

LOS WALDORP EN DOS PUERTOS DEL RÍO DE LA PLATA

Cristina E. Vitalone



En el decurso de la historia de dos Estados nación, la Argentina y Uruguay, el Río de la Plata fue testigo de importantes acontecimientos políticos y económicos que influyeron significativamente en el desarrollo de tres ciudades con puertos: Buenos Aires, La Plata y Montevideo e impulsaron la transformación de sus infra- y supraestructuras para posicionarlas al servicio del modelo agroexportador de las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX. En estos procesos, se destacaron los profesionales extranjeros en la reconversión física y funcional de sus plataformas portuarias y, entre ellos, los ingenieros holandeses de la empresa de la familia de Jan Abel Adriaán Waldorp (J. A. A. W. 1824-1893) que, al gozar de una favorable reputación y reconocimiento en diversos países europeos, americanos e, incluso, asiáticos, proyectaron, dirigieron o ejecutaron grandes obras en dos de los puertos del Río de la Plata: la Ensenada de Barragán, en la costa occidental, y la Bahía de Montevideo, en la oriental (1).

Hacia 1880, el doctor Dardo Rocha (1881-1884), fundador de la ciudad de La Plata como capital de la provincia de Buenos Aires en 1882, consideró geoestratégica la situación del puerto de la Ensenada de Barragán «porque (la) aproxima al punto medio en la línea de sus costas, lo que permite esperar que no solo el Sud y el Oeste vengan fácilmente a él, sino que el Norte mismo lo haga sin inconvenientes en una parte considerable». La autorizada opinión del fundador estaba avalada por la propia del ingeniero Jan Abel Adriaán Waldorp que «el Poder Ejecutivo hizo venir de Europa para encomendarle varios estudios hidráulicos» y el proyecto del puerto de la nueva capital construido entre 1883 y 1890 (Coni 1885, 2-4).

Ambos entendían que la Ensenada era la locación ideal para construir un gran puerto de la provincia y, por consiguiente, sus lomas el punto más adecuado para fundar la ciudad de La Plata, una gran ciudad que sirviera, a la vez, de centro político, administrativo, social y cultural, aunque frente a su construcción científica, aseveraba Alfred Ebelot en 1886, Buenos Aires no admitiría «que pueda existir en todo el territorio, otro puerto de primer orden que el puerto tradicional, el puerto por excelencia, el que ha dado a los habitantes el nombre del que están orgullosos, de porteños» (Ebelot 1886, 438).

A fines del siglo XIX, también la administración del puerto de la Bahía de Montevideo, que aspiraba establecer su primacía como principal del Río de la Plata ante las amenazas de los puertos La Plata y Buenos Aires (Argentina) y Rio Grande del Sur (Brasil), ponderó un anteproyecto presentado por un miembro del grupo Waldorp a un concurso convocado por el gobierno de Uruguay en 1889. A juicio del ingeniero Carlos Honoré (1890, 36-38), ese anteproyecto que llenaba «todas las exigencias de un puerto de primer orden, de un movimiento comercial mayor que el actual, con todas las facilidades posibles para el tráfico y distribución de mercaderías al comercio urbano o interior» contribuiría, además, al ensanche y embellecimiento de la ciudad de Montevideo.

Acerca de la intervención de algunos miembros del grupo Waldorp en ambos puertos, no cabe duda. Mientras que en la Argentina el citado Jan Abel Adriaán realizaba los estudios hidráulicos, los planos de proyecto, los presupuestos y, a partir del 1.º de noviembre de 1883,

Arquitecta, Especialista en Políticas de la Integración y Magíster en Integración Latinoamericana, Facultades de Arquitectura y Urbanismo y de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata.

Docente a cargo del módulo Planificación del Territorio y Patrimonio, Maestría en Valoración del Patrimonio Natural y Cultural, Facultad de Arquitectura, Universidad Católica de Salta.

En los últimos años, ha publicado estudios que aportan a la elaboración de herramientas de planificación y de gestión de las áreas urbano-portuarias y portuarias de Puerto La Plata; en coautoría, «Paisaje Urbano Histórico, Barrio Calle Nueva York de Berisso. Construcción de un Relato Visual para su Comprensión», que obtuvo, en 2017, el segundo premio del Premio Bienal del Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires y, en 2018, el Premio Ciencia, Tecnología e Innovación Centenario de la Reforma Universitaria convocado por la Comisión de Investigaciones Científicas de la provincia de Buenos Aires.

En 2020, el libro digital *Puerto La Plata, un pasado con proyección de futuro (1883-1904)*, primer documento de avance sobre la historia de la construcción de sus infra- y supraestructuras públicas y privadas.

«Cuando en 1882 se fundó la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires [...] también se concretó un ideario político que descansó en la hipótesis de construir un gran puerto para darle vida» (Vitalone, 2020).



Fig 1. Juan Abel Adrián Waldorp (1824-1893) (1)

Imagen de dominio público. Disponible en <http://arquitecto-juan-waldorp.blogspot.com/2014/11/>.

la dirección técnica de las obras del Puerto La Plata inaugurado en 1890, en Montevideo, uno de sus integrantes presentaba un anteproyecto al concurso convocado en 1889 para la construcción científica de su puerto. Sin embargo, la historiografía de esos dos puertos plantea no pocos interrogantes al momento de dilucidar autorías y el papel que les cupo en los trabajos de proyecto, gestión y ejecución de sus modernas infra- y supraestructuras portuarias.

La abundante bibliografía y los documentos de archivos físicos y digitales consultados evidencian algunas de las razones de tales ausencias e, incluso, la principal causa que, a nuestro juicio, confundió a investigadores y a autores de importantes trabajos al momento de determinar qué miembros de la familia Waldorp intervinieron en las obras del Puerto La Plata o fueron partícipes del concurso de anteproyectos para el puerto de Montevideo. Los siguientes párrafos aportan aspectos poco conocidos de la participación de los hijos de J.A.A. Waldorp en distintas instancias de los procesos de construcción científica de ambos puertos.

