

Buenos Aires: a Cidade, seus Portos e Rios (1850-1911)

Buenos Aires: the City, its Ports and Rivers (1850-1911)

Thiago Mantuano

Doutorando no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense e bolsista PROEX/Capes, Brasil
<https://orcid.org/0000-0003-1347-2018>
thiago_mantuano@id.uff.br

Fecha de recepción: 7 de marzo del 2018
Fecha de aceptación: 22 de abril del 2018
Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Mantuano, T. (2018). Buenos Aires: a Cidade, seus Portos e Rios (1850-1911). *tiempo&economía*, 5(2), 41-58, doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1309>

RESUMO

Este artigo tem como objetivo entrelaçar a história dos portos de Buenos Aires à própria construção da Argentina como nação, inserindo-se na mundialização capitalista. A História Urbano-Portuária porteña revela mais do que, como e aonde era efetuado o processo de carga/descarga, pode demonstrar como o Imperialismo Capitalista motivou a Segunda Revolução Industrial para superar a Grande Depressão no centro do sistema, alargando as fronteiras do capital. O engenheiro Huergo e o empresário Madero aparecem como grandes agentes nesse processo, mas outras forças foram motoras da expansão quantitativa da produção, circulação, financiamento, população, etc. e da transformação qualitativa da operação portuária em Buenos Aires.

Palavras-chave: Buenos Aires, Cidade, Portos, Rios, história econômica

Códigos JEL: N76, N96



ABSTRACT

This paper aims to interweave the history of the ports of Buenos Aires to the construction of Argentina as a nation, inserting itself in the capitalist globalization. Buenos Aires Urba-Port history reveals more than, how and where the loading / unloading process was carried out, can provide evidence of how the Capitalist Imperialism motivated the second Industrial Revolution to overcome the Great Depression at the center of the system, expanding the borders of capital. The engineer Huergo and the businessman Madero appear like great agents in that process, but other forces were the engines of the quantitative expansion of production, circulation, financing, population, etc., and the qualitative transformation of the port operation in Buenos Aires.

Keywords: Buenos Aires, city, ports, rivers, economic history

JEL Codes: N76, N96

O longo século XIX, como proposto por Eric Hobsbawm (2013), foi um período revolucionário para a história da Europa. Entretanto, as repercussões mais incisivamente transformadoras em nível global se deram na segunda metade deste e isto é, especialmente, verdadeiro para a América Latina. Fato é que o processo de conexão entre continentes tem longa história, muito anterior ao advento do capitalismo, mas o sistemático incremento das rotas, o aumento dos fluxos, a própria integração e adequação da rede comercial, de transportes e comunicações ao modo capitalista de produção foi resultado do encadeamento entre o desenvolvimento das forças produtivas no centro capitalista, seu primeiro revés de complicações alargadas e a solução como mudança de feição do sistema. Grande Depressão, Segunda Revolução Industrial e Imperialismo Capitalista não podem ser entendidos isoladamente.

Marx apontou claramente para os enormes esforços feitos, em meados do século XIX, na construção de uma moderna e industrial rede de comunicações e transportes como um dos fatores fundamentais para constituição da indústria de bens de capitais. “Construir máquinas com máquinas” era o novo objetivo dos capitalistas, que já vislumbravam a extrapolação dos seus investimentos para outros rentáveis setores e para a disputa de novas formações sociais.

A Segunda Revolução Industrial a que tratamos não reside apenas na implementação de novas fontes e formas de energia, como o petróleo e a eletricidade; ou de novos materiais, como o aço; ou no grande aprimoramento de inventos do século XVIII, como a turbina a vapor; nem mesmo reside exclusivamente na industrialização de outros países, como Alemanha e Estados Unidos. A essência da chamada Segunda Revolução Industrial está na mudança do caráter do capitalismo: neste momento, monopolista e imperialista.

O capitalismo monopolista criou uma nova fase de desenvolvimento das forças produtivas; certamente esse desenvolvimento não está desassociado da longa trajetória de avanços desde as décadas finais do século XVIII, é um processo intrínseco ao desenrolar do capitalismo como modo de produção, mas ainda assim há uma nova fase. Assim como a fase monopolista, é o resultado tendencial do desenvolvimento capitalista nos primórdios como capitalismo concorrencial; a segunda Revolução Industrial é consequência tendencial das características mais básicas da primeira. Os dois processos estão em relação dialética e não podem ser entendidos de forma desassociada.

O Imperialismo Capitalista resultou de uma crise, que se tornou a primeira depressão tipicamente capitalista, de dimensões inéditas. A Grande Depressão (1873-1896) marcou um importante ponto de virada na história do capitalismo, cujas consequências seriam o redimensionamento do mapa industrial e econômico do mundo, a consequente redistribuição do poder político e militar, e a redefinição do sistema monetário internacional no quadro do surgimento do capital financeiro como figura dominante.

É verdade que as inovações técnicas e tecnológicas foram importantes fatores para concentração de capitais, pois que agigantavam as proporções produtivas, as plantas fabris, as escalas de mercadorias e necessidades de capitais. Entretanto, decisivamente, a concentração de capitais liberou forças que fizeram o capital avançar em suas capacidades de transformação de forma renovada e com repercussões tão importantes quanto na última década do século XVIII. As novas formas de subsunção da força de trabalho, exploração da natureza e controle/ganhos de produtividade foram resultado do “instinto de sobrevivência” do capital. Essa mudança de fase sistêmica só foi viável graças às exportações maciças de capitais, via colonização



direta (ocupação militar e subjugação política dos continentes africano e asiático) ou das zonas de influência.

Navegação e Operação Portuária

As mudanças tecnológicas e socioeconômicas ocorridas desde a Revolução Industrial e a expansão do capitalismo implicaram transformações profundas na navegação. A invenção e generalização do vapor nas embarcações, dos cascos de ferro, do carvão mineral de pedra do tipo *coke* e do guindaste de bordo foram resultados de um movimento duplo: a demanda por um fluxo de trocas quantitativamente e qualitativamente diferentes com a periferia do sistema, a construção de embarcações maiores em termos de espaço e autonomia, mais seguras e regulares não apenas subsidiou o capitalismo de tipo imperialista, como foram desenvolvidas (especialmente na sua forma transatlântica) por conta dele.

A navegação a vapor transoceânica transformou todas as operações portuárias, em todo o mundo, especialmente as que envolviam o grande comércio internacional. Os grandes paquetes foram fundamentais para o surgimento da necessidade por melhoramentos nas infraestruturas dos portos atlânticos, movendo seus governos no sentido de criar legislação para adequá-los, instituições para ordená-los e ampliá-los, assim como a relação desse processo com o imperialismo é de retroalimentação e a relação desse processo com o conflito entre capital e trabalho é de acirramento.

