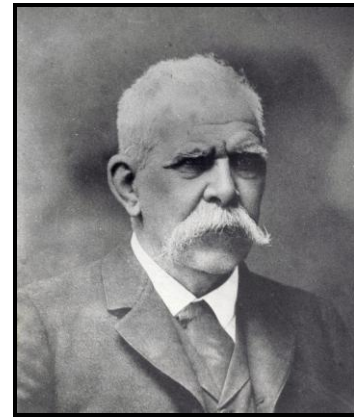


Luis A. Huergo y la cuestión puerto

Por Hernán Huergo

El autor de estas líneas es ingeniero, como su bisabuelo, Luis A. Huergo. Escribió un libro con el mismo título que el de este artículo con el doble propósito de rendir un homenaje al ancestro en el centenario de su fallecimiento y, al mismo tiempo, intentar poner más luz sobre la cuestión puerto de Buenos Aires, que fue, para el primer ingeniero del país, en una vida llena de realizaciones, su mayor logro y curiosamente su mayor frustración y su mayor sufrimiento.



1/11/1837-4/11/1913

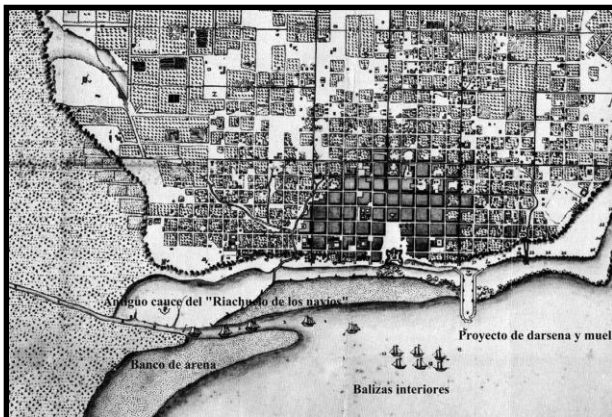
En este artículo se presentan los datos esenciales de lo que se llamó la cuestión puerto, recorriendo los caminos que llevaron a una solución distinta a la propuesta por Huergo, la de Eduardo Madero. Se presentan con crudeza las falencias técnicas del proyecto triunfante, las irregularidades cometidas, las advertencias ignoradas, y las razones que condujeron a la derrota de Luis A. Huergo. Derrota que se transformó en triunfo, cuando en 1911, antes del fin de sus días, Huergo llegó a ver el lanzamiento de las obras de Puerto Nuevo, que elegía el diseño en peine que él había elegido para el Puerto de Buenos Aires, mientras colapsaba el Puerto Madero, de diseño en eslabones, luego de ponerse en evidencia, a través de los años, cada una de las falencias que habían sido señaladas por el primer ingeniero del país, con el respaldo prácticamente unánime de todos sus colegas, argentinos y no argentinos.

---O---

La figura adjunta muestra una foto satelital del estuario del Río de la Plata. Ese color arena significa escasa profundidad. Al menos del lado de Argentina, en particular Buenos Aires. Los navíos de porte no podían acercarse a la costa sin encallar.



El estuario del Río de la Plata (Foto satelital)



El Riachuelo de los Navíos

Cuando vino Pedro de Mendoza con sus once naves pudo entrar a una suerte de puerto natural, el Riachuelo de los Navíos. Pero no pudo penetrar en el río, había barras de arena que se lo impedían. Aproximarse con las naves al centro de Buenos Aires era imposible, un

banco de arena bloqueaba el paso.



Óleo de Emeric Vidal, 1820

De modo que los viajeros que llegaban a Buenos Aires trasbordaban de sus navíos fondeados a distancia de la costa a lanchas, y de éstas, a pocos metros de la orilla, a carretones de altas ruedas. Con graves problemas cuando soplabá el pampero o había sudestada.

