



HAL
open science

EL INFORME LAMBLARDIE (1822): LA GENESIS DEL PUERTO COMERCIAL DE BREST (FRANCIA)

Bruno Rohou

► **To cite this version:**

Bruno Rohou. EL INFORME LAMBLARDIE (1822): LA GENESIS DEL PUERTO COMERCIAL DE BREST (FRANCIA). VIª Jornada de discusión de avances de investigación en Historia Argentina: fuentes, problemas y métodos, Oct 2016, Rosario, Argentina. pp.56-67. hal-01648490

HAL Id: hal-01648490

<https://hal.science/hal-01648490>

Submitted on 26 Nov 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

EL INFORME LAMBLARDIE (1822): LA GENESIS DEL PUERTO COMERCIAL DE BREST (FRANCIA)

Bruno Rohou*

Resumen:

La ciudad de Brest se sitúa en el extremo occidental de Francia. Su puerto militar, “L’Arsenal” fue creado en 1685. Allí también funcionó un puerto comercial el que, a partir de 1822, quizó ser retirado de allí por la autoridad militar. Para entonces era el puerto militar francés más grande del atlántico. La presente ponencia analiza el informe del señor Lamblardie, director de las obras obras marítimas, para construir el puerto mercantil fuera del área militar. De la lectura de este documento se puede observar como el tratamiento de una cuestión que afectaba directamente a la población de Brest, fue abordado por la administración militar en relación con el ministerio de la guerra en París, sin consultar a los actores locales, lo que a su vez refleja tensiones entre una administración centralizada y las políticas de desarrollo de la región.

Palabras Clave: Francia, Brest, Puerto, Arsenal, Lamblardie

Cette communication s'inscrit dans le cadre des travaux de recherche en humanités numériques et en histoire des sciences et des techniques¹ développés dans le cadre d'une collaboration entre le GESMar (Grupo de Estudios Sociales Marítimos) et le IDEHESI (Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales), le Centre François Viète (EA 1161) et le LabSTICC (UMR 6285) pour une histoire comparée des ports de Brest (France), Mar del Plata et Rosario (Argentine)².

La ville de Brest se situe en France, sur la pointe occidentale de la péninsule armoricaine. Cette ville abrite un arsenal militaire créé sous Louis XIV en 1685. La fonction de celui-ci est de construire et de réparer les navires de la Marine Royale. L'Arsenal traversé par la rivière Penfeld, s'est développé sur ses deux rives. Il est entouré de fortifications dont les entrées sont solidement gardées. Les horaires de sortie et entrée des bateaux dans l'Arsenal sont très réglementées et contraignantes pour les commerçants. Les navires marchands sont juste tolérés dans quelques endroits de l'Arsenal. À partir de la fin du XVIIIe siècle, la question d'un port marchand en dehors

* Centre François Viète, Université de Bretagne Occidentale. Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales, IDEHESI-Nodo IH. [Email](mailto:bruno.rohou@univ-brest.fr): bruno.rohou@univ-brest.fr

1 Laubé Sylvain, Rohou Bruno, Garlatti Serge, **Humanités numériques et web sémantique : de l'intérêt de la modélisation des connaissances en histoire des sciences et des techniques pour une histoire comparée des ports de Brest (France) et Mar del Plata (Argentine)**. DI 2014 : 1st international conférence on Digital Intelligence, 17-19 septembre 2014, Nantes, France, 2014

2 Bruno Rohou, Sylvain Laubé, Serge Garlatti, Jose Antonio Mateo, Miguel Ángel De Marco (h), *Périodiser et comparer l'évolution des ports : intérêt croisé des humanités numériques et d'une approche en histoire des sciences et techniques appliquée aux ports de Brest (France), Mar del Plata et Rosario (Argentine)*, IVème colloque international du réseau La Gobernanza de los puertos Atlánticos (XIVe-XXIe siècles), Lorient - France, 6-7-8 octobre 2016

des fortifications se pose.

Monsieur de Lamblardie, né à Dieppe le 16 janvier 1784, est un ingénieur de l'École polytechnique et des Ponts et Chaussées. En 1816, il devient directeur des travaux maritimes à Lorient. Puis en 1819, il est nommé directeur des travaux maritimes à Brest. Il est responsable de l'exécution de nombreux ouvrages importants comme le phare de la Pointe Saint Mathieu, l'hôpital de Clermont-Tonnerre et la forme de radoub de la pointe du Salou³. En 1822, il prend en charge le dossier du port de commerce hors des fortifications.

L'article souhaite démontrer d'une part que le projet de port de commerce de Monsieur Lamblardie s'inspire directement des différents projets déjà déposés à la fin du XVIIIe et au début du XIXe siècle et d'autre part que l'étude de ce rapport permet de mettre en évidence l'implication des différents acteurs et le rôle de l'État dans l'élaboration du projet de port de commerce. On soulignera le peu de place laissé aux acteurs locaux. Ce port ne sera réalisé qu'en 1865 avec l'ouverture au commerce du nouveau Port Napoléon.