Os portos atlânticos durante o oitocentos sofreram transformações notáveis. Essa afirmativa tem sentido duplo: quantitativo e qualitativo. Sendo verdade que o seu processo produtivo e sua operação mudaram de forma radical com a nova lógica produtiva em apenas algumas cidades-portuárias chave no centro do sistema capitalista, também é verdade que as mudanças decorrentes da (super) reprodução de antigas infraestruturas ocorreram em muitos portos de várias magnitudes.

Os portos, então, passaram a desempenhar um novo papel econômico e se envolveram num intenso e contínuo processo de “modernização” que exigia fundos consideráveis para seu financiamento, constituindo um novo desafio para as autoridades públicas e uma nova oportunidade de investimento para os agentes privados. O tamanho dos navios a vapor, com materiais de aço, implementos tecnológicos, crescente velocidade, autonomia, capacidade de carga e passageiros que suportava, juntamente com a necessidade de serviços regulares de abastecimento, reparação e substituição, tornaram necessária a realização de importantes obras de adaptação e/ou remodelação dos portos.

O Papel da Argentina na Divisão Internacional do Trabalho no Pós-Grande Depressão

A República da Argentina, após o fim das conturbações políticas e cisões internas, buscava a estabilidade num renovado desenvolvimento econômico com um pacto entre as frações das classes dominantes, preservando o domínio das terras aos latifundiários, os privilégios comerciais e industriais aos grandes negociantes dos centros urbanos e promovendo uma política liberal de atração dos interesses capitalistas centrais.

A Argentina se inseria na Divisão Internacional do Trabalho através do fornecimento de produtos primários, agroexportação, portanto, estava ligada ao mundo através do mercado internacional e, com ascensão do imperialismo capitalista, foi alvo de maciços investimentos estrangeiros. A industrialização que beneficiava os produtos nacionais, assim como o assentamento da infraestrutura urbana e de transportes, transformou a feição daquela formação social. O porto de Buenos Aires foi o que sofreu o processo de transformação material mais visível de todo continente americano ao final do oitocentos.

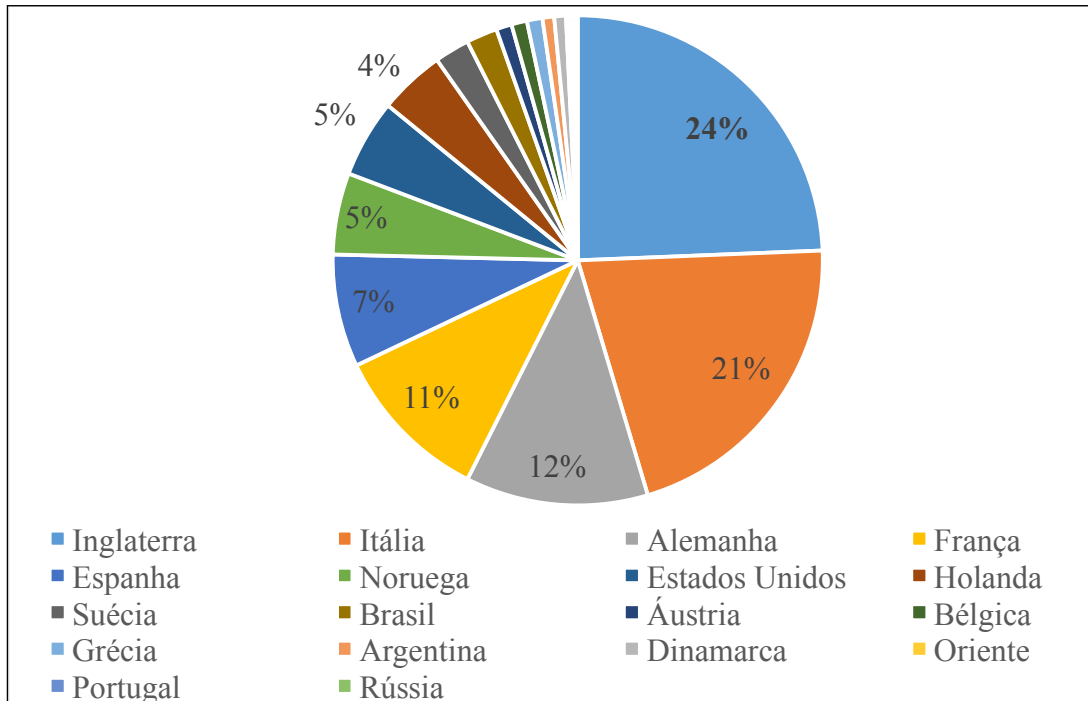
Como em toda América Latina, a inserção da Argentina nos mercados mundiais se deu de forma assimétrica e redundou numa brutal dependência. O sistema financeiro mundial reforçava essa desigualdade, assim a política econômica dos governos latinoamericanos estava engessada, especialmente pela dívida externa e os compromissos contraídos junto com elas. Os ciclos econômicos dos países da periferia do sistema, ao longo do século XIX, se tornaram cada vez mais uma função das economias centrais e a elas deveriam se adequar. O grande beneficiário nacional desta estrutura global de comércio e finanças era a Inglaterra, a pioneira da revolução industrial viu outras potências surgirem na Europa e na América do Norte, mas era em Londres que se achavam capitais e era através da marinha mercante inglesa que boa parte deles se efetivava.

O manual econômico das potências imperialistas para a América Latina foi perfeitamente aplicado na Argentina. A sinergia entre latifúndio, reforçado com a conquista e dizimação de grandes povoados indígenas, dos pampas até a patagônia; controle da força de trabalho inicialmente indígena e, depois, imigrante pobre (especialmente mediterrânea, italianos e espanhóis); e exploração dos potenciais de indústrias de beneficiamento dos produtos agrícolas, transportes, comunicações e finanças por interesses estrangeiros garantia a produtividade e o baixo preço de venda dos alimentos e matérias-primas, cada vez mais necessários para o centro capitalista.

Os principais exploradores comerciais da Argentina no século XIX eram, em ordem: Grã-Bretanha, França, Alemanha, Estados Unidos, Bélgica, Itália e Espanha. Apenas os ingleses chegaram a figurar como origem de 1/5 das suas importações (1887) e destino de 2/5 das suas exportações (1890). Eram também os ingleses responsáveis pela maior parte dos transportes por terra e por mar de toda produção argentina exportada e sua contraparte importada. Dentre as 390 embarcações que haviam no porto de Buenos Aires, em primeiro de fevereiro de 1873, 24% eram britânicas.