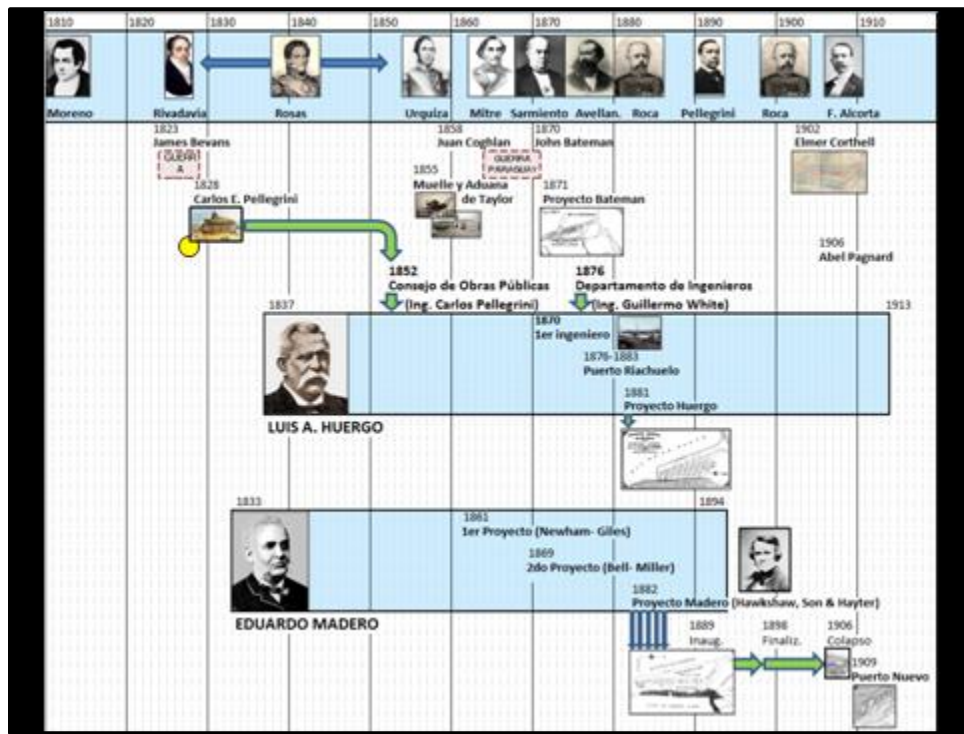
Durante el tiempo de la colonia el tema puerto era un problema. Buenos Aires quería tenerlo, hubo varios proyectos, pero España prefería que Buenos Aires no tuviera puerto, no tenían confianza en lograr recaudar los

impuestos aduaneros con la misma prolijidad con que lo hacían en Lima.

De modo que cuando en 1810 los criollos tomaron el control de Buenos Aires, seguíamos sin puerto.

---O---

Durante todo el siglo 19 hubo múltiples iniciativas de puerto. Se recurría a los ingenieros ingleses. Rivadavia lo llamó a un tal James Bevans, Urquiza a Juan Coghlan, Sarmiento a John Bateman. No prosperó ninguno de estos proyectos.



La excepción de llamar a ingenieros ingleses se produjo en 1827, cuando Rivadavia convocó a un ingeniero suizo, llamado Carlos Enrique Pellegrini. Pero cuando el suizo llega al país, en 1828, se entera de que Rivadavia ya no es más presidente, tiene que hablar con el gobernador de Buenos Aires, un tal Manuel Dorrego, que tiene problemas demasiado graves como para dedicarse al tema puerto. Pellegrini se convierte en un respetado pintor al que le debemos excelentes imágenes del Buenos Aires de su época.



Carlos Pellegrini pintor

El ingeniero inglés Bevans y el suizo Pellegrini trabajan en el flamante Departamento de Ingeniería Hidráulica. Pellegrini se enamora de la hija del inglés, María Bevans, y se casa en 1841. Carlos Pellegrini hijo, futuro presidente, nace en 1846.

Durante toda la dominación de Rosas, hasta 1852, no pasa nada con el puerto. Caído Rosas, se crea el Consejo de Obras Públicas y se nombra al ingeniero Pellegrini presidente del mismo. El consejo analiza y descarta ese año doce proyectos de puerto. Al año siguiente el mismo Pellegrini presenta su proyecto de puerto, pero no pasa nada, no son tiempos fáciles para tomar decisiones sobre un puerto que los partidarios de Urquiza querían que fuera de la nación mientras que los partidarios de Mitre no querían perder los derechos de aduana para Buenos Aires. Otra vez no pasó nada.



Muelle y Aduana de Taylor, 1857

Entre 1855 y 1857 se construyen dos obras que debemos a un ingeniero inglés radicado en Buenos Aires, Edward Taylor, a la altura de la hoy Plaza de Mayo, el Muelle de pasajeros y la Aduana Nueva. La llegada a Buenos Aires toma otro aspecto. Sin embargo, para la mayor parte de la gente el desembarco continúa siendo lo que era.

