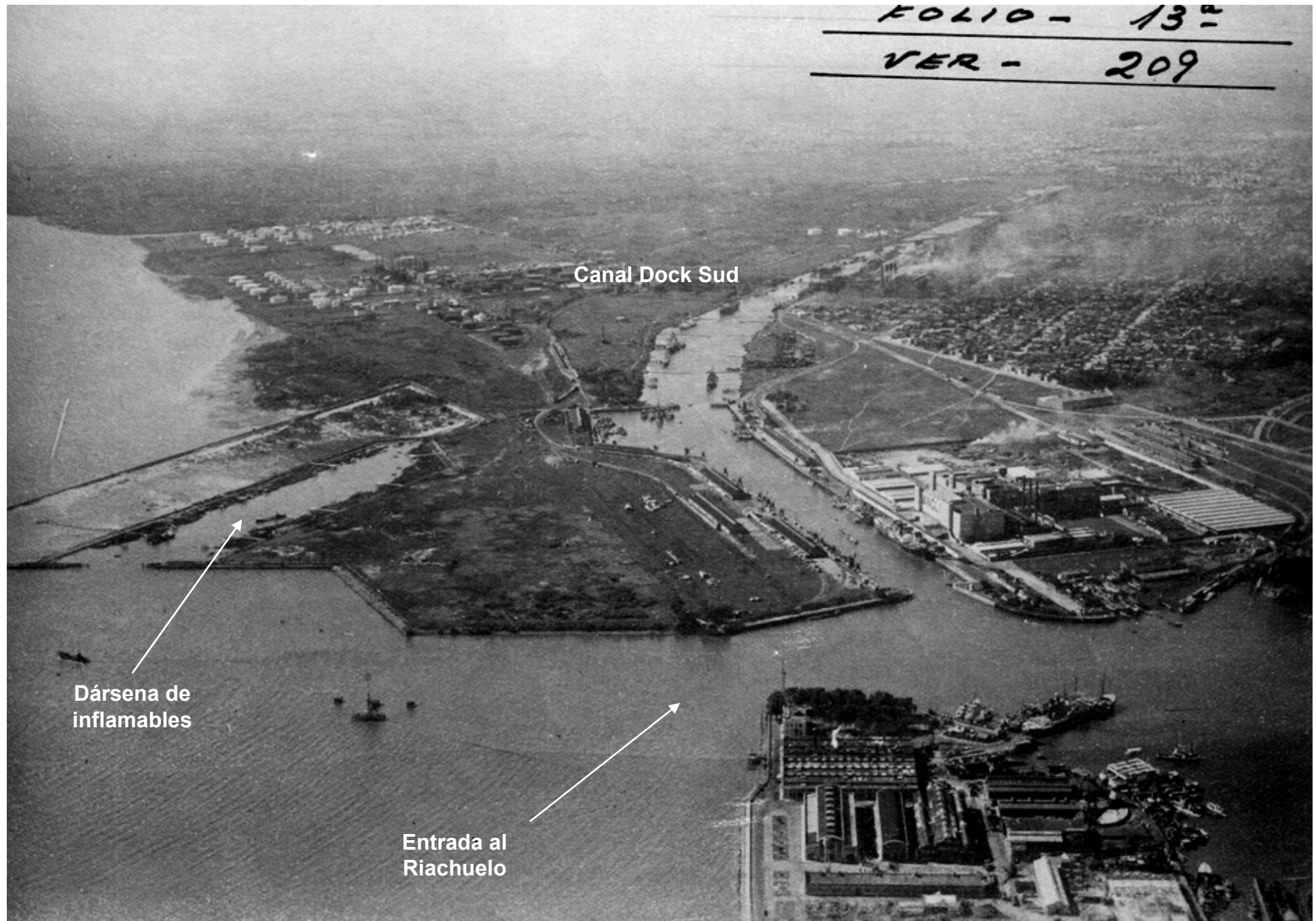


Dársena de inflamables



FOLIO - 13^a

VER - 209



Entrada al Riachuelo y al Puerto de Dock Sud

NOTA SOBRE LAS COMPAÑÍAS DE ELECTRICIDAD.

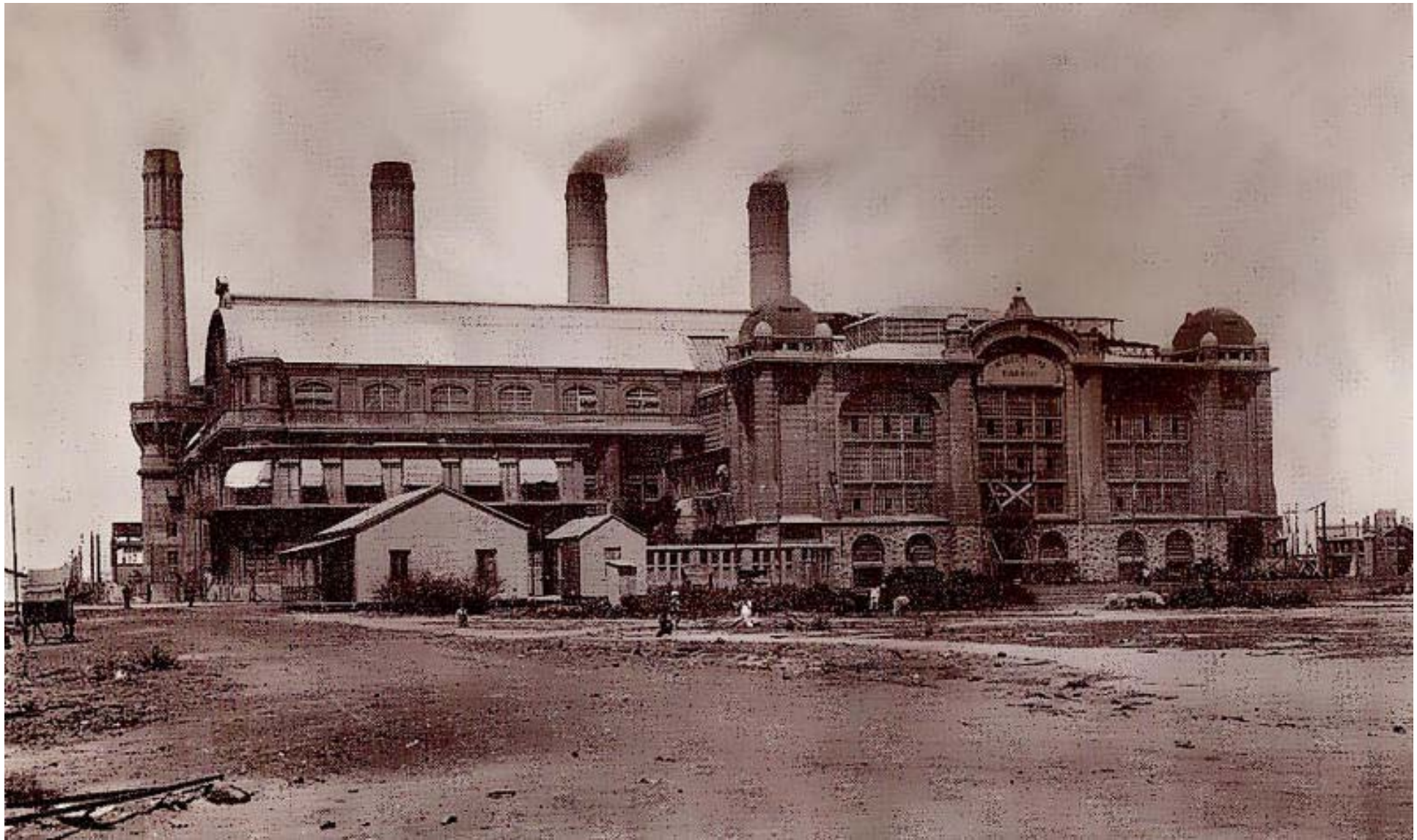
En 1888 se fundaron

- La Sociedad de Luz Eléctrica Edison,
- La Compañía Alemana de Electricidad
- La Compañía General de Electricidad de Berlín.

