

JUAN MANUEL HUERGA
EDGARDO ANÍBAL CASCANTE

PUERTO
DOCK
SUD
EL PUERTO DE
AVELLANEDA



Consortio de Gestión
del Puerto de Dock Sud

**PUERTO DOCK SUD
EL PUERTO DE AVELLANEDA**

Idea y proyecto: Consorcio de gestión del Puerto de Dock Sud

Prohibida su reproducción total o parcial, así como
su almacenamiento electrónico o mecánico.

Todos los derechos reservados.

Primera edición.

Este libro se terminó de imprimir en
Septiembre de 2023 en La imprenta ya S.R.L.

Estados Unidos 1061. Florida Oeste.

Buenos Aires, Argentina.

Prólogo

Génesis y transformación en el Puerto Dock Sud

Los ríos, con su fluir incesante, han sido testigos silenciosos de las historias que moldearon la geografía y la identidad de los pueblos a lo largo de los siglos. En las aguas del Río de la Plata, donde los ecos de la historia se funden con las corrientes del presente, se encuentra el Puerto de Dock Sud, un punto crucial en la trama económica, social y cultural de la provincia de Buenos Aires, Argentina.

Bajo la mirada del historiador Juan Manuel Huerga y el ingeniero Edgardo Aníbal Cascante podemos recorrer la historia del Puerto de Dock Sud desde que comenzó a pensarse el proyecto hasta el presente. Este libro viene a dejar plasmada la huella de los acontecimientos que se ciñen alrededor de un ente que fue y sigue siendo clave en el desarrollo de Avellaneda y de la economía y la logística portuaria bonaerense y nacional. Esta crónica no solo es una narración histórica, sino también un testimonio del desarrollo que trajo el puerto a la zona, su cambio a través de los años y la evolución de su vínculo con la comunidad.

Las sirenas de las fábricas y de los barcos han sido íconos sonoros de la Avellaneda productiva durante décadas. En aquel contexto, en sus calles era posible cruzarse con arcos de ganado hacia las tabladas. El resero y el obrero industrial solían atravesar los mismos empedrados hasta mediados del siglo XX. Nos estamos refiriendo a un distrito económicamente próspero, basado fundamentalmente en la producción de bienes.

De esta manera, los autores retratan la importancia que tuvo el puerto en la dinamización de la economía, del comercio y de la población de la zona desde el comienzo de su puesta en marcha. Su ubicación estratégica (por su cercanía con la Capital y con La Plata), potenciada por el desarrollo ferroviario que le dio conectividad con el país, lo convirtió en un engranaje clave de la cadena productiva nacional. Desde el comienzo del proyecto a finales del siglo XIX hasta la actualidad el puerto ha jugado un rol preponderante en el crecimiento de Avellaneda. Nació como vecino del Puerto de Buenos Aires y con el correr del tiempo fue forjando su propia identidad.

Desde siempre el puerto estuvo vinculado a la historia de la tierra y de la gente que lo rodea, lo marcan muy bien los autores al citar el tango "Silbando" para demostrar cómo fue parte de la génesis de la mística popular del barrio y cómo se convirtió en escenario de la historia de una Avellaneda que estaba en formación, encontrando su identidad y su esencia. Así como quedó marcado en la cultura, dio nombre al barrio Dock Sud, que pasó a conocerse entre las y los vecinos como el "Docke". Su actividad atrajo a muchos inmigrantes que venían a la Argentina en busca de una nueva vida y oportunidades, por eso en sus alrededores se fue asentando una población heterogénea que se formó con la mixtura de las culturas que traían las distintas colectividades. Desde su construcción y su creación el puerto fue pensado como el corazón que impulse el crecimiento de la industria y del comercio que ya estaba en vías de desarrollo durante el siglo pasado, así lo destacan los autores:

El Puerto Dock Sud no fue un proyecto aislado; estaba encuadrado en el mismo esquema de los ferrocarriles, la usina de gas, las usinas eléctricas, los tranvías eléctricos, el Mercado Central de Frutos del País y los frigoríficos. Todo aquello ya estaba instalado

en el actual territorio del Partido de Avellaneda en los albores del siglo XX. A todo ello hay que agregar que los inversores ya contaban con los trabajos concluidos del “ante-puerto” o “canal de acceso” al Riachuelo, a cargo del Ingeniero Huergo, lo cual implicaba un ahorro sustancial en el presupuesto de la obra.

Hoy en día, todavía conserva una ubicación estratégica por su gran conectividad de accesos ferroviarios, terrestres y marítimos. Además, el área donde se emplaza es la de mayor consumo y producción: alrededor del 40 % de establecimientos productivos industriales se concentra en la Provincia de Buenos Aires, según el mapa productivo laboral argentino.

Con el pasar de las décadas y la reconversión industrial y urbanística, el puerto necesitó transformarse para poder ser la plataforma logística, eficiente y vinculada con la comunidad que necesitaba el municipio, la provincia y el país. En el presente cuenta con la terminal de contenedores más grande de la Argentina, un sector de hidrocarburos, de cargas generales y de áridos. Las actividades son un gran aporte para la economía nacional y el comercio exterior, y tienen gran incidencia en el sector energético, industrial y comercial.

Para estar a la altura de los estándares internacionales y las exigencias del comercio global, hizo falta que Puerto Dock Sud sufra una transformación que lo convierta en una plataforma logística moderna. Este proceso comenzó con inversión en sistemas de seguridad, puesta en valor de las instalaciones del puerto y los muelles, plan de reordenamiento de tránsito, certificaciones de seguridad y la adopción de innovaciones tecnológicas como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) -una herramienta de digitalización de los procesos portuarios para trámites de comercio exterior que reduce tiempos y costos, además de generar mayor transparencia y mejores controles-, entre otras.

Sin embargo, uno de los hitos principales e históricos del siglo XXI fue la realización del primer dragado integral en 30 años de los canales principales del puerto. Fue una tarea que se realizó con remediación ambiental junto con autoridades de la Nación y de la Provincia de Buenos Aires. Gracias al dragado se puede garantizar el ingreso de buques de mayor calado y una utilización segura de las vías navegables.

Esa transformación que fue necesaria para el Puerto de Dock Sud, no solo necesitó darse desde la infraestructura, la modernización, la vinculación con otros puertos nacionales e internacionales; sino desde un cambio de paradigma que se adapte a los tiempos actuales. Hoy los puertos no se conciben con un ente aislado de la comunidad, hay una exigencia desde la sociedad de que adopten políticas de sustentabilidad y cuidado con el ambiente, que dejen de ser espacios exclusivamente masculinos para ser entornos laborales con equidad e igualdad, y también que estén integrados con la comunidad en la que están insertos.

Como primera mujer presidenta de un puerto en la Provincia de Buenos Aires, creo que mi designación hecha por el gobernador Axel Kicillof fue una apuesta a impulsar una visión diferente que se alinee con los objetivos y estándares de puertos internacionales, que desde su gestión buscan convertirse en espacios inclusivos, sustentables, vinculados con la comunidad, responsables con el entorno, que generan puestos de trabajo y potencian la economía de las comunidades donde se encuentran. Con este compromiso al asumir la gestión, busqué cumplir con esos objetivos, generar políticas y acciones que trasciendan mi paso por Puerto Dock Sud y sienten las bases para el futuro. Encontré el apoyo de un directorio que confió en que este era el camino para crecer, y el acompañamiento de la Subsecretaría de Asuntos Portuarios de la Provincia de Buenos Aires, que dotó a la gestión de herramientas y recursos para llevar

adelante las metas planteadas. No puedo dejar de destacar el equipo del Puerto, las trabajadoras y los trabajadores quienes pusieron lo mejor de sí para lograr la transformación de la entidad en una plataforma a la que dé orgullo pertenecer.

Un capítulo de este libro resalta dónde está posicionado hoy el puerto -convertido desde 2019 en Consorcio de Gestión Puerto de Dock Sud-, su rol estratégico, su evolución, modernización y la integración con el barrio. Lo conseguido en su historia más reciente en su función socio-económica se logró gracias a la articulación con la municipalidad de Avellaneda, con sus autoridades el Intendente Jorge Ferraresi y la jefa de Gabinete Magdalena Sierra, y las distintas entidades de la Provincia de Buenos Aires.

El municipio de Avellaneda tuvo un rol fundamental para generar un puente entre el Puerto y las y los vecinos. Gracias al trabajo en conjunto pudimos llevar adelante programas como “Comunidad Docke” en la que los estudiantes de los colegios de Avellaneda pueden tener su primer contacto con el puerto, visitar sus instalaciones y conocer cómo se trabaja y qué actividades se realizan. También se realizó la limpieza de la playa Puerto Piojo en conjunto con voluntarios del Consorcio, permisionarios y la secretaría de Medio Ambiente de la Municipalidad. Otra de las actividades con la comunidad fue la instalación del Vivero de Plantas Nativas en los espacios verdes del puerto, proyecto llevado a cabo con la Cooperativa de Mujeres del municipio. Todo esto sumado a las actividades culturales y solidarias que se realizaron con los barrios aledaños al ejido portuario.

En estos últimos años, el puerto también comenzó un trabajo de inclusión y equidad a partir de la creación de la primera Comisión de Perspectiva de Género y Diversidad, que se enfocó en generar más oportunidades y dejar de pensar al puerto como un espacio solo para hombres. Puertas adentro, la Comisión creó un protocolo de prevención e intervención de situaciones de violencia

por razones de género en el ámbito laboral, también hizo distintas capacitaciones, talleres y actividades con perspectiva de género. Puertas afuera, se realizó un gran trabajo en conjunto con el Ministerio de Mujeres, Políticas De Género y Diversidad Sexual de la Provincia de Buenos Aires y el municipio de Avellaneda en campañas y acciones. Una de las políticas a destacar es la creación del programa “Formar para trabajar”, pensado para formar soldadoras y electricistas. Esta iniciativa se concretó gracias a la articulación con el Ministerio de Mujeres bonaerense y el Astillero Río Santiago. El trabajo realizado por la comisión tuvo su broche de oro en marzo de 2023 con el primer Foro de Equidad y Sustentabilidad del Puerto de Dock Sud, que contó con participaciones internacionales.

El área ambiental también fue abordada en estos años desde distintas políticas y actividades como la limpieza de Puerto Piojo, reciclado y separación de residuos, campaña “Papel Cero” y el plan de gestión ambiental (un verdadero hito en la implementación de acciones sustentables que les permitan reducir significativamente el impacto de las actividades portuarias y contribuir a un desarrollo más sostenible en el sector). En el marco de este plan, se encuentra el subprograma Huella de Carbono para estimar las emisiones de gases de efecto invernadero que produce una organización, propiciando su visibilización, regularización y disminución a través de la incorporación de energías limpias.

En esta última etapa de la historia, el puerto logró ponerse a la cabeza de iniciativas innovadoras y ser pionero en materia de género, ambiente y tecnología. Este trabajo de cambio de paradigma hacia el desarrollo sostenible, que se inició en medio de la pandemia de 2020, fue progresando hasta consolidarse al certificar la integración a su estrategia corporativa de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Fue el primer puerto de la Argentina en lograrlo y a partir de esto pudo posicionarse al nivel de otros puertos del mundo.

Los objetivos elegidos son “Igualdad de género”, “Agua limpia y saneamiento” y “Energía asequible y no contaminante”, “Industria, innovación e infraestructura”, “Producción y consumo responsables”, “Acción por el clima”, “Paz, Justicia e instituciones sólidas” y “Alianzas para lograr los objetivos”. De esta manera, Dock Sud entró dentro del Programa Mundial de Puertos Sostenibles.

Quiero agradecer el gran trabajo de los autores al plasmar en este libro cada una de las etapas de la historia de nuestro querido Puerto Dock Sud y retratar a través de sus plumas la relevancia que tuvo y tiene como actor socio económico para la provincia y para el país. El puerto tiene gran potencial para seguir creciendo y construyendo un futuro que impulse a la Argentina y la conecte con el mundo.

Carla Monrabal
(Presidenta del Consorcio de Gestión Puerto Dock Sud)

-I-

Barracas al Sud y el Puerto

“Un tango puede contar en tres minutos
lo que una ópera en tres horas”

Plácido Domingo

El icónico y centenario tango “SILBANDO” evoca a la antigua Barracas al Sud (actual Partido de Avellaneda). No fue el primero que lo hizo, pero fue el que más trascendió. La escena de su poesía tiene como telón de fondo al puerto de aquel arrabal y a un barco.

Sus autores -Sebastián Piana, Cátulo Castillo y José González Castillo- a través del arte musical documentaron con esta canción a una época del suburbio porteño.

“Una calle en Barracas al Sur // una noche de verano // cuando el cielo es más azul // y más dulzón el canto // del barco italiano...”

En aquellos versos nostálgicos, ya en la década de 1920, los poetas incorporaban “al barco” y “al puerto” en el paisaje de la antigua Barracas al Sud.

Y en otras estrofas, aquella canción expresa:

“...Y desde el fondo del dock // gimiendo en lánguido lamento // el eco trae un acento // del monótono acordeón...”

El dock en el que estaba aquel barco, era Dock Sud.

Los primeros intérpretes que grabaron estos versos en 1925 fueron Carlos Gardel y Azucena Maizani, artistas que en sus mejores años frecuentaron permanentemente los escenarios de Avellaneda, y en particular el "Centro Tradicionalista Leales y Pampeanos" del cual Azucena era madrina de la institución y Gardel socio honorario.

El embrión geográfico del Puerto de Barracas al Sud coincidió con el Puerto de Buenos Aires, cuando ambas pertenecían a la misma provincia: fue el Riachuelo de Barracas.

En los famosos cuadros portuarios de Quinquela Martín casi siempre tenía un espacio ineludible "la ribera de enfrente"; en ellos la Isla Maciel y el Dock Sud suelen estar presentes. Ambas márgenes del Riachuelo eran partes inseparables de un único escenario. Allí nacieron los puertos de Buenos Aires y de Barracas al Sud, juntos.



Estampa del Riachuelo de 1860. Barracas al Sud ya era un área de operaciones portuarias, aunque sin ninguna estructura.

-II-

AVELLANEDA

ciudad portuaria

Es una de las pocas ciudades bonaerenses que tiene el privilegio dado por la naturaleza de ser ribereña del Río de la Plata.

No es una ventaja menor, pues se trata del estuario más ancho del planeta. Quintas, viñedos, selva marginal y puerto, han sido los beneficios de esa condición geográfica.

Las sirenas de las fábricas y de los barcos han sido íconos sonoros de la Avellaneda productiva durante décadas. En aquel contexto, en sus calles era posible cruzarse con arreos de ganado hacia las tabladas. El resero y el obrero industrial solían atravesar los mismos empedrados hasta mediados del siglo XX. Nos estamos refiriendo a un distrito económicamente próspero, basado fundamentalmente en la producción de bienes.

Avellaneda siempre estuvo asociada a la palabra trabajo.

DOCK SUD es el Puerto de Avellaneda, aunque debido a su vecindad en el imaginario popular se lo supone como parte del puerto de la ciudad de Buenos Aires.

Es uno de los más importantes y estratégicos de Argentina por su ubicación geográfica, sus dimensiones, la modernidad de sus instalaciones, el volumen operado y sus sistemas de seguridad. Es Terminal Internacional de Contenedores, de cargas generales, puerto

petroquímico, de combustibles (líquidos y gasíferos) y de áridos. Lo ha sido también de carbón mineral, de ganado en pie y hasta de pasajeros.

Astilleros, talleres y almacenes navales han conformado parte de su escenografía, con algunas pintorescas tabernas y fondas para marineros.

En general los puertos del mundo toman el nombre de la ciudad a la cual pertenecen, pero en el caso del Puerto Dock Sud no ha ocurrido lo mismo, sino a la inversa. Cuando se lo proyectó el barrio de Dock Sud no existía; éste surgió posteriormente como consecuencia del puerto, tomando su nombre.

El nombre original del proyecto desde 1888 fue "DOCK SUD de la CAPITAL".

Bien pudo haberse llamado "Puerto de Barracas al Sud" y posteriormente "Puerto de Avellaneda".

Pero entonces ¿por qué "de la Capital", si no era ahí donde estaba este puerto? ¿y por qué las autoridades provinciales no elevaron una queja ante semejante avasallamiento al federalismo?

Muchos altos funcionarios alternaban con cargos en la Nación y en la Provincia y ninguno iba a arriesgar el inicio de un conflicto cuyo expediente, con el paso del tiempo, se lo tuviese que responder él mismo desde la jurisdicción demandada. Por ejemplo, Alfredo Demarchi (uno de los principales impulsores del Puerto Dock Sud) ha sido ministro de la Nación y también vice-gobernador de la Provincia.

Quizá el verdadero trasfondo de la expresión "de la Capital" era que estaba en los planes del poder político central que el Partido de Avellaneda fuese incorporado a la Capital Federal, como ya había ocurrido con los partidos de San José de Flores y de Belgrano. De hecho, este asunto fue expresado en el discurso inaugural de sesiones del Congreso de la Nación en Mayo de 1912 por el entonces

presidente Roque Sáenz Peña. Dijo dirigiéndose al Congreso: “La incorporación de aquella Ciudad a la Capital Federal se vuelve impostergable por razones de ORDEN POLITICO, ECONOMICO, de higiene y seguridad”. Las razones de “orden político y económico” eran claras y obvias: Avellaneda ya era entonces la Ciudad Industrial de la República, siendo habitualmente citada por la prensa nacional y provincial como la Manchester Argentina. Una caja muy interesante en todo sentido que incluía, entre otras cosas, un flamante puerto (Dock Sud) que ya estaba inaugurando su 2° Sección.

Definitivamente se quitó la palabra Capital y quedó “Dock Sud”, un anglicismo muy entendible en una época en la que Gran Bretaña era la mayor potencia económica del mundo y entre los principales países en donde hacía inversiones importantes de infraestructura estaba la pujante Argentina. Aquel anglicismo fue mutando con el tiempo hacia un italianismo fonético “il Docke Sure” y definitivamente “el Docke” como un sello de identidad barrial.

El Puerto Dock Sud no fue un proyecto aislado; estaba encuadrado en el mismo esquema de los ferrocarriles, la usina de gas, las usinas eléctricas, los tranvías eléctricos, el Mercado Central de Frutos del País y los frigoríficos. Todo aquello ya estaba instalado en el actual territorio del Partido de Avellaneda en los albores del siglo XX. A todo ello hay que agregar que los inversores ya contaban con los trabajos concluidos del “ante-puerto” o “canal de acceso” al Riachuelo, a cargo del Ingeniero Huergo, lo cual implicaba un ahorro sustancial en el presupuesto de la obra.

Los británicos no venían a hacer beneficencia sino negocios; pero no hay mejor inversión extranjera que aquella que se destina a la gran infraestructura, a riesgo de quien la construye. El Estado tiene el deber de fijar las normas regulatorias y exigir que sean cumplidas, defendiendo siempre el interés nacional.

Para autorizar la construcción del Puerto Dock Sud, el Estado Nacional impuso condiciones en carácter de “concesión para el servicio público”, las cuales controló que se cumplieran y ha aplicado sanciones cuando la obra se retrasó.