---o---

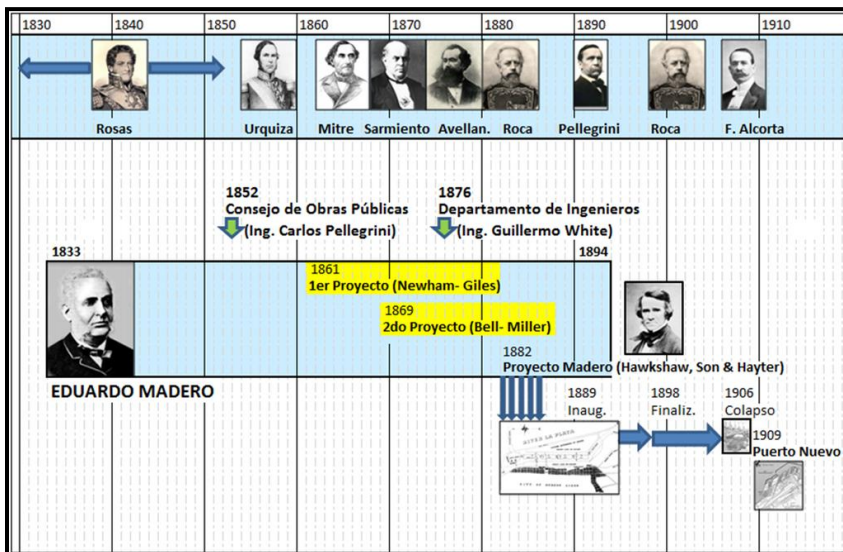
Acá entra en esta historia Eduardo Madero. El padre tenía un negocio de importación y exportación de mercaderías en Montevideo, adonde había emigrado durante el tiempo de Rosas. Eduardo llega a Buenos Aires para replicar el negocio y funda una compañía con

ese objetivo, pero el problema es que no hay puerto. Una obsesión de la vida de Eduardo Madero fue hacer el puerto de Buenos Aires, hay que reconocer ese ánimo incansable.

Madero presentó dos proyectos antes del tercero y definitivo, que tenían en común varias cosas: los dos estaban diseñados por ingenieros ingleses de renombre, los dos contaban con financiación de la Baring Brothers, los dos fueron aprobados por el Consejo de Obras Públicas de Pellegrini. Los dos sucumbieron por la resistencia



Eduardo Madero
6/21833-31/51894



Los proyectos de Eduardo Madero

de un hombre,
Bartolomé Mitre.

Primero en 1861,
Mitre el militar,
enfrentado a Urquiza,
que de ninguna
manera iba a permitir
que el Estado de
Buenos Aires perdiera
su puerto. Luego, en

1869, Mitre el senador por la Provincia de Buenos Aires, que rechazó con vehemencia el contrato firmado por Sarmiento con Madero y Compañía porque no aceptaba ceder tierras de la provincia para la explotación en concesión por un privado, según estipulaba lo firmado.

Así llegamos al año 1870. Buenos Aires tenía alumbrado a gas desde 1854, ferrocarriles desde 1856, el Teatro Colón se había inaugurado en 1857, había telégrafo desde 1860, los tranvías a caballo funcionaban desde 1863, el primer censo del país se había realizado en 1869, y ya rivalizaban los dos diarios principales que tomarían partido en esta historia, La Prensa de Paz, fundado en 1869, y La Nación de Mitre, en 1870. Pero Buenos Aires seguía sin tener su puerto.

---O---



Y es momento de hablar de Luis Augusto Huergo.

Nacido el 1° de noviembre de 1837. Huérfano de padre a los 12 años. El hermano mayor lo envía a un colegio jesuita en Maryland, cerca de Baltimore de los 14 a los 19 años. Allí se gana el apodo de Bull (Toro), que sería característico de su personalidad toda la vida. Vuelve a Buenos Aires en 1857 y se recibe de Agrimensor en 1862. Realiza obras civiles para la provincia muy exitosas. Siempre cumpliendo con los presupuestos asignados. Su prestigio es

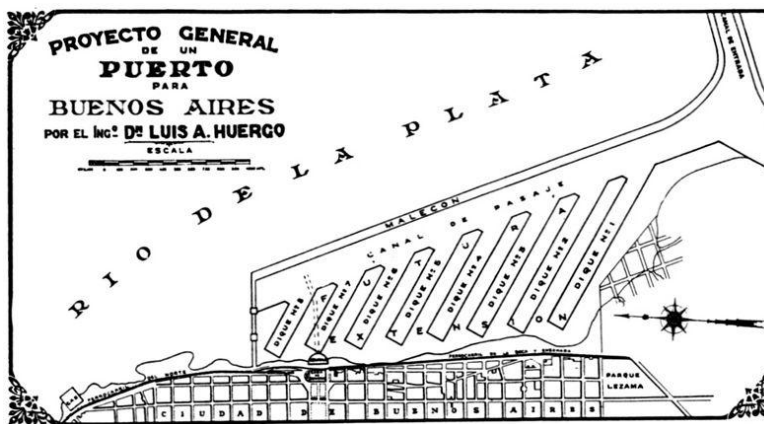
creciente. Es elegido diputado por Buenos Aires a partir de 1867. El 6 de junio de 1870 es fecha famosa para él y para la Ingeniería de nuestro país: es el primero de los argentinos en graduarse como ingeniero.

Al año siguiente, cuando se discutía el proyecto presentado por el Ing. John Bateman, Huergo y todos los ingenieros argentinos se opusieron al proyecto, el costo de dragado que significaría era prohibitivo. El proyecto fue finalmente descartado.