Los Waldorp en Puerto La Plata

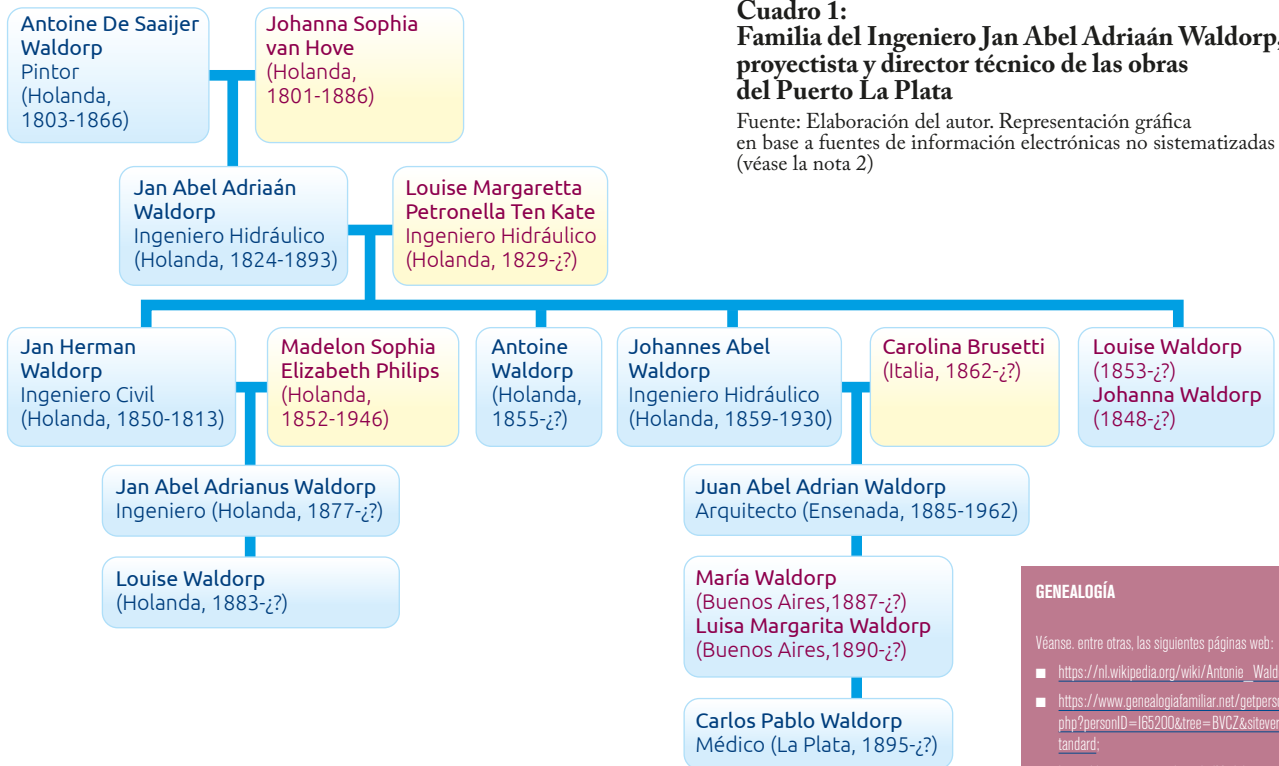
Entre los años 1880 y 1883, la administración argentina del puerto de la Ensenada de Barragán inició el proceso de su construcción científica apelando a los conocimientos y las experiencias de los ingenieros de la empresa de familia Waldorp que, de por sí o asociados con otras empresas como, por ejemplo, la de G. Luther, fabricantes y proveedores de máquinas hidráulicas, desempeñaron diferentes funciones en el transcurso de las obras.

El decreto del 9 de agosto de 1883 que formalizó la intervención del ingeniero holandés titular de la empresa para la construcción de Puerto La Plata es uno de los pocos documentos que lo presenta con sus tres nombres completos: el artículo primero reza «nómbrese Director Técnico de las obras del Puerto de la Ensenada, a don Juan Abel Adrián Waldorp, Ingeniero en Jefe de Waterltoet y Consejero de Estado de los Países Bajos» (RO-PBA 1883). Sin embargo, es usual encontrarlo citado tan solo por su apellido, precedido de señor, ingeniero o ingeniero director, o titulado sus producciones: proyecto Waldorp; propuesta Waldorp; puerto Waldorp, sin siquiera inicialar alguno de sus nombres. Tales omisiones, sumadas al hecho de que sus descendientes directos, hijos e, incluso, nietos fueron bautizados reproduciendo uno o más de sus nombres de pila, han planteado, en algunos casos, más dudas que certezas al momento de dilucidar cuestiones sobre la autoría del proyecto Puerto La Plata y la supervisión de su implementación (Vitalone 2020, 23) (Fig. 1).

Un primer dato significativo sobre la persona que ostentaba la mayor responsabilidad de la empresa surge de la lectura del libro de viajes del escritor francés Alfred M. Ebelot (1886, 438), donde comentaba que Monsieur Juan Abel Adrián Waldorp compartió su opinión con otros de los miembros del grupo «en una conversación familiar» al tener que tomar una posición sobre la construcción de puertos como el de la Ensenada, «relegados a cierta distancia de ciudades muy ocupadas», en este caso, Buenos Aires. En 1886, De Corvetto (1885-1886, cit. Barcia 1982, 76-78) también describió al ingeniero hidráulico J.A.A. Waldorp como un «hermoso viejo con grandes botas» que le había explicado la realización de un puerto «que hará de (la ciudad de) La Plata el centro comercial más admirable de la República». Cuando comenzaron las obras de Puerto La Plata en 1883, el ingeniero J.A.A. Waldorp tenía 59 años.

Santiago Estrada (1889, 213), en una visita a las obras del Puerto La Plata, también buscó y encontró «en su despacho al ingeniero Waldorp, anciano de respetable aspecto, a la sazón rodeado de tres hijos, ingenieros como él», y Arrieta (1935, 157) no dudó cuando en sus viñetas agregó que uno de sus hijos lo había acompañado y le había explicado «los trabajos titánicos que se realizan con afanosa celeridad». No dudó tampoco Lía Sanucci (1982, 87) al mencionar que «las obras fueron concebidas, planeadas y contratadas por el ingeniero holandés Juan Abel Adrián Waldorp», como lo señalaba el decreto del 9 de agosto de 1883, y

(1) El ingeniero Jan Abel Adrián era hijo del pintor holandés Antoine De Saaijer Waldorp, precursor de la Escuela de La Haya. Pintó principalmente interiores, retratos y paisajes urbanos y, a partir de 1838, se dedicó casi por completo a pintar vistas al mar y al río.



que «tres hijos, también ingenieros» fueron sus colaboradores. Tanto Estrada como Sanucci se acercan, sin nombrarlos, a los tres hijos ingenieros del matrimonio de J.A.A. Waldorp y Louise Petronella Margarett Ten Kate (1829-?): Jan Herman (1850-1913), Antonie (1853-1926) y Johannes Abel (1859-1930) que, como miembros del grupo, habrían cumplido diferentes funciones durante el proceso de planificación, gestión y ejecución de las obras del Puerto La Plata (2) (Cuadro 1).

Asnaghi (2004, 249) resalta que «la construcción del puerto tuvo tres artífices fundamentales: los socios Francisco Lavalle y Juan Bautista Médici y el ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp» al que describe como de origen holandés nacido en 1859 y fallecido en 1930, quien «por su juventud y formación profesional, concibió las obras del puerto con espíritu renovador». Carolina Boursetty ([sic] es Brusetti o Bursetti según las fuentes consultadas), continúa Asnaghi, «fue esposa fiel y apoyo constante en la vida del ingeniero Waldorp». Con estos datos presenta, erróneamente, al ingeniero hidráulico Johannes Abel Waldorp, hijo de J.A.A. Waldorp, como autor del proyecto de Puerto La Plata. Como Asnaghi, Farro también hace referencia a que, este último, fue el «creador del proyecto del puerto de la Ensenada en la nueva capital provincial de La Plata, cuyas obras dirigió entre 1883 y 1889» (Farro 2008, 275).

Otras fuentes le otorgan a J.H. Waldorp o, simplemente, al ingeniero H. Waldorp el rango de Ingeniero en Jefe de «todos los trabajos y accesorios» de Puerto La Plata, centrando la atención con estas iniciales en el primogénito de J.A.A. Waldorp: el ingeniero civil Jan Herman (Ministerio de Fomento 1895, 88-89).