Haber construido entre 1890 y 1905 la Primera Sección del canal y los muelles de las dimensiones del proyecto, y posteriormente la Segunda Sección finalizada en 1914, implicó un enorme desafío de ingeniería para la época; un tremendo esfuerzo de centenares de trabajadores de la construcción, y una inversión muy importante en obras que una vez ejecutadas quedaron para siempre como



Buques a vela y barcazas en el Riachuelo (AGN)

patrimonio nacional. Todo eso ocurrió en un área que literalmente no servía para la agricultura o la ganadería, ni para edificar viviendas, porque cuando no estaba anegada por las crecidas del Río de la Plata, el suelo era siempre un flojo barro cenagoso. La peor situación meteorológica era la coincidencia de lluvia torrencial con sudestada.

La habilitación de este puerto generó infinidad de puestos de trabajo y enormes beneficios económicos para el país.

Esta larga dársena portuaria que penetra de manera oblicua, como un apéndice del Río de la Plata, hasta las entrañas de Avellaneda, es uno de los íconos de una ciudad bonaerense industrial, históricamente portadora del sello "Industria Argentina".

-III-

El espacio geográfico en su origen

Año 1580: Buenos Aires iba a ser fundada por segunda vez, con la palabra puerto en su nombre oficial, aunque no lo era.

Las tierras vírgenes pre-coloniales de la futura ciudad y sus alrededores estuvieron simultáneamente en la mirada panorámica de Juan de Garay cuando procedía a desembarcar del bergantín que lo traía desde Asunción.

Los únicos vestigios del paso de su antecesor, Pedro de Mendoza, eran los caballos cimarrones descendientes de aquellos equinos españoles que quedaron abandonados 44 años antes.

El objetivo de Garay era ejecutar la Real Orden de repoblar estas costas del Río de la Plata, debido al avance expansionista portugués. Obviamente Garay eligió el lugar más elevado para levantar un fuerte y hacer la primera agrimensura y cuadrículas alrededor del mismo. Se trata del área donde hoy se encuentra la Casa Rosada.

Entiéndase por "elevado" a una tenue barranca que sobresalía unos 23 m.s.n.m. en medio de la planicie absoluta. Todo sobre un suelo sin piedras, sólo tierra negra muy fértil.

Esta vez y para siempre nacía Buenos Aires.

Cerca de aquel emplazamiento desembocaba un riacho que en poco tiempo iba a resultar de gran utilidad logística para la nueva población.

Se lo ha identificado como "Riachuelo de los Navíos" en un principio, "Riachuelo de Barracas" en el siglo XIX, "Río Matanza" en su cuenca superior, y definitivamente como "Riachuelo".

Cruzando aquel Riachuelo estaba la puerta de entrada a los extensos campos del sur; donde sin acta de fundación protocolar, pronto florecerían los primeros asentamientos humanos en lo que luego pasó a identificarse como Barracas al Sud y posteriormente (desde 1904) como Avellaneda.

-IV-

Evolución geográfica del Partido de Avellaneda

Para entender cómo se hizo un puerto en la costa de Avellaneda, es importante conocer y describir geográficamente el territorio al que nos referiremos.

Durante siglos el mapa y el suelo del antiguo partido de Barracas al Sud han mostrado siempre la misma monotonía.

Pero en 1865, cuando llegó el primer ferrocarril, las cosas empezaron a cambiar. Su mapa se hizo dinámico y las sucesivas transformaciones no se detuvieron hasta finales del siglo XX.

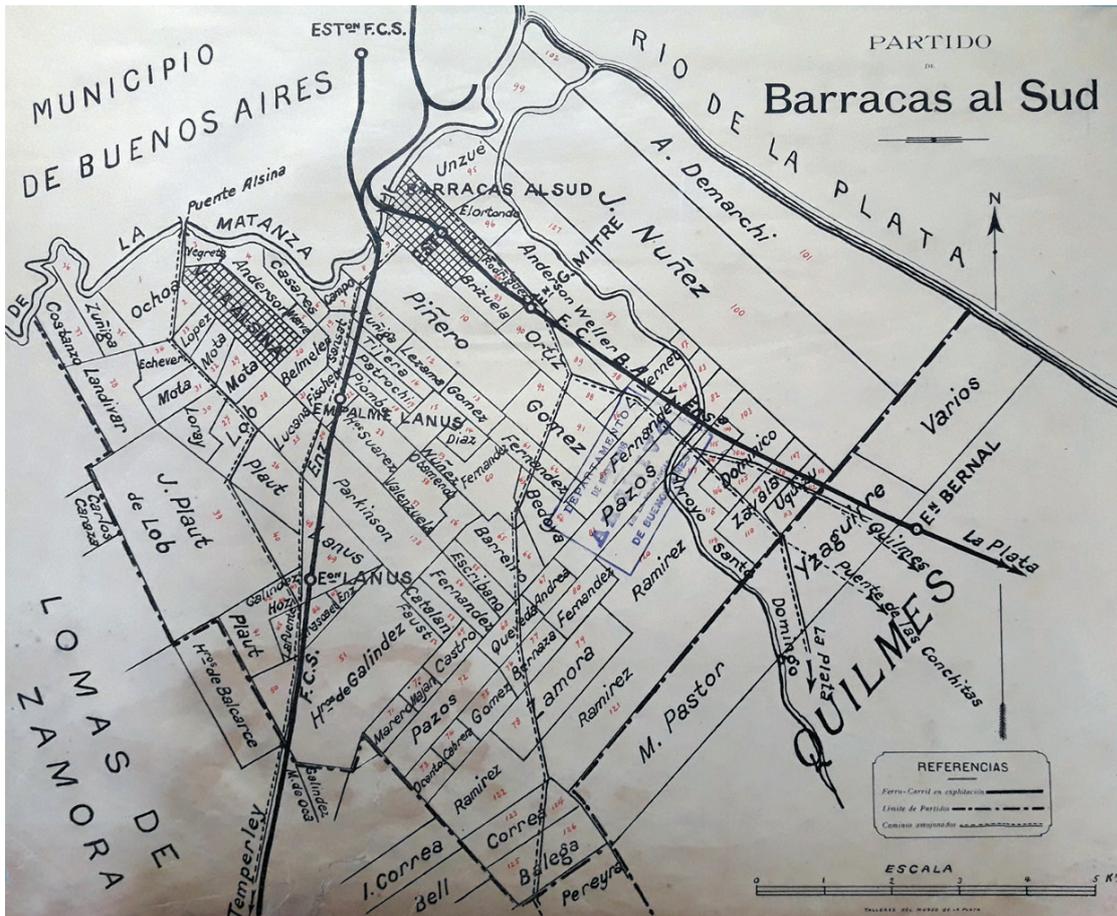
Nada de ello ha sido consecuencia de fenómenos de la naturaleza, sino de la acción humana.

Con las obras ferroviarias la topografía empezaba a tener alteraciones. Esa situación continuó sin pausa y en gran escala hasta mediados del siglo XX.

La geografía de Avellaneda se fue modificando en diferentes aspectos: el suelo, la superficie del partido, la altitud, y los cauces hídricos.

El suelo

Avellaneda es plana como la llanura de la que forma parte. Está en el valle aluvional de la cuenca Riachuelo-Matanza.



Plano de Barracas al Sud, circa 1887 (Archivo de Geodesia, Prov. de Bs.)

Aunque no la veamos, debajo de cada adoquín y de cada baldosa, la pampa húmeda sigue existiendo y aprovecha la mínima oportunidad que le da una fisura en el cemento para dar señales de su permanencia con el brote de algún yuyo. La naturaleza no claudica; siempre intenta regresar con toda su fuerza.

Existe una falla tectónica en el Río de la Plata que es determinante para comparar los suelos de ambas márgenes. Del lado argentino el basamento cristalino (roca granítica) está a -280 metros. Apoyado sobre esa profunda base rígida está el suelo de Avellaneda como una muy gruesa capa de sedimentos orgánicos, minerales, calcáreos, arenas, arcillas, y un importante acuífero. Pero no hay piedras.

A diferencia de la vecina costa uruguaya, en la ribera derecha del Plata la piedra no existe. Cuando nos cruzamos con alguna, sabemos que su origen es lejano.

Debido a la extensa ocupación de las tierras, a medida que fue aumentando la densidad de población el suelo se fue impermeabilizando, impidiendo el filtrado de las aguas pluviales; mucho más aun con las sustituciones de los antiguos adoquinados por capas asfálticas durante el siglo XXI. El resultado ha sido que la napa freática en muchas áreas ha descendido.

La superficie del distrito municipal

La superficie de Avellaneda aumentó debido a la anexión de tierras en espacios que antes eran del Río de la Plata.

Hasta finales del siglo XIX casi el quince por ciento del territorio eran pastizales costeros inundados la mayor parte del año, y una parte de lo que hoy se observa como costa consolidada era literalmente río.

Por las características del suelo se carecía de mojones naturales confiables. Cualquier punto tomado como referencia era de existencia efímera (un poste, un arbusto, un alambrado). En la década de 1870 se instalaron como mojones dos restos de cañones antiguos, implantados en la tierra con el brocal hacia arriba, uno de ellos en la avenida Pavón -hoy H. Yrigoyen- cerca de la mítica Pulpería La Mosca y otro en el actual cruce de las calles Chacabuco y Ameghino. Era lo más duradero que se consiguió.

La agrimensura correcta se pudo comenzar a partir de los primeros puentes y alcantarillados ferroviarios. Por una cuestión de fuerza mayor fueron esas obras las que impusieron definitivamente

el uso del teodolito y pusieron fin a los planos dibujados a mano alzada para demarcar propiedades y calles.

Anterior a ello, el catastro urbano se basaba en planos rústicos o croquis con demarcaciones de calles que no existían, grandes lotes referenciados a personas que podían ser vecinos o no, estar vivas o no, difíciles de empadronar seriamente.

En algunos mapas figuraban apellidos como supuestos propietarios de grandes extensiones que literalmente penetraban en el mismísimo Río de la Plata. Cabría la sospecha de que estaban bien informados de las obras que allí estaban proyectadas.

En otros casos, muchas eran las tierras que hasta principios del siglo XX figuraban en los planos con el título de "Testamentaria"; es decir que alguien podía invocar un testamento a veces perdido en el tiempo, para legitimar su ocupación.

En los planos cercanos a 1870 prevalecían los nombres de Juan Martín Núñez y Alfredo Demarchi como los grandes terratenientes. También el apellido Unzué, sin identificar nombre de pila.

En mapas posteriores a 1880 surgía en los planos el nombre de Paul Angulo como propietario de muchas parcelas en el sector ribereño, transferidas posteriormente a "Antonio Demarchi y Hnos".

El F.C.Sud también se aseguró una buena porción de terrenos en el área del cuartel 7° (lo que hoy sería la localidad Dock Sud), lindera al puerto proyectado. Aquella compañía británica ha sido quizá la mayor propietaria de tierras en el partido de Avellaneda en el siglo XX hasta que fue expropiada por el Estado Nacional.

Con la información certera de que se iba a hacer un importante puerto, algunos grupos inversores, seguramente vinculados para el mismo negocio, compraron una gran fracción de costa baja inundable.

Finalmente, en el siglo XX se avanzó con tierras afirmadas sobre el Río de la Plata y la superficie del partido aumentó. En 1930 Avellaneda tenía más superficie que cien años antes.

La altitud

Es una planicie de baja altimetría y poco declive.

La altitud media del Partido de Avellaneda se elevó a lo largo del siglo XX. El motivo ha sido la acción humana.

El perfil topográfico de Avellaneda cambió totalmente en esos cien años desde el ángulo que se lo quiera observar.

Debido a las obras ferroviarias (seis compañías han operado en el municipio) y a la rectificación del Riachuelo y de los arroyos, se han realizado movimientos de tierras en importantes volúmenes para terraplenes y taludes. Las construcciones portuarias también forzaron a la elevación del nivel de las tierras bajas linderas al Riachuelo, y aquellas que rodeaban al puerto Dock Sud fueron rellenadas y elevadas con el gran volumen del suelo extraído para hacer el canal.

El amplio tendido de rieles implicó elevar, compactar y afirmar los suelos en donde se debían apoyar los durmientes sobre los cuales luego se montarían las vías, siempre acompañando con zanjeados laterales y obras de arte en alcantarillados con ladrillo inglés con sus respectivos mojones. Los rieles jamás se inundaban. Muchos han quedado fuera de uso, pero elevaron definitivamente el nivel del suelo en varios sectores del Partido.

Los estudios altimétricos del siglo XX muestran cotas diferentes a aquellas del siglo anterior.

Para un área mayormente baja, cualquier elevación del suelo que haya quedado como herencia de antiguas instalaciones ferroviarias, ha sido una mejora invaluable.

La altitud media del núcleo del partido oscila en aproximadamente 3.7 m.s.n.m. y la cota máxima es cercana a los 7 metros.

La cuenca hídrica

La cuenca hídrica en su estado natural ya no existe. El motivo: la acción humana.

Todos sus cauces originales han sido modificados, y algunos fueron segados.

El Río de la Plata

Avellaneda es uno de los pocos Partidos del Gran Buenos Aires con costas sobre este inmenso río, que por su anchura es un buen renovador de la atmósfera de la región.

Este estuario está al N.E. del partido. Erróneamente en el imaginario popular se lo suele ubicar al Este. Avellaneda está al S.E. de la Capital Federal.

La costa avellanedense no es la misma que hace 120 años. Hubo un cambio notable a simple vista comparando mapas.

El Riachuelo

Dentro de aquel valle aluvional, el "Riachuelo de Barracas" o "Riachuelo" se escurría por un cauce sinuoso y de lecho fangoso, con muchos meandros que formaban playitas y hasta algunos islotes fluviales, muchos de los cuales existieron hasta las últimas obras de rectificación en el siglo XX. También es portador de un segundo nombre oficial aguas arriba, Río Matanza, en referencia a una masacre de aborígenes en tiempos de Garay.

Hace un siglo y medio la desembocadura no era la actual, ni parecida. La boca del Riachuelo no era lo que hoy conocemos como tal.

Este río ya no es el original. Fue rectificado y canalizado desde el siglo XIX hasta 1945.

El arroyo Maciel y sus afluentes

Cruzaba el territorio del municipio de forma oblicua con dirección al noreste, desembocando en el Río de la Plata; pero 1 Km antes de su final se bifurcaba hacia el Riachuelo un corto brazo registrado como arroyo del Chimango.

El nombre se puso en honor al portugués Melchor Maciel, poblador que instaló al sur del Riachuelo la primera vaquería en la época colonial. Formaban parte de la cuenca del Maciel, los arroyos Crucesita, Sarandí y Santo Domingo. Cuando se hicieron las obras del puerto Dock Sud todo el tramo final del Maciel que desembocaba en el Río de la Plata se canalizó hacia el Chimango. La última rectificación en 1927 la realizó el F.C.Sud. Con el transcurso de los años el arroyo Maciel fue completamente segado.

El Sarandí: traía aguas del arroyo Galíndez, desde las Lomas de Zamora. Actualmente está rectificado y canalizado hacia el Río de la Plata (desde 1930).

El Santo Domingo: recogía aguas de la Cañada de Gaete, el arroyo San Francisco y el arroyo las Piedras, volcando todo al Maciel. Actualmente rectificado y canalizado hacia el Río de la Plata (desde 1930).

El Crucesita: nacía en la zona de Gerli y volcaba sus aguas en el arroyo Maciel. Al principio cortaba al Camino Real del Sud (hoy Av. Mitre) a la altura de la calle Vélez Sarsfield. En 1928 fue re-canalizado por un ducto bajo la calle Lafayette hasta Mitre y desde ésta hasta el terraplén que se dirige a Dock Sud. Fue segado por etapas y definitivamente en la década de 1970.

También hubo otros pequeños cursos efímeros con trazas erráticas, sin albardones laterales para definir sus cauces. Debido al insignificante declive del suelo las aguas se escurrían en verdaderos

pantanos. Este problema comenzó a modificarse paulatinamente a partir de las obras de terraplenados ferroviarios con zanjas bien trazadas en sus laterales.

Todos eran tributarios del arroyo Maciel. El arroyo Chimango fue navegable para embarcaciones menores que partiendo desde la Vuelta de Rocha se introducían en las quintas para cargar frutas y verduras que eran vendidas en el "Mercado de la Boca". También tenían sus propios amarraderos algunos Recreos muy famosos como "El Pasatiempo" (1881) o "Nino" (1887) en los que solían hacer banquetes artistas, políticos y deportistas; y también un burdel de triste fama conocido como El Farol Colorado (1884).

Todavía no existía el Puente Trasbordador Nicolas Avellaneda (inaugurado en 1914) y el único medio para llegar a la Isla Maciel era con pequeñas embarcaciones.

El área de la desembocadura del Chimango era utilizada como refugio para fondear las pequeñas naves o lanchas del tráfico local, algunas de pescadores que vendían su pesca en la banquina de la Vuelta de Rocha. Por su pequeñez eran llamadas por los marineros genoveses "piguggi" (piojos), y de ahí viene el famoso topónimo de "Puerto Piojo" para ese sitio.

Las islas de Barracas al Sud

La geografía de Avellaneda no se privó de tener islas.

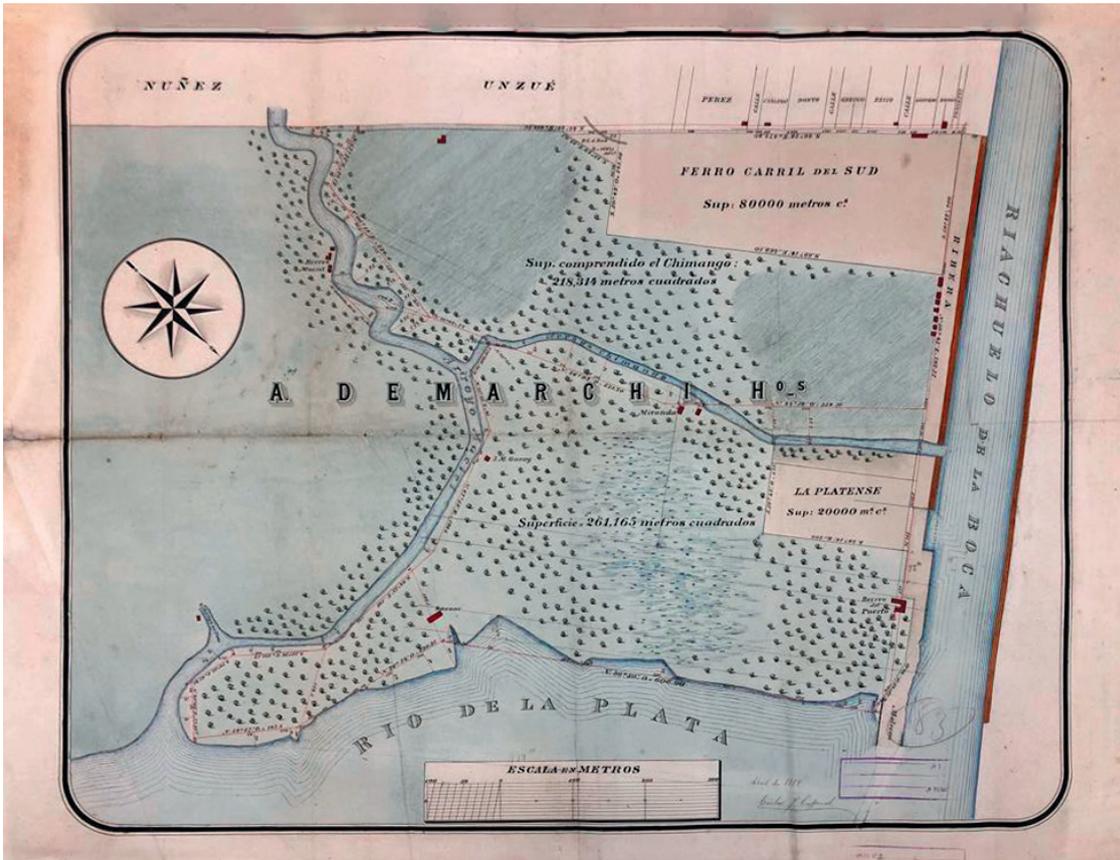
El diario "El Pueblo" (decano de la prensa local), el 6 de mayo de 1916 decía:

"Las isletas del Riachuelo ¿bajo qué jurisdicción están? La Pereyra ocupada por el Club Regatas, la Tornquist de más o menos tres manzanas de superficie, son ignoradas por la Capital y por Avellaneda, y así los ocupantes no se preocupan por la jurisdicción pues no pagan impuestos a ninguna comuna"

La Isla Maciel

No nos referiremos a la misma en el concepto barrial sino en el sentido geográfico que su nombre indica.