En 1893 se fundaron

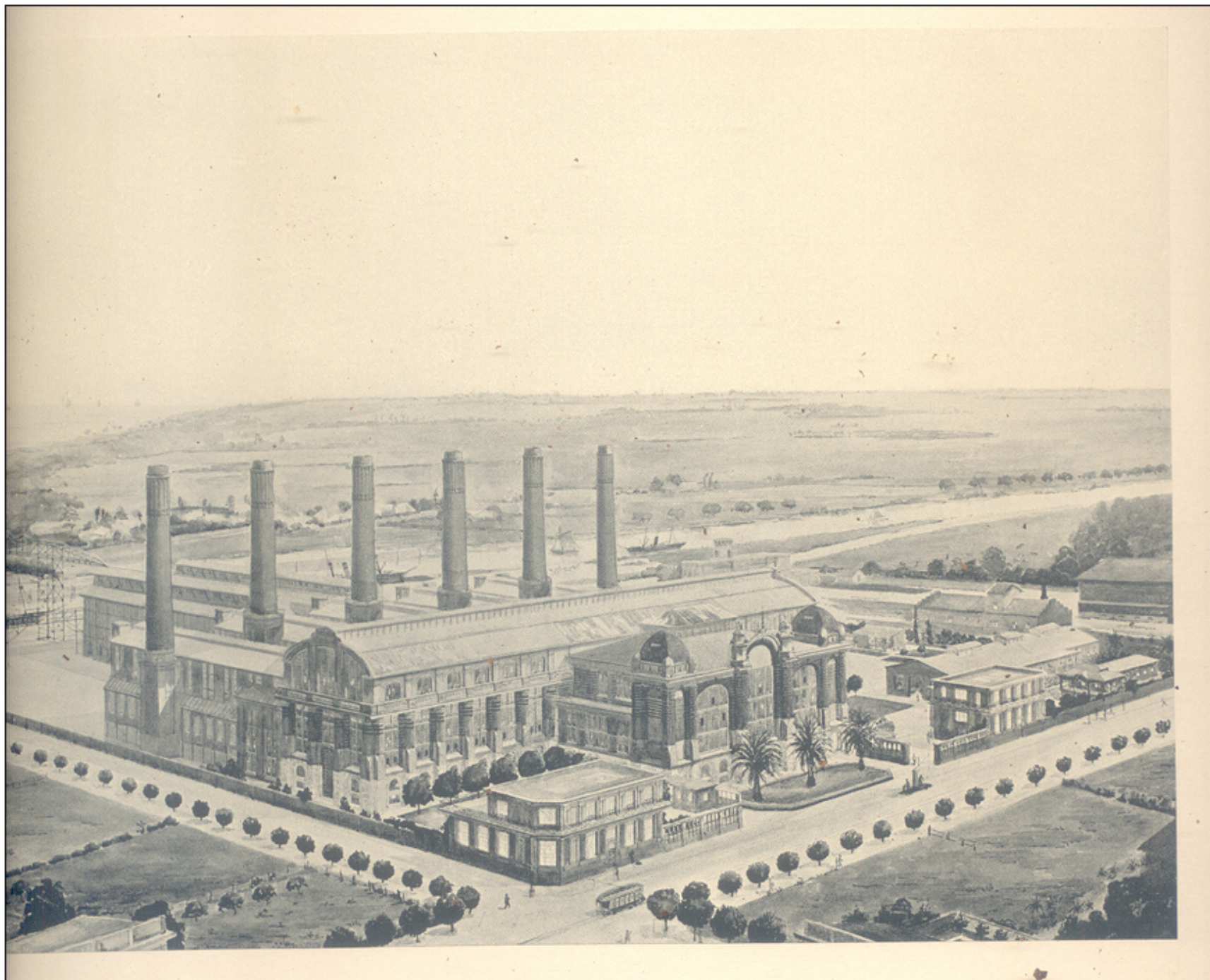
- La Compañía de Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata
- La Compañía General de Electricidad.

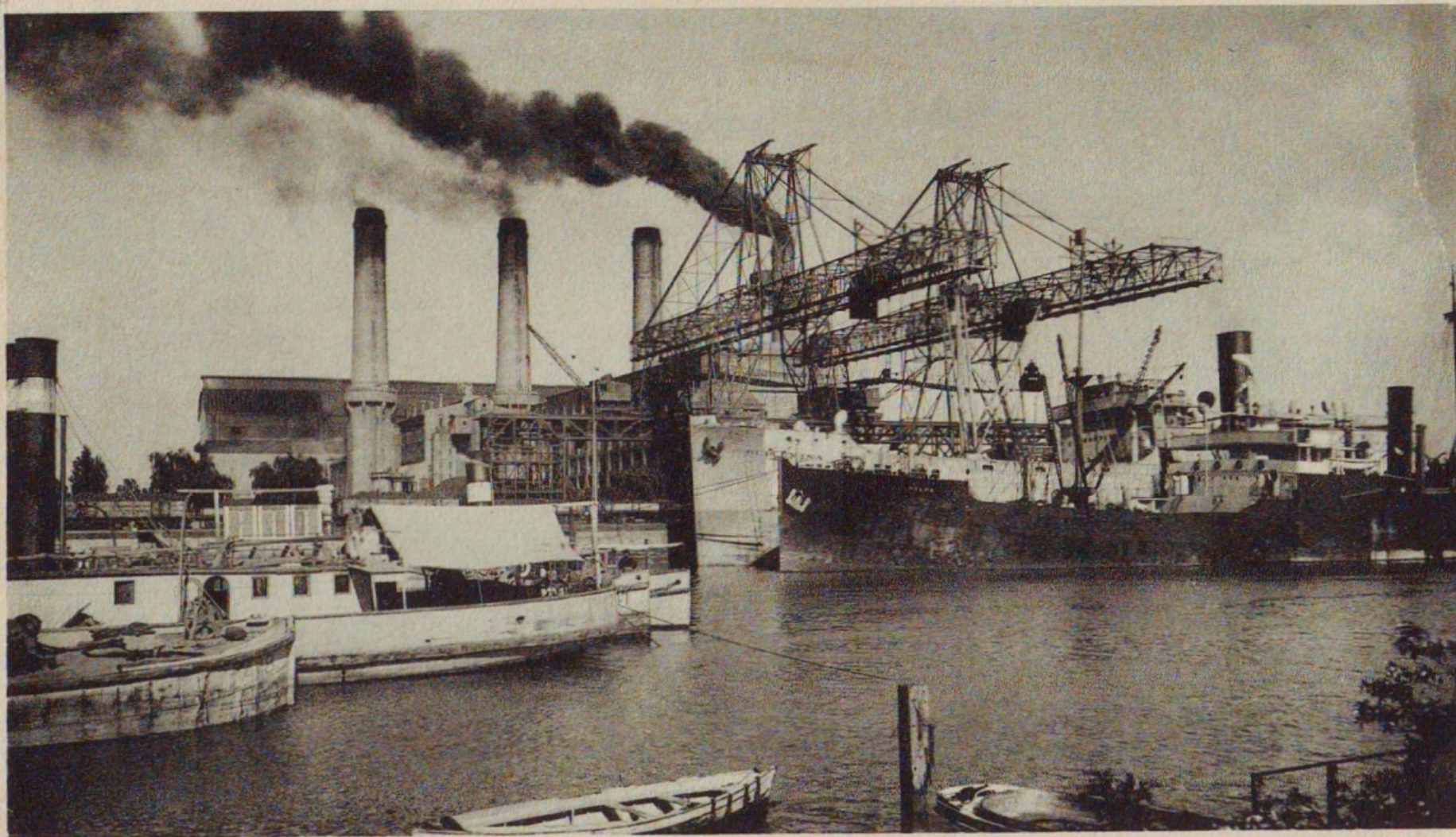
Estas dos últimas fueron absorbidas por la Compañía General de Electricidad de Berlín y el conjunto se denominó **Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE)**.



Antigua Usina de la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE)

La usina pertenecía a la compañía alemana Transatlántica de electricidad (CATE). En 1899 se le otorgó a esta empresa autorización para generar y distribuir electricidad con una potencia de 4.800 kW. En 1905 la empresa tenía instalados 25 mil kW con tecnología alemana. La empresa fue vendida a una empresa española llamada Compañía Hispano Americana de electricidad con la sigla CHADE, luego SEGBA y posteriormente EDESUR.