Su firma consta en varias notas dirigidas al Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, una en ocasión de elevar a la Contaduría General un expediente que contenía un plano rubricado por su padre J.A.A. Waldorp y el presupuesto de un depósito provisorio para Puerto La Plata, donde manifiesta que firma «en ausencia del Director Técnico», en la ciudad de Ensenada a los diecinueve días del mes de mayo de 1890. Otra, en una nota

GENEALOGÍA

- Véanse, entre otras, las siguientes páginas web:
- https://nl.wikipedia.org/wiki/Antonie_Waldorp
 - <https://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=165200&tree=BVCZ&sitever=s&standard;>
 - <https://www.geni.com/people/Madelon-Waldorp/6000000013368437913>
 - <https://www.genealogiafamiliar.net/getperson.php?personID=165200&tree=BVCZ>
 - <https://www.geni.com/people/Jan-Herman-Mari-Waldorp/6000000013367525960>
 - <https://www.openarch.nl/gld-9A44BC9F-CE7F-46D5-A030-8BA2B7AA9773>
 - https://www.openarch.nl/search.php?top&name=Johannes+Abel+Adrianus+Waldorp&number_show=10&sort=1&start=0
 - https://www.openarch.nl/search.php?top&name=Johannes+Abel+Adrianus+Waldorp&number_show=10&sort=1&start=10
 - https://www.openarch.nl/search.php?top&name=Johannes+Abel+Adrianus+Waldorp&number_show=10&sort=1&start=20

(2) De la investigación realizada a partir del entrecruzamiento de datos genealógicos dispersos, no sistematizados, surgiría con poco margen de error que el ingeniero holandés Jan Abel Adriaán Waldorp (J. A. W., 1824-1893), casado con Louise Margarett Petronella Ten Kate (1829-?), tuvo tres hijos varones: el ingeniero civil Jan Herman (J. H. Waldorp, 1850-1913), el ingeniero hidráulico Johannes Abel (J. A. Waldorp, 1859-1930) y un tercero, Antoine Waldorp (1855-?). Dos hijas mujeres completarían el núcleo familiar Waldorp-Ten Kate: Louise (1853-?) y Johanna (1848-?), aunque no pocos interrogantes genealógicos persisten sobre los miembros de la familia Waldorp. En este sentido, queda abierto el camino para producir nuevos conocimientos (véase el Cuadro 1).

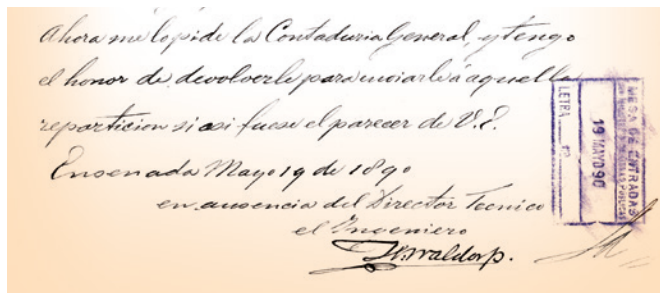
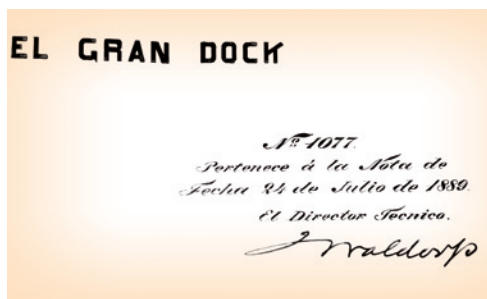


Fig. 2: Firmas de Jan Herman Waldorp y de Juan Abel Adrián Waldorp

Documentos públicos «Puerto La Plata. Nota N.º 1522, 23 de enero de 1893», en el Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires y «Expediente Letra W N.º 39, Ministerio de Obras Públicas» en el Archivo Histórico Ricardo Levene de la provincia de Buenos Aires.



«Del Castillo daba cuanta del estado de construcción de Puerto La Plata cuando, comisionado por el Centro Naval, inspeccionó las obras "ya practicadas" [...] de lo que "será dentro de pocos años el gran puerto del Plata"» (DEL CASTILLO, 1885).

de 1893 donde el ingeniero Julio B. Figueroa menciona que Herman Waldorp «apoderado en Europa del Director Técnico del Puerto» había inspeccionado y recibido una grúa flotante a vapor que, contratada en 1891 con la Casa Luther de Alemania, se hallaba lista para el embarque con destino a Puerto La Plata (AH-PBA 1889) (AHG- PBA 1893) (Fig. 2).

Los planos, los presupuestos y las memorias del racional Proyecto de Puerto La Plata en la Ensenada de Barragán, concebido bajo «las ideas de la práctica moderna en boga de ciertos puertos de Europa, particularmente en los de Holanda», fueron aprobados por el Consejo de Obras Públicas de la Nación el 8 de abril de 1883. Cinco años más tarde, el 3 de abril de 1888, el Director Técnico J.A.A. Waldorp le presentaba al Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, Dr. Manuel B. Gonnet, un minucioso informe técnico sobre el progreso de las obras en los siguientes términos:

«En el Canal Exterior, con excepción de la colocación de los tablonces de protección en las partes donde falta todavía piedra en las escolleras, los dos muelles de madera están concluidos. En las escolleras, se han descargado 307 668 toneladas de piedra bruta. Además, se construyeron, para conservar los taludes del canal por la playa del Río de la Plata, risbermes (bermas) de un largo total de 2 kilómetros, en cuya construcción se emplearon 57 508 metros cuadrados de colchón de fajina y 16 968 toneladas de piedra bruta. Entre los muelles, se han dragado en el Río de la Plata 458 000 metros cúbicos» (MOP-PBA 1888).

Los dragajes del Canal de Entrada en la Isla Santiago estaban casi concluidos, al igual que los trabajos de fajnaje para la normalización del río Santiago. Para finalizar las obras desde el Canal de Acceso al Gran Dock, se había construido un gran tajamar de madera en el kilómetro I, al norte, e instalado una bomba centrífuga que «estaba ocupada en sacar el agua para proceder a la excavación en seco». A varios miles de metros cúbicos, se elevaba el volumen de las excavaciones del Gran Dock, el Dique de Maniobras, no contemplado en el proyecto original de 1883 pero indispensable para que el puerto «diera a las embarcaciones trasatlánticas las mejores condiciones de entrada y salida» y el Canal Intermedio en la Isla Santiago, que tenía por objeto «sanear los terrenos anegadizos y expuestos a producir fiebres palúdicas». Habían comenzado las obras de los muros de *quai* y de defensa, terraplenados en dos terceras partes a ambos lados del Canal Intermedio hasta la altura de tres metros arriba del cero con la tierra extraída, más la obtenida por dragado en el río Santiago, y continuaban activas las excavaciones en los dos canales laterales, este y oeste, que, según el proyecto original, rematarían en cuatro diques de cabotaje (3)(4).

Asimismo, estaba nivelado y dividido en manzanas el terreno entre el canal de desagüe y las obras del puerto, formados los terraplenes para el ferrocarril entre el canal de conclusión y los canales de reunión y finalizados un puente de tres tramos sobre el canal de conclusión, uno carretero, uno oblicuo de tres tramos sobre el canal de reunión Oeste y las bases para otro igual al lado del Gran Dock. Recordemos, en este punto, que todas las máquinas y accesorios para el mejor funcionamiento del puerto fueron fabricados en Europa y montados en obra por la empresa constructora de Francisco Lavalle y Juan Bautista Médi. El puente levadizo doble proyectado por Jan Abel Adrián Waldorp para colocar en el Canal Oeste de Puerto La Plata es uno de los ejemplos más significativos de la transferencia de saberes, tecnologías y experiencias de los ingenieros hidráulicos holandeses al Río de la Plata (Fig. 3).

(3) El proyecto original para Puerto La Plata consideró la construcción de cuatro diques de cabotaje, embarque y desembarque de mercaderías y de pasajeros que arrancaban en el extremo urbano del canal de conclusión y los canales laterales Este y Oeste. De estos diques, solamente se construyó uno y se dejó de lado el ideario del gobernador Dardo Rocha y del propio Waldorp de acercar el Río de la Plata a las puertas de la nueva capital de la provincia de Buenos Aires (Vitalone, 2020, 39).

(4) El proyecto Waldorp de 1883 no contempló la construcción de un dique de maniobras como ensanche de la cabecera del Gran Dock. La decisión de construirlo fue impulsada en 1886 ante la necesidad de perfeccionar esa parte del puerto para facilitar las maniobras de entrada y de salida de los grandes buques y vapores (Vitalone, 2020, 40).