El sector noreste de Barracas al Sud era una isla fluvial, cuyo perímetro lo marcaban el Maciel, el Chimango, el Riachuelo y el Río de la Plata. Fue identificada a través del siglo XIX como Isla de Pescadores, Isla de Samudio (plano), Isla de Caprera (diario El Pueblo), Isla de la Boca, Isla del Chimango (plano), o Isla de la Boca al Sud (diario El Pueblo). Fue así hasta 1890 aproximadamente. También se la identificó por el año 1900 como Isla Demarchi (aunque ese nombre le quedó luego a la isla donde se encuentra el barrio de Puerto Madero). Finalmente tomó el nombre "Isla Maciel". Hubo quienes han dudado de que el origen del nombre se haya debido a una isla fluvial, suponiendo que el "mote de Isla" era ficticio. La respuesta está perfectamente documentada en muchos mapas del siglo XIX.



Plano de la "Isla de la Boca al Sud" (luego Isla Maciel) aprox. 1880 (Archivo A. Demarchi -UNIVERSIDAD SAN ANDRES-Victoria, Bs.As.)

-V-

El Fondeadero del Riachuelo

Cronología

Siglos XVI y XVII.

Buenos Aires incorporó oficialmente la palabra Puerto en su acta fundacional: así consta en el documento de 1580 donde se la bautizó como Ciudad de la Trinidad y Puerto de Santa María del Buen Ayre.

De ahí el gentilicio de “porteños” para sus habitantes. Una paradoja, pues, aunque los barcos llegaban cerca, el puerto no existió hasta finales del siglo XIX.

El sector sur, más bajo, no tardó demasiado tiempo en tener algunos establecimientos humanos, pues el Riachuelo de Barracas era el único puerto natural disponible para fondear embarcaciones medianas y pequeñas. Se construyó un divisadero para centinelas (un rancho con atalaya) en la cercanía de su desembocadura, conocido como Guardia del Riachuelo. Ambas orillas estaban disponibles a quien quisiese amarrar. Todavía no llegaba hasta esa ribera el ejido urbano de la Gran Aldea, pero ya era un área de gran actividad.

Ergo, en el siglo XVII también en la orilla sur de aquel fondeadero algunos pocos pobladores se fueron animando a instalarse. Erróneamente para estimar la antigüedad de Avellaneda se suele tomar a la fecha en que se decretó su autonomía como Partido (7 de abril de 1852); pero es mucho más longeva, casi tanto como Buenos Aires.

Las naves grandes fondeaban en la rada, aguas afuera en el Río de la Plata.

En medio del estuario, lejos de la costa, las cargas y los pasajeros eran trasbordados a embarcaciones más pequeñas (conocidas como balleneras) que se acercaban hasta quedar casi varadas. Ahí todo era pasado a rústicos carros de enormes ruedas que luego penetraban en tierra firme. Eso fue así hasta muy avanzado el siglo XIX.

Siglo XVIII

El único paso adecuado para vadear el Riachuelo era el conocido como "Paso de las Canoas" a la altura de las actuales calles Patricios en CABA y Ameghino en Avellaneda. Hasta que en 1791 Juan Gutiérrez Gálvez construyó un puente popularmente conocido como Puente de Gálvez, con un derecho a cobro de peaje otorgado por el Cabildo a su constructor, quien tenía vivienda en la orilla sur. Este puente, que sufrió muchas modificaciones y reconstrucciones, es el más antiguo antecesor del Puente Pueyrredón.

Paulatinamente, al sur del rústico puente fueron aumentando los establecimientos humanos. Estas comarcas eran de tránsito obligado para ir a los pagos de la Magdalena o a la Reducción de los Quilmes. Así se fueron poblando las primeras cuadras del Camino Real del Sud (actual Avenida Mitre).

Siglo XIX

Desde la época colonial, la limitación de infraestructura más complicada de resolver de Buenos Aires fue la portuaria. Esta costa carecía de puertos naturales a diferencia de la Provincia Oriental (Uruguay) que sí los tenía. Sin embargo, el centro del poder económico y el gobierno estaban en este lado del estuario y las naves igualmente debían llegar, fondeando río afuera, con desembarcos tortuosos pues no se disponía de un mínimo muelle de amarre.

Un fondeadero cercano, mínimamente útil, era la ensenada de Barragán; lugar que los militares británicos supieron aprovechar cuando invadieron estas tierras.

Cerca del pueblo de la Magdalena, en Atalaya, había otro fondeadero; un pequeño puerto natural que fue utilizado por algunos saladeros instalados allí por 1875.

Algunos documentos de viajeros manifestaban que en 1811 había una pequeña aldea al sur del Riachuelo, con una capilla en donde se registraban nacimientos. En 1815 Juan Manuel de Rosas instaló el primer saladero en "Las Higuieritas" (actual partido de Lanús); y en 1822 Bernardino Rivadavia dictó un decreto que obligaba el traslado de los saladeros al otro lado del Riachuelo, lo cual impulsó la radicación de nuevos establecimientos en el área de Barracas al Sud, con el consecuente incremento poblacional. Como consecuencia de la gran epidemia de fiebre amarilla, en 1871 el Gobierno decretó el cierre de todos los saladeros.

En 1848 Barracas al Sud ya estaba identificado como Villa (ref. diario El Pueblo). Como hemos dicho, fue un pueblo que a diferencia de otros no tuvo acta ni ceremonia fundacional, no tiene partida de nacimiento, pero su existencia claramente supera los tres siglos.

Con jerarquía de partido autónomo desde 1852 y de ciudad desde 1895, se convirtió en una potencia fabril para el año del Centenario (1910).

A partir de 1880 el impulso económico que tuvo la Argentina con la incorporación de la producción agrícola y ganadera en gran escala se trasladó a varios centros urbanos. Uno de los partidos más destacados por su crecimiento y desarrollo en infraestructura fue Barracas al Sud. Llegaban ya en 1890 a su territorio las compañías ferroviarias F.C.Sud, F.C. a la Ensenada y F.C.Oeste; todas en búsqueda de su espacio en el "Mercado Central de Frutos del País", el centro logístico portuario más importante de Sudamérica inaugurado en 1889 en la ribera sur del Riachuelo. Este Mercado ocupaba unas 15 hectáreas de galpones cubiertos, segmentados en 3 pisos. Disponía de muelle propio sobre el Riachuelo donde grandes guinches movían la mercadería a las embarcaciones y contaba con 12 km de vías internas para que los vagones ingresaran en sus galpones.

Siglo XX

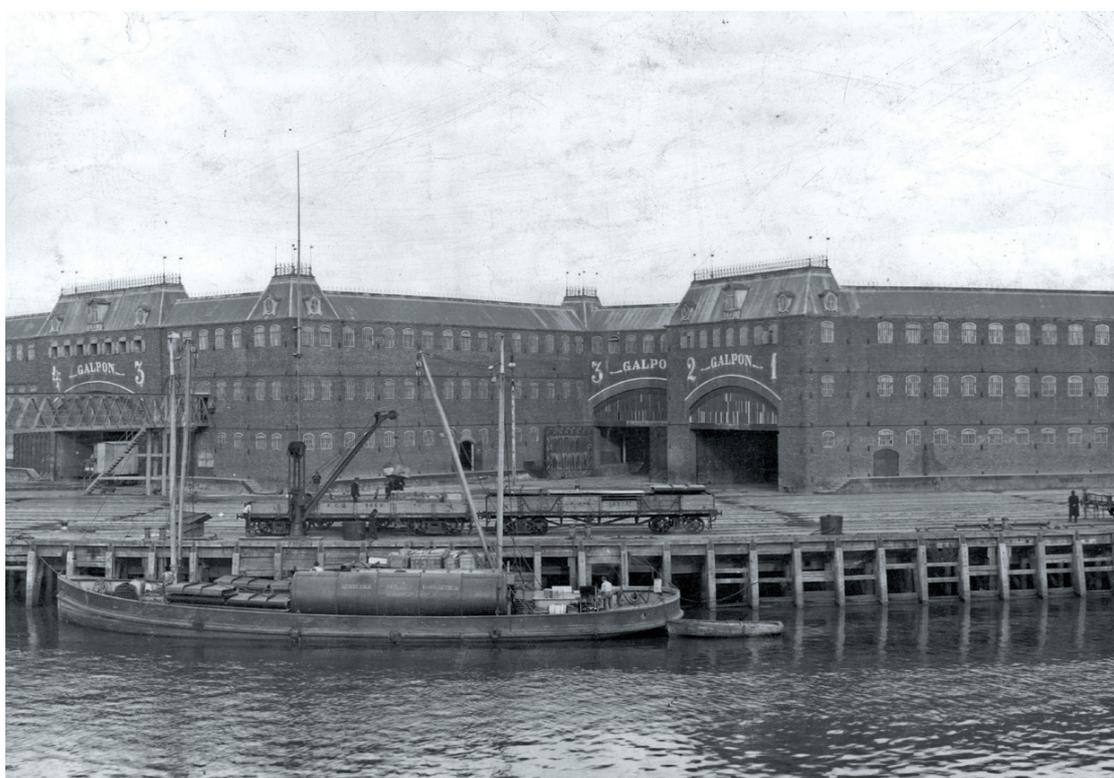
A poco del inicio de este siglo se estaba inaugurando el Puerto Dock Sud al mismo tiempo que el Riachuelo era un puerto de intenso movimiento. Avellaneda antes del año del Centenario ya estaba consolidada como una ciudad portuaria importante.

Es imposible entender dicha consolidación sin vincularla a su extraordinario sistema ferroviario de cargas y de pasajeros. Muelles y rieles han crecido en simultáneo, por mutua necesidad y conveniencia. En el Censo del año 1895 residían en el Partido 18.574 habitantes y en el Censo de año 1928 el número había crecido a 329.473. Un incremento exponencial en poco tiempo.

Cualquier plano de esta ciudad hacia la década del '30 llevaba estampado en negro -como si fuesen tachaduras- parrillas de rieles, ramificadas por todos los rincones del partido, desafiando al sentido común del correcto urbanismo. Seis compañías ferroviarias se establecieron y compitieron con empalmes y desvíos a cuanto



Mercado Central de Frutos del País visto desde la ribera norte (AGN)



Mercado Central de Frutos del País y ferrocarril en el muelle (AGN)

establecimiento industrial hubiere: F.C. Sud, F.C. a la Ensenada, F.C. Oeste, F.C. Midland, F.C. Provincia de Bs.As., F.C. de Entre Ríos. Con tres trochas diferentes finalmente todas quedaron interconectadas.

Ha existido en el pequeño territorio de Avellaneda la segunda infraestructura ferroviaria más extensa y compleja del país conformada por una amplia maraña de rieles, terraplenes, cruces, empalmes y una densidad de vías concentradas que han bloqueado las trazas de calles por más de un siglo, impidiendo una urbanización racional.

Eso fue debido a que estaban las más grandes barracas para acopio de cualquier producto que el campo proveyese; tres grandes astilleros; los mejores frigoríficos; producción de energía eléctrica y de combustibles; industrias petroquímicas, textil, del vidrio, metalúrgica y otras. Muchos de estos establecimientos disponían de un desvío particular para el ferrocarril.

A las virtudes que hemos descripto agregaremos una última, que cierra el círculo virtuoso para convertirla en una ciudad productiva completa: su gran puerto marítimo y fluvial, Dock Sud.

¿Fue debido a su importante puerto que venían tantos trenes de carga y había tantas barracas? Quizá ocurrió a la inversa.

Las primeras obras civiles en la costa de Bs.As.

Había pasado ya la batalla de Caseros y la costa porteña paradójicamente no tenía ni siquiera un muelle o un espigón. La única obra consolidada sobre el río, en 1847, fue un murallón/talud de ladrillos a lo largo del Paseo de la Alameda, a la vera del río, como defensa de las crecidas. En 1848 dicha calle (que en realidad no tenía álamos sino ombúes) se denominó Paseo de Julio, fue la primera calle costanera, y actualmente es la Avenida Leandro Alem.

Finalmente, recién en 1855 se construyeron dos muelles sobre el Río de la Plata identificados como Muelle de Pasajeros (de 200 metros de longitud) y Muelle de la Aduana. Ambos eran totalmente de madera. Hasta allí transportaban a los pasajeros y las cargas los lanchones que trasbordaban con las grandes naves oceánicas que se veían obligadas a fondear en la rada, río afuera. El incómodo desembarco en rústicos carros de altas ruedas ya no era necesario.

Estas mejoras de ninguna manera se acercaron a la jerarquía de conformar un puerto, eran sólo muelles.

La única opción para naves mayores era fondear a río abierto a seis millas de la costa, con todos los riesgos de que un fuerte temporal, viento pampero o sudestada, desencadenase un desastre.

La navegación del Río de la Plata nunca fue fácil. Actualmente con el mejor instrumental a bordo, más los balizamientos fluviales, se requiere de prácticos de navegación muy capacitados para guiar la derrota del barco. Imaginemos entonces la aventura que asumía aquel piloto responsable de navegarlo antiguamente, con los medios más rústicos. Jamás se lo navegaba de noche.

La canalización del Riachuelo

El Riachuelo, de aguas casi quietas, carente de turbulencias y con declive insignificante, hacía de su tramo final un sitio adecuado para echar anclas a las embarcaciones pequeñas y medianas. Pero no era fácil ingresar o salir pues su calado estaba condicionado a las crecientes o bajantes del Río de la Plata, el cual tiene un comportamiento casi marítimo. No era lo ideal, pero era lo que había. Su desembocadura en el estuario no ha sido la que vemos en los actuales mapas, pues seguía un curso sinuoso que se desviaba hacia el norte, entre las barrancas del sur de la Ciudad de Bs.As. y un

enorme banco de arena afirmado con yuyos, a veces identificado como una isla en los viejos mapas de Buenos Aires.

En 1871 la legislatura provincial sancionó una ley para canalizar y dragar este cauce; y en 1875 dio sanción al presupuesto para hacer el canal, ensancharlo, aumentar su calado, modificar la desembocadura y construir muelles.

En 1876 el Ingeniero Luis Augusto Huergo fue nombrado Director de Obras del Riachuelo. En poco tiempo se dio inicio a las primeras obras de dragado. Cuando fue canalizada y dragada la separación natural de la isla norte (isla Demarchi) con la que estaba hacia el sur (isla Maciel), el ingreso directo al Riachuelo desde el Río de la Plata se simplificó enormemente. A ese corto tramo fluvial se lo identificó como Canal de Acceso, Antepuerto ó Canal Sur.

El deseo de Huergo era transformar al Riachuelo en un puerto para naves de gran calado y canalizarlo hasta unirlo al Río Reconquista. A finales de 1878 ingresaba el bergantín-goleta "Conde Cavour" marcando un hito en la historia de este río y cinco años después el transatlántico L'Italia amarró en Vuelta de Rocha.

En 1879 el Presidente Nicolas Avellaneda informaba al Congreso que el puerto del Riachuelo ya estaba habilitado para naves de 14 pies de calado pues se habían concretado las obras de dragados encomendadas por los gobiernos nacional y provincial en 1876.

Huergo era un ingeniero experto en vías de comunicación. También realizó estudios para canalizar los cauces del Bermejo, el Salado del Norte y el Tercero para disponer de un sistema de navegación fluvial inspirado en los ríos interiores de Europa. Pero no tuvo mucho apoyo político a la hora de ejecutar esas obras.

El proyecto del Ing. Huergo para construir el puerto de Buenos Aires fue desestimado en beneficio de otro, presentado por un

influyente comerciante llamado Eduardo Madero y diseñado por un ingeniero inglés.

Finalmente, el 28 de enero de 1889 se inauguró el Puerto de la Ciudad de Buenos Aires construido por Eduardo Madero. Una obra que en poco tiempo quedó desactualizada en virtud de que las dimensiones de las naves habían aumentado notablemente. Y se instaló la duda de que pudo haber sido mejor el proyecto de Huergo.

Sin embargo, en 1889 la idea de canalizar todo el Riachuelo no se había apagado, y se constituyó la "Sociedad Anónima Canalizadora del Riachuelo". Ese año se inauguraba en la ribera sur del Riachuelo el "Mercado Central de Frutos del País", el cual iba a ser un centro logístico muy estratégico.



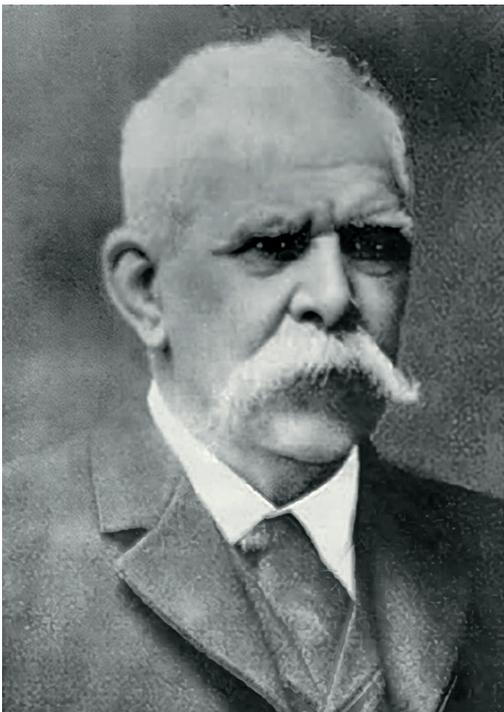
Título de Acción "La Canalizadora del Riachuelo" (archivo E.A.C.)