Por outro lado, os bens de capital, intermediários, recursos humanos, empréstimos, etc. que os argentinos importavam retratam o importante investimento de capitais estrangeiros para desenvolver a infraestrutura do país, criando condições materiais e políticas para a produção em massa de matérias-primas que abasteceriam essas mesmas potências industriais. De outra forma, também se consubstanciavam num emprego aos capitais ociosos no centro do sistema. Como deixa claro Rapoport:



Gráfico 1. Nacionalidade das Embarcações Aportadas em Buenos Aires, 1873

Fonte: Huergo (1873, p. 146)

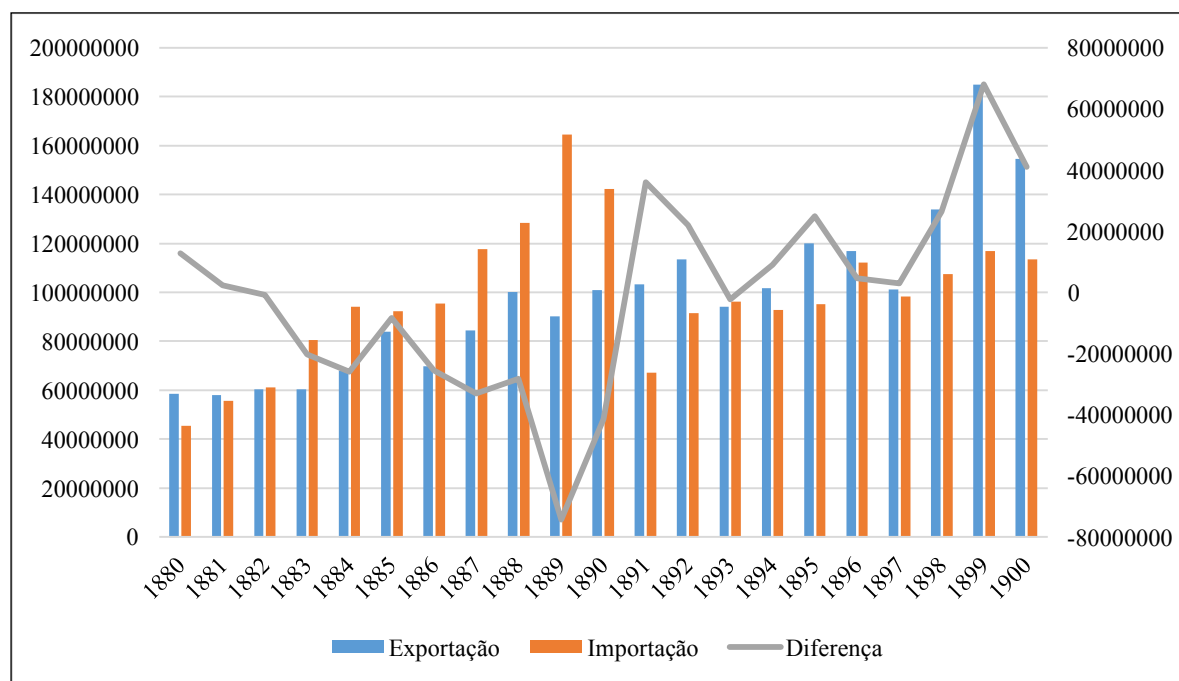
Consistían principalmente en material ferroviario y para la construcción de obras públicas, portuarias, sanitarias, construcción de viviendas, desarrollo urbano, etc. y también en insumos, hierro, acero, combustible, etc. que tenían idéntica finalidad: la formación del capital social básico de la economía agroexportadora. El uso del crédito externo y la inversión extranjera directa es lo que posibilitó la expansión de las importaciones y permitió absorber, hasta la crisis de 1890, los déficits comerciales. (Rapoport, 2007, p. 30)

Ato contínuo aos grandes investimentos estrangeiros, a produção de bens primários alçou números não observados anteriormente. Como demonstra Lobo:

Na segunda metade do século a terra se valorizou na medida em que as exportações de produtos tropicais e de fertilizantes se expandiam consideravelmente. Houve um processo acelerado de espoliação das terras dos indígenas da Argentina e no Chile por meio da guerra contra tribos do pampa e nos araucanos, e pela marginalização do gaúcho seminômade. Esses grupos foram parcialmente destruídos ou convertidos em trabalhadores assalariados ou expulsos para as regiões meridionais inóspitas. (Lobo, 1970, pp. 41-42)

No caso argentino se destacam as exportações de lã, peles, couros, trigo, milho e carnes.

A produção de grãos que não passava de 560.000 hectares plantados no início da década de 1870, chegou a 6.000.000 de hectares trinta anos depois. No início do século xx, a Argentina já era a terceira maior exportadora mundial de grãos, registrando 4.200.000 toneladas de grãos exportados anualmente, sendo mais de 2.000.000 de toneladas de trigo e mais de 700.000 toneladas de milho (Rapoport, 2007, p. 61).

Gráfico 2. Balança Comercial Argentina, 1880-1900 (Em pesos)

Fonte: Rapoport (2007, p. 59)

A pecuária também assistiu a um desenvolvimento sem precedente no período. Baseado na forte concentração de terras nas mãos de nacionais e em sua exploração extensiva nos pampas, assim como na melhora das condições técnicas e de infraestrutura, desde a criação até a exportação em condições ideais (refrigerada), podemos afirmar que o desenvolvimento da produção/circulação/financiamento da agropecuária resumia grande parte da economia argentina. Primeiramente na exportação de lãs, peles e couros, depois na exportação das carnes, seja de gado em pé, resfriada ou congelada. Neste momento, a Argentina passou a se constituir num formador de preços indubitável dos produtos bovinos e ovinos. Durante todo século XIX, a produção de origem animal nunca foi menor que 2/3 das exportações argentinas. Já na década de 1880, exportavam-se pelo Prata mais de 100.000 toneladas de lã crua. Em 1895, a população de animais era de mais de 65 milhões de ovelhas e mais 20 milhões de cabeças de gado bovino (Rapoport, 2007, p. 64-65).

A Balança Comercial que se observa no Gráfico 2 demonstra claramente os dois momentos propostos por Rapoport: os intensos investimentos estrangeiros e seu retorno em forma de controle da circulação/financiamento da vertiginosa produção agropecuária.

O Porto de Buenos Aires: Centralidade Nacional e no Rio da Prata

No quarto final de século XIX, Buenos Aires experimentou uma intensa urbanização, incrementada em termos geográficos pela crescente imigração e impulsionada pelo crescimento econômico que muito tinha a ver com as importações e exportações. Do atlântico e até o



interior, por via férrea ou fluvial, ao longo do século XIX, a centralidade de Buenos Aires, frente às demais cidades e portos argentinos, se firmou indubitavelmente.

Segundo Caruso,

El puerto porteño, centro neurálgico de la vida económica, social, política y cultural, centralizaba las rutas fluviales y ferroviarias. Fue por tanto un lugar de concentración de trabajadores de diversos orígenes, oficios, edades, saberes y vivencias. (Caruso, 2016, p. 21)

Pode-se dizer que a macrocefalia da capital de uma república recém-fundada, com uma industrialização incipiente, mas crescente, sede dos maiores interesses financeiros e comerciais estabelecidos no Rio da Prata, está além dos territórios argentinos. Tanto é que, na última década do século XIX, seu porto ultrapassa o do Rio de Janeiro e se torna o maior de todo o Atlântico Sul.