A 161

Buenos Aires — Usinas de Electricidad — Dock Sud

La
Compañía Alemana Transatlántica
de Electricidad

en ocasión del 1.º Centenario
de la independencia de la

República Argentina



Entrada al Canal Dock Sud y Terminal de Contenedores Exolgan
De la página de la Prefectura Naval Argentina



Entrada al Canal Dock Sud y Terminal de Contenedores Exolgan
De la página de la Prefectura Naval Argentina



Terminal de Contenedores Exolgan
De la página de la Prefectura Naval Argentina



Canal Dock Sud

De la página de la Prefectura Naval Argentina



Dársena de inflamables y muelle A-A
De la página de la Prefectura Naval Argentina



Dársena de inflamables y muelle A-A
De la página de la Prefectura Naval Argentina



Vista de la Ribera Este
De la página de la Prefectura Naval Argentina



Polo Petroquímico Dock Sud
De la página de la Prefectura Naval Argentina

13

**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 un siglo de vida.



**Dársena Norte
del Puerto Madero**

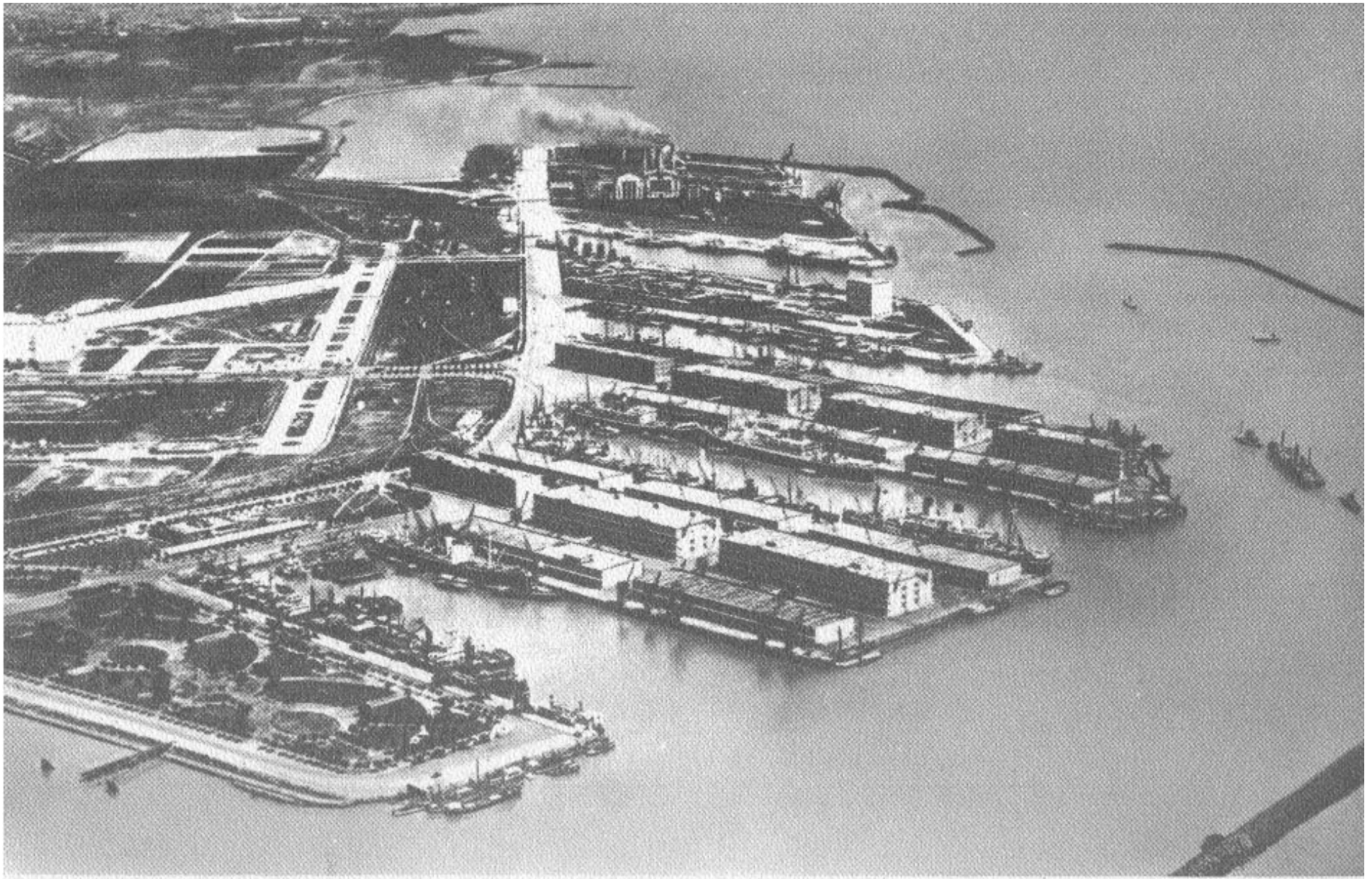
Puerto Nuevo en los comienzos de su construcción



Construcción de las dársenas

Dársenas del Puerto Nuevo

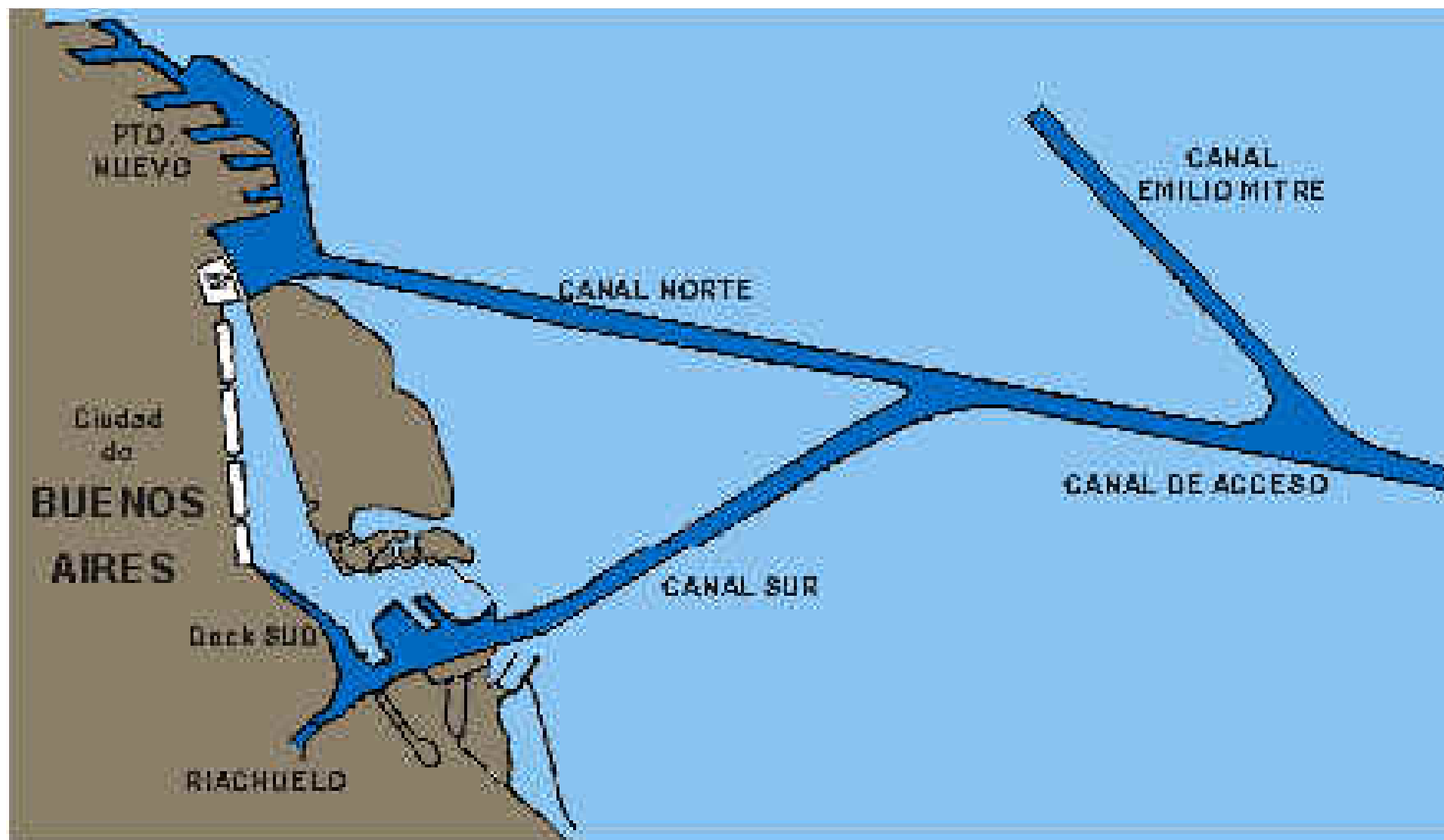




Puerto Nuevo
Vista aérea tomada en 1939



Puerto Nuevo



Puerto de Buenos Aires

Dársenas de Puerto Nuevo, diques y dársenas de Puerto Madero, Puerto de la Boca, Puerto de Dock Sud y canales de acceso

PUERTO NUEVO 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).**

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)

Puerto Madero ha sido desafectado como zona primaria aduanera y la única actividad náutica que se lleva a cabo es la del *Club Náutico Puerto Madero*.