La navegación comercial del Riachuelo aguas arriba tuvo un tránsito fluido hasta la década de 1960, no más allá de la localidad de Piñeiro, con muelles en el Frigorífico La Negra y Cristalerías Pappini. No se lo navegó comercialmente más allá del Puente Victorino de la Plaza.

La rectificación del cauce hasta Puente la Noria se concluyó en 1945; quedando modificado nuevamente el límite entre Capital Federal y Provincia de Buenos Aires, con la aprobación de la legislatura provincial.

Desde la década de 1960 la segunda sección del Riachuelo (Barra-cas) prácticamente sólo se usó como puerto arenero, y también de abandono de naves (un verdadero cementerio de barcos). La nave más célebre abandonada según una crónica de 1929 del periódico local La Opinión, ha sido la Fragata La Argentina, con la que Hipólito Bouchard dio la vuelta al planeta en 1817 para difundir la declaración de la independencia nacional. Estaba semihundida en la costa de Piñeiro.

Lo que no da lugar a la discusión es que, desde 1836 con la llegada de Pedro de Mendoza a estas costas con una misión clara de establecer un puerto, éste se construyó tres siglos y medio más tarde.



Ingeniero Luis A. Huergo
(1837-1913)

-VI-

El Puerto Dock Sud

Su construcción

En 1880 estaba consolidada la soberanía territorial argentina hasta el Río Negro.

Hasta un lustro atrás las poblaciones establecidas en la inmensidad de la pampa estaban condicionadas a los conflictos con las tribus nómadas originarias y a los efímeros tratados de paz que ellos pactaban con diferentes caudillos. La economía argentina era pastoril e intrascendente.

Con la incipiente expansión de los ferrocarriles se fundaron nuevas poblaciones y la agricultura y ganadería en gran escala de la pampa húmeda estaba lista para despegar a niveles de transformar en potencia a la economía argentina.

Pero se necesitaban puertos para las puntas de rieles porteñas, no había más tiempo para debatir.

Fue durante la década de 1880 cuando las construcciones portuarias con sus diversos proyectos fueron consideradas seriamente por las autoridades y grupos empresarios interesados.

En el año 1888, el acceso canalizado al Riachuelo ya era una realidad. Al estar construido el antepuerto ya se partía con un gasto importante menos.

Ese mismo año mientras el Sr. Eduardo Madero y sus socios construían su puerto, también hubo otro grupo interesado en construir obras portuarias en la cercanía.

Era "Paul Angulo y asociados", con domicilio en Balcarce n° 44 Buenos Aires. El referente de aquella sociedad anónima era el Sr. José Paul Angulo, financista de origen español y no por casualidad tesorero de aquella sociedad. Sin embargo, la Presidencia del grupo la ocupaba Pedro Agote, un hombre de gran influencia política en la Provincia de Buenos Aires.

Otro de los socios principales era el Sr. Alfredo Demarchi (nieto del caudillo riojano Facundo Quiroga por vía materna), un hombre muy vinculado al poder político y al ámbito empresario de esa



Alfredo Demarchi, figura clave en la construcción del Puerto Dock Sud (Archivo Demarchi-Biblioteca Univ. San Andrés)

época, que llegó a integrar el gabinete de ministros de Hipólito Yrigoyen. También fue presidente de la "Cía. de Tierras de Avelaneda". No debe ser confundido con el famoso "Barón" Antonio Demarchi (yerno de Julio A. Roca).

"Paul Angulo y Cía", ya poseía los títulos de propiedad de las tierras que se iban a involucrar en el proyecto; de escaso valor hasta ese momento.

El otro propietario importante era Juan Martín Núñez, un terrateniente vecino y ex alcalde de Barracas al Sud. Fue padrino de bautismo -parroquia de La Piedad- de Hipólito Yrigoyen (quien vivió parte de su primera infancia en Barracas al Sud).

Aquel año (1888) Paul Angulo presentó ante las autoridades, como representante de la "Sociedad Anónima Dock Sud de la Capital", un Proyecto de Canal de Navegación y la correspondiente solicitud de concesión para construirlo y explotarlo. El presidente de la Nación era Miguel Juárez Celman.

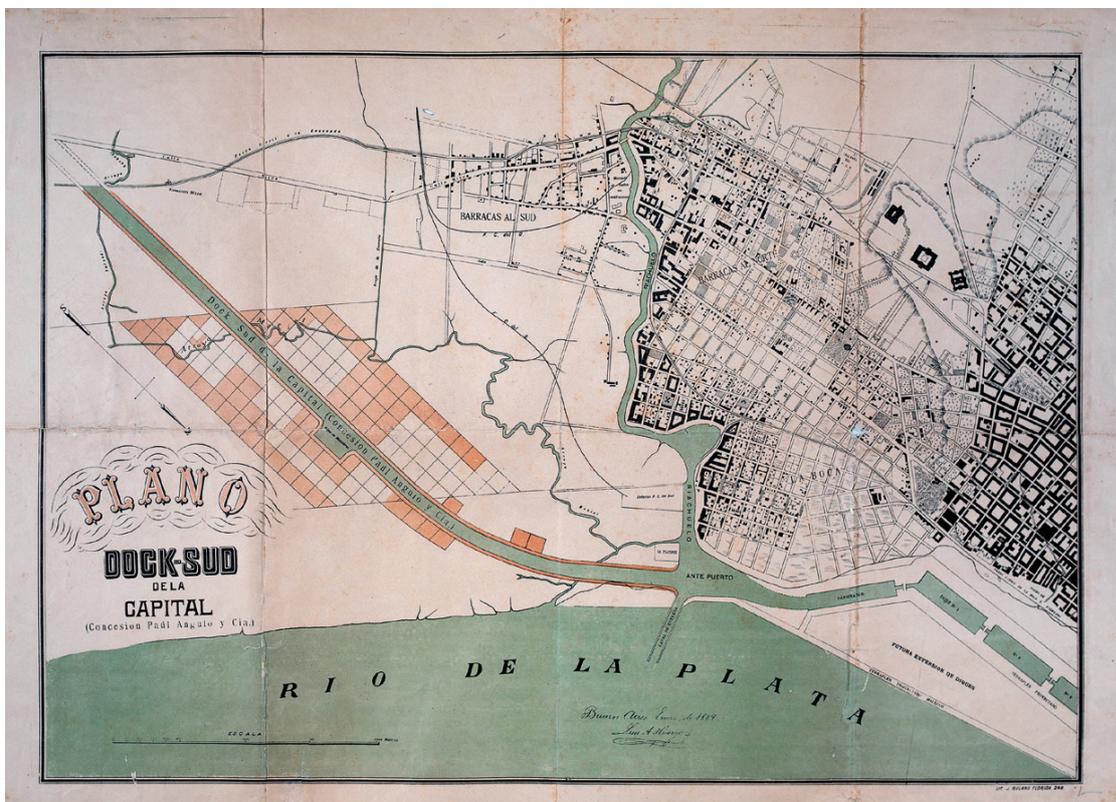
En el mismo se proponía al Gobierno "...que arrancando de la embocadura del Riachuelo de Barracas se interna en la Provincia de Buenos Aires con dirección S.E. con una longitud de 4.000 metros..." y que "...la zona en que dichas obras se ejecutarán además de estar en absoluto desocupadas, es anegadiza por las crecientes del Río de la Plata ... nuestra empresa ha adquirido los terrenos que el canal y las riberas ocuparían"... "no solicitamos ningún sacrificio, ni dinero, ni indirecto del Tesoro de la Nación: nos proponemos realizar las obras indicadas por nuestra exclusiva cuenta, con lo que justificamos que son de utilidad pública pues confiaríamos nuestro capital al uso que el público hiciese de las conveniencias y comodidades que ofrecemos, esperando el apoyo Patriótico del Gobierno Nacional." Firmado Paul Angulo y Cía.

Los directores responsables técnicos del Proyecto eran Luis Huer-go, Edgardo Moreno y José Rodrigo Botet, ingenieros y consultores.

El proyecto solicitaba permiso para ganar terreno al Río de la Plata, para defensa de las obras del Canal. Además, avisaba que se haría necesario “desviar el arroyo Maciel desde su unión con el arroyo Crucecita a través de un canal colector” (n.de r. Ese canal iba a ser el arroyo Chimango, que luego tomó el nombre definitivo de Maciel).

La presentación ponía énfasis en que: “el transporte fluvial de pasajeros y sus equipajes sería más barato y que los barcos de la Armada no pagarían derecho alguno”.

El presidente Miguel Juárez Celman presentó dicha solicitud al Poder Legislativo para su consideración en Mayo de 1888. El 12 de octubre por ley N° 2346 se otorgó a los solicitantes el derecho a excavar el canal de navegación y explotarlo. El punto de acceso al mismo estaba al momento ocupado por el Lloyd Argentino.



Plano original del proyecto Dock Sud de la Capital Concesión Paul Angulo confeccionado por el Ing. Huerga en enero 1889. (Biblioteca Nacional Bs.As.)

Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley:—Art. 1.º Concédese á los Sres. Paul Angulo y C.ª, el derecho de excavar y explotar por su cuenta, un canal de navegación que partiendo de un punto sobre el ante-puerto del Riachuelo hacia el Este del terreno ocupado actualmente por el "Lloyd Argentino", termine en la inmediación de la Estación "Mitre," ferro-carreil á la Ensenada, de acuerdo con las siguientes bases:—1.º El canal tendrá un ancho de 90 metros en el fondo, fuera de taludes, y una extensión aproximada de 4.000 metros, con profundidad suficiente para que puedan entrar buques de Ultramar.—2.º Los concesionarios construirán por su cuenta las oficinas para el servicio aduanero y demás construcciones necesarias para el control del movimiento del canal, y adoquinarán, con materiales de primera clase, un camino de 28 metros de ancho en toda la longitud del costado Oeste.—3.º La conservación del canal, será por cuenta de los concesionarios.—4.º El Poder Ejecutivo ejercerá vigilancia é intervención en la construcción y explotación de las obras, las que se harán de acuerdo con los planos que presente á su aprobación.—Art. 2.º La Empresa podrá desviar el arroyo "Maciel" y deberá practicar las obras de desagüe en el área comprendida entre el Riachuelo y el Canal, que consistirá en un canal colector.—Art. 3.º Se concede á la Empresa:—1.º El derecho de construir muelles á los costados del canal en una extensión que no será menor de 4.000 metros lineales, elevados á 4 metros sobre el nivel de las aguas bajas del Rio de la Plata y 7 metros de fondo.—2.º De establecer pescantes sobre la ribera, y construir depósitos para mercaderías, para las comodidades del comercio.—3.º Construir las vías férreas y de tramways necesarias para el tráfico del canal, y conexiones con los ferro-carriles existentes y que se construyan en adelante.—Art. 4.º Dentro del plazo de seis meses contados desde la promulgación de esta ley, los concesionarios presentarán al P. E. para su aprobación, los planos y presupuestos definitivos de las obras á ejecutar, debiendo quedar terminadas éstas por secciones, y entregadas al servicio público en el término de cuatro años contados desde la aprobación de los estudios definitivos.—Art. 5.º Los concesionarios, al firmar el contrato, depositarán en el Banco Nacional á la orden del P. E. un valor de 100.000 pesos en títulos de renta nacional en garantía del cumplimiento de las obligaciones consignadas. Este depósito será devuelto cuando se haya empleado en las obras un valor doble de la cantidad espresada.—Art. 6.º En caso que los concesionarios no presenten los estudios, ó no comiencen los trabajos en los términos señalados, quedará caduca la concesión con la pérdida del depósito, salvo caso de fuerza mayor ó causas justificadas á juicio del Poder Ejecutivo.—Art. 7.º Declárase de utilidad pública la ocupación de los terrenos de propiedad particular que atraviese el canal, así como los 35 metros de ribera.—Los te-

renos que se tomen al Rio de la Plata, cerca de la entrada al canal con excepción de los 35 metros de ribera, serán cedidos gratuitamente á los concesionarios, no debiendo exceder el área total, de cien mil metros cuadrados.—Art. 8.º Los derechos de puerto que se cobren en el canal, corresponderán por mitad al Gobierno y á los concesionarios. Los de muelles, y almacenaje y eslingaje pertenecerán á la Empresa.—Las tarifas serán fijadas por la Empresa con intervención del Poder Ejecutivo, pero en ningún caso serán menores que las que se cobren en los muelles y depósitos del Estado en el Puerto de la Capital.—Art. 9.º Se declara libre de derecho á los materiales y artículos que se introduzcan para la construcción de las obras.—Art. 10. El Gobierno tendrá derecho para expropiar en cualquier tiempo todas las obras, abonando á los concesionarios el precio de tasación más un 20 por ciento como indemnización.—Art. 11. Los buques de la Nación que entren al canal, podrán hacer uso de los muelles sin indemnización alguna para el embarque y desembarque de tropas, inmigrantes y artículos destinados al servicio público.—Art. 12. Los concesionarios no podrán alquilar local alguno en los puertos ó ribera, con excepción de los almacenes para el depósito de mercaderías.—Art. 13. Los concesionarios no podrán transferir esta concesión sin acuerdo del Poder Ejecutivo.—Art. 14. El canal de navegación queda sujeto á las leyes y reglamentos vigentes sobre higiene y policía de los puertos.—Art. 15. Las cuestiones que surjieren entre los concesionarios y el Poder Ejecutivo, sobre la manera de cumplir las obligaciones que las leyes de concesión les impone, serán sometidas al juicio de arbitradores nombrados por una y otra parte, debiendo éstos, nombrar antes de empezar su tarea, un tercero para el caso de discordia, quien fallará definitivamente en los asuntos que le fueren sometidos.—Art. 16. Comuníquese al P. E.—Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, á 26 de Setiembre de 1888.—A. C. CAMBACERES.—Adolfo J. Labougle, Secretario del Senado.—CARLOS TAGLE—J. Alejo Ledesma, Secretario de la C. de DD.

Por tanto:—Comuníquese, publíquese é insértese y dése al Registro Nacional.—JUAREZ CELMAN.—E. Wilde.

17345—Ley N.º 2337 del 2 de Octubre, concediendo pensión á Doña Josefa Romero.

Departamento de Guerra.—Buenos Aires Octubre 2 de 1888.—El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunido en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley:—Art. 1.º Acuérdese á la Sra. Josefa

Texto oficial de la Ley N.º 2346 de octubre de 1888 otorgando la Concesión para la construcción del Canal Dock Sud a la firma Paul Angulo y Cía. (Biblioteca del Congreso de la Nación)



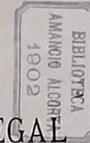
Títulos de la S.A. "Dock Sud de la Capital" (archivo E.A.C.)
Firman José Paul Angulo (Tesorero), Pedro Agote (Presidente) y Alfredo Demarchi (Secretario)

PROSPECTO
DE LA
COMPañÍA NACIONAL
DOCK SUD DE LA CAPITAL

(CONCESION PAÚL ANGULO Y Cía.)

SOCIEDAD ANÓNIMA

CAPITAL: \$ 10.000.000 M^N DE CURSO LEGAL
DIVIDIDO EN 100.000 ACCIONES DE \$ 100 mⁿ.



Acciones suscritas ya.	37.000
Se ofrecen a la suscripción del público. . .	63.000

DIRECTORIO

PRESIDENTE	Pedro Agote
VICE-PRESIDENTE	Mauricio Mayer
TESORERO	Alfredo Demarechi
SECRETARIO	José Paúl Angulo
VOCALES	Emilio Casares
"	Julio Portalís
"	Juan M. Nuñez

INGENIERO DIRECTOR

Luis A. Huergo.

ABOGADOS CONSULTORES

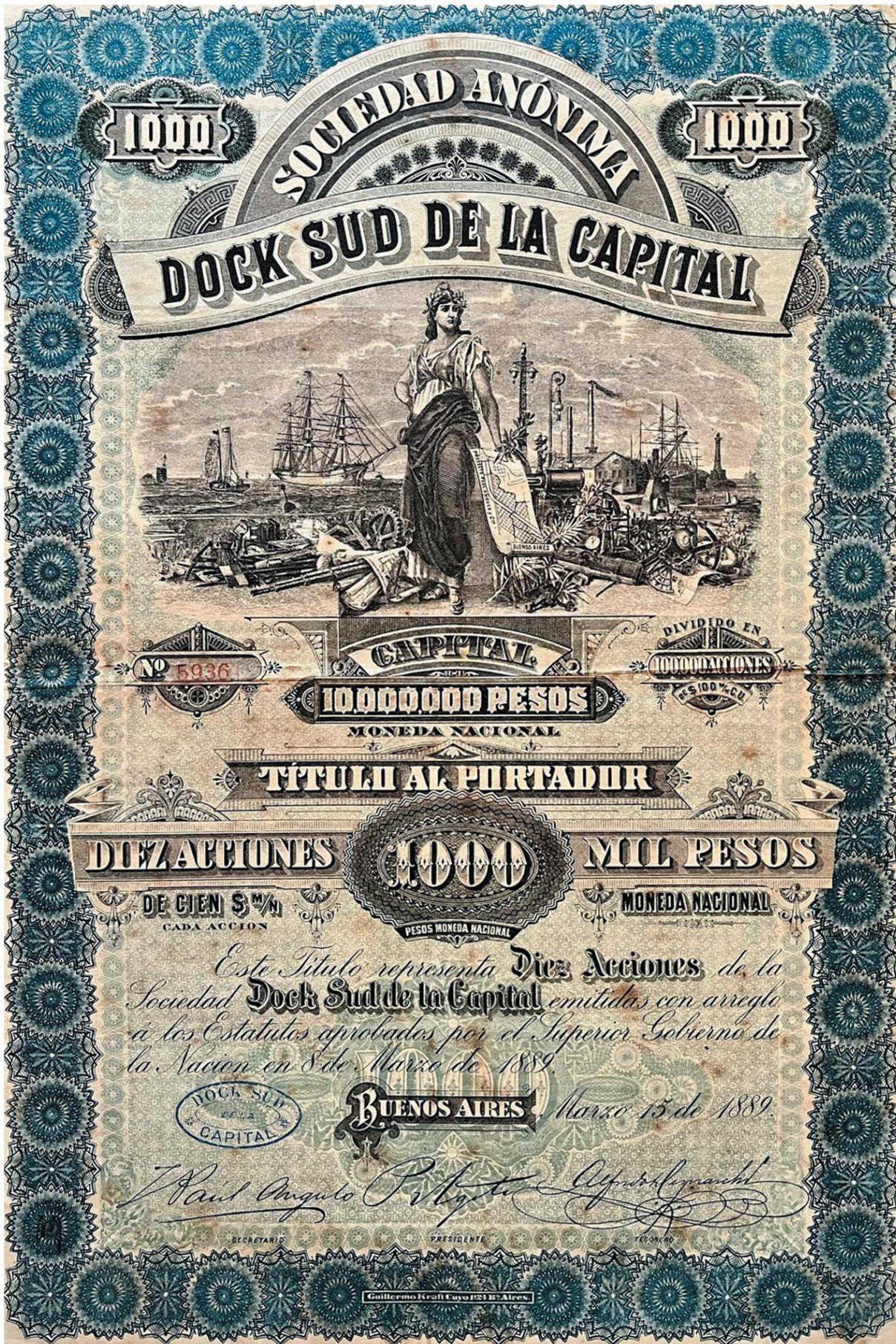
Doctores Adolfo E. Dávila y Manuel Obarrio