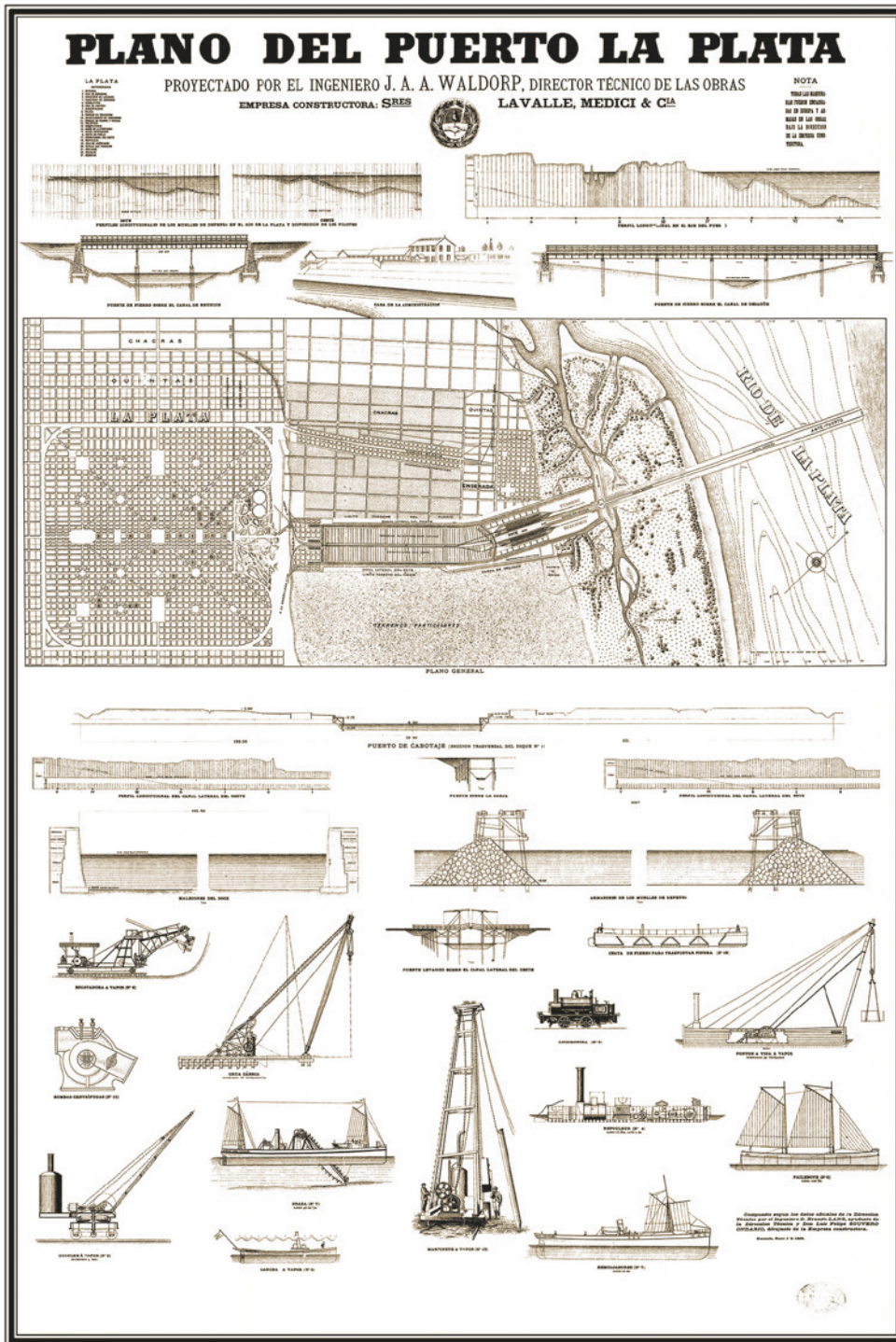


Fig. 3: Proyecto J. A. A. Waldorp del Puerto La Plata (1886)

Plano de proyecto, maquinaria y accesorios en el Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires.

«Ciudad y puerto, puerto y ciudad se imbricaron en el proyecto urbano y portuario más ambicioso del siglo XIX [...] El 19 de noviembre de 1882, se colocó la piedra fundacional de la ciudad de La Plata y el 1º de noviembre de 1883, comenzaron las obras del puerto en la Ensenada de Barragán» (VITALONE 2020).

Las obras ejecutadas por la empresa de Francisco Lavalle y Juan Bautista Médiçi se inauguraron el 30 de marzo de 1890 gracias al esfuerzo «de 4500 obreros con sus respectivos directores, jefes y capataces» (diario *La Nación*, 1890). Por entonces, la Oficina de la Dirección Técnica de Puerto La Plata reunía una planta de personal conformada por ingenieros de sección, ingenieros ayudantes, auxiliares y empleados administrativos entre los que, sin lugar a duda y con distintos grados de responsabilidad, interactuaron los tres hijos ingenieros de Juan Abel Adrián Waldorp, aquel anciano de respetable apariencia a cargo de la materialización del proyecto entre el 9 de agosto de 1883 y el cese de su contrato el 3 de noviembre de 1891 (Fig.4).



Puente Levadizo. Pintura de Antoine De Saaijer Waldorp (1803-1866), padre del ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp (1824-1893), proyectista de Puerto La Plata. Disponible en: <https://es.wahooart.co>



Puente levadizo doble en Canal Oeste de Puerto La Plata. Proyecto de Jan Abel Adrián Waldorp. Foto: Bradley (1888), en el Archivo y Museo Dardo Rocha, Municipalidad de La Plata