Tiene:

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.

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.

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.

El área ocupada por las cinco terminales de carga general es de aproximadamente 92 hectáreas, contando 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.



Aduana de Buenos Aires (conocida como Aduana Nueva)



*Aduana, Azopardo 350, avenida Belgrano, avenida Huergo y Moreno; arquitectos Eduardo Lanús y Pablo Hary, 1904-1906.
Foto colección particular.*

La Aduana nueva



Puerto Buenos Aires





Administración General de Puertos S.E.

Avenida Ingeniero Huergo 431, Buenos Aires

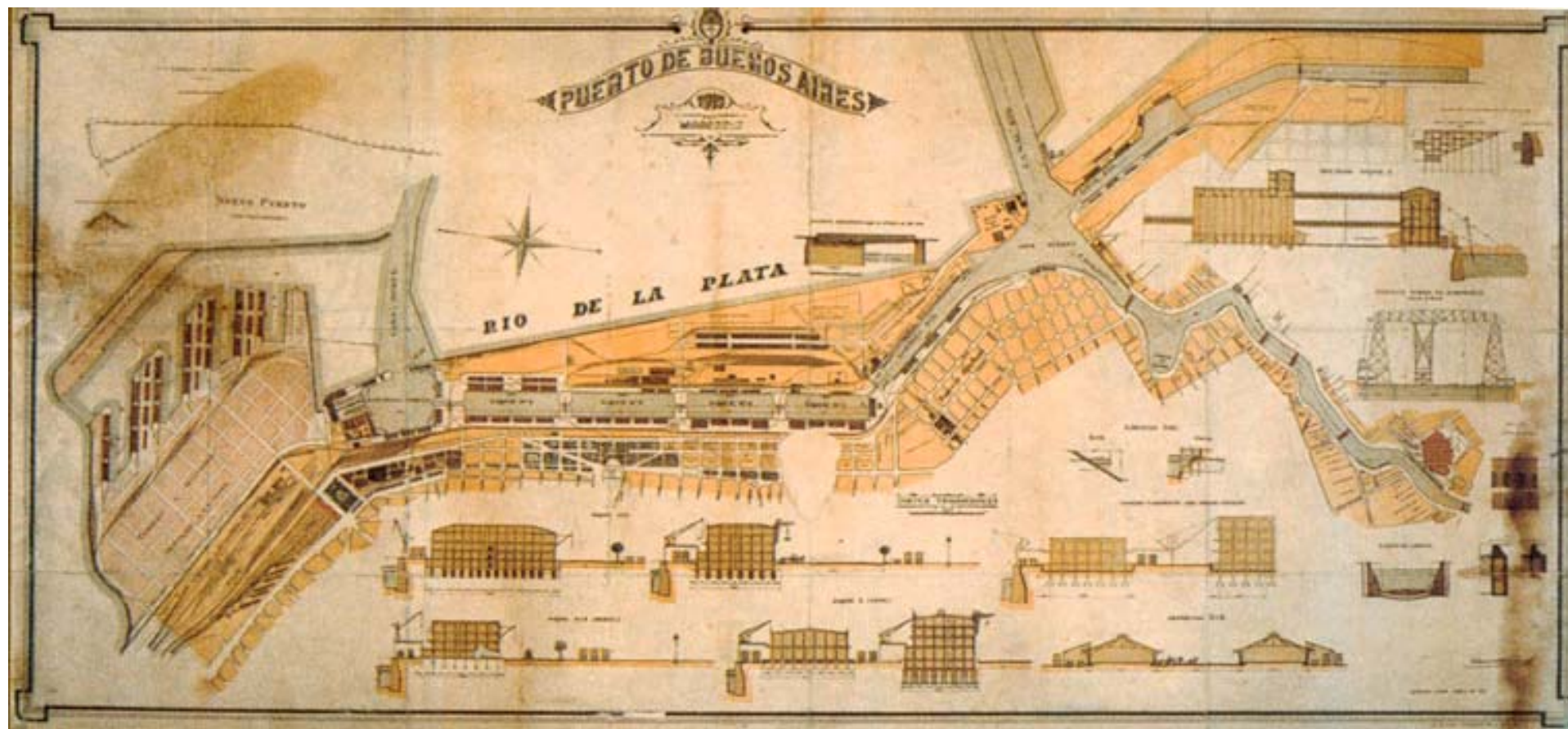
La Administración General de Puertos es el ente regulador que controla y supervisa el funcionamiento de las Terminales Portuarias concesionadas