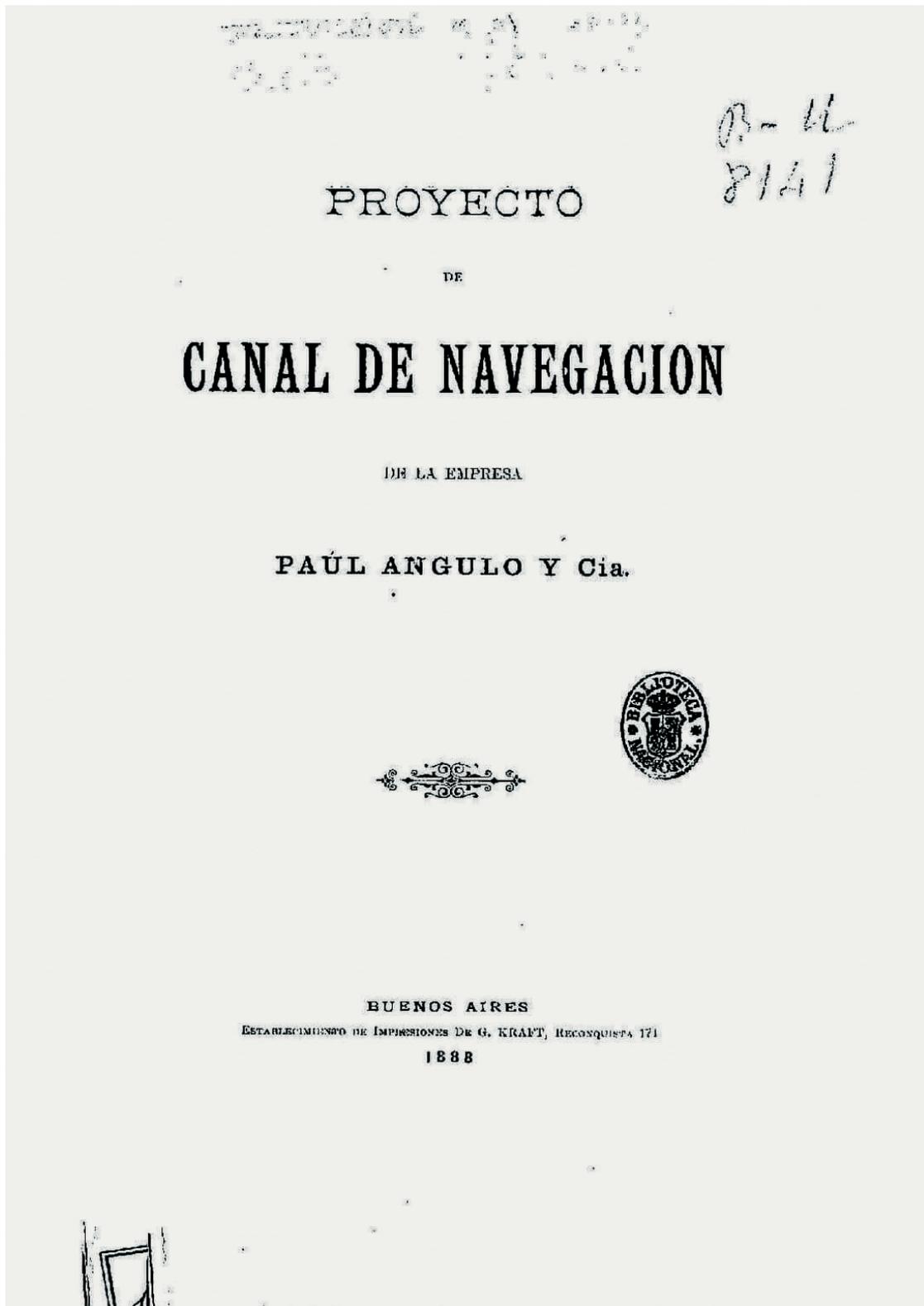
EN EL

BANCO INGLÉS DEL RIO DE LA PLATA

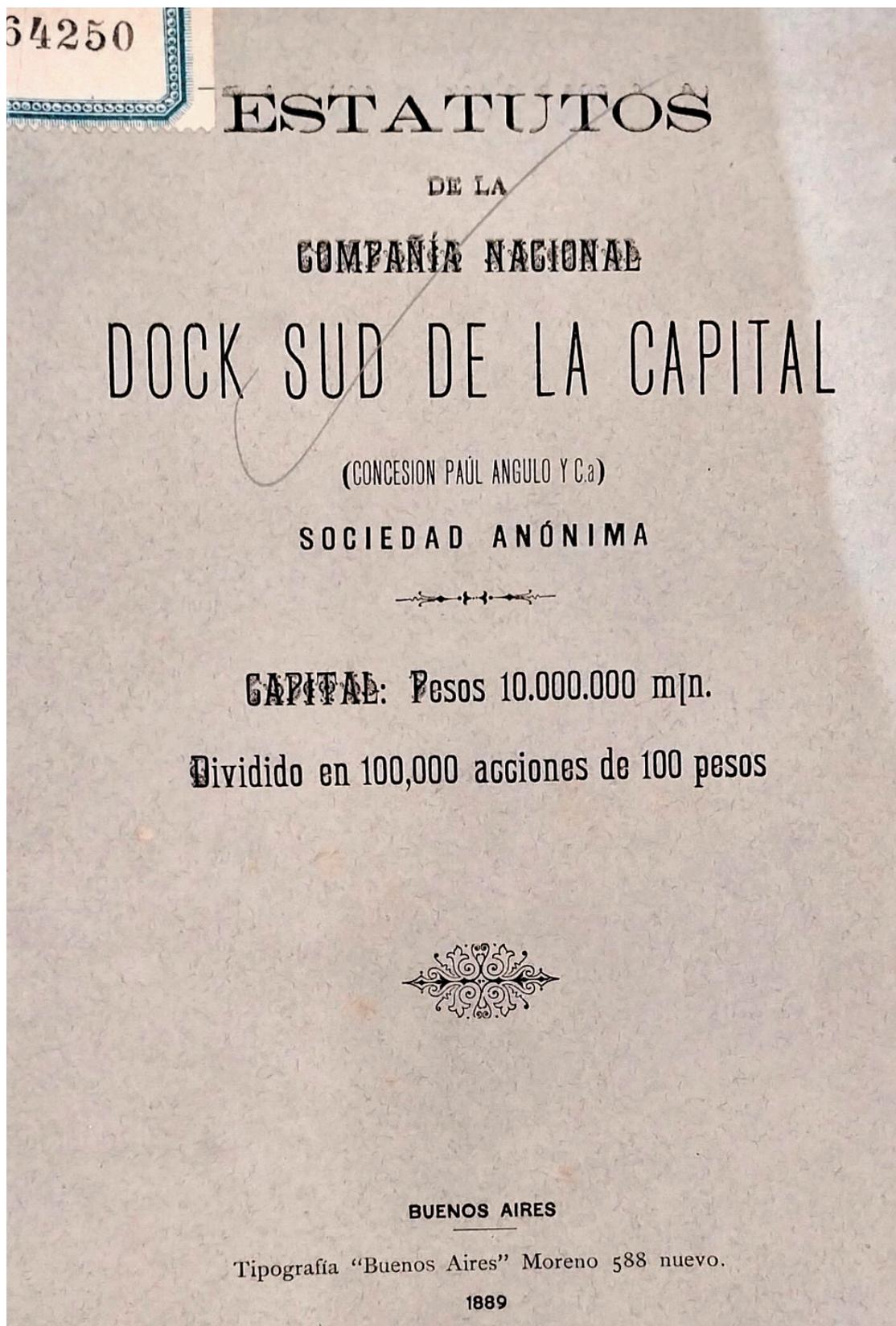
se recibirá la suscripción desde el Lunes 11 de Febrero al Jueves 28 del mismo mes del corriente año.

Prospecto de suscripción de Acciones. Detalle del Directorio (Biblioteca Nacional Bs.As.)





Portada del "Proyecto del Canal de Navegación Dock Sud"
(Archivo Biblioteca Nacional de España)



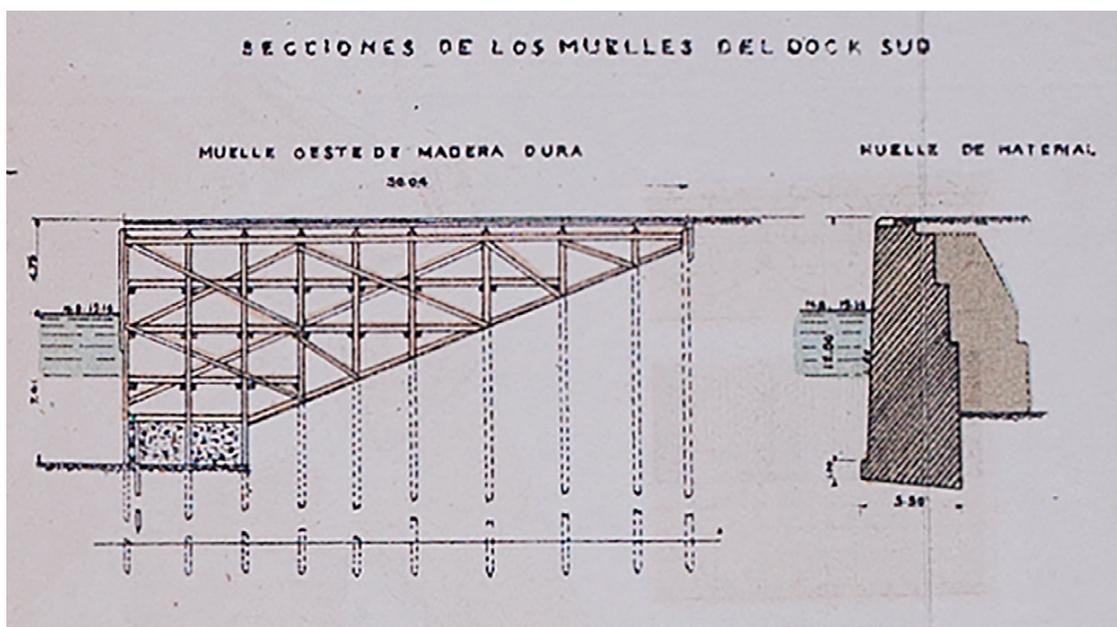
Portada del Estatuto original de la Cía. Dock Sud de la Capital -Concesión Paul Angulo-. (Archivo Biblioteca Nacional Bs.As.)

El canal de 4.000 metros estaba proyectado para tres secciones. La Sección Primera desde la entrada al mismo hasta una Dársena de Maniobras, la Segunda hasta la esquina de la costanera Juan Diaz de Solís y la calle Suárez. La Sección Tercera, que no se concretó, debió haber alcanzado las cercanías de la Estación Gral. Mitre del F. C. Ensenada (actual estación Sarandí).

El canal incluía 4.000 metros lineales de muelles de madera de quebracho colorado, 3.900 metros de longitud del canal con un ancho de 90 metros. Altura de los muelles 4 metros sobre el nivel de las aguas bajas ordinario. Un camino lateral adoquinado de 28 metros más 7 metros de muelle, sumando un total de 35 metros de ribera empedrada

Inicio de las obras: 11 de noviembre de 1889

Varios meses después, el 8 de junio de 1889, fueron aprobados por la autoridad los planos presentados para la construcción. Se



Plano de los muelles de madera dura del proyecto. (Archivo Universidad de San Andrés)



Inicio de las obras de excavación.

relleno de los bajos de la ribera derecha. Por supuesto que la parte de los muros laterales del canal se hicieron con piedra.

Comienzan los problemas en la construcción:

Al poco tiempo del inicio de las obras, serios problemas aparecieron en el lateral identificado como Ribera Este. La flojedad del suelo que para las excavaciones era favorable, no lo era para implantar los cimientos del lado donde se debían apoyar el malecón y los muelles. En toda obra civil es fundamental que las bases que soportaran el peso de toda la construcción estén apoyadas sobre suelo firme, porque cualquier deslizamiento vertical u horizontal puede desencadenar problemas graves. En este caso particular los problemas de la extrema flojedad del suelo eran conocidos, pero no fueron estudiados en su dimensión real.

Este grave inconveniente desde el arranque de la obra, obligó a suspender y replantear aspectos de la construcción

en ejecución, y lógicamente un nuevo presupuesto con gastos y lucros cesantes que no estuvieron contemplados en el inicio. Además, se debía presentar a la autoridad un nuevo cronograma de certificación de obras sujeto a la aprobación de la misma.

Entre otras cosas, también había que canalizar otra salida para el arroyo Maciel.

Paralización de las obras y liquidación de la empresa

En 1890 Argentina sufrió una gran crisis económica, que ocasionó la renuncia del presidente Miguel Juárez Celman.

En febrero de 1891 las obras del puerto del Dock Sud se paralizaron por completo.

A principios de 1894 la compañía solicitó al gobierno una prórroga hasta junio de 1896 para poder hacer entrega de la primera etapa, consistente en 1.000 metros de canal; y cada mes de junio de los años posteriores 500 metros más de canal.

La solicitud le fue aprobada y otorgada hasta junio de 1896, dado que al gobierno le interesaba mucho que el puerto se concretara, ya que la obra no causaba erogaciones al tesoro Nacional. Lo que el gobierno impuso como condición rigurosa fue que la obra final debía estar concluida en junio de 1902.

Ocurrió que en 1896 los compromisos no se cumplieron y el Gobierno suspendió la concesión; ese mismo año coincidentemente falleció el Sr. Paul Angulo, y aquella Sociedad entró en una debacle financiera que le impedía cumplir las obligaciones contractuales con sus acreedores, quienes en su mayoría eran los que habían construido las obras comenzadas. El Directorio decidió en 1897 poner a la empresa en estado de liquidación.

ASAMBLEA DEL 17 DE JUNIO DE 1895

Buenos Aires, mayo 31 de 1895.

Señores Accionistas:

Cumpliendo un deber prescrito en los estatutos de nuestra Sociedad, os hemos convocado para daros cuenta de las gestiones administrativas durante el último año, ó sea de marzo de 1894 á junio de 1895.

Bien quisiéramos daros noticias halagadoras, respecto del estado actual de los negocios de la Compañía, pero, desgraciadamente, el malestar general del país alcanza bien de lleno á nuestras obras, que interrumpidas en febrero de 1891, no han podido continuarse hasta ahora, á pesar de su gran importancia, y de su pública y positiva utilidad.

No ha sido seguramente por falta de ingenio, esfuerzos y actividad puestos á prueba por el Directorio, para contribuir á levantar nuestra Empresa, que permanece aún rodeada de escollos; sino por la dificultad de combinar intereses y exigencias de los capitalistas, con las conveniencias de nuestra Sociedad de una parte, y de otra la inercia de los Accionistas, tienen al Directorio y á los bienes sociales en constante conflicto.

Primera página de la memoria del Directorio de la "Empresa Dock Sud de la Capital" correspondiente al periodo 1894-1895, dando cuenta del delicado estado financiero de la empresa (Biblioteca Nacional Bs.As.)

Reinicio de obras con otra razón societaria

“The Buenos Aires Southern Dock Company Limited”

Estando las obras paralizadas, el Directorio acordó transferir el activo y el pasivo de la empresa a uno de sus integrantes, el Ing. Alfredo Demarchi, quien se hizo cargo de las obligaciones existentes y a su vez impulsó la creación de una nueva empresa que se haría cargo de la obra y de la cual él formaba parte como miembro del grupo administrador.

En realidad quien estaba detrás de aquel escenario de crisis, era el F.C.Sud, un interesado directo en que el Puerto Dock Sud fuese una realidad. Por eso se involucró de manera directa para mover sus vínculos financieros británicos, que llegaron hasta la mismísima “Baring Brothers”. El 20 de abril de 1898 se constituyó en Londres la nueva empresa “The Buenos Aires Southern Dock Company Limited”. En el nuevo directorio, acompañando a Alfredo Demarchi y Charles Fitrh como constructores, también iba a estar en las tomas la toma de decisiones el Ing. Guillermo White como representante del F. C. Sud. El respaldo financiero externo ya estaba asegurado y el apoyo político local siempre estuvo presente. El 30 de junio de 1898, por resolución nacional, se les transfirió a los efectos legales el activo y pasivo de la “Sociedad Anónima Dock Sud de la Capital”, al Ingeniero Demarchi, para servir de base a la formación de la nueva compañía.

Los estatutos de esta nueva empresa de capital extranjero fueron presentados en Buenos Aires y se aprobaron el 21 de julio de 1899. Ese mismo año se reiniciaron los trabajos; no había interés en perder más tiempo.

No fue similar la construcción de los muelles Ribera Este (derecha) que los de Ribera Oeste (izquierda).

Como se ha dicho anteriormente el problema más difícil para aquella construcción era la flojedad del suelo sobre el cual se iban a apoyar las bases de los muelles.

El reinicio de obras se encaró en el lateral más complicado del canal, la lengua de tierra que conforma lo que se conoce como Ribera Este (margen derecha, actual Polo Petroquímico). Era el lugar más crítico para consolidar exitosamente al resto de la obra, por las enormes dificultades que el acecho del Río de la Plata y la flojedad de los terrenos imponían a las mismas.

La implantación de las bases y los cimientos de los muelles en ese lugar requería de técnicas de construcción especiales y de cierta complejidad.

Se enterraron en aquel suelo semi-acuoso una gran cantidad de pilotes cilíndricos huecos de hormigón (no armado) de 6 metros de diámetro externo y 4 metros de diámetro interno. A medida que penetraban en la profundidad del suelo se iba llenando su núcleo con esa misma tierra. Una vez alcanzada la capa de tosca se puso en evidencia que la misma no ofrecía la firmeza que se suponía debido a que su espesor no era muy amplio. Además, esa capa de tosca no era horizontal, pues era inclinada a lo largo de la traza del canal. Esa inclinación implicaba una profundidad de enterramiento diferente para cada pilote. Al poco tiempo de finalizada esa etapa de la construcción se descubrió, luego de una inspección, que uno de los cilindros tuvo un desplazamiento horizontal hacia el lado del canal de más de 30 cm., lo que obligó a la inmediata tarea de buscar soluciones técnicas para evitar que sucediera lo mismo con los demás, lo cual fue logrado exitosamente montando contrapesos y anclajes en la parte superior de los pilotes hacia el lado opuesto a la línea del muelle o malecón.

Menos complicado fue la construcción de los muelles sobre la ribera izquierda ya que el suelo era más firme, y parcialmente se



Colocación de pilotes de hormigón apoyados sobre la tosca. Año 1902.

pudo trabajar con pilotes de quebracho acompañando a las obras de hormigón y piedra.