Esse processo pode ser apreciado em números. Em 1880, cerca de 57% das embarcações transatlânticas que chegavam à Argentina aportavam em Buenos Aires, cerca de 8.000 dos 14.000 pacotes. Em 1882, Buenos Aires registrava 8500 embarcações transatlânticas, isso representava 1.200.000 toneladas e impressionantes 82,5% de todo comércio de importação argentino! A magnitude média das embarcações também aumentou: em 1880, era de 500 toneladas; passou a 1600 toneladas, em 1890; e 2000 toneladas, em 1900, o que denuncia a rápida generalização dos vapores no Rio da Prata (Ortiz, 1943, p. 20).

Entretanto, antes mesmo da era dos vapores, esse porto atraía atenção da nascente república. Já nas décadas de 1820 e 1830, uma série de medidas para a canalização do Riachuelo foram tomadas, preparava-se assim um porto em sua “boca”. Enquanto a canalização avançava, os antigos “muelles”, verdadeiros pontões de madeiras privados, que dominavam a costa de frente à cidade, passaram paulatinamente até “La Boca”. Até 1878, o porto da Boca foi assim utilizado para o carregamento e descarregamento, especialmente do comércio de importação e exportação de grãos. Devido ao crescimento da movimentação e o aumento dos portes dos navios, esse porto começou a demonstrar a tão mencionada inadequação com a navegação a vapor, tornando-se assim necessário transformar as suas infraestruturas e reforçar o controle aduaneiro.

Um importante observador da questão portuária na Argentina chegou a qualificar o porto de Buenos Aires como um dos piores do mundo.

La ciudad de Buenos Aires está situada a orillas de una playa de río, y su puerto, si tal se llama, es uno de los peores del mundo. Mucho tiempo se ha pensado en mejorarlo, y por fin se quisieron llevar a cabo los propósitos en gran escala, y se proyectó un puerto de abrigo. (Huergo, 1873, p. 5)

Já na década de 1850, a questão portuária suscitava importantes preocupações por parte do poder central, especialmente pelas dimensões imigratória e fiscal. Em mensagem ao legislativo, os líderes do governo central afirmavam as necessidades surgidas com as novas contingências da operação portuária:

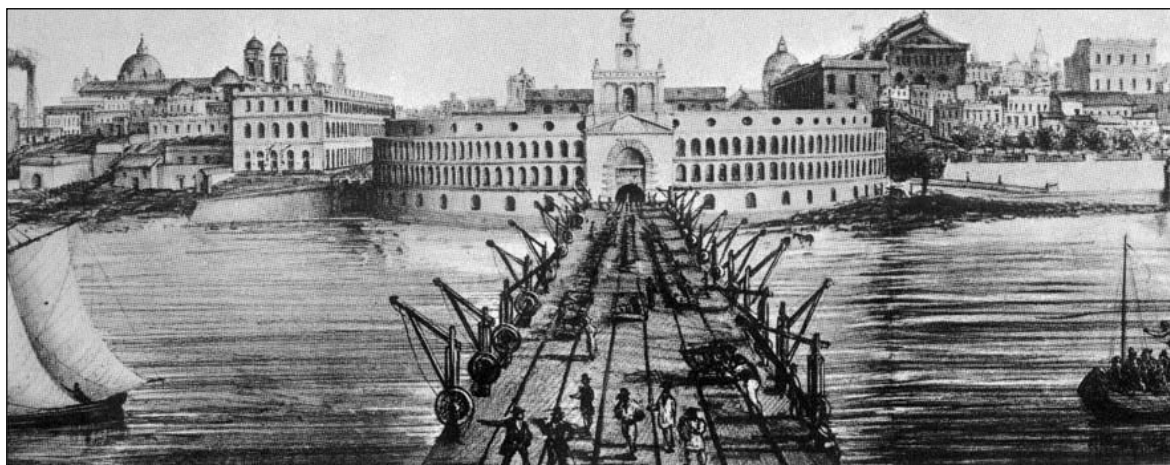
En cuanto al proyecto de Muelles nada satisfactorio puede anunciar aún el Gobierno por haberse tocado insuperables dificultades para su ejecución. El presupuesto de la obra que

debe hacerse asciente a la suma considerable de cuarenta millones de pesos, pues a más del Muelle es indispensable, según la opinión de personas idóneas, formar un puerto que abrigue á aquél. (Argentina, 1854)

Para resolver estas questões, já em 1855, foi aberto o Grande Molhe de Passageiros. Essa construção de madeira e ferro foi elaborada ainda no início da imigração em massa. Com ela, a atracação de embarcações de transbordo e o desembarque de passageiros puderam ser feitos de forma mais ágil e confortavelmente. Em frente a este molhe, foi construído o portentoso prédio da Alfândega, a famosa *Aduana Taylor*.

Inaugurada em 1859, a Aduana consistia num conjunto de edifícios dos quais o principal era semicircular e avançava sobre o Rio da Prata. Seu principal edifício tinha cinco andares, com uma torre central contendo um farol de cerca de 25 metros de altura. Dela, se projetava um molhe de madeira com 300 metros de comprimento por 20 de largura, ladeado por pequenos e precários guindastes de madeira. O complexo continha 51 pequenos armazéns de alvenaria ligados por trilho que conduzia carroças com tração animal. Mais tarde, foi implantado os trilhos da linha ferroviária que circulava por toda sua extensão e facilitava o transporte/carga/descarga junto aos armazéns da companhia ferroviária (Ortiz, 1943, pp. 108-110).

Imagem 1. Aduana Taylor e o Grande Molhe de Passageiros, 1860



Fonte: Argentina. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Aduana Taylor (1860). Disponível em: <<http://www.bn.gov.ar/biblioteca-digital-del-patrimonio-iberoamericano>>. Acesso em 22 de outubro de 2016

Nas laterais do edifício, duas grandes rampas entravam no rio e permitiam a acostagem de pequenas embarcações, elas eram fundamentais para o funcionamento do porto:

[...] mediante el permanente traslado de cargas, tripulantes e pasajeros, estos barcos eran la base de la actividad portuária, muy especialmente los remolcadores que permitían la entrada y la salida de los transatlánticos y buques de gran calado, imprescindibles por las propias condiciones naturales de dicho puerto. (Caruso, 2016, p. 3)

As ditas condições naturais adversas são as suas marés inconstantes, alagando muito facilmente qualquer área de contato com Rio da Prata e o Riachuelo; e as impressionantes rajadas de ventos, que de tempos em tempos se transformavam em verdadeiras *sudestadas*. Esses temporais arrasavam com as embarcações e com as más infraestruturas portuárias. Mesmo com a Aduana na parte central da cidade, as margens do Riachuelo não paravam de receber os pontões conjugados em barracas privadas.