Puerto Nuevo en la actualidad





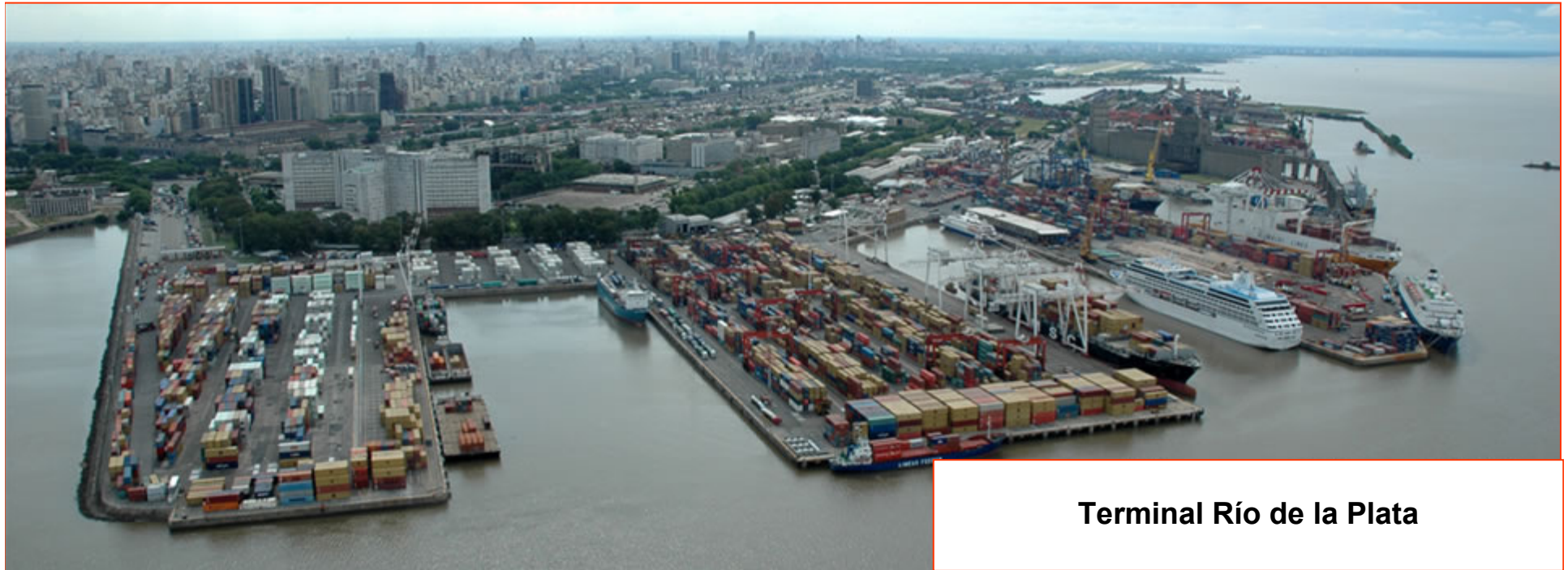
Puerto Nuevo en la actualidad



Litografía del Puerto de Buenos Aires



Puerto de Buenos Aires



Terminal Río de la Plata



Dársena Norte

Antepuerto
Norte

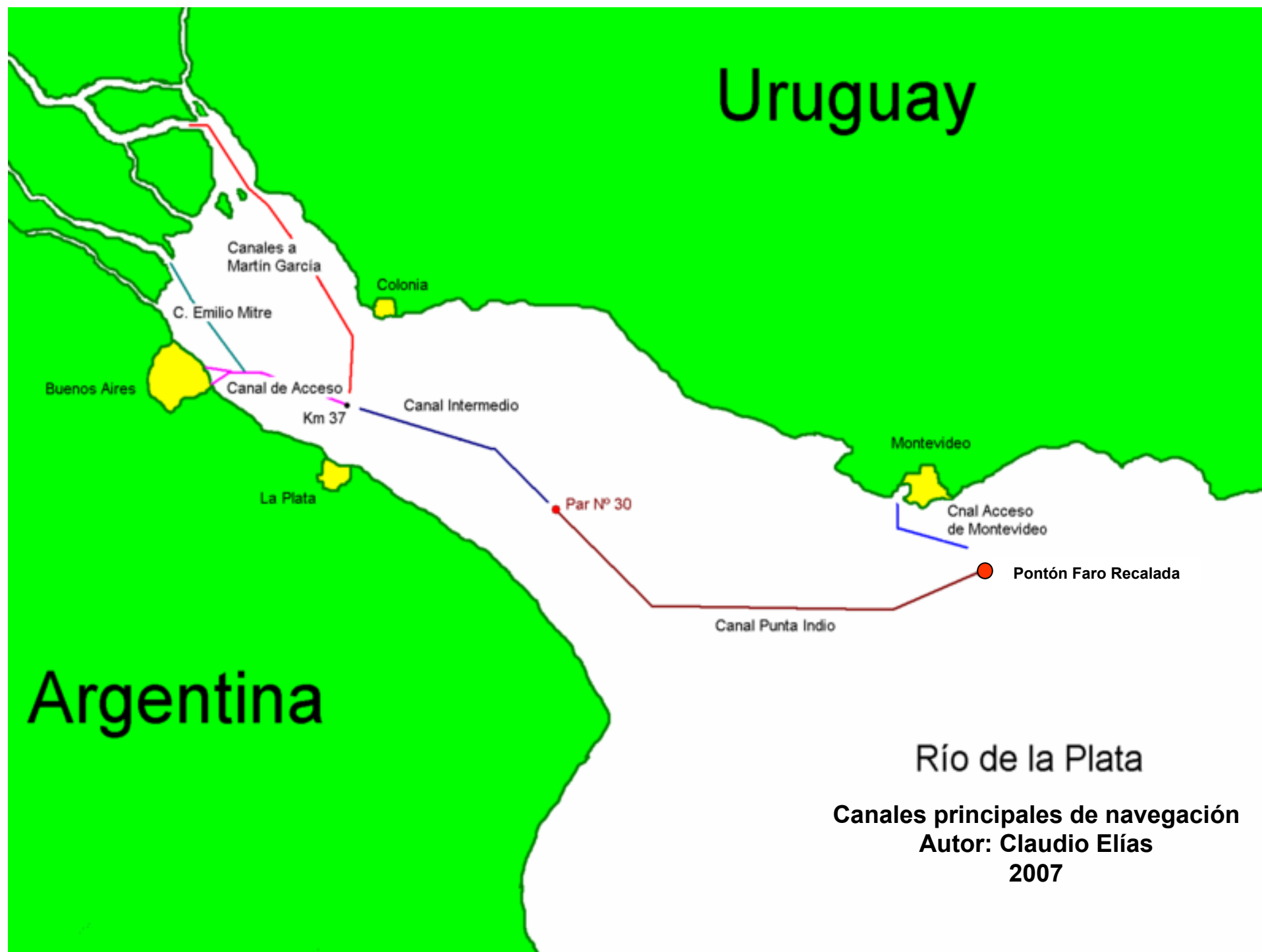
Dársena A

Dársena B

Dársena C



Puerto de Buenos Aires
Vista aérea



Uruguay

Argentina

Río de la Plata

Canales principales de navegación
Autor: Claudio Elías
2007

**NAVES UTILIZADAS COMO PONTÓN-FARO
RECALADA DE PRÁCTICOS
EN EL RÍO DE LA PLATA**



Pontón Faro Recalada

La vía navegable artificial del Río de la Plata se extiende desde el km 0 (situado en la entrada de la Dársena Norte) hasta el Pontón Prácticos Recalada situado en el km 205,300.

- En este lugar los buques que llegan al Puerto de Buenos Aires toman el *Práctico del Río de la Plata*, que los conduce hasta el km 37 (Zona Común, altura Puerto La Plata).
- Allí se hace cargo de los buques el *Práctico de Puerto*.



INDEPENDENCIA
El Pontón de Recalada en 1964
Antiguo guardacostas *Independencia* de la
Armada Argentina.



INDEPENDENCIA

El Pontón de Recalada en 1964

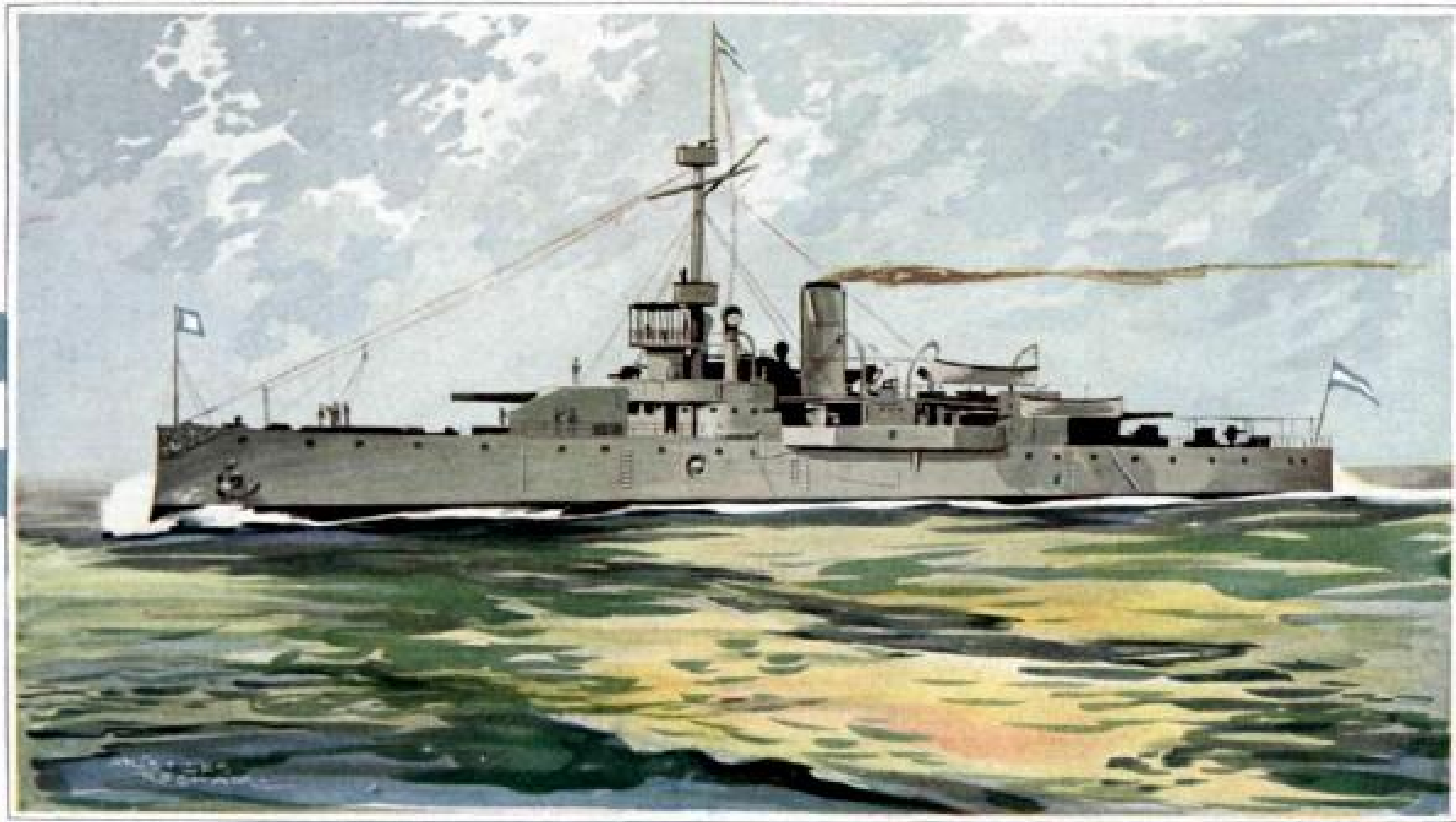
Antiguo guardacostas *Independencia* de la Armada Argentina.