Debemos tener presente que la tecnología para hacer estructuras con hormigón armado se empezó a aplicar en algunos países del hemisferio norte a partir de 1890 aunque aún no eran debidamente conocidos los métodos de dimensionamiento. En Argentina se comenzó a utilizar para la construcción varias décadas después.

El "hormigón" consiste en un mortero de cemento Portland, arena y grava, que cuando se asocia con una estructura de acero se denomina "hormigón armado".

Finalmente, el 5 de enero de 1905 se habilitó un muelle en la margen izquierda de la Primera Sección.

En 1908 se iniciaron las obras de la Segunda Sección del canal, de acuerdo al proyecto elevado al gobierno en el año 1904.

En septiembre de 1911 se declararon en huelga 500 obreros de la empresa constructora inglesa Thomas Walker & Co que trabajaban en la Segunda Sección del canal, debido a la negativa de la compañía a conceder mejoras salariales. La compañía Walker ante la actitud obrera y en razón de no llegarse a un acuerdo, resolvió suspender el trabajo en las obras por tres meses, pero ante la insistencia de la postura de los trabajadores, termino cediendo a sus justos reclamos.



Descargando piedras para el malecón (Archivo Museo Histórico Ciudad de Bs.As.)

La construcción del Dock Sud



FRENTE AL DOCK SUD EN EL RIACHUELO



PUNTO DE ARRANQUE DEL DOCK

Muy adelantadas están ya la obras del Dock Sud de la Capital, que se construyen con capitales ingleses en los conocidos terrenos de Demarchi en la margen derecha del Riachuelo, y que son una verdadera maravilla, no tanto quizás por lo que representarán en sí, cuanto por las dificultades que es necesario vencer para ejecutarlas. El Dock Sud, que será el puerto ferroviario de Buenos Aires, tiene doble capacidad que el Puerto Madero, y es de mucho más fácil acceso. Se construye sobre el antiguo canal Paull y Angulo,

que forma la segunda sección de las obras, y que fué adquirida en absoluto por el señor Alfredo Demarchi, actual vicegobernador de la provincia de Buenos Aires é iniciador y propietario de las nuevas obras. La compañía del Dock Sud se constituyó en Londres en 1898 con un directorio formado por los señores Frank Parish, H. C. Allen, R. J. Neild, A. P. Henderson y E. E. Reade y con un comité local formado por los Sres. Guillermo White, presidente del ferrocarril del Sur, y Alfredo Demarchi, teniendo como ingenieros á los señores Liversey Son y Henderson.

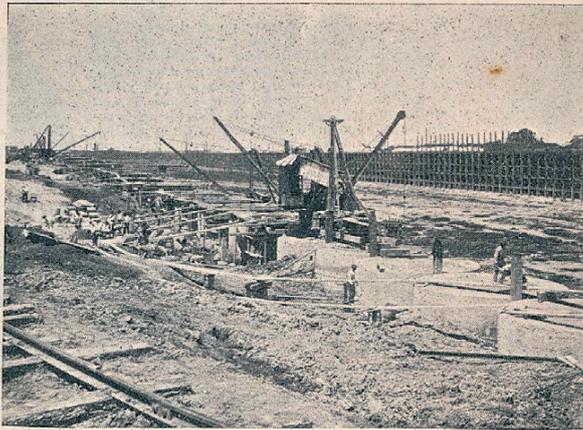
El capital se constituyó con un millón doscientas mil libras esterlinas, en obligaciones de 4 % de interés anual, cuyo servicio garantiza el ferrocarril del Sur.

Este llevará sus vías al Dock y será preferido para el uso de sus instalaciones, debiendo abonar el déficit en el servicio de las obligaciones mientras las obras no le produzcan el interés suficiente. La empresa del Dock Sud posee una superficie de dos millones y trescientos

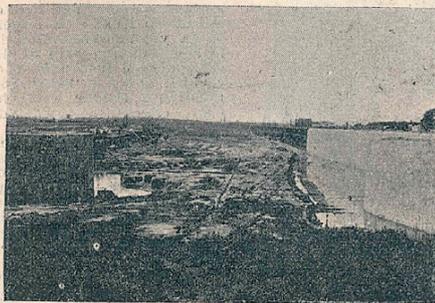
cincuenta mil metros cuadrados de tierra, de los cuales ocupará el Dock seiscientos mil, siendo los restantes destinados á establecimientos industriales de diversa naturaleza. Las obras que se practican actualmente en la primera sección del Dock, que es de mil metros, merecen el calificativo de ciclópeas.

El terreno en que debían alzarse los malecones y muelles está formado por un cangrejal que tiene de 20 á 25 metros de profundidad, y que es tan poco consistente,

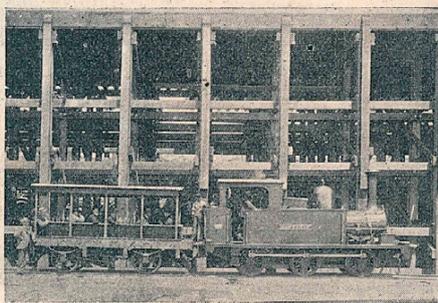
que una barra de hierro clavada en el suelo a uno 20 centímetros, se entierra medio metro por minuto, en virtud de su propio peso. Para asentar los malecones ha sido necesario construir, en el lado que mira al río, cilindros de material, que van hasta la tosca, la cual queda en bajo nivel de las aguas del Plata. Cada cilindro de éstos tiene diez m. de diámetro, y se halla formado de portland y piedra, siendo su costo de 46 libras esterlinas por metro. El costo de la primera sección del Dock, que se calculó en 500.000 libras esterlinas, y que es de mil metros, se ha elevado á 600.000 libras. Para trabajar en la construcción de los cilindros, las máquinas absorbentes están en función continua, y el día que visitamos las obras acompañados por el señor Demarchi, y los señores Martín y Carlos Biedma y señor Severo Pizarro, se pudo apreciar la cantidad de agua que desalojaban, formando un verdadero río. La salida del Dock Sud, encuéntrase en la boca actual del Riachuelo, que se modificó, pues los terrenos fronteros, donde está el



LOS PILOTES DE MATERIAL PARA LA MURALLA Y EL GRAN MUELLE



LA 1.ª SECCIÓN



MUELLE EN CONSTRUCCIÓN Y TREN QUE HACE EL SERVICIO INTERNO

Nota de la revista "Caras y Caretas" del 30 de noviembre de 1901 dando cuenta del avance de la obra (Archivo Juan M. Huerga)

De manera paulatina se siguió avanzando con las obras y habilitaciones portuarias; para 1914 ya estaba finalizada la segunda Sección.

Respecto a la Tercera Sección se detuvieron las obras definitivamente. Si se hubiesen continuado, las excavaciones deberían haber avanzado hacia la estación Sarandí del F.C.Sud, canalizando lo que hoy se identifica como Reserva Natural Laguna La Saladita.

Primeras empresas y ferrocarriles en sus muelles

Al mismo tiempo que el puerto se iba convirtiendo en una realidad, avanzaban en su despliegue en el área el F.C.Sud y posteriormente el F.C.Oeste, acompañando aquella expansión con rieles en ambas márgenes, con desvíos y empalmes suficientes como para asegurar cualquier tipo de maniobra, y con acceso al área desde el lado Isla Maciel como también desde Sarandí. Nada quedó librado al azar.

Paralelamente al avance de las obras del puerto se fueron estableciendo en ambas márgenes empresas muy importantes, todas ellas muy necesitadas del servicio de los ferrocarriles. En el caso de la ribera este eran frecuentes los convoyes con vagones tanque/cisterna petroleros. Por la otra punta (ribera oeste) ingresaban al ferry-puerto vagones jaula con hacienda en pie.

Ribera Este

Se estableció un área exclusivamente petrolera al principio y petroquímica posteriormente. Este sector surgió en septiembre de 1914 con el arribo del Grupo Royal Dutch Shell, a través de

su filial Anglo Mexican Petroleum. Fue esta la primera empresa petrolera en radicarse en el Dock Sud. Hacía apenas semanas que había comenzado la Primera Guerra mundial y al puerto arribaban mensualmente numerosos barcos. Se destacaba entre ellos el buque petrolero más grande del mundo, el San Melito.

Otras empresas radicadas desde la década del '20:

West India Oil Company, Cia. General de Combustibles, Ribereña del Plata S.A., Astra Compañía Argentina de Petroleo S.A., Diadema Argentina S.A. de Petróleo (denominación que utilizaba Shell en esa época), Ultramar Soc. Anónima Petrolera Argentina, General Petroleum Corp de California, Dock Oil y ESSO.

También se estableció en la Ribera Este la "Usina Eléctrica Ribera Este" del F.C.Oeste, diseñada para alimentar su tren subterráneo de cargas (1912) que desde Caballito cruzaba por un túnel el centro de la ciudad de Buenos Aires hasta salir a Puerto Madero; esta usina posteriormente pasó a ser operada por "C.A.T.E." con la que estaba interconectada por un túnel subfluvial que daba facilidades para el cableado y el paso humano de los operarios.

Posteriormente sobre la costa del Polo Petroquímico se construyeron la Dársena de Inflamables y los Muelles Propaneros – gasíferos- (estos últimos ya con salida directa al Río de la Plata).

Ribera Oeste

En 1905 se estableció la Sociedad General de productos Químicos.

Posteriormente, en 1911, se inauguró la primera súper usina térmica de Sudamérica, la Usina Dock Sud de la C.A.T.E. (Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad) con su muelle

carbonero. La más grande de toda su época. Como ya se ha citado, esta empresa disponía de un túnel subfluvial por el lecho del canal que la vinculaba con la Usina Ribera Este de 2 metros de diámetro y 153 de largo, permitiendo la interconexión eléctrica. A cien metros de este túnel una cañería cruzaba bajo el canal y continuaba hacia el Río de la Plata para desechar las aguas residuales de sus 60 calderas.

En 1964 "SEGBA" (sucesora de CATE, CHADE y CADE) asociada con YPF construyeron otro túnel subfluvial bajo el lecho del antepuerto ó Canal Sud, entre Puerto Piojo y Central Costanera de 234 m. de longitud y un diámetro de 3,5 m. con facilidades para el paso de personal y cableados de interconexión de 132 KV. con la finalidad de conectar ambas usinas.



Vista aérea de Dársena Inflamables y entrada al canal Dock Sud (1938. AGN)

Otro establecimiento de gran importancia en esta ribera fue el "Frigorífico Anglo", con casa matriz en Liverpool, inaugurado en 1927. Fue un gran exportador de carnes en épocas en que Argentina era el líder mundial de ese alimento.

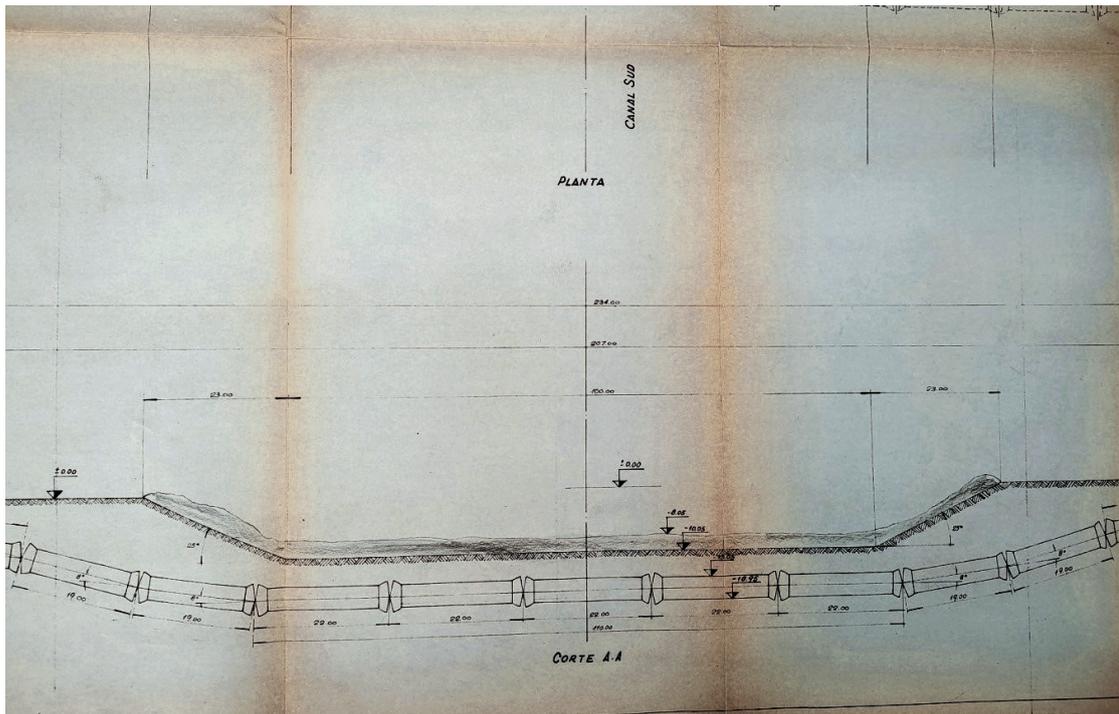
El "F. C. Entre Ríos" construyó un ferry-puerto en Isla Maciel junto al frigorífico para traer hacienda en pie desde Puerto Ibicuy con sus vagones jaulas. La punta de rieles se llamaba "Estación Buenos Aires Ferrocarril Entre Ríos".

Muchas otras operaciones eran las que facilitaba el puerto Dock Sud en su ribera izquierda. Cargas generales, areneros y áridos, cereales, y también pasajeros más de una vez.

Tiempo después, en el área de muelles de la primera sección donde estuvo el frigorífico Anglo y el F.C. Entre Ríos se estableció la moderna terminal de contenedores EXOLGAN (cuya sigla insinúa Ex Anglo).



Usina de C.A.T.E. y barco carbonero en su muelle (AGN)



Plano del túnel subfluvial que vincula la Central Dock Sud con la Central Costanera (Archivo E.A.C.)



A la derecha dársena de maniobras. Izquierda Frigorífico ANGLO y salida a Canal de Acceso. AGN



Vista aérea del Puerto en el año 1939. AGN

Siniestros Importantes en el área portuaria

Nos referiremos a tres acontecimientos de alto impacto en la sociedad:

Año 1925: Incendio de un depósito de petróleo a cielo abierto en el sector petroquímico.

El 27 de diciembre de 1925 una descarga atmosférica durante una fuerte tormenta desencadenó un incendio en un estanque de petróleo a cielo abierto de la Compañía General de Combustibles, afectando cinco depósitos, entre ellos de la Anglo Mexican Petroleum Company y de la Cia. Ribereña del Plata. Se estima que se quemaron más de 20.000 toneladas de petróleo. La dirección del viento favoreció que el fuego no llegase a la Dársena, en donde estaba listo para descargar



Incendio en área petrolera de Ribera Este. Vista desde La Boca. (Caras y Caretas 1925)

un buque tanque. La Dársena, si bien es parte del Dock Sud, está sobre el frente costero del Río de la Plata. Fue a partir de aquel siniestro que pasó a denominarse Dársena de Inflamables.

Año 1962: Incendio de la Usina Dock Sud

El 11 de agosto de 1962 se produjo un enorme incendio en la Usina Eléctrica Dock Sud generando un enorme problema de largos

apagones en áreas de Capital Federal y municipios de la zona sur del Conurbano. El problema afectó también el servicio tranviario -que era muy importante- y el de trolebuses. Todo el siniestro se desarrolló en medio de una situación de conflicto entre dos facciones del Ejército (Azules y Colorados) con el agravante de que habían bloqueado los puentes y otros accesos de la ciudad no permitiendo a los bomberos concurrir al lugar del siniestro (uno de ellos fue asesinado cuando conducía la autobomba).

Esta usina era una de las más importantes de aquella época y todavía no existía la Red Nacional Interconectada. Durante mucho tiempo los vecinos estuvieron condenados a un precario suministro de baja tensión, única solución posible para dar algo de luz a todos. Fue la época del pingüe negocio de la venta de "elevadores de tensión" domiciliarios.



Tapa del diario Clarín 13 de agosto de 1962

Año 1984: Estallido del buque petrolero "PERITO MORENO"

El 28 de junio de 1984 a la noche, una terrible explosión conmovió a la ciudad de Avellaneda y alrededores.

En la segunda sección del canal Dock Sud estallaba el buque tanque petrolero Perito Moreno. El barco se partió en dos y durante más de diez días los bomberos de la Prefectura Naval y de los cuerpos policiales y voluntarios tuvieron que luchar contra las llamas que superaron largamente los cien metros de altura en un área sembrada de tanques de combustibles y de destilerías.

La explosión produjo un temblor cuya onda expansiva afectó muchas viviendas del partido de Avellaneda, dañando mampostería, vidrios y también instalaciones de servicios básicos.



Explosión del buque petrolero "Mariano Moreno" en 1984

Este tremendo siniestro pudo haber tenido consecuencias varias veces más graves. Una vez apagado totalmente se supo que aún permanecía una cantidad de petróleo en uno de los tanques de almacenaje del buque. Marcó un antes y un después en materia de medidas de seguridad para el Puerto Dock Sud.

Los bares portuarios de Dock Sud

Los puertos del mundo tienen como parte del paisaje bares, cafés, tabernas, fondas ó bodegones. Junto con los almacenes navales forman la escena pintoresca y folclórica de la identidad de los muelles.

En marzo de 1982 cuando se inició el conflicto en las Islas Georgias, el Capitán Mercante Gerardo Monasterio le contaba a un cronista del diario Clarín que él había sido un asiduo huésped en Georgias. "Desde Dock Sud, en los años cuarenta se viajaba a Gritviken en los vapores Arpón y Ernesto Tornquist de la Compañía Argentina de Pesca. Luego en 1960 se cerró por baja rentabilidad aquel pueblo ballenero. Allí en la isla San Pedro se fundaron en 1945 dos instituciones argentinas, La Asociación de Balleneros Argentinos y el Club Atlético Arpón, dedicado este último a la práctica de fútbol. Las tripulaciones argentinas especializadas en faenar ballenas, estaban constituidas no solamente de criollos, sino también por yugoeslavos, polacos y españoles reclutados en el Dock Sud. En los bares y bodegones hablar de Georgias y de Gritviken era un tema habitual. Más de cinco mil argentinos constituyeron la legión que garantiza nuestra presencia histórica en Georgias del Sur. Muchos de ellos aún viven."

Algunos de aquellos legendarios bares portuarios en donde se reclutaba tripulación fueron el Star Bar, el Café Sullivan, el London Bar, The Marine Bar, Scandinavian Bar (este último en alusión a los noruegos que poseían una factoría en Isla San Pedro).

El Barrio

El puerto Dock Sud tiene involucrados en su historia a dos barrios del antiguo cuartel 7° de Barracas al Sud: Isla Maciel y Dock Sud (su homónimo). Barrios hermanos de trabajadores; y competidores acérrimos a la hora del fútbol.

El trazado del plano original de este barrio fue realizado por el Ing. Luis Huergo.

El cine y la literatura se han servido de sus rincones como escenarios clásicos del arrabal porteño en más de una ocasión.

