



PUERTO LA PLATA. UNA HISTORIA ENTRE TEJIDA CON PALABRAS DE GOBERNADORES (1882-1904).

Cristina E. Vitalone

cvitalone@gmail.com

Introducción

Cuando el 19 de noviembre de 1882 el Gobernador Dardo Rocha fundó la ciudad de La Plata, Capital de la provincia de Buenos Aires que reemplazaría a Buenos Aires cedida a la Nación para convertirse en Capital Federal, también concretó un ideario político que descansaba en la hipótesis de construir un gran puerto como nodo clave del transporte fluvial y marítimo demandado por un creciente mercado agro exportador.

La situación geo-estratégica del puerto exterior de la Ensenada de Barragán, transformada en el Río Santiago por acumulación de deposiciones aluvionales hacia 1863, fue considerada entonces “excelente en relación a toda la Provincia, porque aproxima al punto medio en la línea de sus costas, lo que permite esperar que no sólo el Sud y el Oeste vengan fácilmente a él, sino que el Norte mismo lo haga sin inconvenientes en una parte considerable” (Coni 1885, 2-4).

Entre los años 1880 y 1883 se produjo una intensa actividad parlamentaria con la finalidad de federalizar, primero, el municipio de la Ciudad de Buenos Aires y colocar la piedra fundacional de Puerto La Plata el 16 de setiembre de 1882, el referente territorial más importante de la localización de la nueva Capital (RN-RA 1880, 1882, 1883) (RO-PBA 1882- 1882a).

En 1882 el poder legislativo autorizó al gobierno nacional para contratar con su par provincial la construcción de las obras de un puerto científicamente organizado, reservándose los derechos de aprobar los planos antes de dar principio a la ejecución de los diques, muelles y demás infraestructuras y de expropiar sus instalaciones “en todo tiempo”, entre otros asuntos.

Por convenio celebrado en enero de 1883, el gobierno de la provincia de Buenos Aires quedaba sujeto a las obligaciones de presentar los planos, generales y de detalle, las memorias descriptivas y los presupuestos que serían sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, ejercido por Julio A. Roca (1880-1886), previa evaluación del Consejo de Obras Públicas del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación.

El 17 de marzo de 1883, ese Consejo elevó al Poder Ejecutivo Nacional un informe detallado conteniendo la evaluación del proyecto de puerto del Ingeniero holandés Juan Abel Adrián Waldorp que, con algunas observaciones, fue aprobado por decreto el 8 de abril del mismo año. Para el Consejo, el proyecto del nuevo puerto estaba concebido bajo las ideas de la práctica moderna en boga en ciertos puertos de Europa particularmente en los de Holanda, reuniendo buenas condiciones de comodidad y abrigo.

La aprobación del proyecto Puerto La Plata desencadenó, a la vez, un conjunto de decisiones

políticas, administrativas, técnicas y jurídicas en la provincia de Buenos Aires que en el transcurso del mes de agosto de 1883 autorizó su construcción; nombró un comisionado para negociar en el extranjero un empréstito para solventar las obras y contrató como Director Técnico al Ingeniero Waldorp. En diciembre, además, conformó una Comisión Administradora de los trabajos del Puerto. Las obras comenzaron el 1º de noviembre de 1883 (RO-PBA 1883 a- b-c) (Vitalone 2020)

A partir de entonces esta plataforma de transporte, fluvial y marítimo, asumió un papel protagónico en cada uno de los mensajes que los Gobernadores de la Provincia de Buenos Aires, leían ante la Asamblea Legislativa en los actos de apertura de las sesiones parlamentarias.

Los mensajes les explicaban a los miembros de ese foro un proceso de construcción y habilitación de las infra y supra estructuras portuarias que, pese a los esfuerzos de diferentes gobiernos, en sus dos primeras décadas de existencia giró en torno a éxitos y fracasos de gestión, momentos de apogeo y decadencia, y de continuidad y discontinuidad de las actividades funcionales a las importaciones y exportaciones de productos.

Este derrotero que se inició en 1882, culminó con el inevitable traspaso por venta de Puerto La Plata al Gobierno Nacional en 1904.

Puerto La Plata, momentos de apogeo...

En mayo de 1883, Adolfo González Chávez, vicegobernador a cargo de la provincia de Buenos Aires en ausencia del Gobernador Dardo Rocha (1881-1884), le comunicaba a los miembros de la Asamblea Legislativa que se habían celebrado con el Poder Ejecutivo Nacional los contratos y arreglos correspondientes para proceder a la ejecución de las obras del Puerto. Además les aseguraba “que en breve os serán remitidos los Proyectos referentes a esta importante obra, cuyos resultados han de ser de gran trascendencia, para el desarrollo de la riqueza de esta Provincia y para los intereses generales de la Nación” (RO-PBA 1883d).