La Prefectura Nacional Marítima (Guardacostas) solicitó el uso del guardacostas **Independencia**, buque de la Armada radiado de servicio, para ser utilizado como pontón faro estacionario en Intersección. Su casco fue pintado de rojo cereza, con la leyenda ***Prácticos Intersección*** en color blanco y toda la superestructura fue pintada también en blanco. Prestó servicios en Intersección desde 1949 a 1957, cuando reemplazó al ***Libertad*** como Pontón de recalada. Durante un fuerte temporal en 1961 garreó su ancla y fue arrastrado hasta Montevideo. Se lo reparó en el Arsenal naval Buenos Aires y se lo reintegró al servicio. En 1964 fue colisionado por el petrolero sueco ***Hoeg Traveller***, produciéndole un rumbo de 7 metros y estuvo a punto de naufragar. Se lo reparó nuevamente y volvió al servicio como pontón. En 1968 fue radiado definitivamente y vendido como chatarra a la firma Ayasa S.A. a la que fue entregado el 18.12.1969. Fue sustituido por el ***Río Limay***, antiguo carguero de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA).

LA ESCUADRA



ARGENTINA



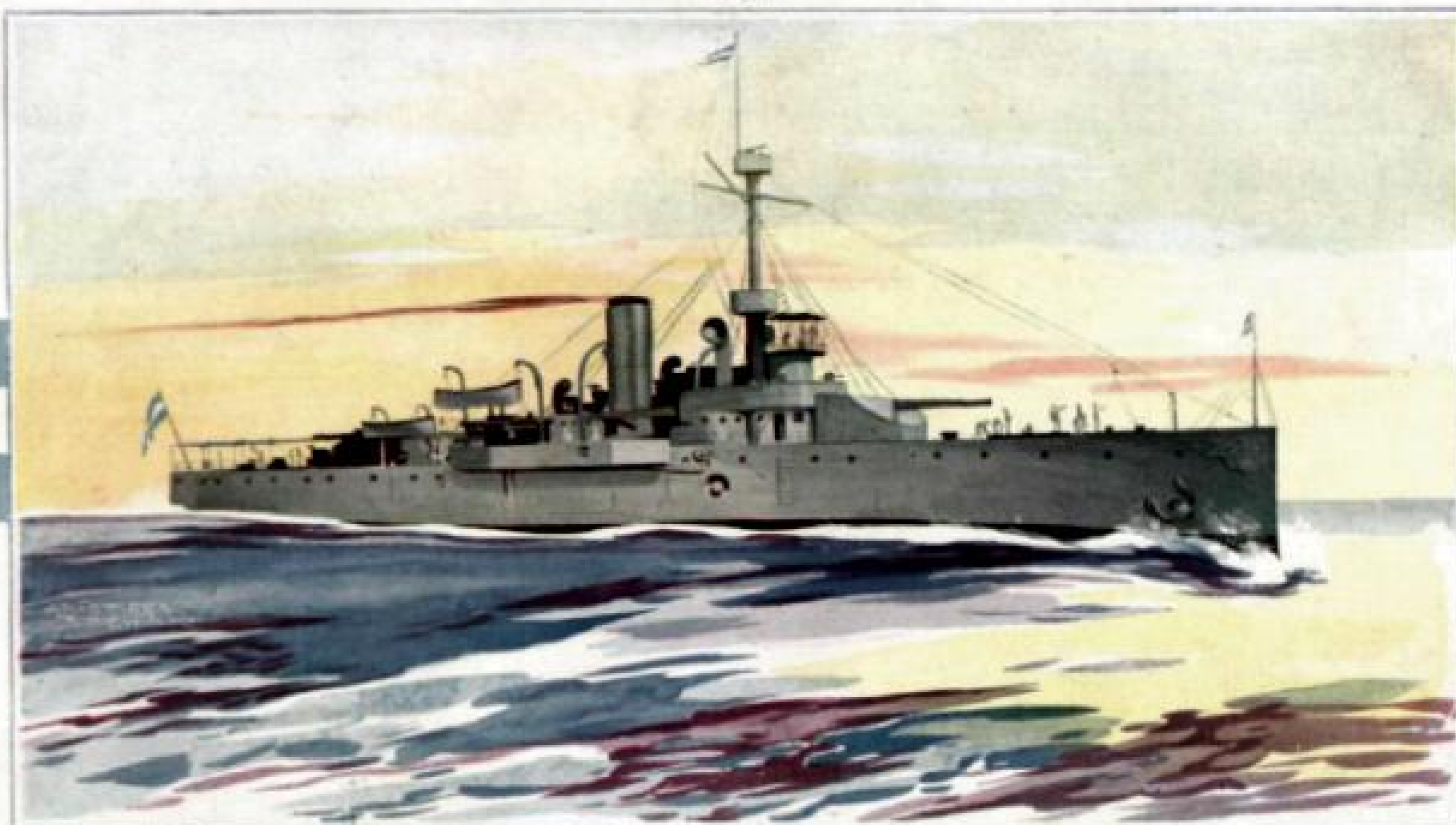
GUARDACOSTAS "INDEPENDENCIA"

Eslora, 73.20 metros. — Manga, 13 metros. — Calado, 4 metros. — Velocidad, 14 millas. — Desplazamiento, 2100 toneladas. — Armamento: 2 cañones de 238 m/m.; 4 de 120 m/m. — Máquinas: 2 máquinas; 4 calderas; 2 hélices.