Para Huergo, lo más razonable y económico era comenzar con la mejora del puerto natural existente en el Riachuelo, dragando un canal profundo para entrar en él y mejorando muelles existentes y construyendo nuevos. Por fin convence al gobierno, presenta el mejor proyecto y comienza las obras, en



El Regina Marguerita (23 pies de calado)
en el Puerto del Riachuelo



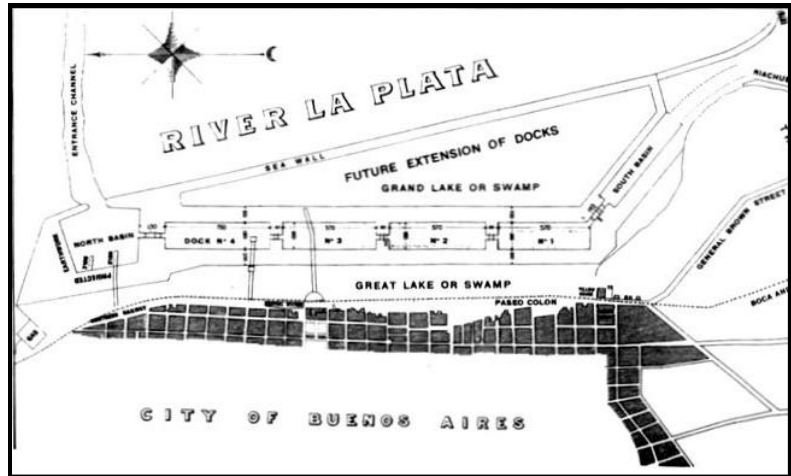
Proyecto Huergo- 1881

1876. El éxito es espectacular, en pocos años entran navíos de ultramar. Los barcos entraban por centenares, la Boca era una fiesta y el presupuesto se cumplía como en todos los proyectos de Huergo.

Alentado y aplaudido por todos por este éxito, Huergo presenta su proyecto de puerto definitivo para Buenos Aires en 1881, con el

conocido diseño en peine. En abril de 1882 se le solicitan los planos para ser sometidos a la aprobación del Departamento de Ingenieros y luego pasarlos el Congreso. El Departamento de Ingenieros había reemplazado al Consejo de Obras Públicas y estaba presidido por un ingeniero argentino, Guillermo White, uno de los doce apóstoles, como se llamaron todos los ingenieros que se recibieron en 1870. Los planos fueron entregados pero nunca llegaron a donde debían llegar.

Porque por esos días un señor llamado Eduardo Madero utilizaba sus contactos para presentar su tercer proyecto de puerto, el definitivo. Con diseño en eslabones y con esclusas. Con dos canales, sumaba al canal del Sur existente, el canal del Norte. De nuevo era un ingeniero inglés el proyectista, un famoso, llamado John Hawkshaw. De nuevo contaba con financiación de la Baring Brothers.



Proyecto Madero- 1882

---O---

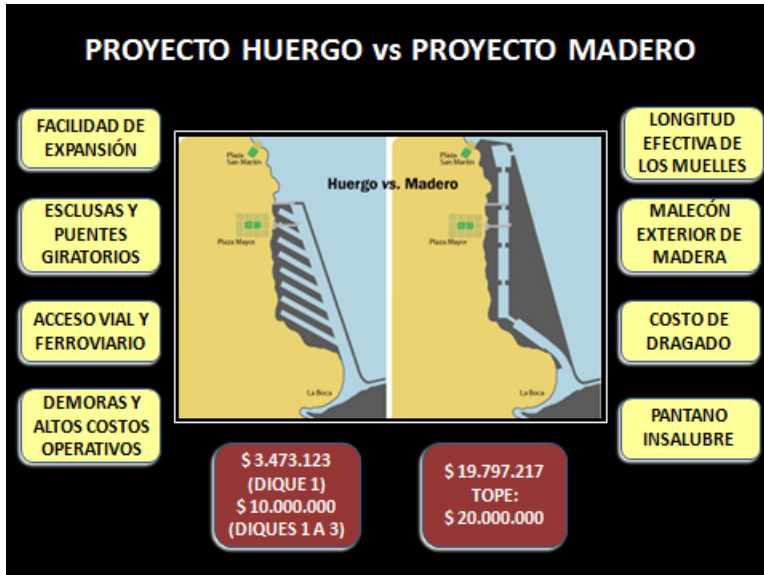
¿Cuál fue la historia por la cual un proyecto del cual no se sabía nada en abril de 1882 llegó a Diputados en junio de 1882? En primer lugar, el proyecto estaba apadrinado por Carlos Pellegrini, ahora hablamos no del ingeniero, sino del hijo, el senador, en ese momento amigo clave de Roca presidente. En segundo lugar, el vicepresidente era Francisco Bernabé Madero, el tío de Eduardo, hermano del padre. Madero consigue de forma inmediata una reunión con Roca y el proyecto recibe pleno apoyo del Ejecutivo. El 26 de junio de 1882 se aprueba en Diputados casi sin resistencia.