Un año más tarde, Dardo Rocha les explicaba que sancionada la ley “autorizando la emisión de un Empréstito”, se habían presentado varias propuestas para ejecutar las obras preliminares de limpieza del terreno y replanteo del proyecto dentro de los plazos fijados por el Ingeniero Director Técnico Juan Abel Adrián Waldorp. La propuesta más ventajosa para esas tareas fue la de Guillermo Moores y Cía. que, bajo las más formales y amplias garantías, comenzaron los trabajos de excavación de los canales laterales “a pesar de las dificultades que todo principio de esta magnitud trae consigo, y de dos meses continuados de mal tiempo”. Todo hacía suponer que los dos canales laterales quedarían terminados “dentro de nueve meses, y de ellos el del Oeste que es el más adelantado, en cuatro meses más”, sin embargo recién en 1886 fue liberado al servicio del transporte de cargas y pasajeros hasta las puertas de la ciudad.

A juicio de Dardo Rocha, el puerto iba a constituirse en uno de los más grandes resultados para la provincia en general y muy particularmente para el rápido desarrollo de la ciudad de La Plata ante “el doble gravamen que soportamos en la producción y en el consumo, merced a la falta de

puertos seguros y cómodos, o de fácil comunicación con la parte poblada”. La construcción de Puerto La Plata respondería “ventajosamente a esta necesidad vital y en muy breve tiempo se remunerará con exceso el gasto que demanden esas obras”, si se unía el rendimiento económico de las tierras inmediatas a los canales, propiedades del Estado, al producido por el puerto para saldar “en breve tiempo el empréstito que ha sido contratado con ese objeto” (RO-PBA 1884)

El gobernador Carlos Alfredo D’ Amico (1884-1887), en su alocución del 1º de mayo de 1885, avaló con énfasis las palabras de su antecesor y expresó su satisfacción al comunicar a los miembros de la Asamblea Legislativa que la ciudad de La Plata “continúa progresando, con el mismo impulso que le imprimió la Administración pasada y que no sólo es asombro de los extraños, sino que es el asombro de los mismos que la levantan”. Compartía, además, la esperanza de que “antes de cinco años, este puerto será el único del Río de la Plata que reúna las condiciones para que acudan a él todos los grandes buques que traigan o lleven mercaderías de la República” (RO-PBA 1885).

Los trabajos del puerto se desarrollaban activamente, las máquinas habían comenzado a funcionar y llamaban la atención por su perfección técnica y, la construcción de los canales laterales Este y Oeste alentaban la esperanza de liberar al servicio el Dique de Cabotaje N° 1 para buques de nueve pies de calado en aguas bajas. En 1886 este Dique, terminal mediterránea del Canal Oeste, estaba concluido.

Para D’ Amico la finalización de estas obras representaba la gran oportunidad de instalar actividades comerciales al pie de la ciudad de La Plata y ampliarlas con la puesta en marcha de los restantes diques, aunque de los cuatro proyectados sólo se construyó uno. Lamentaba también haber “interrumpido durante cuatro meses la conducción de piedra para los muelles de defensa del canal principal a causa de la clausura de los puertos de la República vecina (Uruguay)” por la epidemia de cólera que amenazó a la ciudad de La Plata y especialmente al obrador del puerto y su entorno, en el verano de 1886-1887 (RO- PBA 1887)

Las preocupaciones del gobernador D’ Amico por no haber alcanzado los logros programados desde el inicio de su gestión, se manifestaron con toda crudeza en su último mensaje a la Asamblea Legislativa de 1887. Centró entonces la atención en el “empréstito que se hizo en la administración pasada” por la suma de 10.227.448,81 m/n que, si bien “calculado para que alcanzase a la construcción total del puerto”, había resultado insuficiente obligando al Estado a “pagar de rentas generales más de un millón de pesos”. A su juicio, los siguientes hechos explicaban las razones de tal preocupación:

- La inconvertibilidad del papel moneda que le costaba al Estado por diferencia de cambio la suma de 1.420.422,71 m/n.
- La expropiación de los terrenos para construir el puerto “que estaba calculada mucho más baja en la creencia de que todos eran del Estado”, pero se habían presentado varios “dueños con sus títulos” habiéndole costado 3.617.842,20 m/n.
- La construcción del Canal Intermedio, en la Isla Santiago, “que tiene el doble objeto de sanear los alrededores del puerto, anegadizos y expuestos a producir fiebres palúdicas, y a apreciar las tierras del Estado, levantándolas más arriba de las grandes mareas”.
- La construcción de un Dique de Maniobras, no contemplado en el proyecto original, “que ha sido indispensable llevar a cabo, para que el puerto fuese una obra que no tuviera defecto

alguno, y diera a las embarcaciones trasatlánticas las mejores comodidades de entrada y salida”.

- La construcción del Dique N° 1 para librarlo al servicio de la ciudad de La Plata, mientras se concluían las obras del Gran Dock.