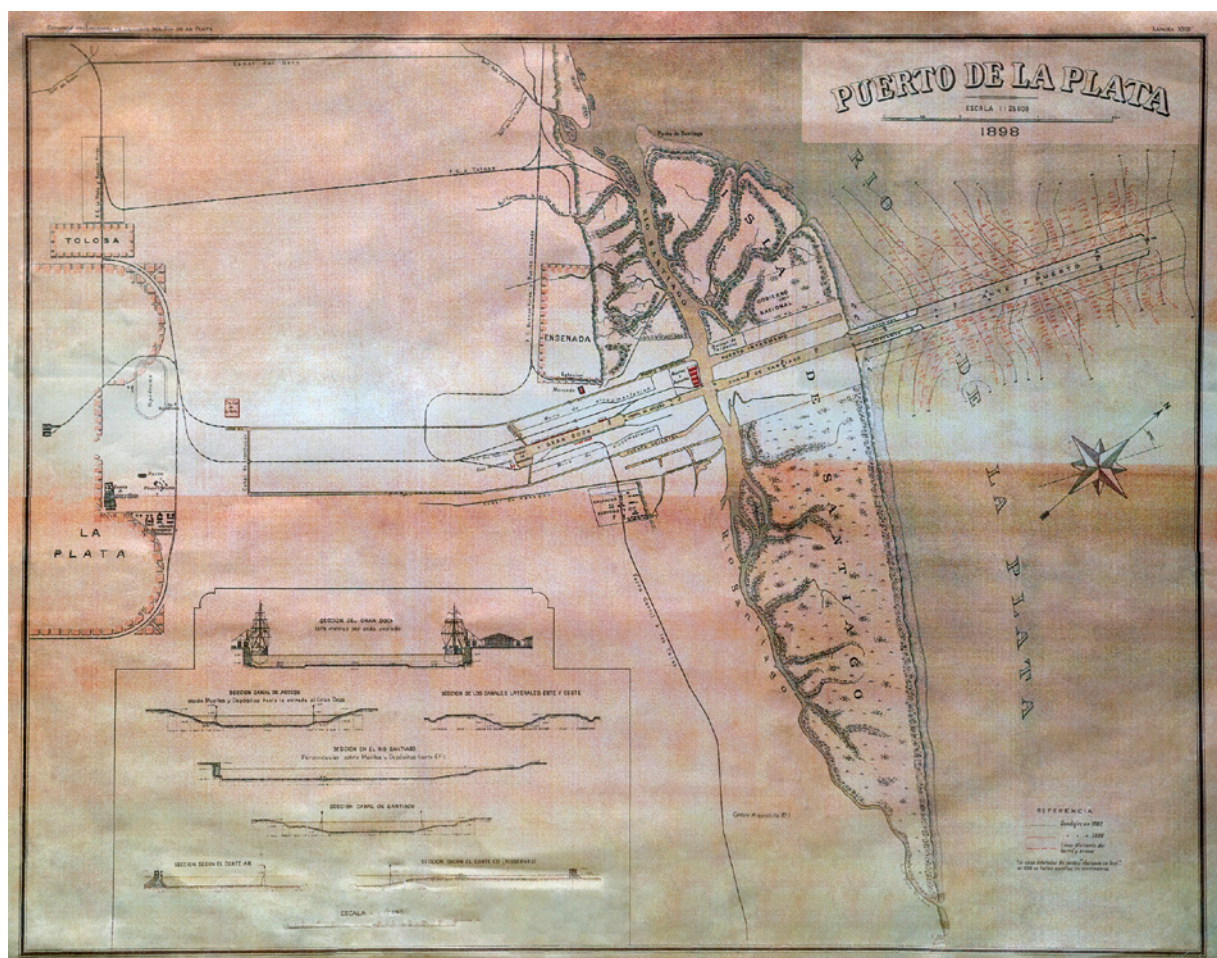


Fig. 4: Puerto La Plata (1898) Documento público en el Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires.

Los Waldorp en el Puerto de Montevideo

En 1889, el Ministerio de Gobierno de la República de Uruguay resolvió, por decreto del 16 de enero, llamar a un concurso de anteproyectos para la construcción científica del Puerto de Montevideo de acuerdo con las previsiones funcionales, técnicas y legales de una ley sancionada en 1883. Todas las exigencias de esa ley, considerada marco de un verdadero plan director, respondían a la necesidad de construir un puerto moderno y preparado para las demandas de una creciente economía agroexportadora y los adelantos de la navegación (Honoré, 1890, 1-4). Para García Zuñiga (1932, 195), Montevideo tenía el monopolio de un bien inapreciable: «situada en el punto preciso en que el mar y los ríos se dan de la mano, está como destinada a recibir los productos que envíe Europa y transmitirlos a la vasta región que baña el Plata y sus numerosos afluentes».

Del proceso de consustanciación de ese concurso, interesa resaltar algunas de las instancias de preselección de las propuestas presentadas en base a la evaluación realizada por el Consejo General de Obras Públicas, no solamente de las instalaciones portuarias sino, también, de mejoramiento de las urbanas entre ambos usos del territorio. Con estos criterios, se presentaron a concurso veintidós anteproyectos y se preseleccionaron tres por su adecuación a las exigencias técnicas y a todas aquellas previsiones de carácter científico para la construcción de un puerto altamente competitivo en la costa oriental del Río de la Plata (5).

Los anteproyectos preseleccionados fueron el presentado por un ingeniero de la empresa Waldorp, tres propuestas alternativas de los ingenieros Gianelli, Illa y Cía., y una de Juan Dillon, aunque a juicio de ese Consejo, el primero reunía el mayor número de las condiciones necesarias para la construcción de las obras del puerto en la Bahía de Montevideo: acceso y entrada, rompeolas exteriores, desagües laterales, rada o antepuerto, canal de entrada, canal interior, puerto comercial, depósito de aduana, edificio de la administración, estación central y vías férreas interiores y de tranvías, alumbrado, balizamiento, señales y drenajes. A nivel urbano, el anteproyecto Waldorp contemplaba amplias áreas terraplenadas destinadas a diferentes usos, ramplas, bulevares y calles públicas, una estación central y vías férreas como, asimismo, comercios (Honoré, 1890, 32) (Fig. 5).

Si bien en algunos de los documentos consultados el profesional que presentó la propuesta N.º 7 al concurso de 1889 figura con el nombre de Enrique Waldorp, coincidimos con García Zuñiga (1932, 206) cuando con mayor precisión resalta a J. H. Waldorp como ingeniero autor de ese anteproyecto; el mismo que firmó, en ausencia de su padre, J.A.A. Waldorp, las notas citadas. También, así lo afirmaba el ingeniero Juan José Castro, Ministro de Fomento de la República de Uruguay en 1895, quien lo destacó, además, por el papel de «ingeniero en jefe» que le cupo asumir en las obras de Puerto La Plata bajo la dirección técnica, agregamos, de J.A.A. Waldorp. Por entonces, Jan Herman gozaba de una reputación bien merecida pues era «por lo demás muy favorablemente conocido en los diversos países en que ha ejecutado trabajos», estudios o proyectos, como para los puertos de Salónica, Dédcagtoch y Redosto (Turquía); Varma y Burgas (Bulgaria); Constanza (Rumania); Sampierdarena (Italia); Vera-Cruz (México) y, en la Argentina, para los puertos de Santa Fe (1889) y Bahía Blanca (1887), probablemente junto a otros miembros del grupo Waldorp (Ministerio de Fomento, 1895).

En julio de 1890, año de inauguración de las obras de Puerto La Plata en la otra orilla del río, el ingeniero Carlos Honoré (1890), Miembro del Consejo de Obras Públicas, le transmitía al Ministro de Gobierno de la República Oriental del Uruguay, ingeniero D. Alberto Capurro, las conclusiones generales a las que había arribado ese organismo luego de estudiar y de evaluar comparativamente los veintidós proyectos presentados en el mes de junio del año anterior. La evaluación realizada quedó sintetizada, entonces, en los siguientes considerandos: «estudiadas las propuestas a la luz de un examen científico y técnico, en presencia de las exigencias de la Ley, muy pocas pueden recomendarse a la atención de los Poderes

«El Ministro doctor Zorrilla de San Martín ha comunicado haberse presentado a la legación, el ingeniero neerlandés señor Waldorp, quien, conociendo el propósito del Gobierno de Uruguay acerca de los estudios del Puerto de Montevideo [...], había solicitado que transmitiera en su nombre la oferta de sus servicios"» (MINISTERIO DE FOMENTO, 1895).

(5) Titulares y orden de los trabajos presentados al concurso de anteproyectos para el Puerto de Montevideo en 1889: Números: (1) Augusto Papin; (2) Federico Croker; (3) Alejandro Mackinon; (4) Gianelli, Illa y Cía.; (5) Melville Hora y J. W. Usill; (6) Eduardo Canstatt; (7) Enrique Waldorp; (8) A. Fouert; (9) Guillermo Petit; (10) J. E. Church; (11) R. R. Pealer; (12) W. Hausen; (13) García de Zuñiga; (14) Juan Dillon; (15) J. Rigoni; (16) Juan Ipata; (17) Luis Huergo; (18) P. d'Ottone; (19) C. H. Walker; (20) F. J. Hurtado Barros; (21) A. del Campo.

Fig. 5: Propuesta N.º 4
Alternativas de Gianelli, Illa y Cía. (1889)

Fuente Honoré, Carlos (1890). «Obras de Puerto para Montevideo. Proyectos presentados con motivo del concurso del 1.º de junio de 1889», en *Informe del Consejo de Obras Públicas al Ministro de Gobierno*, Montevideo, Imprenta Elzeviriana de la Tribuna Popular.