Sobre la historia barrial de Dock Sud (declarada oficialmente Ciudad por ley del año 2014) existe mucha literatura de historiadores regionales que han rescatado del olvido las cosas de la vida cotidiana de aquellos vecinos, descendientes de inmigrantes de los más diversos orígenes que formaron uno de los más sólidos crisoles de razas de Argentina.



Restaurante Edelweis de la colectividad alemana radicada en Dock Sud.

Reflexiones sobre la importancia del puerto dock sud

Los puertos de la Provincia de Buenos Aires son el primero y el último eslabón de la cadena logística que mueve gran parte del sistema productivo de la Argentina, por eso ha sido muy importante que, aunque tardíamente, en un acto de federalismo la Nación haya devuelto a la Provincia la soberanía sobre los mismos.

Aquel lejano 1889 coincidieron gobernantes con visión estratégica para un futuro muy posterior al de su período de gestión, con un grupo de empresarios decididos a invertir sin chances de especular financieramente fugando capitales, más el enorme esfuerzo físico de centenares de trabajadores de la construcción, quienes por años trabajaron bajo los peores rigores climáticos para hacer realidad lo que estaba proyectado en los papeles. Estos tres sectores de la sociedad nos dejaron como legado uno de los puertos más operativos de manera ininterrumpida durante más de un siglo: el Puerto Dock Sud.

Hacer un breve ejercicio de imaginación en el cual, si por alguna causa impredecible, el sistema integral logístico industrial de Dock Sud quedase inactivo, pondría en evidencia lo que representa este espacio en la vida cotidiana de los argentinos.

Después de la creación de la Administración Nacional de Puertos, el 12 de abril de 1949, pasó a formar parte del "Puerto de Buenos Aires y Dock Sud".

El 2 de octubre de 1993 el canal Dock Sud, la Dársena de Inflamables, los Muelles Propaneros y los muelles de la ribera sur del Riachuelo, todos como PUERTO DOCK SUD fueron transferidos a la Provincia de Buenos Aires en un justo acto de reparación histórica. Posteriormente, en 2019, se creó el "Consortio de Gestión Puerto Dock Sud", y rápidamente se destrabaron los concursos y licitaciones para modernización

de muelles, dragados con metas de 33 pies de calado para la Primera Sección, el ensanche de la entrada al canal, la iluminación de la mejor tecnología para asegurar la operatividad nocturna, las obras en los muelles propaneros, las mejoras tecnológicas en materia de seguridad y la celeridad de todas las operaciones de carga y descarga.

En 1995 EXOLGAN fue calificado como el “Primer Puerto Inteligente del País”.

Actualmente Dock Sud está consolidado como el segundo puerto del país en volumen de carga contenerizada, después del Puerto de Bs.As.

La gran importancia estratégica de este puerto es que está ubicado a las puertas de la Capital Federal y de La Plata, con vecindad directa a las mayores autopistas del país, además de su servicio ferroviario.

Dock Sud es sin dudas un puerto muy importante por su capacidad logística en diferentes rubros, pero es además uno de los complejos de transporte más estratégicos de Argentina bajo el punto de vista que se lo quiera analizar. La enorme cantidad de empresas industriales de máximo prestigio mundial en sus respectivos rubros que están instaladas en el área portuaria Dock Sud, son la mejor vidriera del potencial productivo de Avellaneda.

El Puerto Dock Sud en la actualidad

Un puerto moderno y seguro

Si bien este tratado sobre el Puerto Dock Sud tiene como propósito rescatar aspectos de su historia, no obviaremos citar importantes datos del presente; concretamente de la actual gestión que lo administra, la cual tiene el mérito de haberlo ubicado en los mejores estándares internacionales.

La Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.) en el “Programa Mundial de Puertos Sostenibles” de su AGENDA 2030, ha establecido objetivos para los puertos del mundo, y el “Consortio de Gestión del Puerto de Dock Sud” ha decidido enfocar sus estrategias para lograr esas metas.

Después de 30 años se realizó el primer dragado integral del mismo, una tarea compleja por las características de un lecho contaminado. Se ejecutó con remediación ambiental, con la colaboración de los Gobiernos de la Nación y de la Provincia de Buenos Aires.

El beneficio inmediato de estas mejoras, ha permitido el ingreso de más barcos a la dársena y de mayor porte.

Los muelles del Puerto Dock Sud han certificado los estándares de seguridad (código PBIP) fijados por la Organización Marítima Internacional (OMI). Es decir que es un “Puerto SEGURO”.

Otras importantes consignas concurren en armonía a lo que se denomina Objetivos de

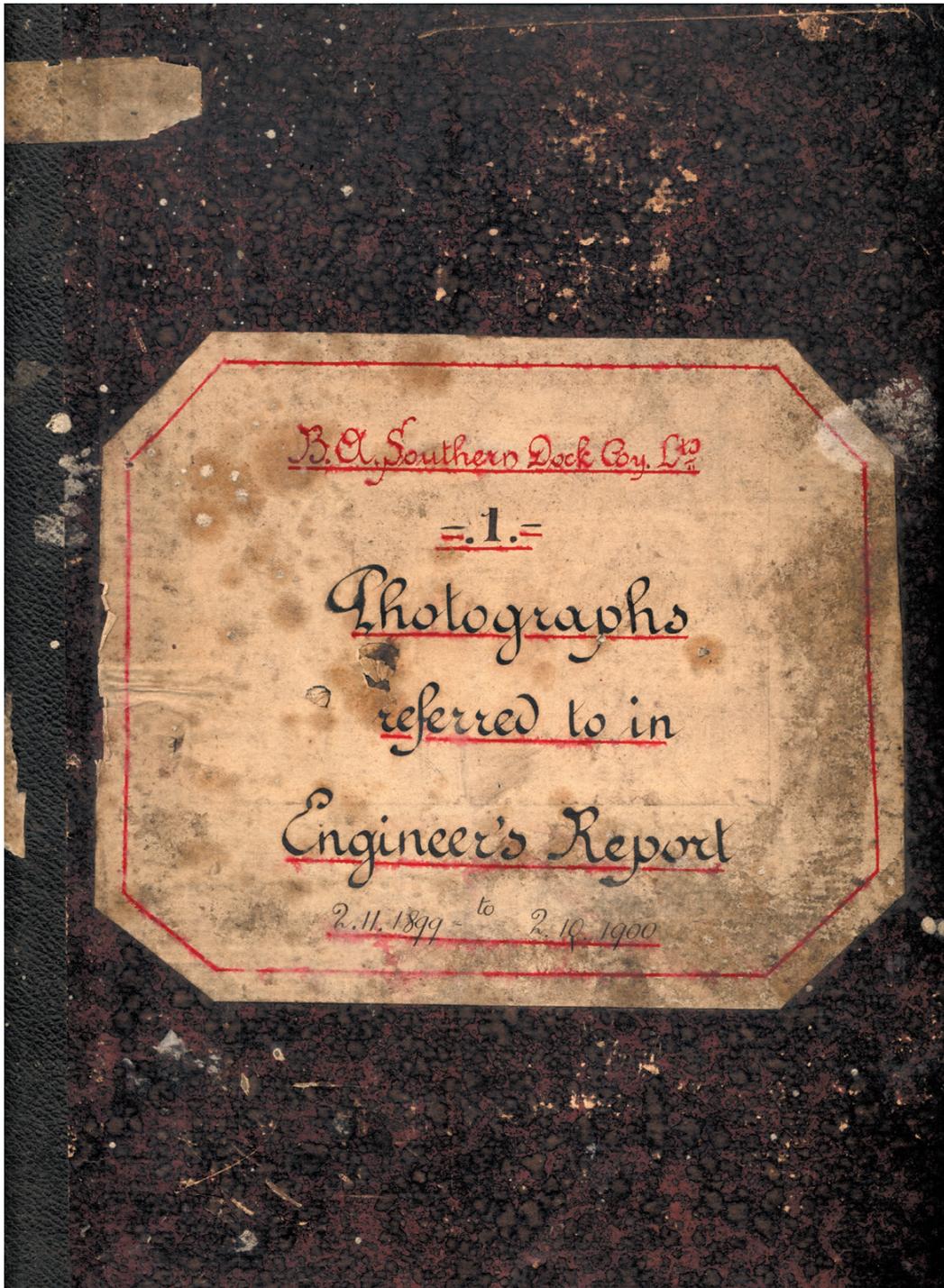
Desarrollo Sustentable (O.D.S.). Las mismas son varias y de diversas características; en conjunto se propende a mejoras en las condiciones técnicas, de seguridad, de agua limpia y saneamiento, laborales (incluyendo igualdad de género), ambientales, de energía asequible y no contaminante, y muchas otras como vínculos con la comunidad y violencia de género en el sector portuario.

Estos objetivos han sido certificados por instituciones internacionales, y han posicionado actualmente al Puerto Dock Sud como el mejor calificado de la Provincia de Buenos Aires.

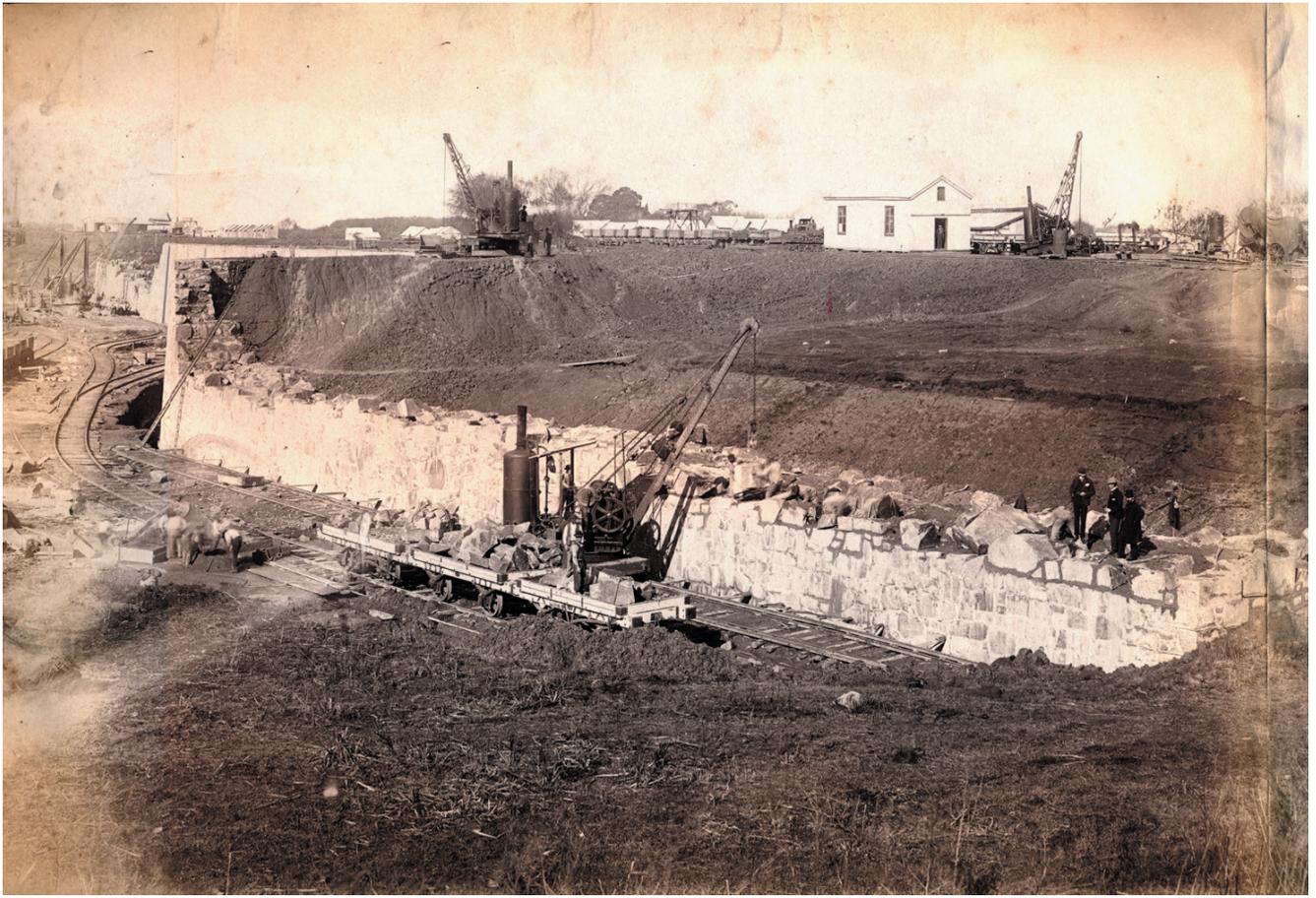
ANEXO DOCUMENTAL FOTOGRAFICO

Anexo 1

"Construcción del puerto"



Portada del álbum fotográfico N°1: Reporte de ingenieros 1899-1900





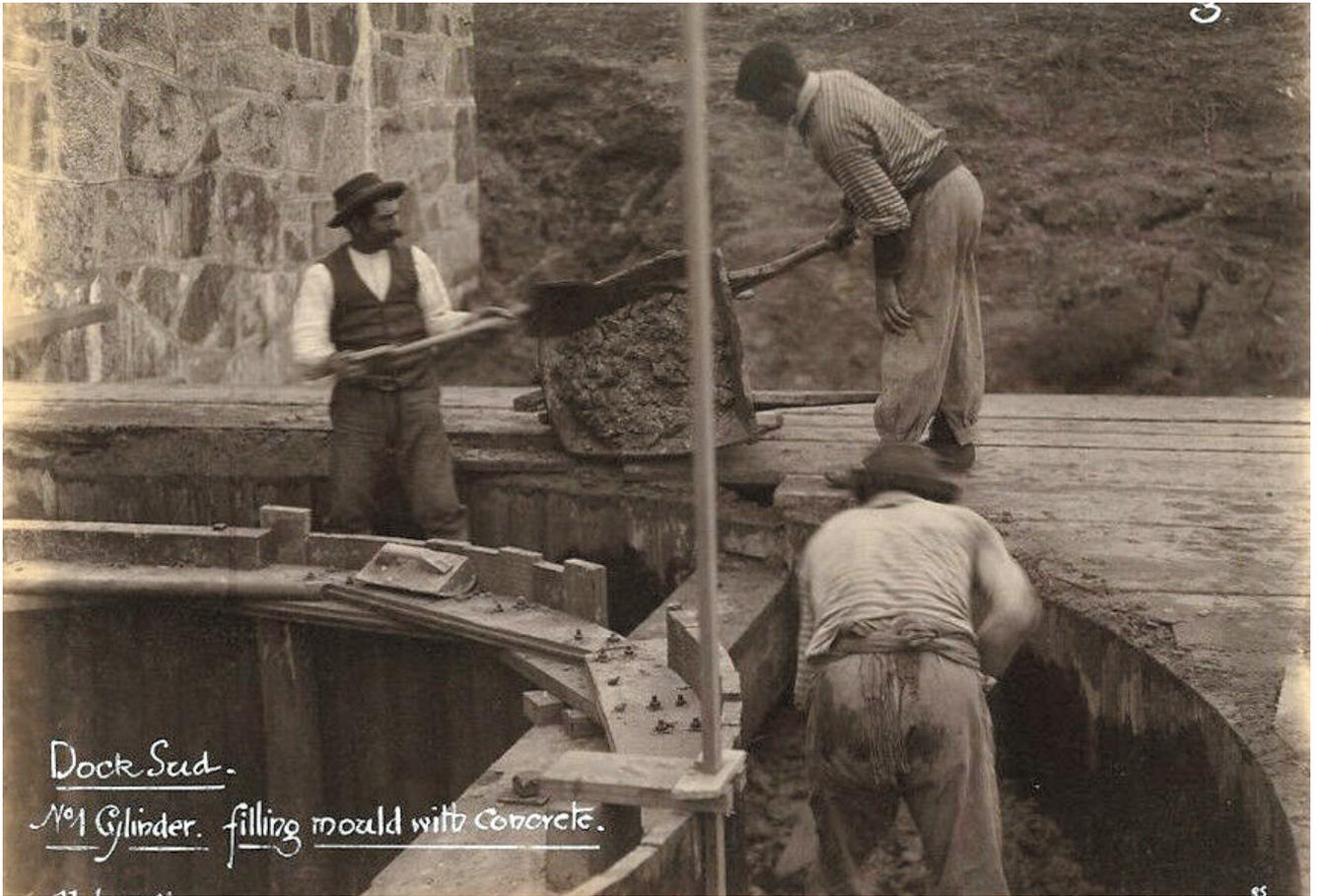




168
Dock Sud
Excavation at the inner face of the
N. dam. Looking W.
7th February 1903



184
Dock Sud
View showing water in Dock,
1.39^m below under side of Concrete Cap.
20th April 1903



Anexo 2

“Vistas generales del puerto en actividad”



Acceso al canal Dock Sud.
Año 1938. AGN.



Vista del canal Dock Sud en todo su trayecto. Circa 1930. AGN



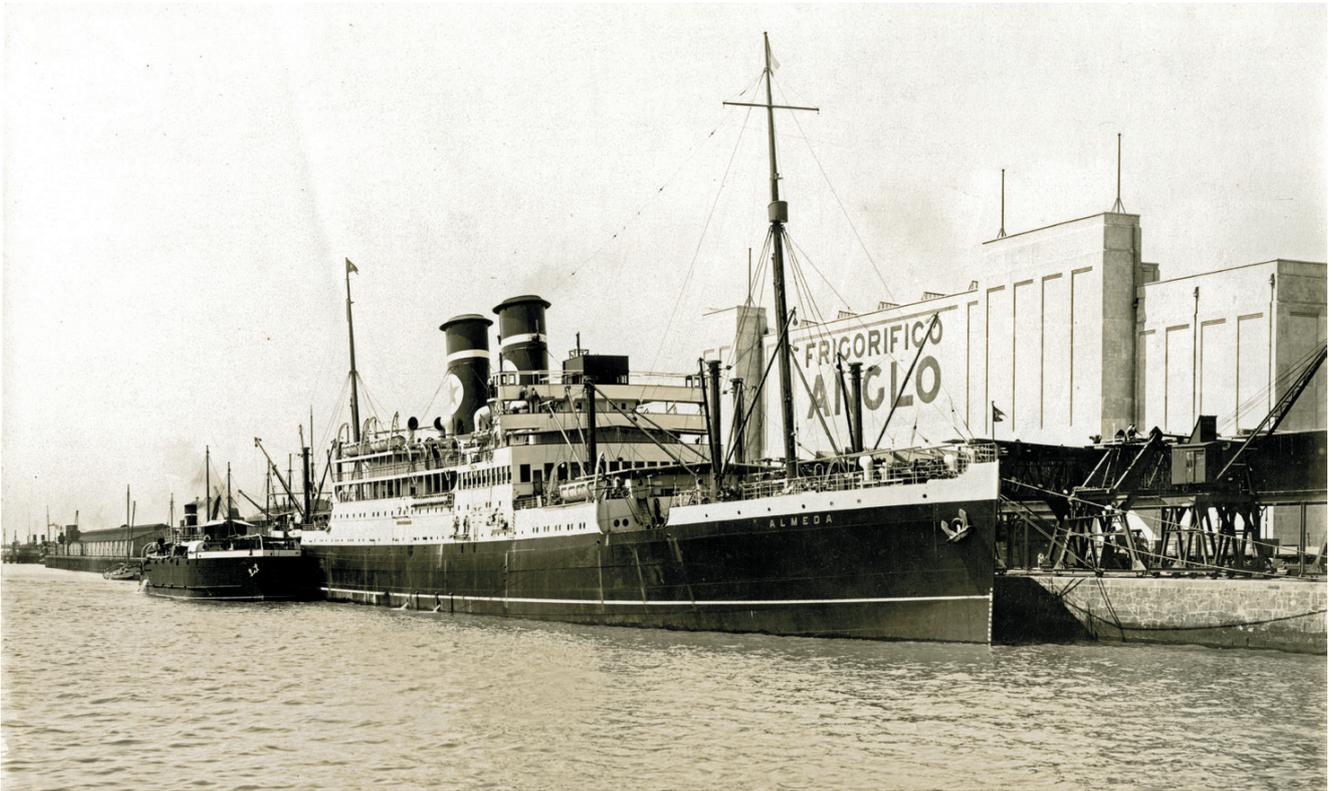
Frigorífico ANGLO en la 1° sección del Dock Sud. AGN



Dársena de maniobras. AGN.