Pero a pesar de todo, D' Amico concluía su mandato con cierto optimismo. En su última disertación de 1887 le comunicaba a la Asamblea que si bien el Estado había pagado de rentas generales más de un millón de pesos “tres cuartas partes a lo menos de los gastos están hechos”, y lo que faltaba podría cubrirse sobradamente con las tierras expropiadas que “el Estado debe vender para que los particulares construyan todos los edificios indispensables al comercio (de este modo) podrá sacar sin apuro, tres veces lo que haya gastado en construirlo”.

Don Máximo Paz, su sucesor entre los años 1887 y 1890, **reconocía** la necesidad de consagrarle todos los esfuerzos que exigía su terminación como asimismo la importancia real de la obra del puerto y los beneficios que el Estado provincial debía esperar para movilizar el comercio de importación y exportación.

Desde los comienzos de su gestión anheló tener la oportunidad de librar Puerto La Plata al servicio del comercio y fijar la fecha de inauguración. En pos de este objetivo había “alentado esta obra importante, con la preferencia que merece, de manera que alcanza hoy una situación muy adelantada, a tal punto, que según comunicación que he recibido del señor Director Técnico de las obras el puerto

será habilitado aunque no completamente antes del 1º de Julio del corriente (1889)” y el Gran Dock terminado para los meses de agosto o setiembre (RO-PBA 1888)¹ (RO-PBA 1889).

Basado en esos informes el gobernador decretó su habilitación en julio de 1889, señalando el 1º de noviembre del mismo año para su solemne inauguración. Pocos meses más tarde, el Ingeniero Waldorp le comunicaba que por causas de fuerza mayor no había podido activar la terminación de las obras. Máximo Paz le otorgó entonces una prórroga hasta el 25 de diciembre de 1889, ante la conveniencia de tener las obras “completamente terminadas para que conjuntamente con la inauguración se libre al servicio público el gran dock” (RO-PBA 1889a).

Ese día de diciembre se liberaron parcialmente al servicio público las obras del antepuerto o puerto exterior; el Canal de Entrada y la travesía del Río Santiago; una faja de 90 metros de ancho a lo largo de los muelles de la compañía Muelles y Depósitos; el Canal de Acceso al Gran Dock hasta el kilómetro número 1; el acceso por el Río Santiago hasta el Puerto Intermedio y el Puerto Intermedio. Su inauguración definitiva debió esperar hasta tener convenientemente terraplenados los caminos y plataformas laterales del Gran Dock, como asimismo ejecutada la infraestructura de mampostería de varios galpones de hierro (RO-PBA 1890).

El 30 de marzo de 1890 las obras de Puerto La Plata fueron inauguradas en un acto solemnísimos que contó con la presencia de Miguel Juárez Celman, Presidente de la República (1886-1892) y del Gobernador Don Máximo Paz que, según sus propias palabras, no había omitido sacrificio alguno para su terminación “venciendo resistencias inconcebibles” (RO-PBA 1890a)².



Medalla recordatoria de la Inauguración de Puerto La Plata, 1890. Documento público en: <https://www.biddr.com/auctions/tauleryfau/browse?a=472&l=477011>

1- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA).

(1888). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Máximo Paz, 1º de mayo de 1888. La Plata: sin datos de edición.

(1889). Mensaje del Gobernador de la Provincia Máximo Paz leído a la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1889. La Plata: Imprenta de El Fiscal.

(1889a). Prorrógase la inauguración del puerto de La Plata hasta el 25 de diciembre de 1889, 21 de octubre de 1889. La Plata: Imprenta de El Fiscal.

(1890). Prorrógase nuevamente la inauguración del Puerto de La Ensenada, 19 de febrero de 1890. La Plata: Establecimiento Tipográfico de El Día, 1890

2- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA).

(1890a), Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Máximo Paz, 1º de mayo de 1890. La Plata: Establecimiento Tipográfico de El Día, 1890

Puerto La Plata, momentos de decadencia...

En el mismo año de su inauguración la República Argentina era afectada por una profunda depresión. Las políticas de gobierno del Presidente Miguel Juárez Celman la llevaron a un período de especulación que derivó en una crisis económica y financiera. En ese contexto el pago de la deuda pública era insostenible y se constituiría en una de las mayores preocupaciones de los gobernadores que le sucedieron a Máximo Paz.

Recordemos en este punto que Dardo Rocha (1881-1884) había comisionado, en 1883, a Don Gabriel S. Martínez para negociar en el extranjero un empréstito de once millones de pesos fuertes con la finalidad de construir científicamente Puerto La Plata y que, contraído, había aumentado considerablemente la deuda pública de la provincia de Buenos Aires. Al 31 de marzo de 1884 el total ascendía a 32.271.290 pesos oro, de los cuales 11.000.000 correspondían al empréstito para las obras de la infraestructura fundante de Puerto La Plata y, en 1890, al concluir el mandato de Máximo Paz la deuda externa ascendía a 70.000.000 pesos oro, de los cuales más de la mitad debían cargarse a los ferrocarriles y a Puerto La Plata.