1. Puerto abrigado con exceso y sin acceso profundo



2. Puerto abrigado con admisión de corriente y accesos profundos



3. Puerto abierto a la agitación de S.O. para O. en bajante, con accesos profundos

Propuesta N.º 14,
Juan Dillon (1889)
Puerto abierto a la corriente con acceso de 21 pies y con agitación en la bahía con vientos de S.O. a O

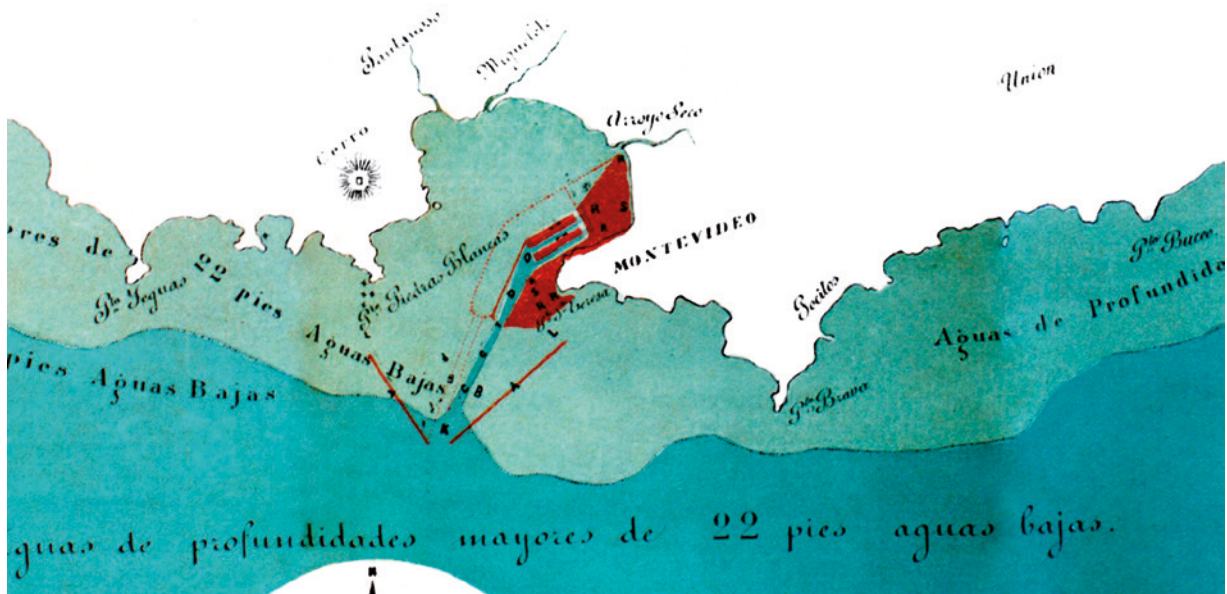


Públicos [...] tres propuestas, las de Gianelli, Dillon y Waldorp, responden mayormente a condiciones más o menos bien interpretadas que debe llenar un proyecto [...] de dichas tres propuestas, la que encierra el proyecto que responde mejor a una crítica razonada es la de Waldorp [...] este proyecto responde a obras indispensables en la actualidad y también a las que requiere el ensanche futuro del Puerto, en presencia del desarrollo comercial de Montevideo».

Entre los componentes más interesantes del anteproyecto Waldorp, el Consejo General de Obras Públicas destacó la previsión de los bulevares de la rampla y la costa que «dotarán a Montevideo de un paseo público con sus arboledas de más de una legua de extensión» y la previsión de 176 manzanas con frentes a esos bulevares, avenidas y calles que la Municipalidad «podrá hermopear aun con las plazas necesarias». No faltó un espacio suficiente para establecer una estación central de ferrocarriles «común a todas las vías férreas del interior» que centralizaría «el movimiento de pasajeros y mercaderías en un punto próximo al centro de actividad de la Capital». El ingeniero Carlos Honoré finalizaba su informe entendiendo que el anteproyecto Waldorp llenaba «todas las exigencias de un puerto de primer orden, de un movimiento comercial mayor del actual, con todas las facilidades posibles para el tráfico y distribución de mercaderías al comercio urbano e interior y de tránsito» (Honoré 1890, 36-38).

A juicio del mismo Consejo, las condiciones satisfactorias que reunía ese anteproyecto sentaban las bases para la construcción de un puerto en la Bahía de Montevideo que ofrecería a la navegación y al comercio rioplatense completa seguridad, comodidad y economía, pero, por sobre todo, lo constituiría en una importante ventaja para «luchar con los puertos émulos que establecieron y establecerán maestros en el arte en la Ensenada (Argentina) y en Río Grande del Sur (Brasil), amenazando seriamente al Puerto principal del Río de la Plata, con relegarlo».

En ese sentido, el anteproyecto Waldorp ponía en evidencia la gran fuerza competitiva que, históricamente, había establecido el Puerto de Montevideo con los puertos de la costa occidental del Río de la Plata. Entre los argumentos que sustentaban tal rivalidad, se encontraba la situación de que «en todo el litoral de la América del Sur, desde Río de Janeiro hasta Valparaíso [...] no existe ningún dique



de carena en el que puedan entrar buques de grandes dimensiones en cualquier momento de la marea. Los diques que puedan ser construidos en Buenos Aires y La Plata no llenarán nunca ese desiderátum, por la sencilla razón de que, en la entrada de esos puertos, es muy escasa la profundidad» (Honoré, 1890, 56).

La visión del ingeniero J. H. Waldorp se encontraba en total sintonía con las aspiraciones del gobierno de Uruguay, fundadas en que «el puerto de Montevideo, por su posición a la embocadura del Plata, es un depósito obligatorio del comercio de tránsito de la República Argentina, del Paraguay y hasta de una parte importante del comercio del Brasil. Para que ese privilegio de la naturaleza no se esterilice, hay que consagrarlo el puerto único del Río de la Plata que anule a todos los demás, lo cual fácilmente se conseguirá haciéndolo accesible para los vapores de gran calado» (Ministerio de Fomento 1895, 111).

Sin embargo, pese a que el anteproyecto Waldorp completaba todos los requerimientos para competir con Puerto Buenos Aires e, inclusive, con Puerto La Plata de cuya construcción científica habían participado varios de los miembros de la empresa de familia entre 1883 y 1890, el dictamen del Consejo de Obras Públicas no fue conclusivo para traducirlo en hechos concretos. La intervención nada feliz de ese Consejo, sostiene García Zuñiga (1932, 170-176), demoraría por años la única solución razonable y la realización de una obra tan imperiosamente reclamada, con las «consecuencias perjudiciales que para nuestro comercio nacen del establecimiento de puertos de competencia tan importantes como el de Buenos Aires y el de La Plata».

Prolongados debates, enfrentamientos y disidencias se sucedieron entonces entre los miembros del Consejo de Obras Públicas y el gobierno nacional para el tratamiento de la cuestión Puerto de Montevideo hasta que, finalmente, en julio de 1894, se promulgó una ley que autorizó al Poder Ejecutivo para proceder, nuevamente, a su estudio definitivo por intermedio de una Comisión Especial creada *ad hoc* e integrada por profesionales locales y uno o dos «ingenieros extranjeros de notable competencia en cuestiones hidráulicas y que hayan realizado puertos» (García Zuñiga, 1932, 198).

La Comisión Especial fue constituida con el Ministro de Fomento de la República Oriental del Uruguay, el Director General del Departamento Nacional de Ingenieros, los jefes de sección y el abogado adscrito a esta, un médico y dos ingenieros contratados: Monsieur Vetillard, perteneciente al Cuerpo de Puentes y Calzadas del Ministerio

Propuesta N.º 7, E. Waldorp (1889)

Puerto con acceso profundo, con bahía abierta a la agitación en bajante, con rada abrigada y puerto interior tranquilo

«Es de una notoriedad que se impone a todo el que examina el desenvolvimiento de los asuntos comerciales que los transportes marítimos [...] no soportan la competencia entre ellos sino conduciendo de un puerto a otro grandes masas de mercaderías para repartir así [...] los gastos del capital invertido en el tráfico de fletes» (1897, GARCÍA ZUÑIGA, 1932).