Situation géographique du port de Brest (source google map)



Brest et sa rade (source google map)

1 – Description du port de commerce de Brest en 1822.

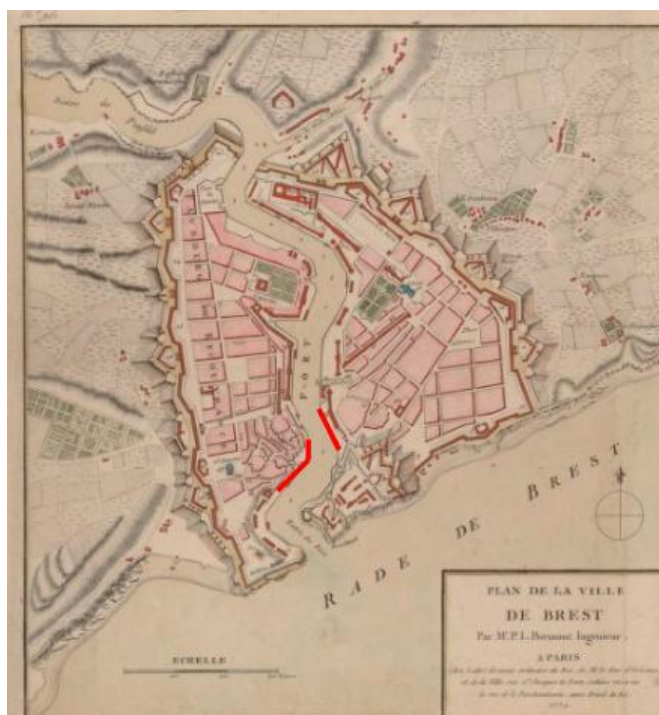
L'état du port est décrit par Monsieur Lamblardie dans l'objectif de procéder à une reconstruction et une rectification des quais.

« Les navires de commerce n'ont point à Brest de bassin particulier. Une portion des quais du port militaire leur est spécialement affectée et le milieu du chenal doit être constamment réservé à la marine militaire. »

3 M. Bernard, « Notice nécrologique sur la vie et les services de Monsieur Lamblardie (Antoine-Élie), inspecteur général des ponts et chaussées et des travaux maritimes », Annales des ponts et chaussées: Partie technique, 1842, p. 273-280

- *longueur totale des quais est de 477 mètres*
- *203 m sur la rive gauche*
- *274 m sur la rive droite*
- *superficie de la rivière : 33000m² moins le 1/3 pour le chenal militaire : 22000 m² pour le service du commerce*
- *les cales de débarquement sont aux nombres de 8 : 4 sur chaque rive »⁴*

Le document de Monsieur Lamblardie fait référence un « dessin n°1 ». Dans les Archives Départementales, ce plan est manquant. Il n'y a pas de représentation précise du port marchand en 1822. Il faut donc que reprendre la carte de 1779 établie par l'ingénieur P. L. Bermont et celle de 1855 établie par l'ingénieur ordinaire Garet⁵ pour retrouver sur la rive gauche et la rive droite l'emplacement du port de commerce.



Plan de la ville de Brest : Par Mr P. L. Bermont Ingénieur, 1779, Bibliothèque Nationale de France.

En rouge : hypothèse de la localisation du Port Marchand selon les données du rapport Lamblardie.

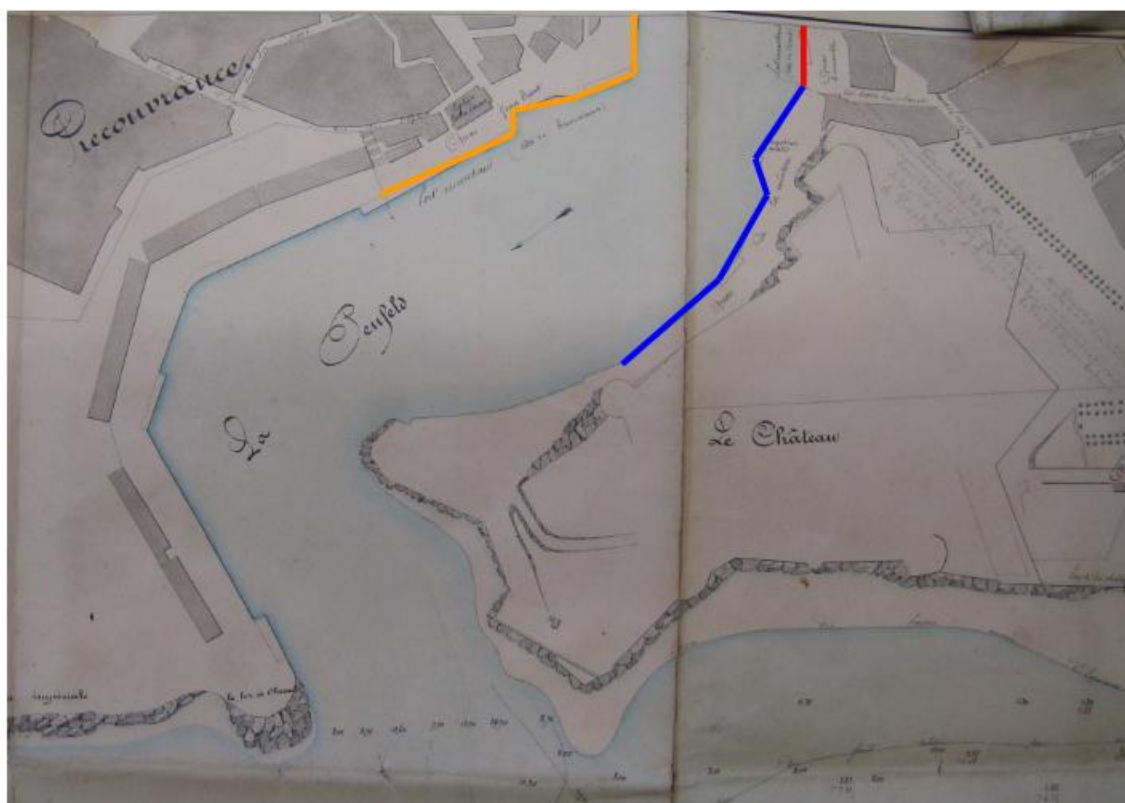
Du côté de Recouvrance, le port marchand se trouve sur le quai Jean Bart, sur une longueur de 274 mètres. En se basant sur la carte de 1855, on peut supposer que le port commence au niveau de l'église Notre Dame de Recouvrance et continue le long du