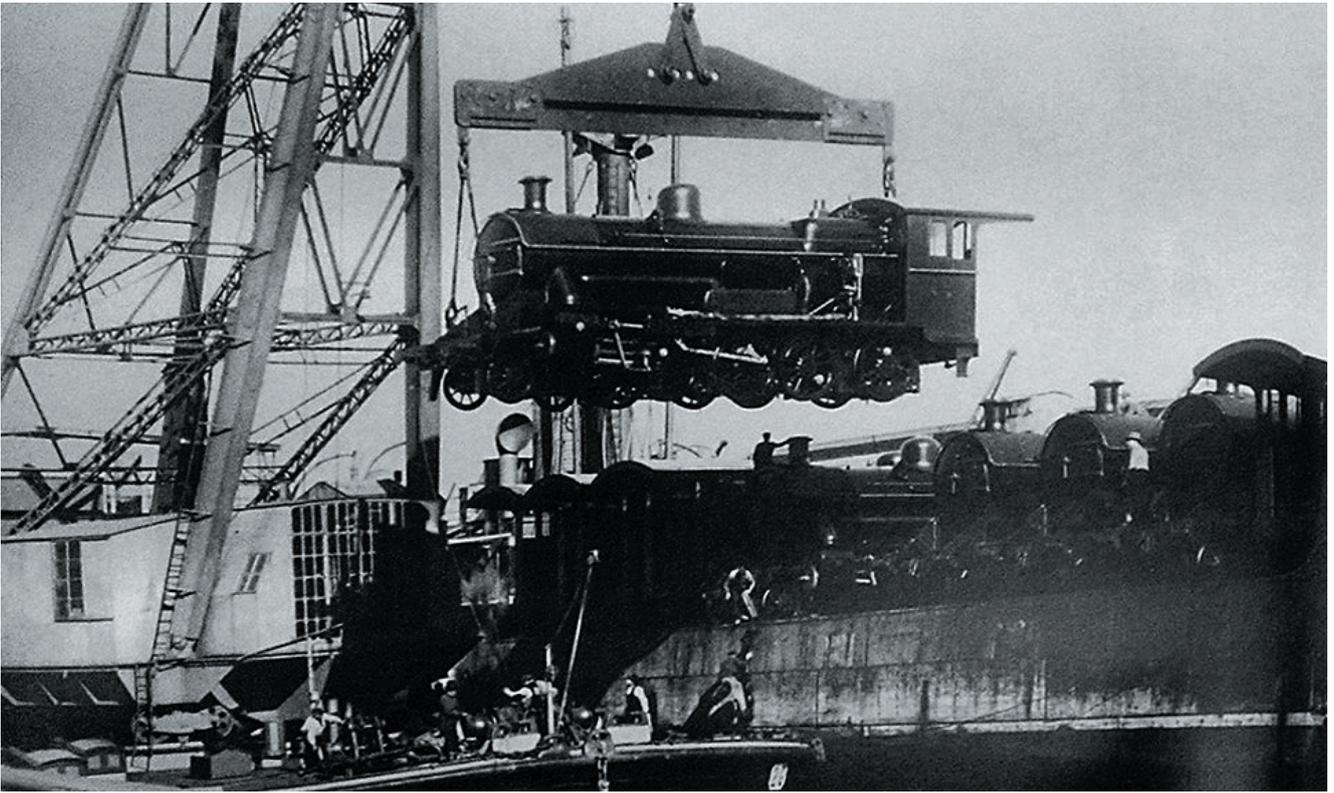
Vista del Puerto y arroyo del Chimango. Circa 1920.



Barco operando sobre el muelle del Frigorifico ANGLO.



Tareas de remolque en el canal Dock Sud



Descargando locomotoras en los muelles. Año 1924.



Descarga de cochemotores. Año 1936.



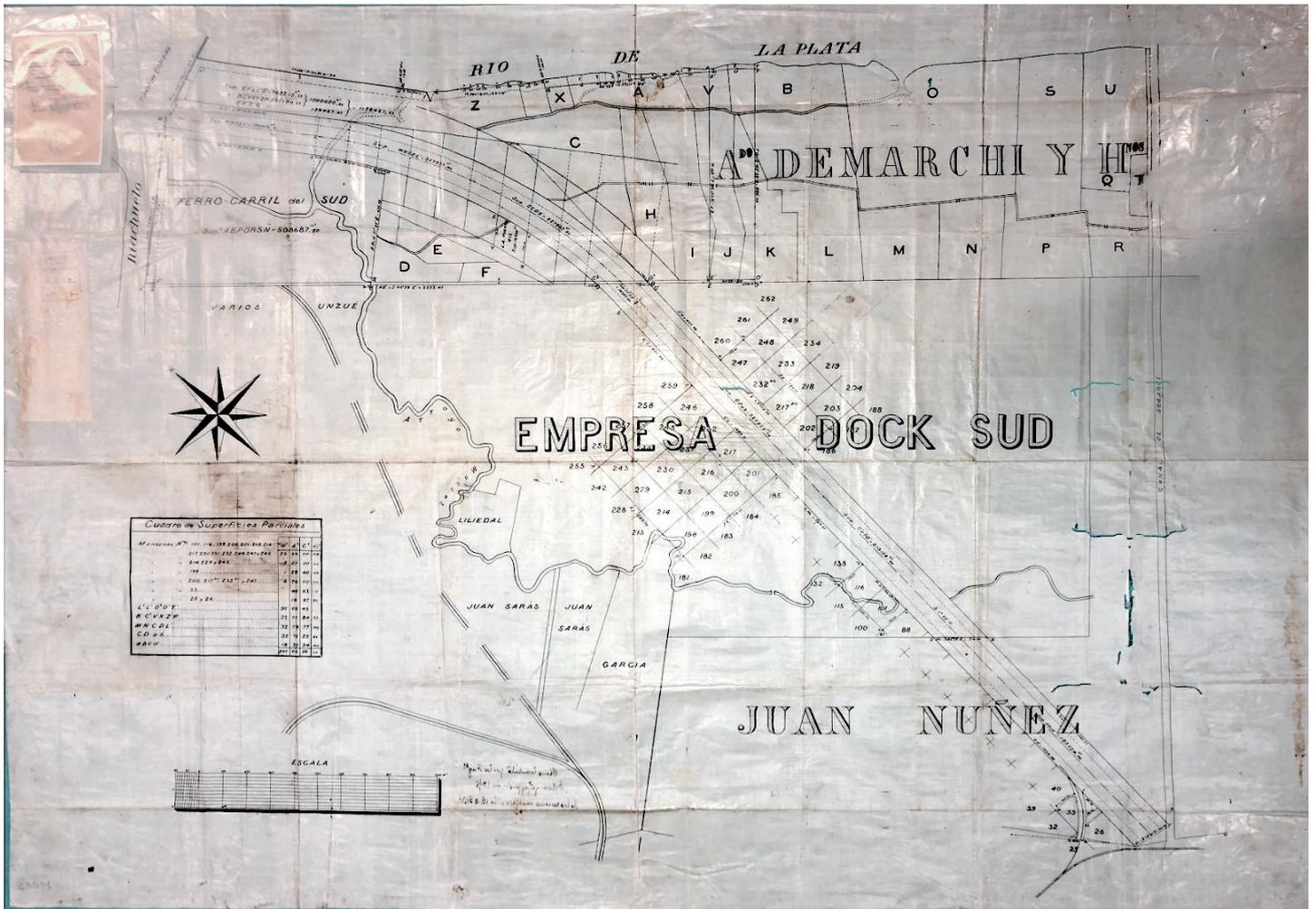
Pala obsequiada al presidente de la nación Miguel Juárez Celman con motivo del inicio de obras (Museo Histórico de Lujan)

Anexo 3

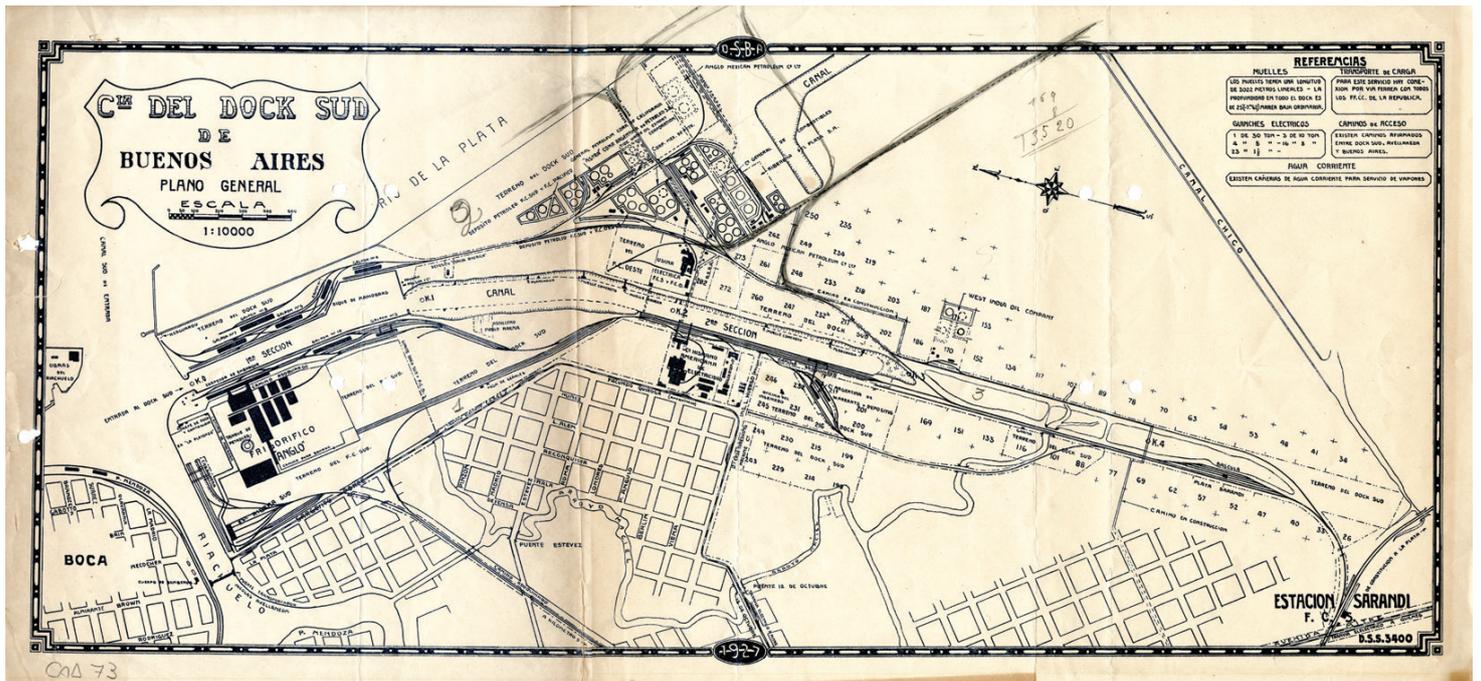
"Cartografía Histórica"



Plano del Instituto Geográfico Militar año 1913



Antiguo plano de la empresa "Dock Sud de la Capital" anterior a la construcción del puerto.



Plano oficial Cia. Dock Sud. Año 1927.

Anexo 4
Informe de la Sociedad
Científica Argentina

(Noviembre 1890) considerando la importancia
de la construcción del Puerto Dock Sud

INFORME

SOBRE

LAS OBRAS DEL DOCK SUD DE LA CAPITAL

Señor Presidente de la Sociedad Científica Argentina, Dr. Carlos M. Morales.

En la visita realizada en 19 de Octubre del corriente año, á las obras del Dock Sud de la Capital, por la Sociedad que Vd. preside, hemos sido designados para informar á esa Sociedad sobre el estado actual de las obras, lo que efectuamos con nuestra mayor satisfaccion, esperando solo responder á la confianza que Vd. ha hecho en nosotros.

No es posible hablar del « Riachuelo » ni referirse á cosa alguna que con él tenga conexión, sin que la imaginacion se transporte recorriendo los diferentes períodos porque ha pasado la tan debatida cuestion « Puerto de Buenos Aires » desde la época en que D. Juan de Garay fundó esta ciudad, hasta nuestros dias.

Los primeros estudios y proyectos conocidos datan del año 1805; son los efectuados por el ingeniero Eustaquio Giannini, por orden del virey Sobremonte.

En 1822, el Superior Gobierno de Buenos Aires, cumpliendo una ley de ese mismo año, sobre construccion de un puerto, comisiona al señor ingeniero Santiago Bevans, para que efectúe los estudios del caso y proyecte las obras, presentando este varios proyectos en uno de los cuales proyectaba un canal que partiendo de la Ensenada ó Rio Santiago terminara en la Capital; y por otro derivando un canal desde el Riachuelo hasta el bajo de la Residencia, donde construía un Dock con un canal al Rio de la Plata, etc.

El eminente estadista D. Bernardino Rivadavia precursor de todos los grandes hechos de trascendental progreso, cuya iniciativa se adelantó á la época de su realizacion, marcando al país con se-

Además han encargado doscientos wagones, seis locomotoras, etc., etc.

Con tales elementos se calcula poder librar al servicio público, la primer seccion del canal en un plazo de diez y ocho meses.

Descritas á grandes rasgos estas obras, en cuanto nos permiten los límites de este informe, réstanos solo decir algunas palabras sobre su porvenir y el rol que desempeñará como puerto.

La ubicacion de este canal hará indudablemente que sea preferido por los buques, debido á su fácil acceso, buen acomodo en sus cinco mil metros de muelle que tendrá solo la ribera Oeste, facilidad de carga y descarga ya en sus depósitos ya en ferro-carriles, libertad en sus evoluciones facilitadas por su dique de maniobras, comodidad y baratura en sus composturas, etc., etc.

Ni el Riachuelo, ni el puerto de la Capital podrán dar lugar á un desarrollo industrial tan vasto como el « Dock Sud de la Capital », pues los primeros ya sea por la falta de terrenos ó por su precio elevado, no podrán nunca ponerse al alcance del industrial, y en cambio este podrá llegar sin mucho esfuerzo á poder formar en sus riberas una ciudad eminentemente fabril en que tenga asiento desde el más humilde obrero, hasta el más colosal establecimiento de la industria nacional.

Hoy que nuestra industria pecuaria, busca una válvula de salida para mostrar al mundo su enorme vitalidad, y que aunque lentamente va dia á dia ganando terreno gracias á los esfuerzos de unos patriotas que con empeño han tomado la empresa, por ninguna parte mejor que por este canal podrán mandar al viejo mundo sus productos; y mañana cuando buques de construccion especial lleguen á nuestras playas no dudamos que será el local preferido, pues allí será donde con más facilidad y expansion podrán todas nuestras líneas férreas darse cita y poder despues de haber recorrido cientos de kilómetros colocar sus largos convoyes paralelos al canal, facilitando así enormemente su embarque ó trasbordo.

Teniendo presente el costo de estas obras, debemos hacer notar que constituirán el puerto más económico construido en Buenos Aires.

La manera como se ha constituido la empresa que los lleva á cabo, debe servir además de poderoso estímulo á nuestros hacendados y agricultores, permitiéndoles sentar prácticamente un

Fuentes consultadas

Archivo General de la Nación (Buenos Aires)
Biblioteca Nacional (Buenos Aires)
Museo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires (Archivo Histórico)
Biblioteca del Congreso de la Nación (Buenos Aires)
Universidad de San Andrés – Biblioteca Max Von Buch- (Victoria,
Prov.Bs.As.)
Fundación HISTARMAR
Huerga, Juan Manuel, (archivo particular)
Cascante, Edgardo Aníbal, (archivo particular)
Cascante, Edgardo Aníbal, "Barracas al Sud la vida cotidiana 1870-
1970" Ed. Dunken, 2006.
Rögind, Willam, "Historia del Ferrocarril Sud 1861-1936". Buenos
Aires, 1937.
Roca, Edgardo José, "Historia del Puerto de Buenos Aires", Ed.
Dunken, Buenos Aires 2008.
Armada Argentina. Base Naval Punta Indio (archivo
aerofotográfico)
Juan Mulhall "Guía del Rio de la Plata" 1869.
Revista Caras y Caretas (números varios)
Archivo Diario El Pueblo, Barracas al Sud
Archivo Diario La Opinión, Avellaneda
Boletín M.O.P. de la Nación Diciembre 1927
Biblioteca de la Sociedad Científica Argentina

Índice

Prólogo	
Génesis y transformación en el Puerto Dock Sud	3
-I-	
Barracas al Sud y el Puerto	11
-II-	
AVELLANEDA ciudad portuaria.....	13
-III-	
El espacio geográfico en su origen.....	19
-IV-	
Evolución geográfica del Partido de Avellaneda.....	21
El suelo.....	21
La superficie del distrito municipal.....	23
La altitud.....	25
La cuenca hídrica	26
-V-	
El Fondadero del Riachuelo	31
Cronología.....	31
Las primeras obras civiles en la costa de Bs.As.	36
La canalización del Riachuelo	37

-VI-

El Puerto Dock Sud.....	41
Su construcción.....	41
Primeras empresas y ferrocarriles en sus muelles.....	61
Siniestros Importantes en el área portuaria.....	66
Los bares portuarios de Dock Sud.....	70
El Barrio.....	71
Reflexiones sobre la importancia del puerto dock sud.....	72
El Puerto Dock Sud en la actualidad.....	73
ANEXO DOCUMENTAL FOTOGRAFICO.....	75
Anexo 1	
"Construcción del puerto".....	77
Anexo 2	
"Vistas generales del puerto en actividad".....	83
Anexo 3	
"Cartografía Histórica".....	89
Anexo 4	
Informe de la Sociedad Científica Argentina.....	91
Fuentes consultadas.....	94