Don Julio A. Costa, gobernador entre 1890 y 1893, recibió una provincia con un tesoro exhausto, con las rentas fiscales en un retroceso alarmante, detenida bruscamente la marcha del Banco de la Provincia y crítica, hasta ser casi desesperada la situación del Banco Hipotecario y, por consiguiente, entre otros problemas emergentes de la crisis, suspendido el servicio de intereses y amortización de todos los empréstitos, externos e internos (RO-PBA 1891)³.

Desde el podio del foro parlamentario, el gobernador en su discurso de 1892 se explayó *in extenso* sobre la situación económica y financiera de Puerto La Plata, sin dejar de lado otras dificultades que impedían dar continuidad a las obras en su mayor parte contratadas, pero que por falta de recursos especiales “fue necesario atender con rentas generales, o con letras de Tesorería, hasta que agotados los medios de que el Gobierno disponía, quedaron paralizadas”.

Había llegado el momento de detener las obras de progreso e introducir dolorosas economías y, en este escenario, las de infra y supra estructuras del Puerto La Plata. Por ello, a un año de su inauguración, Julio A. Costa le presentaba a la Asamblea Legislativa dos propuestas que, a su juicio, facilitarían el capital necesario para finalizar las obras empezadas: por acuerdos con los acreedores o por arrendamiento del puerto (RO-PBA 1892).

El gobernador confiaba en lograr un acuerdo bajo condiciones aceptables para ambas partes y, si esas negociaciones fracasaban poner a consideración de la Asamblea “un Proyecto para arrendar el Puerto, por licitación, bajo la condición de que las obras sean terminadas por la empresa arrendataria. Hoy es cuestión resuelta que el Puerto de La Plata es el mejor de la República, bastando un gasto de un millón de libras esterlinas para proveerlo de todos los elementos necesarios que satisfagan las exigencias de un gran movimiento comercial”.

3-En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA)

(1891). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Don Julio A. Costa, 1º de mayo de 1891. La Plata: sin datos de edición.

(1892). Mensaje del Gobernador de la Provincia Don Julio A. Costa leído en la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1892. La Plata: Establecimiento Tipográfico de El Día, 1892.

Ratificaba además lo antedicho manifestando que “el Puerto de esta Capital (La Plata), es hoy la obra que más consagración exige a los Poderes Públicos. Los grandes capitales allí invertidos, su bondad indiscutible, la importancia que tiene como primer factor de desenvolvimiento de esta ciudad, y de engrandecimiento de la Provincia”, justificaban de por sí el “deber patriótico” de terminarla. Había que hacer un último esfuerzo, pues “la inercia en este caso irriga un grave perjuicio. No se puede dejar de hacer, hay necesidad de gastar, pero es tan reproductivo este gasto, que han de haber elementos para realizarlo”.

Es cierto, continuaba, que “el estado del Erario es precario, que el crédito general de la Provincia es difícil por la crisis que agobia al país”, pero tenía fundados motivos para concluir las obras del puerto con la entrega en arrendamiento a los mismos acreedores que facilitarían el capital necesario como “una solución fácil, económica y de muy buena fe administrativa”. La falta de inversión afectaba también los trabajos de conservación del Puerto, produciendo un notable debilitamiento en las escolleras que protegían las estacadas, y a la vez, causaban depósitos de lodo en los canales.

Por otra parte, su gobierno hacía las gestiones conducentes a la obtención de los recursos económicos con la finalidad de saldar deudas con las empresas, por ejemplo, con la hidráulica de G. Luther que “por el contrato debe hacerse en gran parte al contado y en oro, lo que es un serio inconveniente, teniendo en cuenta entre otras razones la depreciación de nuestra moneda”.

En el apartado Obras Públicas del mismo mensaje de 1892, Julio A. Costa le trasmitía a la Asamblea Legislativa el estado de las obras realizadas el año anterior, tanto de aquellas complementarias a cargo de las empresas constructoras y las concesionadas para establecer depósitos de carbón, como las practicadas por la propia Administración de Puerto La Plata. A estas últimas las describía bajo el título de construcciones de tramos de vías férreas y la estación Dock Central; de ampliación de embarcaderos, uno para animales en pie; ejecución de obras de desagües e instalaciones hidráulicas y montaje de algunos galpones; contratos de limpieza y servicios de carga y descarga de vagones y buques; preparación de legajos de licitación para la colocación de piedras en las escolleras, la conservación de los muelles de madera y los riberones de fajinaje, entre otras.