El diario La Prensa levanta objeciones importantes pero en la sesión del Senado, en septiembre, el discurso de Carlos Pellegrini es decisivo: “Entre la propuesta Huergo que se desarrolla sobre la margen sur del Riachuelo, y la de Madero, que se desarrolla entre la Usina de Gas y el Riachuelo, la comisión de Hacienda se inclina por esta última”. Conoce muy bien el tema portuario, ya que desde su infancia, “por razones personales, ha oído comentar y discutir sobre él”. “Hace 20 años que Madero, con loable constancia, se dedica a la cuestión”.

La primera frase es un error común de la época, porque ambos proyectos se extendían frente a Buenos Aires, casi en el mismo lugar. Habla de la comisión de Hacienda pero omite decir que nunca fue aprobado por el Departamento de Ingenieros. De la segunda frase, “que conoce el tema desde su infancia”, hablaremos después. De la tercera diré poco, la antigüedad jamás será un mérito para avalar errores de nadie.

---O---

Es el momento de comparar ambos proyectos. El de Huergo, en forma de peine, y el de Madero, en eslabones. En figura adjunta se enumeran las diferencias sustanciales entre ambos proyectos. Se comentan algunas.



El proyecto Huelgo se puede expandir con diques adicionales hacia el norte. El proyecto Madero está encerrado entre dos canales, el del Norte y el del Sur y no permite la expansión.

El proyecto Madero tiene esclusas, absolutamente innecesarias, y pasajes entre los diques, y puentes giratorios para dejar pasar en forma alternativa o bien los buques, o bien los vehículos y trenes. Estos puentes

giratorios dificultan el acceso vial y ferroviario a los muelles del este, lo que trae aparejado demoras y altos costos operativos.

Un tema importante es la longitud efectiva de los muelles: el proyecto Huelgo, más de 25.000 metros lineales de muelles, el de Madero, 8.000 nominales, que por los problemas mencionados de acceso a los muelles del este equivalen a 5.000 metros lineales.

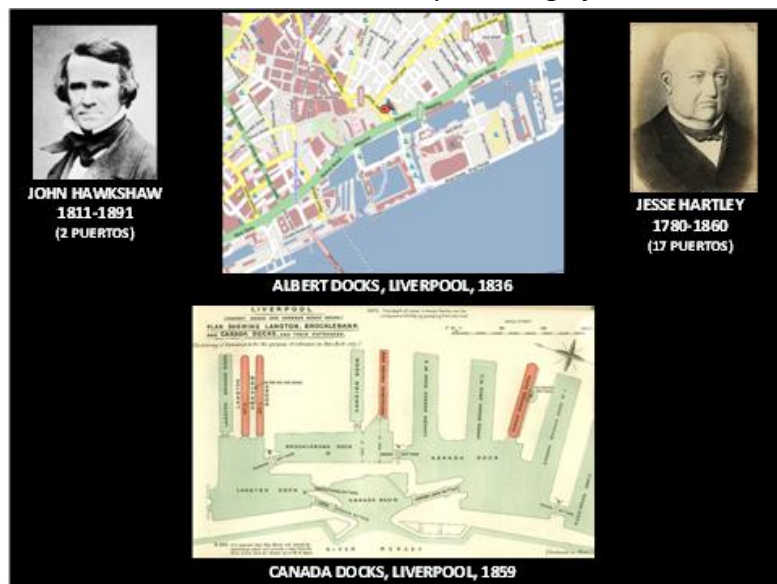
Otros temas eran el alto costo de dragado en el proyecto Madero, y los pantanos insalubres que se formarían por insuficiencia de material de relleno a ambos lados de los diques en eslabones.

Por último el tema de los costos. 20 millones Puerto Madero versus tres millones y medio cotizados por Huelgo para el dique 1, o bien 10 millones para los diques 1 a 3, que significaban más de 8000 metros lineales de muelles, igual a la longitud nominal de muelles del proyecto Madero. Además del hecho conocido de que Huelgo jamás había fallado en cumplir con un presupuesto.

---O---

Ahora bien. ¿No habíamos dicho que el Ing. John Hawkshaw era un famoso?

Sí, era famoso en el tema ferrocarriles, porque de puertos, tenía una sola experiencia. Tenía 25 años cuando acompañó a un verdadero experto en puertos, el Ing. Jesse Hartley, en el puerto que



hizo para Liverpool casi cincuenta años antes, los Albert Docks. Un modelo de puerto en eslabones, curiosamente parecido al diseño de Puerto Madero. Los Albert Docks fueron abandonados por obsoletos en 1860, reemplazados por el nuevo puerto diseñado por el mismo Ing. Hartley, los Canada Docks, concluido en 1859. El diseño del nuevo puerto era denticular o en peine. Curiosa coincidencia con Puerto Madero y Puerto Nuevo.