Além das referidas condições climáticas, os observadores de época apontavam para a dificuldade do acesso à praia dos que desembarcavam pelo Rio de La Plata, já que a frente da cidade estava bloqueada por um grande banco de areia, chamado *Banco de la Ciudad*. Dessa forma, o ancoradouro mais amplo e requisitado, o de *Balizas Interiores* (com profundidade entre 5 e 7 metros), era ligado à cidade por diversas embarcações e carroças com animais que entravam até os areais úmidos (Luqui Lagleyze, 2001).

Os perigos para a navegação e a dificuldade de embarque/desembarque no porto de Buenos Aires não escaparam ao olhar atento do cientista alemão Germán Burmeister:

La ribera de Buenos Aires es playa, sumamente inclinada, limosa y apenas visible aun hasta 2 millas de distancia. Al mismo tiempo el río es muy bajo y lleno de bancos de arena, haciendo peligrosa la navegación cerca de las orillas. Por otra parte una costa aun mucho más alta tampoco sería visible desde el medio del río, pues el estuario del Rio de la Plata entre Montevideo y la opuesta Punta Piedras pasa de una anchura de 12 millas alemanas, es decir el doble que el Canal de la Mancha entre Dover y Calais. (Burmeister, 1862, p. 125)

Por conta de suas características naturais, o porto de Buenos Aires acabou sendo apelidado pelos capitães do oitocentos como “inferno dos navegantes”. Desde a época colonial até a inauguração de Puerto Madero, as maiores embarcações deveriam fundear fora de Balizas Interiores e isto significava ficar muito tempo parado, além de exposto a perigos naturais e humanos (roubos, incêndios, perda de marinharia, etc.) constantes (Rocca, 1996).

A construção de um porto com as comodidades necessárias se tornou central desde, pelo menos, a década de 1870. No âmbito deste acalorado debate público, o conflito mais conhecido se deu entre o projeto proposto pelo engenheiro Luís Huergo, baseado em sólidos argumentos técnicos, hidráulicos e geomorfológicos, além de apoiado pelo governo provincial buenairense; e os interesses defendidos por Eduardo Madero, apoiado por um poderoso grupo de empresários ingleses e locais. O projeto de Huergo favorecia o aproveitamento integral do rio Riachuelo, propondo a sua canalização, o que implicava obras de dragagem e abertura de uma nova boca sobre a confluência dos novos cais, transformando a operação portuária já existente pelas velhas pontes de madeira da zona ao sul da cidade. O projeto de Eduardo Madero transformava o velho porto em frente à cidade mais antiga, transformando as características da sua faixa costeira através da construção de quatro diques que por um sistema de esclusas garantiam o calado necessário para os grandes navios a vapor.

O próprio Huergo, como ministro das Obras Públicas da Província de Buenos Aires, confessou as principais razões para elaborar, desde muito cedo, projetos e soluções para um novo porto de Buenos Aires. As pressões dos negociantes envolvidos na operação portuária e no comércio do Rio da Prata pesavam nas iniciativas que o engenheiro tomava. Huergo estava mais ligado aos interesses locais, dos estaleiros buenairenses e dos negociantes nacionais que

ocupavam o Riachuelo, do que aos interesses da finança internacional (aonde Madero tinha maior inserção). Entretanto, não se deve menosprezar as forças econômico-sociais que o moviam, nem os limites reais da operação portuária posta em questão:

Hace ya unos 16 años que conozco el Riachuelo y sus alrededores, por la frecuencia con que durante los años de 1857 a 1861, tenía necesidad de ir a los Saladeros y Barracas, allí situados.

No me ocupaba entonces de cuestiones de ingeniería, pero las continuas quejas de los comerciantes y de los propietarios de lanchas, por los perjuicios que sufrían, en la demora de seis y ocho días, durante los cuales las lanchas se encontraban sin poder entrar o salir, a causa de la Barra del Riachuelo; me hacían pensar que con muy poco sacrificio de tiempo y dinero, podrían mejorarse las condiciones de su navegación. (Huergo, 1873, p. 87)

Huergo saiu na frente, o seu ambicioso projeto foi aceito pela Dirección de Ingeniería de la Nación. Além da abertura de uma nova e mais ampla canalização no Riachuelo, foi executada uma dragagem da linha de água no canal para cerca de seis metros, protegida nos primeiros 500 metros de praia por molhes de parede de alvenaria contínua. Assim anunciava o presidente Avellaneda:

El Puerto de La Boca fue plenamente habilitado habiéndose fijado por decreto la tarifa respectiva para la percepción de los derechos acostumbrados. El canal dragado ha permitido la entrada en este Puerto de buques de catorce pies de calado, quedando así resueltas prácticamente las objeciones hechas a las obras que actualmente se realizan, y a las que el Gobierno Nacional no ha podido llevar aun ningún concurso material. Debo así anunciaros, en conclusión, que va a seros propuestos inmediatamente por el Ministerio de Hacienda los medios de realizar los quinientos mil pesos que una ley del año pasado dejó consignados para la prosecución de estas obras del Riachuelo. (Argentina, 1879)

O motivo para tamanho empenho em melhorar o porto da Boca do Riachuelo era simples: já em 1869, 56% das exportações e toda importação de carvão, madeira, ferro e sal de Buenos Aires eram feitas naquela localidade (Huergo, 1873).

Dessa forma, a primeira solução foi construir nas margens do Riachuelo o grande porto buenairense, aonde muito da tradicional operação portuária já estava instalada. Segundo Caruso: “en aquel espacio portuario finisecular existían también múltiples barracas y depósitos, que jugaban un papel fundamental en la estructura económica portuaria.” (Caruso, 2016, p. 4).

As obras do porto da Boca começaram no final de 1876 e foram concluídas apenas em 1883, quando oficialmente ele superara, sozinho, toda a capacidade do porto de Montevideu. As obras incluíram: a dragagem de um canal de acesso que montaram em 5.490.000 metros cúbicos; a construção de um cais de alvenaria medindo 1000 metros de comprimento como base para a construção de 4300 metros quadrados de pontes de madeira, 56.000 metros quadrados de pavimento de paralelepípedo; e a instalação de 12 guindastes de ferro (Ortiz, 1943, pp. 20-21).