LA ESCUADRA

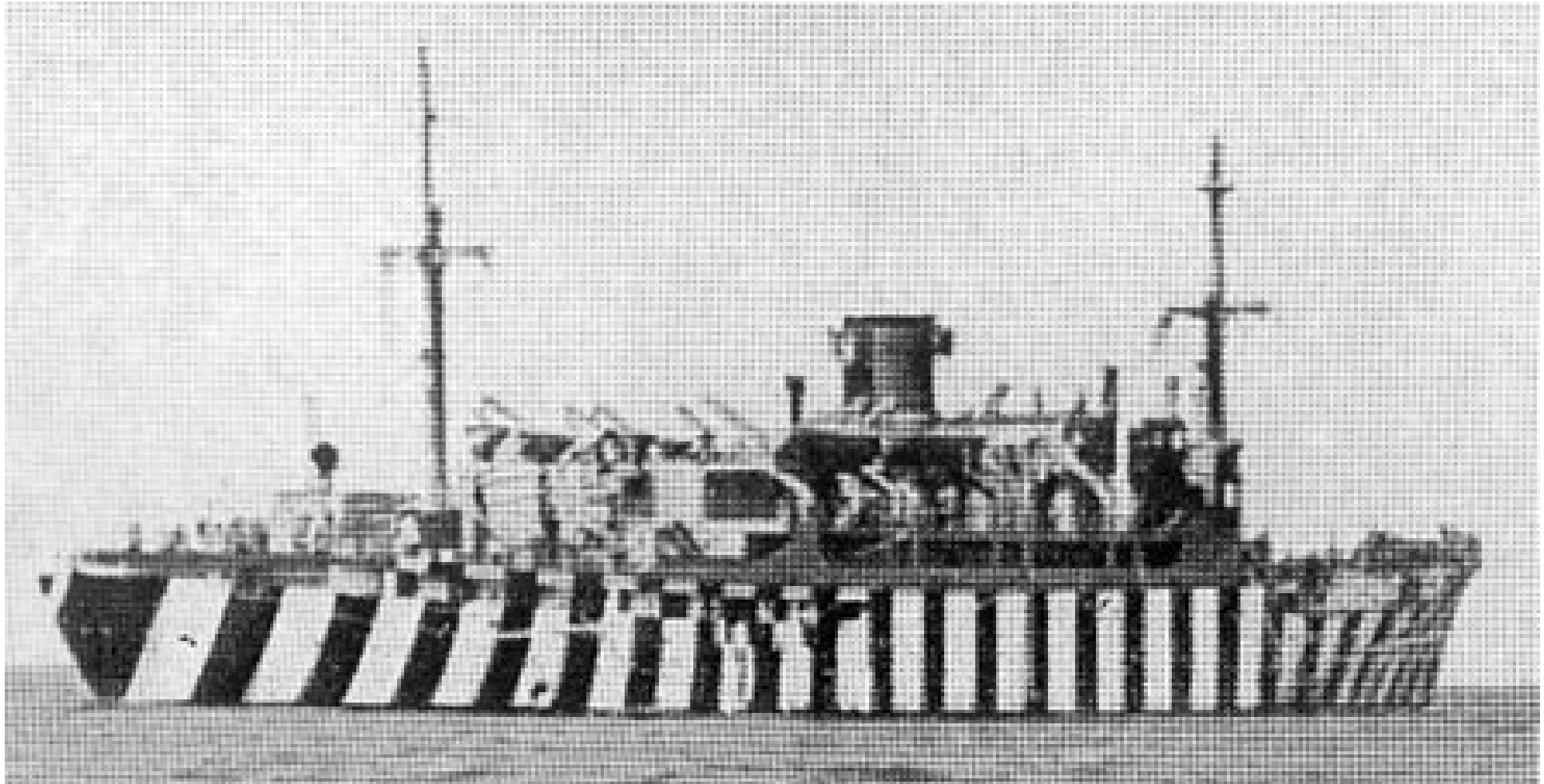


ARGENTINA



GUARDACOSTAS 'LIBERTAD'

Eslora, 73.20 metros. — Manga, 13 metros. — Calado, 4 metros. — Velocidad, 14 millas. — Desplazamiento, 2300 toneladas. — Armamento: 2 cañones de 238 m/m. y 4 de 120 m/m. — Máquinas: 2 máquinas, 4 calderas y 2 hélices.



LES ECLAIREURS

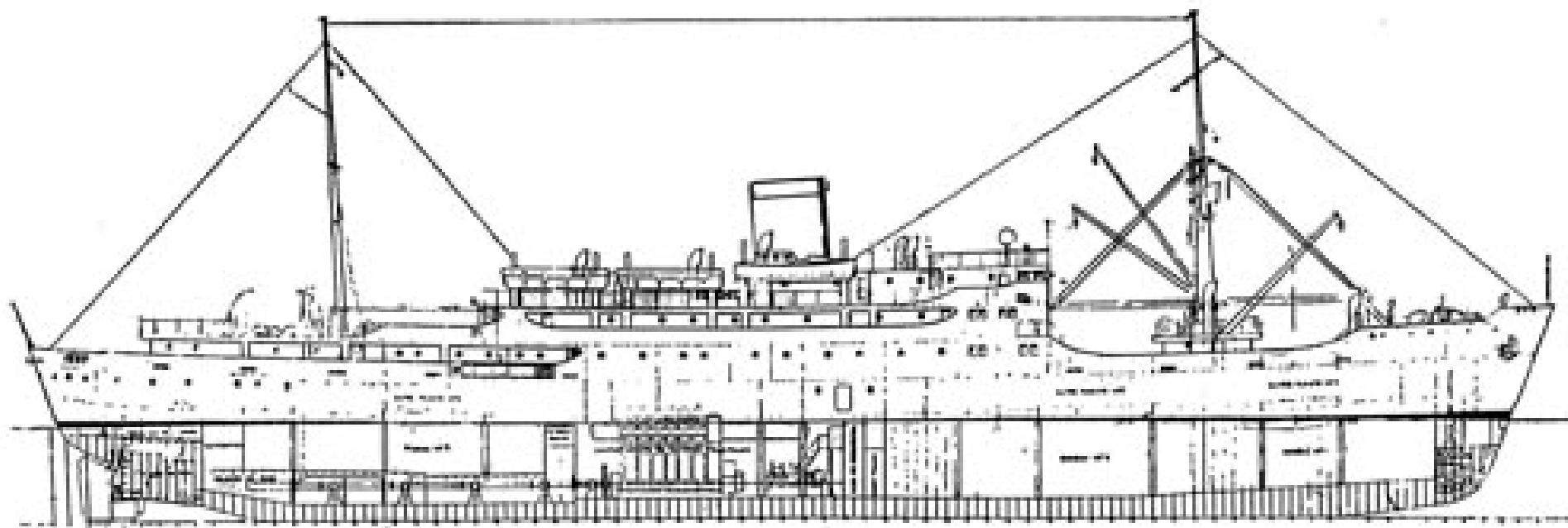
4.153/ Pasajeros y carga

Cdo. de Transportes Navales / Prefectura Naval 1949/198? Utilizado como pontón faro en Recalada

Desguazado

En 1948 se firmó un contrato con el astillero Cantieri Reuniti Dell Adriático, de Italia, para la construcción de tres buques de transporte mixto - cargas y pasajeros de 99 metros de eslora y 6.000 toneladas de desplazamiento. Fueron denominados con nombres de accidentes geográficos australes: Lapataia; Le Maire y Les Eclaireurs.

Botado también en 1949, el buque **"Les Eclaireurs"** comenzó sus viajes en Febrero de 1952, hacia la costa sur hasta Ushuaia. Además de esta ruta va a Brasil en 1953 y a los EEUU en 1954. En 1955 fue asignado a la línea "Couy" hasta 1963, cuando fue radiado de servicio. En 1968 fue convertido en **Pontón Radio Faro en Recalada**, en el Río de la Plata, como buque estacionario de prácticos, con la pintura que se ve en la fotografía.