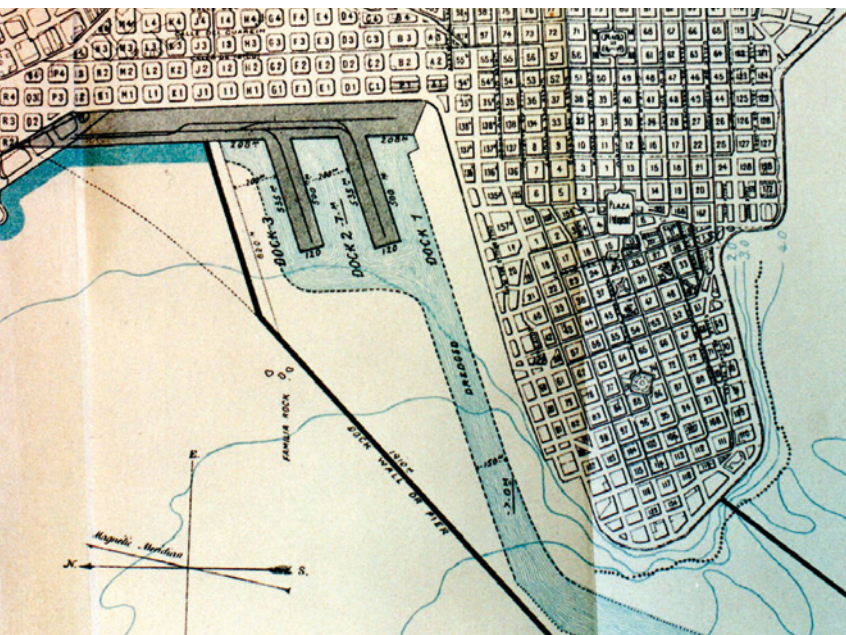
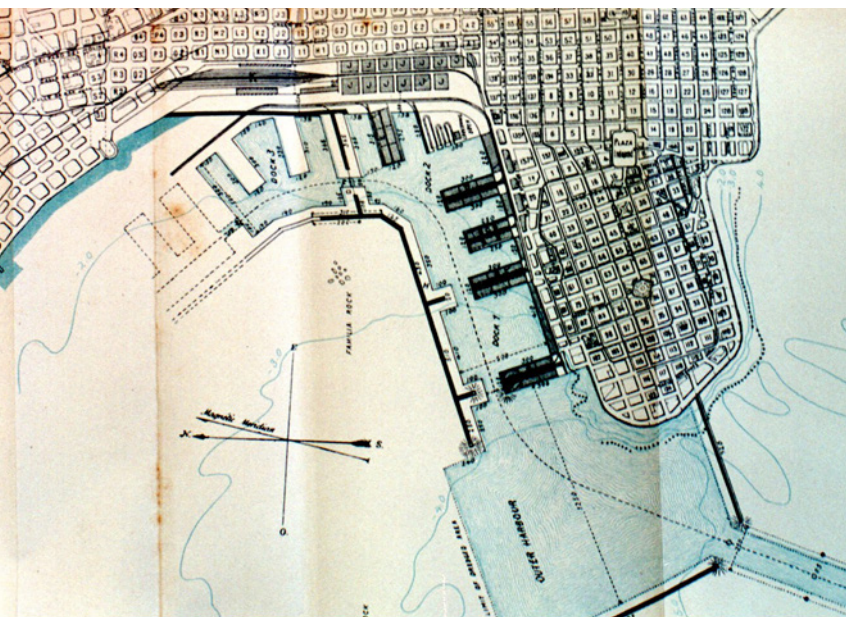


Fig. 6: Puerto de Montevideo.
Propuestas Arnold - Waldorp y Kummer - Guérard (1895)

Fuente: Ministerio de Fomento (1895), Puerto de Montevideo, Montevideo, imprenta y litografía La Razón.



«El problema portuario, el magno y vital problema de los puertos de aguas hondas, promete ser resuelto, pero en beneficio exclusivo del Uruguay y aparejando la ruina del puerto de Buenos Aires y el descalabro consiguiente de nuestro comercio y toda nuestra economía interna» (ESCARIS, 1905).

tal representación habría recaído en uno de los hijos de J. A. A. Waldorp: en Anthonie (1853-1926), Johannes Abel (1859-1930) o, con mayor probabilidad, en su primogénito, Jan Herman (1850-1913). Recordemos en este punto que en 1893 había fallecido J. A. A. Waldorp, principal responsable de la empresa de familia.

Vistos los antecedentes de las empresas y sus propuestas para elaborar y realizar los estudios definitivos con la finalidad de construir científicamente el puerto de Montevideo, la Comisión Especial aprobó en 1894 los planos presentados por la Casa G. Luther que, además, se haría cargo, bajo su exclusiva competencia, del reconocimiento de los fondos, las investigaciones geológicas, los estudios de la acción de las aguas sobre las costas, la bahía y sus inmediaciones, los trabajos de gabinete (diagramas, cuadros, memorias, etc.) y la elaboración

de Trabajos Públicos de Francia, encargado del servicio marítimo de Le Havre y ejecutor de los proyectos de mejoras de los Puertos de Calais y Boulogne, y Herr E. Kummer, el técnico «más competente de la administración prusiana», Consejero Privado de Obras Públicas, Consejero Relator del Ministerio de Trabajos Públicos y Profesor de la Escuela Superior Técnica de Alemania (Ministerio de Fomento, 1895, 106).

Los miembros de la Comisión Especial, junto a los recursos humanos de las oficinas del Estado, se obligaban a la realización de los estudios previos a la preparación de las bases y condiciones para el llamado a licitación pública del proyecto y la construcción de las obras. Entre otros, el levantamiento topográfico, los estudios de meteorología aplicada, los físico-químicos y orgánicos de las aguas, los de higiene aplicada al saneamiento de la ciudad y el puerto, los estadístico-comerciales y los de ensayos de materiales de construcción hidráulica. La concepción de un nuevo anteproyecto para el Puerto de Montevideo estaría a cargo de una empresa privada.

A ese llamado respondieron las empresas de Tomás A. Walker y Pearson Son de Londres, ejecutora, entre otras, de las obras de Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires; Lavalle y Médici, ingenieros constructores del Puerto La Plata; Usill y Ffolkes-Pearson, ingenieros principales de la Casa Lucas Brothers de Londres; los ingenieros H. Hersent y Charles Charbonnier de París y la Casa G. Luther de Brunswick, Berlín y Viena, representada por los señores Arnold y Waldorp (Ministerio de Fomento, 1895, 3-6). La sola mención con el apellido sugiere que

completa del proyecto definitivo, con los planos generales y de detalle de las obras de arte, marítimas y terrestres (Ministerio de Fomento, 1895, 49-54, 57).

Esa propuesta, presentada en 1895, fue examinada y observada por los ingenieros Ernesto Kummer y Adolfo Guérard, miembros de la Comisión Especial. Ambos alegaron que «en cuanto a su originalidad» reproducía «con alguna diferencia en las dimensiones y limitando en gran parte el área de los terrenos que han de tomarse al mar para utilizarlos en la edificación, el anteproyecto formulado por Waldorp, hace seis o siete años, presentado al Superior Gobierno el 21 de mayo de 1889». Esta crítica fue razón suficiente para que los mismos evaluadores prepararan otro anteproyecto para el puerto de Montevideo y rechazaran la propuesta Arnold y Waldorp (García Zuñiga, 1932, 211) (Fig. 6).