Un año más tarde, 1893 último de la gestión de su gobierno, el mismo Julio A. Costa presentaba a discusión de la Asamblea Legislativa una tercera propuesta: enajenar el bien provincial Puerto La Plata como solución al pago de la deuda externa. Esa solución consistía en la venta del puerto, valorizado en treinta y cinco millones m/n, a la Compañía que se formara con los tenedores de títulos de los empréstitos reconocidos por la provincia de Buenos Aires, quedando ésta “a deber una suma que puede perfectamente servir con los recursos que al objeto le dejan sus rentas del año” (RO-PBA 1893)⁴.

La transferencia por venta de Puerto La Plata, obligaba a la Compañía a concluir las obras proyectadas dentro del término de cuatro años, mientras que la provincia se reservaba “el derecho de readquirir el puerto en cualquier tiempo durante el término de 30 años por el mismo precio pagado por la compañía,

4- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA) (1893), Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Don Julio A. Costa, 1º de mayo de 1893. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1893.

más el importe de lo que se emplee en las obras de conclusión”.

El traspaso comprendía la totalidad de las infra y supra estructuras: el canal de entrada, el antepuerto del Río Santiago, el Gran Dock y el dique de maniobras, los canales de cabotaje y de desagüe; los puentes, muros y defensas de dichas obras; los depósitos, muelles, grúas, las instalaciones de carga y descarga y, en general, todas las construcciones, obras y trabajos de cualquier naturaleza, de propiedad de la provincia de Buenos Aires, salvo los terrenos adyacentes al puerto “que no sean absolutamente indispensables para el funcionamiento del mismo”.

Además, incluiría la cesión del ferrocarril desde la estación Central de La Plata hasta el Río Santiago y el ramal al Dique N° 1, con todos sus desvíos, estaciones, depósitos, etc.; los derechos de explotación del puerto, incluyendo los de entrada, estadía, muelles, faros, carga y descarga, almacenaje y estilaje y “cualesquiera otros que se establezcan en lo sucesivo en el puerto de Buenos Aires”. La provincia se reservaba el derecho de conceder acceso al puerto a las empresas ferro-carrileras que no lo tuvieran y adquirir títulos o acciones de la Compañía, si las circunstancias así lo possibilitaban. Los beneficios del traspaso a manos de empresas privadas no eran menores.

La provincia se comprometía a gestionar ante las autoridades nacionales la exoneración de todo impuesto nacional a favor de la Compañía; a no hacer a terceros nuevas concesiones para la construcción de canales, docks, diques de carena u otros, dársenas, astilleros, depósitos, muelles y demás obras que se relacionaran con la explotación del puerto y liberar todos los terrenos de su propiedad a venta en remate público “durante los primeros diez años, contados desde el otorgamiento de la escritura definitiva”. En caso contrario la Compañía tendría amplias facultades para arrendarlos o cederlos de otro modo para su explotación, incorporando lo así obtenido “a las entradas generales del puerto en beneficio de los accionistas”.

Esta negociación que, a juicio del gobernador Julio A. Costa, redundaría en grandes beneficios para los intereses comerciales vinculados al puerto, quedaría archivada sin tratamiento parlamentario.

Para su sucesor Guillermo Udaondo (1894-1898), Puerto La Plata requería urgente atención porque si bien después de la crisis de 1890, y fracasada venta, su estado satisfacía las necesidades más inmediatas, era evidente “que su desarrollo material tiene que ser paralelo con su creciente movimiento comercial, y es deplorable, por tanto, que la situación financiera de la Provincia no permita dedicarle los recursos que son de todo punto indispensables para conseguirlo”. Al mismo tiempo les informaba a los miembros de la Asamblea sobre el mal estado de los muelles de defensa y las escolleras del canal de entrada; la imposibilidad de rellenarlos por falta de recursos y la urgente necesidad de adquirir un tren de dragado para la conservación constante de los canales (RO-PBA 1896)⁵.

Entre las obras ejecutadas durante el primer año de su gestión para mejorar los servicios del puerto, solamente mencionaba la instalación definitiva de los guinches hidráulicos en el costado oeste del Gran Dock y del aparato eléctrico para señalar la hora del meridiano; el arreglo de los mareógrafos; la construcción de empedrados y de varias líneas telefónicas y del alumbrado eléctrico en ambos

5- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA) (1896), Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Guillermo Udaondo, 1º de mayo de 1896. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1896.

costados del Gran Dock, que permitía efectuar operaciones durante la noche. Completaba el discurso informando que a esas mejoras se agregaban, entre otras, la colocación de una báscula para pesar vagones; la realización de trabajos de saneamiento, seguridad e higiene; el aumento de vías férrea; la terminación de las obras preparatorias para la instalación de cinco guinches hidráulicos en el costado Este del Gran Dock y la reparación de las obras más indispensables en las escolleras.