El Ing. John Hawkshaw nunca vino a Buenos Aires, dejó todo en manos de su hijo, sin experiencia alguna en puertos.

---0---

Comienza el año 1883. El Proyecto Madero estaba aprobado por ley pero faltaba la aprobación del Departamento de Ingenieros, que se pronosticaba que sería negativa. El gobierno prefiere preguntarle su opinión a una Comisión ad hoc, de cinco miembros, José Gorostiaga, Juan Anchorena, Guillermo White, el inglés Juan Coghlan y un experto americano, Hunter Davison. Lo que correspondía era preguntarle sólo al Departamento de Ingenieros, o sea al Ing. Guillermo White. Pero el tiro sale por la culata, porque la Comisión ad hoc dice que: "El Señor Madero ha presentado un bosquejo, un dibujo incompleto, que no ha sido aceptado por nadie".

El gobierno ignora el informe y sigue adelante. En 1884 Hawkshaw presenta planos definitivos y se firma el contrato, a pesar de faltar la aprobación del Departamento de Ingenieros. El tope del contrato es 20 millones y una cláusula dice que si se suprimen obras se debe descontar del tope el importe de las mismas.

En 1885 se presentan nuevos planos definitivos del proyecto, con varios cambios, entre ellos: 1) Malecón exterior, que estaba revestido en concreto en los planos definitivos anteriores, ahora aparece revestido en madera, 2) Reducción drástica del dragado, 3) El dique militar había desaparecido. Sin embargo, las supresiones no significaron reducciones presupuestarias.

El informe del Departamento de Ingenieros es finalmente solicitado a comienzos de 1886. El Ing. Guillermo White, el presidente, era uno de los doce primeros ingenieros argentinos recibidos en 1870. Uno de los llamados doce apóstoles. El informe presentado el 25 de febrero de 1886 es contundente y negativo: 1) Condena el Canal del Norte proyectado, recordando que se ubicaba en el mismo punto que el que proyecto del Ing. Bateman, que había sido rechazado por el alto costo comprobado de mantenimiento; 2) Impugna el malecón revestido en madera; 3) Afirma que las esclusas son innecesarias y que además tienen dimensiones insuficientes para alojar los mayores navíos del momento; 4) Aconseja tomar el puerto en funcionamiento del Riachuelo como punto de partida para cualquier nuevo proyecto de puerto.

El informe es ignorado por el gobierno. El 7/4/1886 el Consejo de Ministros presidido por el vicepresidente Francisco B. Madero firma la aprobación de los planos de Hawkshaw presentados por Madero, para dar luz verde al comienzo de las obras.



Óleo de Oreste Cortazzo: Inauguración del puerto de Buenos Aires

El 17 de abril se aceptan las renuncias de Luis A. Huergo y de Guillermo White.

El 30 de marzo de 1887 comienzan las obras de Puerto Madero.

El 28 de enero de 1889 se inaugura el puerto. El cuadro, Inauguración del puerto de Buenos Aires en 1889, es un óleo encargado por Eduardo Madero al pintor

italiano Oreste Cortazzo. Aparece Carlos Pellegrini en un coche descubierto, acompañado por el General Roca, de regreso de la inauguración del puerto de Buenos Aires.

---O---

¿Cómo fue que pudo triunfar un proyecto como el de Madero, con tantos vicios técnicos, repudiado por aclamación por todos los ingenieros del país?

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

Félix Luna, en su famoso libro Soy Roca, le hace decir a éste: *Había que hacer el puerto de una vez, y continuar con el examen de las dos propuestas hubiera sido interminable. El proyecto Madero contaba con el respaldo financiero de Baring Brothers y los planos proyectados por sir John Hawkshaw, uno de los más grandes ingenieros ingleses.*

No parece que Julio A. Roca estuviera tan convencido de elegir el proyecto de Madero, que por algo, a la firma del contrato los llamó a los ex presidentes Mitre, Sarmiento y Avellaneda para que estuvieran presentes, compartiendo la responsabilidad del momento.