La respuesta de la empresa de G. Luther no se hizo esperar. El 30 de enero de 1896 exponía, en un extenso documento, sus puntos de vista sobre las modificaciones de la Comisión Especial que, a su juicio, «alteraban por completo el carácter de su anteproyecto» y «constituían más bien un nuevo proyecto» y «por lo tanto, debía considerar el suyo como no aceptado, y aceptado en su lugar el de los señores Guérard y Kummer». A la vez, el ingeniero Waldorp era invitado a fin de explicar ante esa Comisión los motivos que no le permitían a la Empresa Luther aceptar el proyecto modificado.

Centrando la atención en «la insinuación sobre la falta de originalidad del anteproyecto», Waldorp entendía que encerraba «una ofensa para el profesor (Hans) Arnold, ausente» y, a la vez, reconocía que en el «anteproyecto de la Empresa Luther se habían seguido, en efecto, los lineamientos del proyecto del ingeniero jefe J. H. Waldorp, aunque solo en cuanto habían resultado justificados por los últimos estudios»; pero, al mismo tiempo, hacía notar, con intencionado propósito, que tal insinuación era de por sí «extraña sobre todo por parte de los señores Guérard y Kummer», que habían elaborado «un proyecto de puerto parecido con el puerto de Marsella». García Zuñiga concluye que en ese encuentro Waldorp y Guérard intercambiaron ideas, pero sin llegar a ningún resultado práctico. El anteproyecto Kummer-Guérard había sido aprobado por la Comisión Especial que capitalizó, parafraseando a Waldorp, «el estudio concienzudo y exacto de la Bahía de Montevideo, que la Empresa G. Luther ha ejecutado» (García Zuñiga, 1932, 212, 213).

Bajo la lupa de los avances científicos y tecnológicos aplicados a la transformación de dos plataformas portuarias, los proyectos Waldorp para los Puertos La Plata y de Montevideo fueron, junto a la construcción de Puerto Madero (Buenos Aires), los primeros protagonistas de un proceso de modernización de sus infra- y supraestructuras funcionales a las apremiantes exigencias del comercio agroexportador y los adelantos de la navegación de las últimas décadas del siglo XIX. En la primera década del siglo XX, los gobiernos uruguayo y argentino también observaban con recelo que la ciudad de Buenos Aires, con su puerto, poseía una gran puerta de entrada, pero mantenía «cerrada un hoja, la más ancha precisamente» (Escaris, 1905, 95).

Había que abrir las dos hojas y habilitar en común los puertos La Plata y Buenos Aires para un solo fin y bajo un solo régimen. Con estas palabras se anticipaban a la decisión del gobierno argentino de nacionalizar Puerto La Plata para convertirlo en antepuerto del de Buenos Aires y, en conjunto, poder competir con el Puerto de Montevideo que, por su posición privilegiada en la embocadura del Plata, era el nodo obligado del comercio de tránsito de la República Argentina, del Paraguay y hasta de una parte importante del comercio con Brasil. ■

«La solución es convertir el Puerto de La Plata en antepuerto de Buenos Aires, sobre el tipo de los puertos de Bremenhaven y Cuxhaven, antepuertos, verdaderos puertos, respectivamente, de las ciudades de Bremen y Hamburgo» (Escaris, 1905).

BIBLIOGRAFÍA

- AHG-PBA (1893). «Puerto La Plata, nota N.º 1522, 23 de enero de 1893», en el Archivo Histórico de Geodesia, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires.
- AH-PBA (1889). «La Plata, Waldorp Ingeniero eleva planos para la construcción de un galpón provisorio en el puerto de esta capital, Expte. Letra W N.º 39», en el Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires Ricardo Levene, Ministerio de Obras Públicas.
- Arrieta, Rafael Alberto. 1935. *La Ciudad del Bosque. Viñetas Platenses*. La Plata, editado por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata.
- Asnaghi, Carlos A. 2004. «Nueva puerta abierta al mundo (1882-1891)», en fascículo N.º 13 Ensenada, una lección de Historia (pp. 241-260), Ensenada, Edición Petrokén Petroquímica Ensenada S. A.
- Coni, Emilio R. 1885. *Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata. Capital de la provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires, establecimiento tipográfico La República, especial para obras.
- De Corvetto, P. M. 1885-1886. «La Plata o el Poder Creador de la Argentina», en *Barcia, Pedro Luis, 1892. La Plata vista por los viajeros 1882-1912* (pp.72-101), La Plata, Ediciones del '80 y Librería Juvenil.
- Del Castillo, Agustín. 1885. «El nuevo puerto de la Ensenada y La Plata», en *Boletín del Centro Naval*, Tomo III (pp. 258-267), Buenos Aires: Imprenta de Juan Alsina.
- *Diario La Nación*, 1890. «El Puerto La Plata. Fiesta de inauguración», 1.º de abril de 1890.
- Ebelot, Alfred M. 1886. «Les Progres de la Republique Argentine. Comment s'improviser une Capitale. Etudes Sud Américaines», en *Revue des deux mondes, Troisième Période (1874-1893)*, Tomo LXXIII, Volumen 73 LVI Anné, Paris, *Revue des deux mondes*, disponible en: https://fr.wikisource.org/wiki/Livre:Revue_des_Deux_Mondes_-_1886_-_tome_73.djvu
- Escaris Méndez, F. 1905. «La Puerta del Plata», en *Hacia las Cumbres* (pp. 81-106), Buenos Aires, Talleres Heliográficos de Ortega y Radaelli.
- Estrada, Santiago. 1889. «La Plata», en *Miscelánea*, Tomo II, Barcelona, Imprenta Heinrich y Cia.
- Farro, Máximo Ezequiel. 2008. *Historia de las Colecciones en el Museo de La Plata, 1894-1906. Naturalistas y viajeros coleccionistas y comerciantes de objetos de historia natural de fines del siglo XIX*, tomo I, La Plata, Facultad de Ciencias Naturales y Museo, Universidad Nacional de La Plata, disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/19331504.pdf>
- García Zuñiga, Eduardo. 1932. *Historia del Puerto de Montevideo. Desde 1887 hasta 1931*, 2.ª parte (pp.165-391), Montevideo, reedición 2010, editorial Facultad de Ingeniería, Universidad de la República del Uruguay, ISBN 978-9974-0-0640-9, disponible en: <https://www.fing.edu.uy/sites/default/files/Historia%20del%20Puerto%20de%20Montevideo.pdf>
- Honoré, Carlos. 1890. «Obras de Puerto para Montevideo. Proyectos presentados con motivo del concurso del 1.º de junio de 1889», en *Informe del Consejo de Obras Públicas al Ministro de Gobierno* (pp. 1-2, 58-59), Montevideo, Imprenta Elizviriana de la Tribuna Popular.
- Ministerio de Fomento. 1895. *Puerto de Montevideo*. Montevideo, imprenta y litografía La Razón.
- MOP-PBA. 1888. Memoria presentada a la Honorable Legislatura de la Provincia por el Ministro de Obras Públicas Dr. Manuel B. Gonnat el 30 de mayo de 1888, Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, establecimiento topográfico El Censor.
- RO-PBA. 1883. «Nómbrese Director Técnico de las obras del Puerto de la Ensenada al Ingeniero Juan Abel Adrián Waldorp, 9 de agosto de 1883», en *Registro Oficial de la provincia de Buenos Aires*, San Martín, Escuela de Artes y Oficios.
- Sanucci, Lía E. M. 1983. Berisso, un reflejo de la evolución argentina, Berisso, Municipalidad de Berisso.
- Vitalone, Cristina E. 2020. *Puerto La Plata. Un pasado con proyección de futuro 1883-1904*, primera parte. La Plata, Editorial: Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, ISBN: 978-9978-86-4535-3 disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/105662>