Con cierto desánimo reiteraba, en 1896, que en Puerto La Plata se habían realizado trabajos y mejoras de relativa importancia: “Debo citar en primer lugar el dragado en el antepuerto o canal de entrada, ejecutado con una draga y dos chatas cedidas por el Gobierno Nacional y otros elementos alquilados para ese fin [...] Con el objeto de remediar provisoriamente la absoluta insuficiencia de los galpones fiscales, se establecieron seis plataformas para depósito de cereales y se ha dispuesto la compra de cien lonas con el mismo fin [...] Dentro de poco quedará terminado un espacioso edificio para las oficinas provinciales y nacionales”.

También exponía las dificultades de funcionamiento de Puerto La Plata, atribuidas a la insuficiencia de galpones y comodidades para las operaciones de depósito de cereales, carga y descarga. En vista de estas dificultades y de la falta de recursos fiscales para solucionarlas, el Poder Ejecutivo alentó el establecimiento de depósitos particulares que contribuirían al mayor desenvolvimiento del puerto con la introducción de importantes mejoras como la instalación de elevadores y secadores de granos.

En este sentido el gobierno de Guillermo Udaondo había realizado algunos esfuerzos sin el éxito esperado. Únicamente la casa de los señores Bemberg y Cía., había solicitado una concesión de terreno para establecer un depósito de cereales con las más modernas instalaciones, asegurando que le fue otorgada sin visos “de un privilegio, ni franquicias que no estén concedidas por las mismas leyes vigentes”.

Udaondo, en 1897, se explayaba ante la Asamblea Legislativa con cierto optimismo: “El Puerto de La Plata está por fin dotado de las comodidades y los servicios más indispensables, si bien falta aún bastante para que llene ampliamente todas las condiciones que debe tener para asegurar definitivamente sus indiscutibles ventajas”. Todas las oficinas provinciales y nacionales se encontraban instaladas en cómodos edificios; el número de los depósitos fiscales había aumentado; estaban aseguradas las escolleras de entrada al antepuerto y dragado el Canal de entrada; colocados una segunda máquina en la Casa Central Hidráulica y cinco guinches hidráulicos al costado Este del Gran Dock (RO-PBA 1897)⁶.

Muy pronto, colegía “quedarán terminados los estudios para el ensanche del Puerto, que dispuse efectuara el Departamento de Ingenieros” y, aunque ninguna de sus propuestas sería ejecutada, sí esperaba presentar a la Asamblea Legislativa un proyecto para la terminación definitiva de las escolleras “de todo punto de vista indispensable para mantener la profundidad del Canal de Entrada, sin la cual estará siempre en peligro la existencia del Puerto mismo”.

Pero en 1898, nuevamente, el desaliento se apoderó de Guillermo Udaondo frente a la imposibilidad

6- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA) (1897). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Guillermo Udaondo leído en la Asamblea Legislativa, 28 de mayo de 1897. Enero-Junio de 1897. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1897.

de darle una consagración especial a Puerto La Plata “a fin de que no se esterilicen los ingentes sacrificios que ha costado al erario”. Así lo expresaba en su discurso: “Como os he manifestado en mis anteriores Mensajes, se han hecho gastos de consideración en el Puerto de La Plata, a fin de dotarlo de las comodidades más indispensables. Si faltan aún algunas, como depósitos de líquidos y de mercaderías de importación, es porque no he dispuesto de los recursos necesarios para proveerlas; pues no sólo ha sido necesario invertir gran parte de los disponibles para atender ante todo a la conservación del Puerto, sino que he tenido que hacer frente a una deuda anterior al 1º de mayo de 1894 que subía a cerca de dos millones de pesos moneda nacional” (RO-PBA 1898)⁷.

No obstante los resultados alcanzados para mantener la infraestructura portuaria durante las gestiones de sus predecesores, Don Bernardo de Irigoyen (1898-1902) al tomar la investidura de gobernador hacía hincapié en las debilidades, viales y ferroviarias, de ingreso y egreso de los productos. Con verdadero desánimo relataba que pese a procurar atraer elementos de actividad como un frigorífico y otras industrias, o encargar en Europa o en Estados Unidos la compra de nuevos equipos y elementos, faltaban aún vías férreas que, ligadas a las generales, pusieran a Puerto La Plata en comunicación directa con los centros productores de la provincia.

Tampoco le había sido posible efectuar el dragado por falta de máquinas y de chatas y “El Excelentísimo Gobierno de la Nación solo ha podido facilitar, en préstamo, una draga de reducidas dimensiones que carece de lanchas auxiliares: servirá para los canales internos”.

Puerto La Plata, “la obra más importante por su extensión, las comodidades y ventajas que ofrece al comercio y los servicios que presta actualmente a la Nación y que serán mayores en adelante”, sufría de embancamientos que dificultaban la entrada y por ello el Poder Ejecutivo, después de recibir distintas propuestas, había resuelto comprar un tren completo de dragado para remover esos tropiezos que perjudicaban los intereses de la provincia.