---O---

Sin embargo, en opinión del autor, este otro cuadro encargado por Eduardo Madero a su pintor favorito, Oreste Cortazzo, ilumina algunas razones menos conocidas que explican el extraño triunfo de su proyecto. El cuadro es de 1861, año del primer Proyecto Madero, y se llama *Iniciadores de las obras del puerto de Buenos Aires*. En él aparecen Eduardo Madero, de pie en primer plano,



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

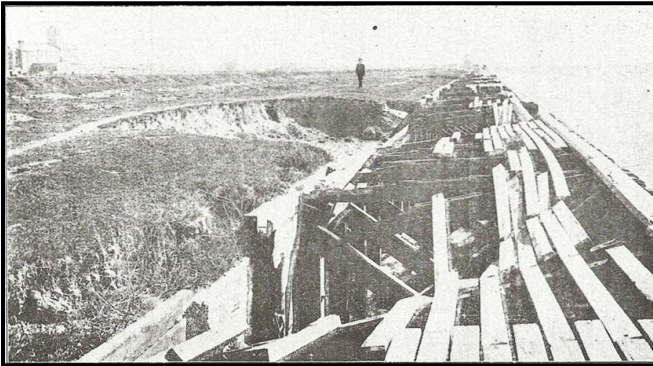
Carlos Enrique Pellegrini, oficiando de experto portuario, también de pie, junto al escritorio, 61 años entonces, y como secretario de la reunión, en el extremo derecho, aparece Carlos Pellegrini hijo, futuro presidente, entonces 15 años, quien oficia de secretario. Esta imagen con la aclaración de los nombrados y del resto de los presentes aparece en página 96 del libro *Historia del puerto de Buenos Aires*, escrito por Guillermo Madero, nieto de Eduardo.

Carlos Pellegrini había afirmado en el Senado que conocía muy bien el tema portuario, ya que desde su infancia, “por razones personales, ha oído comentar y discutir sobre él”.

Vuelve a ser cierto aquello de que una imagen vale más que mil palabras. Si bien es de rigor aclarar que no se trata de una foto, es el cuadro que Eduardo Madero le solicitó pintar a Oreste Cortazzo.

---0---

Pero volvamos a la inauguración. Qué obras se habían concluido en aquel momento, enero de 1889. Básicamente dos cosas, la Dársena Sur y el malecón exterior.



Malecón revestido en madera, 1891, se destruía a medida que se construía

La crisis se produjo dos años después, en 1891, con las obras recién por la mitad, se habían añadido los diques 1 y 2 y faltaban el 3, el 4, la dársena norte y el canal Norte. Los 20 millones ya se han ultrapasado, con gran abuso de Mayores Costos, y hay dudas sobre si continuar las obras o no, no hay dinero. El presidente es

ahora Pellegrini, que había sucedido a Juárez Celman renunciante. Madero

dice que debe ampliarse el presupuesto o ser indemnizado. Un escándalo, según la Prensa, el diario defensor de Huergo. Algo natural en este tipo de proyectos, decía La Nación de Mitre, transformado ahora en gran defensor de Madero y acérrimo detractor de Huergo.

Parte del escándalo se ilustra en imagen adjunta, el estado del malecón exterior en 1891. Había costado \$ 1.200.000 y había que hacerlo de nuevo, revestido en concreto.

Un análisis minucioso del tema Mayores Costos lo encontramos en los editoriales de La Prensa aparecidos entre abril y junio de dicho año.

EDITORIALES DE LA PRENSA, 1891: "MAYORES COSTOS"

	Planos "definitivos" 1885	Renegociado hasta 1891	Mayores Costos
MALECÓN EXTERIOR	De madera	De concreto	\$ 1.485.239
DEPÓSITOS FISCALES	85.000 m ³	305.000 m ³	\$ 4.810.683
VÍAS FÉRREAS	\$ 78.064	\$ 917.245	\$ 839.181
		SUBTOTAL	\$ 7.135.103
OTROS COTIZADOS Y A COTIZAR			\$ 9.700.000
		TOTAL MAYORES COSTOS	\$ 16.835.103
		PROYECCIÓN LA PRENSA	\$ 36.632.320
□ TOTAL PARTIDAS OFICIALES:			\$ 35.205.284
□ OTROS CONTRATISTAS (ESTIMACIÓN):			\$ 15.000.000
□ TOTAL COSTO PUERTO MADERO:			> \$ 50.000.000

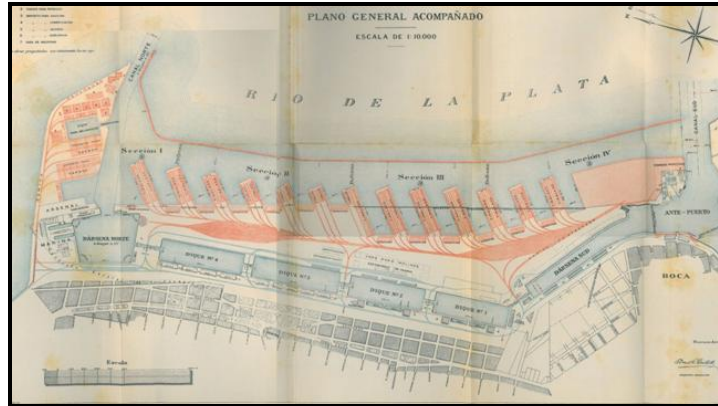
Veamos algunos rubros: el malecón exterior, para revestirlo en concreto, Madero había solicitado y obtenido mayores costos por cerca de un millón y medio. Para la ampliación de los diques fiscales, violentamente subdimensionados en los últimos planos definitivos (1885), se había renegociado por casi cinco millones más. Lo mismo se había hecho con las vías férreas, tan subdimensionadas en los últimos planos que los mayores costos fueron por más de 10 veces la cifra original. Los Mayores Costos solicitados y aprobados al momento, superaban los 7 millones. Y había otros rubros cotizados y a cotizar que La Prensa calculó que ascendían a 9.700.000 pesos. O sea un total de mayores costos cercano a los 17 millones de pesos, que sumado al presupuesto original daban un total cercano a 37 millones, 85% arriba del presupuesto original.