Imagem 2. Porto da Boca do Riachuelo, 1888



Fonte: Argentina. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Puerto del Riachuelo (1860). Disponível em: <<http://www.bn.gov.ar/biblioteca-digital-del-patrimonio-iberoamericano>>. Acesso em 22 de outubro de 2016

Assim, um estudioso definia a grande obra dos portos Argentinos:

Una ley provincial de 1875, ratificada por la Nación, dispone de la formulación de proyectos para canalización del Riachuelo y construcción de muelles en sus márgenes, obra que se realiza hacia 1877; y ampliada luego, permite en 1879 disponer de un canal apto para recibir embarcaciones de mil toneladas de porte y que concretando la antigua aspiración de establecer en su cauce cuando menos una importante sección del puerto de Buenos Aires, admite durante el año de su iniciación de actividades la entrada de siete mil barcos cargados con quinientas ochenta mil toneladas de mercancías. (Ortiz, 1943, p. 20)

O Riachuelo viu florescer um grande polo industrial em suas margens. Com base na indústria metal-mecânica, graças à construção e reparo das grandes embarcações a vapor, lá se encontravam estaleiros, oficinas de reparo naval, fábricas de motores, frigoríficos, armazéns de carvão, serrarias, etc. As ferrovias que já chegavam até a Boca, tiveram acesso à beira do cais.

Entretanto, o porto da Boca já nascera defasado. A baixa profundidade de seu canal, somada ao restrito espaço de acostagem face ao incrível crescimento da movimentação e do porte das embarcações, fez com que a antiga lógica das pequenas embarcações de traslado não deixasse de existir, pelo contrário, junto com o alargamento do porto, elas se reproduziam e davam emprego a uma camada expressiva de trabalhadores portuários. Mesmo assim, investimento em seus melhoramentos, entre 1876 e 1896, montaram quase 7,5 milhões de pesos (Huergo, 1904, p. 75).

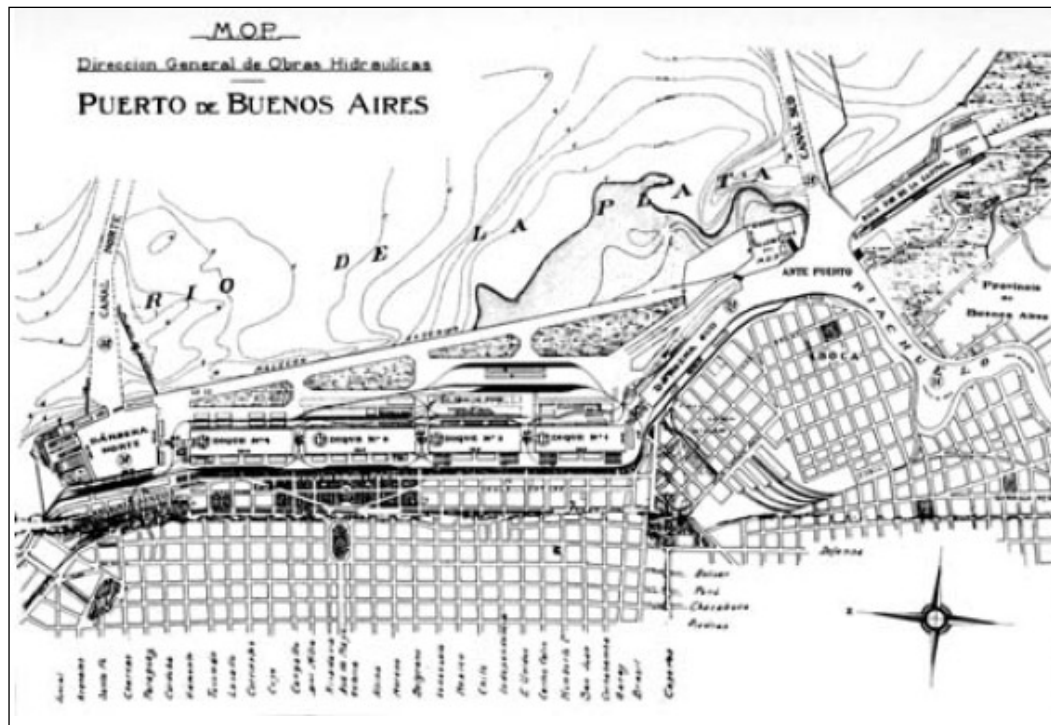
Outro aspecto a ressaltar era a importância das empresas ferroviárias na operação portuária estabelecida. Em todos os projetos portuários de Buenos Aires, incluindo o desenvolvido e construído por Madero, a ferrovia teve um papel indiscutível e foi prevista de forma destacada. Mesmo antes da construção de Puerto Madero, já havia três estruturas sob trilhos nas regiões portuárias de Buenos Aires: os *Ferrocarriles de Buenos Aires* tinham acesso aos melhoramentos no Riachuelo; a *Southern Railway* tinha seu próprio cais na então estação de Barracas al Sud, onde mais tarde o armazém frigorífico de *La Negra* estaria localizado; e a empresa de serviços portuários concessionária da Aduana, a *Compañia Muelles y Depósitos de Catalinas*, que chegou a construir sua própria ponte com trilhos, havendo uma locomotiva que trazia os vagões de várias companhias ferroviárias que chegaram por diferentes conexões com os navios (Longo, 1995).

Outros importantes agentes econômicos que influíam na operação portuária de Buenos Aires eram os proprietários de armazéns. O setor de armazenagem, desde muito cedo, foi revolucionado naquela cidade com a aplicação industrial dos refrigeradores e das máquinas frigoríficas. A Argentina foi pioneira neste tipo de conservação em grandes magnitudes e na própria exportação de carnes refrigeradas e congeladas, com a introdução da refrigeração nos porões dos navios a vapor. Com as necessidades de transformação de uma indústria baseada até então na produção e exportação de lã, peles, couros e carnes salgadas, esses avanços tecnológicos puderam fazer os produtores dos pampas competir também nos mercados mundiais com produtos mais bem conservados e de qualidade superior. Como demonstra Mario Rapoport, assim como as ferrovias, o setor de armazenagem fria era altamente internacionalizado:

Ya en 1876 se despachaba desde Francia un cargamento de carne a la Argentina, en un buque denominado *Le Frigorifique*, que llego en buenas condiciones a Buenos Aires. El capital británico primero, y un poco más tarde el norteamericano, tuvieron un papel decisivo en este proceso. En la etapa inicial de instalación de los frigoríficos, entre 1882 y 1906, los capitales invertidos eran nacionales o del Reino Unido. Recién en 1907, cuando la Swift adquirió un frigorífico de origen inglés. La Plata Cold Storage comenzó la radicación de empresas estadounidenses del llamado trust de Chicago – Swift, Armour, Morris y Sulzberger - estimuladas por la mayor baratura y calidad de la materia prima y los menores costos de mano de obra y cuyo exclusivo propósito era abastecer el mercado británico. (Rapoport, 2007, p. 38)

Dessa forma, já na década de 1880, ficou claro que a área onde se encontrava a antiga Aduana deveria dar lugar a um novo e moderno porto. Entretanto, os interesses a serem contrariados com esta grande obra eram poderosos, mesmo que do outro lado houvesse um forte grupo de empresários locais e estrangeiros capitaneados por Eduardo Madero. Em 1882, o governo federal concedeu ao magnata Eduardo Madero a construção de um novo porto que iria solucionar as contradições provientes do crescente movimento portuário bonairense. O projeto que fora financiado pelos ingleses Baring Brothers tinha concepção parecida com as londrinas Docas de Vitória e Albert. O projeto foi conduzido pelo renomado engenheiro inglês John Hawkshaw e continha um sistema com quatro docas fechadas e ligadas entre si, mais dois cais protegidos ao Norte e ao Sul, destinados à delicada praticagem naquele porto, à construção e ao reparo naval.