A fines del siglo XIX, Don Bernardo de Irigoyen insistía en “la urgencia de acometer esos importantes trabajos, pero no disponemos de recursos para iniciarlos y tengo que someterme, con violencia, a la fuerza del emplazamiento” (RO-PBA 1901).

Reflexionaba entonces sobre las medidas a adoptar para darle mayor actividad al puerto, centrando la atención en la construcción de dos vías férreas que lo ligaran con las líneas generales del Sur y del Oeste bonaerense, aunque no consideraba discreto abordar grandes trabajos, frente a la imposibilidad de prescindir de ciertas obras para mantener franco el canal de acceso al tránsito de los barcos más grandes que llegaban al río de la Plata.

El nuevo siglo comenzaba con pocas señales positivas para la inversión pública en nuevos proyectos y obras de mantenimiento. Desmoralizado, Bernardo de Irigoyen prologaba el siglo XX advirtiendo que los resultados de la explotación de Puerto La Plata tampoco se correspondían con el capital invertido.

Bernardo de Irigoyen recibió en 1902 “concisas indicaciones para el arrendamiento del Puerto” pero

7- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA) (1898). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Guillermo Udaondo leído en la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1898. Enero- Junio de 1898. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1898.
(1901). Mensaje del Gobernador de la Provincia Bernardo de Irigoyen, 1º de mayo de 1901. Enero – Julio: Talleres de Publicaciones del Museo, 1902.

no creyó conveniente discutir las porque “ningún cambio eficaz anunciaban” y procedían de empresas cuyos intereses se armonizaban, débilmente, con los propios de la provincia de Buenos Aires.

Aseguraba, además, que en veinte años el Puerto de Buenos Aires “no tendría capacidad bastante para el comercio exterior de la República”, y no le resultaba extraño “que los poderes nacionales” pensaran en la adquisición de Puerto La Plata para ponerlo al servicio de los intereses generales del país (RO-PBA 1902)⁸.

Puerto La Plata, transferido por venta de Provincia a la Nación

Marcelino Ugarte, gobernador (1902-1906), estudió a principios del siglo XX un proyecto para enajenar Puerto La Plata pero, como Bernardo de Irigoyen, desechó la idea persuadido de que su porvenir exitoso estaba próximo. Su optimismo se basaba en la importancia de los emprendimientos privados en marcha: la construcción del gran frigorífico The La Plata Cold Storage (a partir de 1907 Swift) y el establecimiento de tanques de petróleo concedido a la empresa de Roberto Carlos Drummond en 1903. Pero por sobre todo abrigaba el propósito de construir vías férreas provinciales tributarias del puerto porque “siempre he creído que las grandes vías de transporte son medios de gobierno y simpatizo con la idea de construirlas por cuenta del Estado, el cual puede aplicar tarifas mínimas o aun a pérdida, contando con amplias compensaciones indirectas” (RO-PBA 1903)⁹.

Dos comisiones estudiaban sobre terreno el trazado de una línea férrea que arrancando en Puerto La Plata, cruzaría los partidos de San Vicente, Monte, Saladillo, Veinticinco de Mayo y Nueve de Julio, bifurcándose en este punto en dos ramales: uno que llegaría al Meridiano 5°, internándose en los partidos de Pinto y Villegas y, otro paralelo a la línea existente de Trenque Lauquen y estación Flora (partido de Rivadavia) hasta el citado meridiano. El desarrollo de esta línea con zona de influencia suficiente para asegurar su rendimiento “acrecentará, además, indirectamente, la renta pública, volcando considerable movimiento sobre el Puerto de La Plata, aun cuando se adoptaran tarifas ínfimas, de amparo a la agricultura, y sin perjuicio para el fisco” (RO-PBA 1904).

A los miembros de la Asamblea Legislativa les comunicaba también que Puerto La Plata, profundizado, podía dar acceso a buques de treinta pies de calado para resolver el problema de abaratamiento de fletes que si bien salía de su órbita de acción “la Nación ha de preocuparse, sin duda, de aumentar la profundidad de los puertos argentinos. De otro modo quedarían reducidos, cuando termine el suyo la República Oriental, a puertos de segundo orden”.

Marcelino Ugarte designó entonces al legislador Federico Pinedo para que gestionara “la cesión a la Nación del Puerto de La Plata”. Los fundamentos de tal decisión se encontraban en la imposibilidad

8- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA)

(1902) Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Bernardo de Irigoyen a la Honorable Asamblea Legislativa, 1° de mayo de 1902. Enero – Junio de 1902. La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo, 1902.

9- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA)

(1903) Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Marcelino Ugarte, leído en la Asamblea Legislativa el 3 de diciembre de 1903. La Plata: sin datos de edición.

(1904) Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Marcelino Ugarte, 7° de mayo de 1904. Enero – Junio: Taller de Publicaciones, 1904.

de distraer recursos escasos, dada la situación de las finanzas de la provincia de Buenos Aires, y en la creciente corriente de opinión que aprobaba la venta de Puerto La Plata para resolver el problema del puerto de Buenos Aires.