No había marcha atrás posible, menos para Pellegrini, uno de los padres de la criatura. El gobierno decidió continuar con la obra, que se extendió hasta 1898. La Prensa se quedó corta, porque aunque el costo total en partidas oficiales fue de 35 millones, muchas obras las tuvo que hacer el gobierno con otros contratistas porque los presupuestos que pasaba Madero eran muy altos. El costo total de Puerto Madero fue de más de 50 millones de pesos.

---0---

Como se dijo, las obras concluyeron en 1898. Para el año 1902 era evidente que el tráfico desbordaba el puerto, las demoras y los costos eran altísimos, Buenos Aires tomaba fama de ser el puerto más caro del mundo. Había que hacer algo urgente. El presidente era Roca, en su segundo mandato, y llama a un ingeniero experto. No un inglés, es el turno de llamar a un americano.

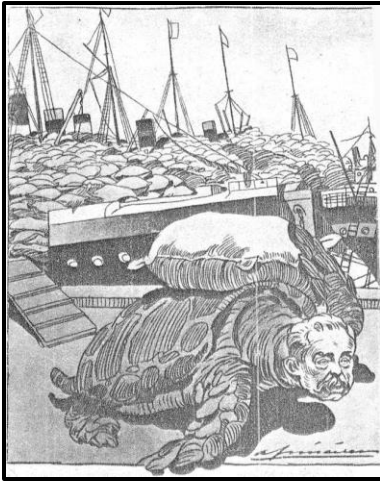
Se llama Elmer Corthell y la figura muestra el proyecto que propone. Es un sistema en peine como el de Huergo, adosado al Puerto Madero. El presidente Roca no acepta la idea, hubiera sido reconocer el error cometido veinte años antes.



Proyecto del Ing. Elmer Corthell, 1902

---O---

En 1906 la situación es crítica. Aparece la caricatura en Caras y Caretas, con una rima que lo dice todo:



Caricatura de Caras y Caretas, 1906

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

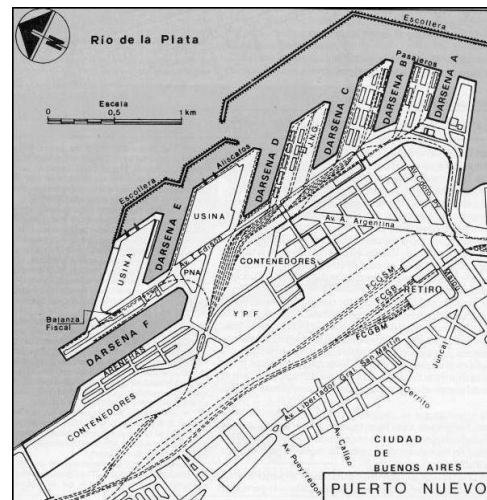
---O---

Por fin, Figueroa Alcorta toma el toro por las astas y llama a concurso en 1907 para construir lo que sería Puerto Nuevo, que fue llamado puerto Luis A. Huergo al momento de su creación. Huergo todavía vive cuando se inician las obras, en 1911. No llega a ver su inauguración, en 1919.

Puerto Madero sobrevivió hasta 1925, en que fue abandonado como tal.

---O---

Luis A. Huergo tuvo una vida llena de realizaciones. Incluyendo muchas que no tuvieron nada que ver con puertos. En sus últimos días se ocupó del tema petróleo. Luchando con uñas y dientes para defender ese patrimonio que pocos entendían. En eso obtuvo una gran victoria. En la cuestión puerto, su gran frustración, lo que pareció por mucho tiempo



una derrota, se transformó en victoria antes del fin de sus días.

---o---

Por último, me parece un excelente resumen de lo que fue Huergo esta frase de Centro de Estudiantes de Ingeniería, a pocos días de su muerte: "Fue un gran ingeniero, fue un gran hombre de gobierno, fue un gran patriota; pero más, mucho más que todo ello: fue un gran hombre. Todos lo veneraban. Su nombre equivalía a una enseña, a una bandera; entre los profesionales era el maestro; entre los estudiantes era casi el padre; por ello fue su muerte tan sentida".