Imagem 3. Planta do Projeto de Puerto Madero, 1887

Fonte: Argentina. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Puertos de Buenos Aires. Directoria General de las Obras Hidraulicas (1887). Disponível em: <<http://www.bn.gov.ar/biblioteca-digital-del-patrimonio-iberoamericano>>. Acesso em 22 de outubro de 2016

Suas instalações foram uma raridade para o panorama portuário do Atlântico Sul no oitocentos. Algumas características impressionam os estudiosos sobre os portos no período: cinco pontes de propulsão hidráulica que separavam as docas; 17 mil metros quadrados de molhes, metade de alvenaria e metade de madeira; 7 mil metros de cais, dos quais 4.920 metros acostáveis; 134 hectares de ancoragem; 461.417 metros cúbicos de armazenagem; duas usinas hidráulicas que totalizavam 1600 cavalos-vapor; três guindastes flutuantes de 40, 60 e 100 toneladas de capacidade; elevadores de grãos com capacidade de carga de 2.350 toneladas por hora; 27 quilômetros de vias férreas que serviam o complexo; e profundidade de 9 metros na beira do cais. A área construída cobria todo o velho ancoradouro de Balizas Interiores e aprofundava substancialmente a calado que comportava o local. O canal exterior norte foi dragado em incríveis 23.318.707 metros cúbicos (Ortiz, 1943, pp. 120-121).

Contudo, a acidez do comentário de Huergo, em suas memórias, demonstra como a obra não era uma unanimidade e teve êxito por conta de uma complexa articulação política.

El señor Madero proponía ejecutar las obras por cuenta del Gobierno, o realizarlas por su cuenta, poniendo el capital, concediéndole el Gobierno las rentas que las obras produjeran, y los terrenos que quedarían entre el malecón exterior y una línea tirada a 50 metros de distancia del frente de los edificios de la ciudad que daban al río.

El señor Madero fue tan afortunado que, dentro de los cuatro meses, el Congreso sancionó la ley de 27 de octubre de 1882. Ella que autorizaba al Gobierno a contratar con constructores de bien establecida competencia, responsabilidad y práctica. Que el señor Madero debía presentar para la construcción de las obras del puerto, ubicadas entre el Riachuelo y la Usina del gas, con los diques, almacenes, etc., y los canales de entrada que fueran necesarios, de acuerdo con los planos del señor Madero. (Huergo, 1904, p. 45)

Os detalhes contratuais acabaram retardando a obra em cinco anos, o acordo final incluía a sua execução por empreitadas contratadas através da empresa de Madero, a contratação de três engenheiros de renome ingleses (Hawkshaw, Son e Hayter) e o pagamento por tarefas executadas. Além do compromisso de que a empresa de Madero exploraria as novas infraestruturas, receberia suas rendas e seria responsável pelo funcionamento e comercialização dos espaços produtivos criados (Huergo, 1904).

A sua construção começou em 1887 e foi concluída, surpreendentemente no prazo, em 1897. O custo previsto das obras foi de 17,5 milhões de pesos, entretanto o investimento total foi de 35 milhões de pesos. Para se tiver noção, durante quase todo o século XIX, a República investiu o total de 87 milhões de pesos nos portos nacionais (em reformas, construções, manutenção e conservação). *Puerto Madero* constituiu, portanto, 40% do todo investido pela República em todos os portos nacionais durante o século XIX (Ortiz, 1943, pp. 120-121).

Já no discurso de inauguração, o representante do governo federal, vice-presidente Pellegrini, fez questão de frisar os desafios que a capital portenha superava com a grande obra:

Asombro es de todos los que conocen por primera vez esta ciudad, como ha podido adquirir su actual importancia comercial, teniendo por único puerto esa playa inmensa y ese mar abierto a todos los vientos, que ofrece menos seguridad que el océano mismo; y donde el desembarco y la descarga suelen ser más fatigosos y más costosos que la travesía del mar [...] En la nave que llegaba a nuestras costas y nuestros medios de transporte terrestres había una solución de continuidad, representada por inmensos bajitos u olas encrespadas que hacían el desembarco un problema sujeto al azar de los vientos, que lo tornaban de grotesco y ridículo en peligroso o trágico. (Pellegrini, 1910)

A narrativa de Guillermo Madero, neto do falecido idealizador da obra, não deixa dúvidas acerca da apologética feita em torno da adequação ao novo padrão de integração entre porto e navio.

Estos barcos habían surcado por primera vez el nuevo canal sin inconveniente alguno, a través de aquella playa, antes barrera infranqueable, y habían podido maniobrar con facilidad dentro de la dársena donde ahora estaban atracados. Las caravanas de público afluían a la zona portuaria y se diseminaban en grupos que ocupaban los muelles, barcos y trenes de trabajo estacionados, llenando los espacios libres y los sitios adonde habían sido especialmente invitados. (Madero, 1955, p. 64)

A empresa incorporada pelos sucessores de Madero funcionou como verdadeira autoridade portuária. Ela controlava todas as etapas do processo de carga/descarga das mercadorias, coordenando cada uma das unidades de produção do complexo e controlando totalmente a operação portuária de importação/exportação, além de boa parte dos fluxos internos. Contendo armazéns equipados e sob fiscalização aduaneira (especialmente os frigoríficos),

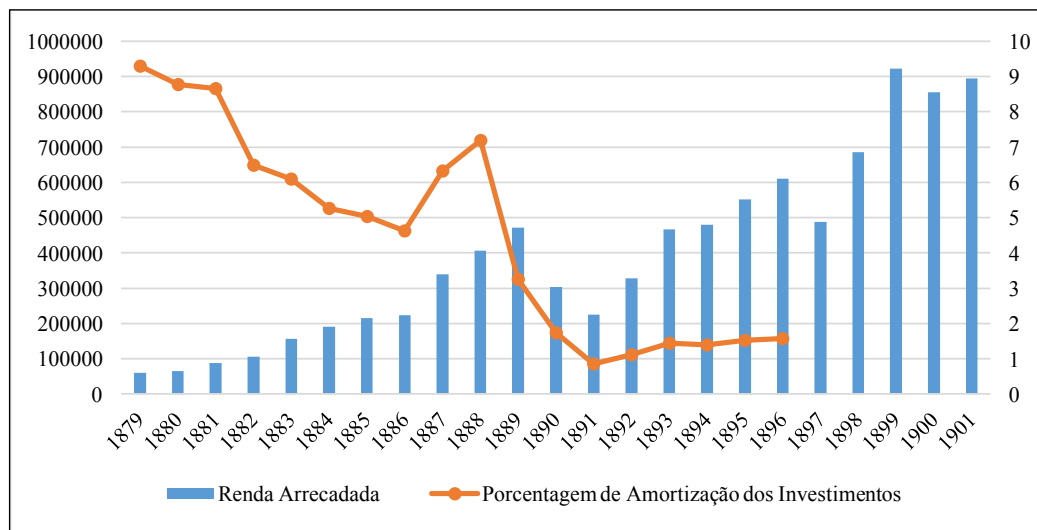


influindo no escoamento por vias ferroviárias (que já serviam a região portuária anteriormente) e na distribuição da energia elétrica, a *Companhia de Puerto Madero* foi soberana até o início da década de 1910. Formada como uma sociedade anônima, chegou a receber mais de 21 milhões de dólares de investimentos estrangeiros, o que significava 1% de todos os capitais externos na Argentina (Rapoport, 2007, p. 34).