Frente a la obsolescencia de Puerto Madero, concluido en mayo de 1898, el Gobierno Nacional se encontraba ante la disyuntiva de ampliar el Puerto de Buenos Aires o comprar el de La Plata para distribuir, entre los dos, tanto la importación como la exportación de productos, además de sumar infra y supra estructuras y ventajas de competitividad (RO-PBA 1902)¹⁰.

A poco que se analicen los mensajes del gobernador Marcelino Ugarte, se advierte que el siglo XX enfrentó a la provincia de Buenos Aires con el dilema de sostener bajo su órbita un Puerto “que sólo produce pesos 300.000 m/n al año; gasta en administración 140.460 m/n, y ha costado más de veinte millones de pesos oro” o, de estudiar un proyecto para enajenarlo”. A partir de entonces se aceleró el proceso político, administrativo, técnico y legal de venta de Puerto La Plata.

El gobernador Marcelino Ugarte y Emilio Civt, Ministro de Obras Públicas de la Nación, en representación del Presidente Julio A. Roca, firmaron el 29 de Agosto de 1904, las bases de un contrato para la venta de Puerto de La Plata, a favor de la Nación.

El 24 de Setiembre de 1904, el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación, reunidos en Congreso, sancionaron con fuerza de ley (Nº 4436) la autorización para adquirir del Gobierno de la provincia de Buenos Aires el Puerto La Plata, con todos sus terrenos, instalaciones y accesorios.

El 4 de Octubre de 1904, el Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires aprobaba con fuerza de ley la transferencia en propiedad de Puerto La Plata al Gobierno de la Nación. Por el contrato ajustado a ley la Nación tomaba a su cargo una parte de la deuda externa provincial.

El 5 de Octubre de 1904, el gobernador Marcelino Ugarte firmó un decreto que comisionaba al Administrador del Puerto para que, auxiliado por personal de la oficina técnica junto a funcionarios designados por el Gobierno Nacional, procediera a practicar un inventario del Puerto, con las dependencias y accesorios que se traspasaban a la Nación.

El mismo día, el Presidente Julio A. Roca firmó el decreto por el cual disponía que la recepción de Puerto La Plata se realizaría el 9 de octubre de 1904.

Discursos de cierre

La nacionalización de Puerto La Plata dio motivo a intensos debates políticos, técnicos, académicos y científicos que mediatizados por numerosos estudios, informes, publicaciones y los principales matutinos de la prensa local y porteña, privilegiaron la tesis de convertirlo en antepuerto del de Buenos Aires. Puerto La Plata sería entonces complemento y punto obligado de entrada y salida de carbón

10- En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (RO-PBA) (1902). Designase al doctor Federico Pinedo para que gestione la nacionalización del Museo, Observatorio y Facultad de agronomía, así como la cesión a la nación del Puerto de La Plata, 4 de junio de 1902. Enero- Junio 1902. La Plata: Taller de Publicaciones del Museo, 1902.

e inflamables, en otros términos, un antepuerto a semejanza de los modelos de *Bremerhaven* y *Cuxhaven*, antepuertos respectivamente de las ciudades de Bremen y Hamburgo.

Escaris Méndez (1905, 101-106)¹¹ nos acerca esta “fecunda solución del gobierno”, a través de los discursos que intercambiaron el Gobernador Marcelino Ugarte y el Teniente General Julio A. Roca, Presidente de la República “en la solemne entrega a la Nación del Puerto de La Plata”.

En partes de su alocución, Marcelino Ugarte consideró la transferencia como un acto trascendental de su gobierno pues, no solamente, se integraría a la política portuaria nacional, sino que convenía “a la provincia porque la descarga de una deuda que para ella resulta onerosa”, permitiéndole destinar el importe de la venta a la construcción de una red ferroviaria que lo conectara con toda la provincia y a otros planes de gobierno.

La mayoría de los párrafos de su discurso exaltaban la gestión del gobierno nacional y, especialmente, su decisión de tomar “posesión del gran puerto central de la República; y si alguna crítica pudiera hacerse de este hecho, es que no se haya realizado anteriormente”. Para Julio A. Roca, su adquisición comprometía a la Nación para hacer cuanto dependiera de una acción pública que cumpliera con el pensamiento inicial que presidió a la fundación de La Plata, “dejando de ser ella una ciudad puramente oficial, para convertirse en otro emporio comercial y manufacturero de la República”.

Puerto La Plata, nacionalizado, ingresó en un nuevo proceso de reconversión de sus roles, internalizando su historia en sinuosos ciclos de éxitos y fracasos de planificación y gestión pública para promover su desarrollo.

11- Escariz Méndez, F. (1905). La Puerta del Plata. En *Hacia las Cumbres, Jornadas del Progreso Argentino*. La Plata: Talleres Heliográficos de Ortega y Radaelli,