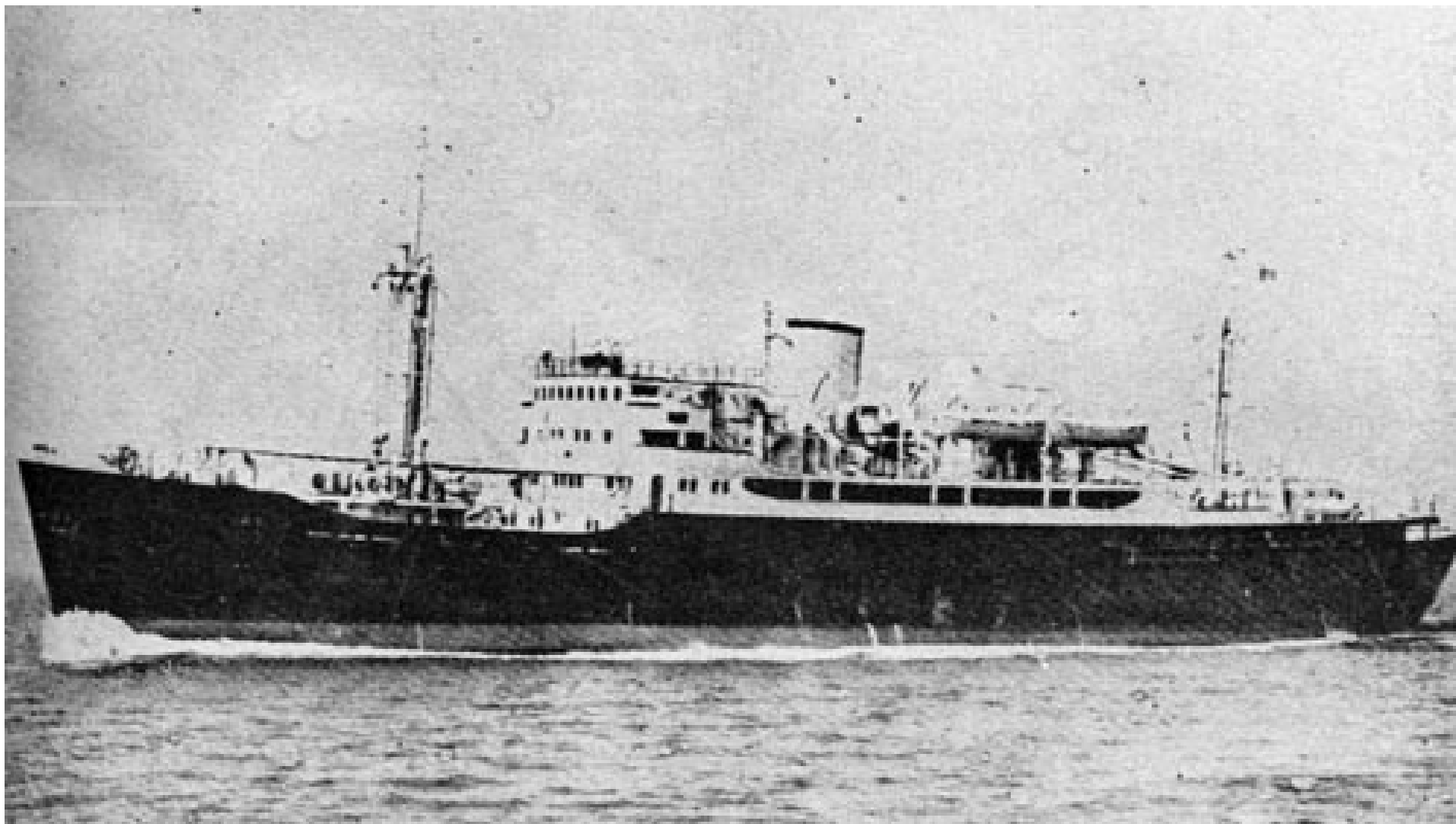
LES ECLAIREURS



LAGO LACAR

Carguero mixto de ultramar ELMA. 1962 – 1994

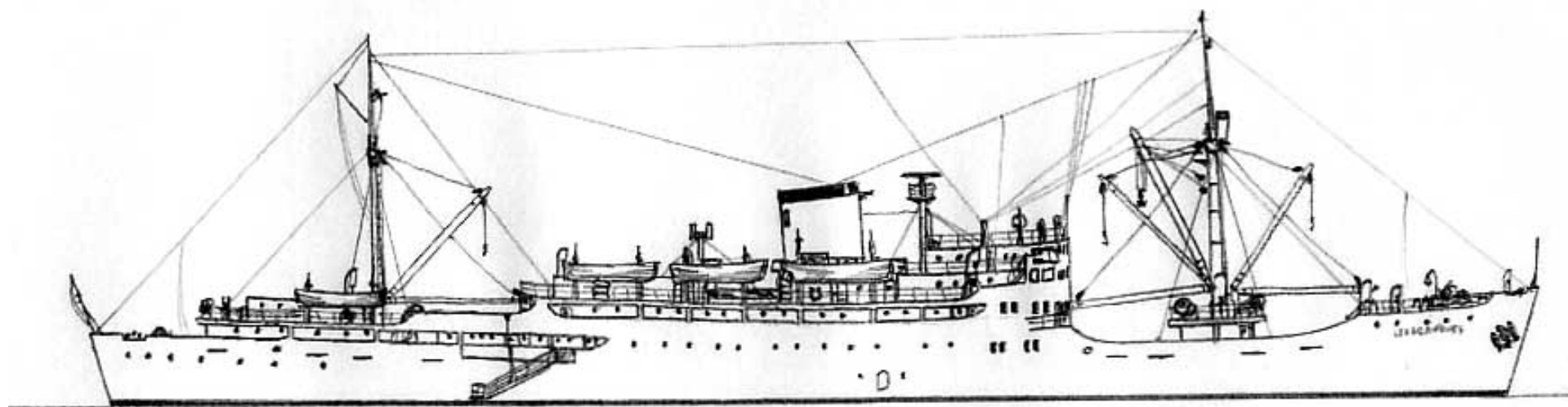
GEMELOS: RÍO CORRIENTES, RIO CARCARAÑA, RIO COLORADO, LAGO LACAR, LAGO ALUMINÉ Y LAGO NAHUEL HUAPI.
Usado como Pontón de Recalada. Desguazado en Ramallo



LAPATAIA

4.153/ Pasajeros y carga. Transportes Navales 1951/ 1993. Luego pontón Intersección

En 1948 se firmó un contrato con el astillero Cantieri Reuniti Dell Adriático, de Italia, para la construcción de tres buques de transporte mixto - cargas y pasajeros de 99 metros de eslora y 6.000 toneladas de desplazamiento. Fueron denominados con nombres de accidentes geográficos australes: Lapataia; Le Maire y Les Eclaireurs. El "**Lapataia**" fué botado en 1949, e incorporado a Transportes Navales en 1951. Realizó viajes a Río Gallegos, costa sur, Brasil y EEUU. Fue afectado a la línea "Coy" en 1955 y quedó allí hasta 1965. En 1966 trasladó científicos extranjeros a la Antártida y en 1967 hizo lo mismo con turistas. En 1969 realizó sus últimos cinco viajes luego de lo cual fue radiado de servicio.



LAPATAIA



RÍO LIMAY

Actual buque faro pontón de recalada

El Pontón estacionario de prácticos para el Río de la Plata y comienzo del Canal Punta Indio

Ubicación en 35° 02' S 55° 51' W,



RÍO LIMAY

EL PONTÓN RECALADA SERÁ RENOVADO

El viejo y querido buque de carga *Río Limay*, de la desaparecida ELMA, pasará a retiro, abandonando su ya histórica posición como Pontón Faro Recalada.

Fue construido en 1972 en los astilleros ASTARSA S.A. de San Fernando (Gran Buenos Aires), desplaza 10.070 tons y mide: 147 m de eslora, 20 m de manga y 8,5 de calado. A fines de 1991 pasó a la Prefectura Naval Argentina, donde recibió la denominación Pontón Recalada (DF-15).

El Pontón, ubicado en 35° 02' S 55° 51' W, estacionario de prácticos para el Río de la Plata y comienzo del Canal Punta Indio, será reemplazado por el buque tanque *Estrella Atlántica*, antes perteneciente a la petrolera Shell.

Su faro, que emite un destello blanco cada 12 segundos, cuenta con una dotación permanente de aproximadamente 30 personas, entre civiles y personal de la Prefectura Naval Argentina, que atienden el control de tráfico y dan asistencia a los prácticos que embarcan y desembarcan en la zona.

El *Estrella Atlántica* que en futuro próximo se convertirá en el nuevo Pontón Recalada. En esta imagen su casco se ve bastante descuidado. Actualmente se lo está acondicionando para su nueva función y seguramente lucirá en mejor forma cuando entre en servicio (Imagen obtenida en www.histarmar.com.ar)

El *Estrella Atlántica* fue construido en 1982 por los astilleros ALIANZA ARGENTINA de Avellaneda (Gran Buenos Aires) y operó primero para YPF, bajo el nombre *Humberto Beghin*.

En 1993 fue vendido a Transportes Marítimos Petroleros S.A. (Argentina), en 1994 fue dado de baja del Registro Argentino y, en 1995, fue vendido a la petrolera Shell, quien lo rebautizó con el nombre actual (Desde 1995 a 2005 operó bajo bandera de Liberia para dicha empresa, retomando luego el pabellón argentino).

Sus dimensiones son: 182.6 m de eslora, 28.24 m de manga y 8.24 m de calado, con un arqueo bruto de más de 28.750 tons.

Actualmente se encuentra amarrado en la Dársena E del Puerto de Buenos Aires, donde está siendo acondicionado para sus nuevas funciones.



ESTRELLA ATLÁNTICA
Antes de su reacondicionamiento

Terminal de Cruceros Benito Quinquela Martín









ARGENTINA

Te llevo bajo mi piel

A. B. D.