Durante o último quarto do oitocentos, as rendas provenientes da exploração de serviços portuários, navais e marítimos no porto de Buenos Aires tiveram crescimento exponencial. Entretanto, claramente não era o suficiente para amortizar tamanho investimento.

Gráfico 3. Rendas arrecadadas com a exploração dos portos de Buenos Aires e porcentagem de amortização dos capitais investidos, 1879-1901

(Em dólares e percentual)



Fonte: Huergo (1904, p. 75)

Entretanto, o porto de Madero não teve vida longa. Já na década de 1910 os seus custos e limitações operacionais eram questionados, especialmente pela permanente necessidade de ampliar-se “para dentro do rio”. Em 1911, com a criação da primeira autoridade portuária com prerrogativas de coordenação e controle operacional, a Dirección General de Puertos, o poder de mando da empresa concessionária se viu fortemente restrito. Na mesma época, um novo projeto do engenheiro Huergo começou a ganhar corpo: o porto novo, projetado ao norte da cidade, no bairro do Retiro, vai tomar corpo na década de 1920 e fazer com que, precocemente, *Puerto Madero* deixasse de ser utilizado para o que foi concebido.

Considerações finais

Nesse breve artigo pudemos ver como a mutação geográfica, operativa e das relações sociais nos portos buenaienses fazem refletir muito além do que o simples movimento de carga/descarga. Como em outras nações “jovens”, a Argentina se inseriu na Divisão Internacional

do Trabalho com uma função muito clara: exportar produtos primários, de origem animal e cereais, para o centro do sistema. Para realizar isto, uma nova forma de transportá-los não só era necessária por conta das incríveis escalas, como era desejável ao capital por ser um interessante investimento.

Para isso, o rio da Prata e o Riachuelo deveriam ser domados. A hidrografia e a geomorfologia natural desses dois rios foram intensamente modificadas, mas não tanto quanto a relação de classe em que se baseava a exploração dos trabalhadores para alcançar tais intentos. A própria escolha de onde deveriam se localizar as principais infraestruturas portuárias de Buenos Aires passou mais decisivamente por um conflito intraclasse, do que pelos argumentos técnico-financeiros dos engenheiros e empresários interessados. Esse conflito esteve evidente na própria disputa pelas prerrogativas portuárias entre entes federativos: província e governo central.

Consideramos verdade que os elevados custos imperavam em obras hidráulicas e portuárias no século XIX, esse é um aspecto incessantemente ressaltado pelos observadores de época. Entretanto, mesmo que os retornos via exploração de suas infraestruturas não fossem compatíveis, o investimento pagava-se com o substancial incremento dos impostos recolhidos nas aduanas. Embora as obras e a administração dos portos e terminais, em diversos momentos e modelos, tivessem sido persistentemente entregues à privados e fossem um dos alvos preferenciais de investimentos estrangeiros, o desenvolvimento portuário de Buenos Aires contou com substanciais isenções, garantias e pagamentos públicos.

De qualquer forma, pelo menos no que concerne a passagem do século XIX para XX, o Imperialismo Capitalista foi o maior vencedor desse processo. Seja na boca do Riachuelo ou nas docas de Madero, os capitais ingleses, americanos e de outras potências industriais prosperaram na utilização e operação do porto de Buenos Aires.

Referências

- Argentina. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. *Puertos De Buenos Aires. Directoria General de las Obras Hidraulicas* (1887). Buenos Aires: Biblioteca Nacional Mariano Moreno.
- Argentina. Congreso argentino. *Mensaje del Presidente de la República al Abrir las Sesiones del Congreso Argentino* (1854, 1879). Buenos Aires: Talleres de la Tribuna Nacional.
- Burmeister, G. (1862). *Viaje por los Estados del Plata*. Buenos Aires: Unión Germánica Argentina.
- Caruso, L. (2016). *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el Puerto de Buenos Aires (1889-1921)*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Hobsbawm, E. (2013a). *A Era das Revoluções (1789-1848)*. São Paulo: Paz e Terra.
- Hobsbawm, E. (2013c). *B Era do Capital (1848-1875)*. São Paulo: Paz e Terra.
- Hobsbawm, E. (2013c). *C Era dos Impérios (1875-1914)*. São Paulo: Paz e Terra.
- Huergo, L. A. (1873). *Los Intereses Argentinos en el Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Imprenta Rural.



- Huergo, L. A. (1904). *El Puerto de Buenos Aires. Historia Técnica del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Revista Técnica.
- Huergo, H. (2013). *Luis Huergo y la cuestión puerto*. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- Lobo, E. M. (1970). *América Latina Contemporânea: Modernização, Desenvolvimento e Dependência*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Longo, R. (1995). *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Editorial Interjuntas.
- Luqui Lagleyze, J. M. (2001). *Breve historia arqueológica del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.
- Madero, E. (1892). *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, Nación.
- Madero, G. (1955). *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Universidad de Michigan.
- Mayorano, M. (1992). *Un ingeniero, un puerto, Luis Augusto Huergo*. Buenos Aires: Editorial Cogtal.
- Ortiz, R. (1943). *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Losada.
- Pellegrini, C. (1910). *Discursos y Escritos*. Buenos Aires: M. García.
- Pinasco, E. (1947). *El Puerto de Buenos Aires en los relatos de veinte viajeros*. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ejército de Salvación.
- Rapoport, M. (2007). *Historia económica política y social de la Argentina, 1880-2003*. Buenos Aires: Emecé.
- Rocca, E. J. (1996). *El Puerto de Buenos Aires en la historia*. Buenos Aires: Fundación Nuevas Perspectivas para el Crecimiento en el Arte y en la Ciencia.
- Ruiz M., H. y Cedrone, G. (2005). Titularidad y competencia sobre el Puerto de Buenos Aires. El Conflicto entre la Nación y la Ciudad de Buenos Aires. *La Ley*, septiembre, 15.