4 Archives Départementales du Finistère, Quimper, Cote : 16S1 non coté, Lamblardie, « Rapport sur les travaux à faire au port de commerce de la ville de Brest », 1822

5 Archives Départementales du Finistère, Quimper, Cote : 4S sup 17, « Avant-projet de la construction d'un nouveau port de Commerce ; Plan des travaux projetés (N° 3) », 1855

quai Jean Bart (voir carte).

Du côté de Brest, le port marchand mesure 203 mètres de long. Le nom des quais n'est pas écrit dans le document de 1822. On ne peut pas définir si le port marchand occupe le quai de la mâture ainsi que le quai Tourville. Selon le plan de 1779, la profondeur de la Penfeld, au niveau du port marchand est de 5 mètres et les quais ont une largeur d'environ 30m.



Carte de l'Arsenal de Brest, 1855 ⁶

En jaune : le « quai Jean Bart » ; En bleu : le « quai de la mâture » ; en rouge : le quai du port marchand du côté de Brest.

Artefacts : Quais du port marchand de Brest en 1822.

Nom du quai	Longueur	Largeur	Profondeur
Quai côté Recouvrance	274m	30m	5m
Quai côté Brest	203m	30m	5m

La population commerçante de Brest aurait aussi un intérêt à la création du nouveau port marchand.

« Le commerce de son côté y trouverait le précieux avantage d'avoir un port mieux approprié à ses besoins, peut-être mieux abrité contre certains vents, et surtout, un

6 Ibid

établissement destiné pour lui seul et dans lequel ces opérations ne seraient point entravées. Tout concourt donc à appeler l'attention du gouvernement sur ce projet important et à réclamer une prompte décision sur son adoption ou sur son rejet définitif. »

La Marine de guerre souhaite depuis longtemps que les navires de commerce quitte l'Arsenal.

« On conçoit tous les inconvénients qui doivent résulter du mélange des bâtiments de commerce avec ceux de la marine militaire. Celui-ci est entravé par (illisible) et les mesures de police indispensables à la sûreté de l'Arsenal et on peut affirmer cependant que ces dernières sont presque illusoires sur ce point du port et que les nombreux moyens de surveillance qui sont accumulés, ne remédient qu'imparfaitement aux graves abus et aux dangers attachés à la communauté du chenal.

On conçoit aussi combien il serait important pour le service du premier port de France, indépendamment des avantages qui en résulteraient pour sa sûreté, d'augmenter le développement de ces quais et d'accroître la superficie de son sol, ce que l'on a pu faire jusqu'à présent, que par des excavations dispendieuses et en y employant un temps considérable.

Ces considérations n'avaient point échappé au génie du ministre qui fonda le port de Brest : Le célèbre Vauban »⁷

En 1822, le port de commerce de Brest se situe à l'intérieur de l'arsenal militaire. Cette situation pose problème à la fois à la population et à la Marine. Les installations sont de tailles insuffisantes pour permettre le développement du commerce brestois et la Marine de Guerre pourrait récupérer les quais du port marchand si celui-ci venait à quitter l'arsenal. Bien avant 1822, des projets de nouveau port avaient été proposés.

2 – Les différents projets proposés avant 1822.

La marine et les marchands de Brest souhaitent depuis longtemps que le port marchand quitte l'Arsenal. Cette nécessité a fait émerger différents projets. Porstrein est le lieu privilégié pour l'établissement du nouveau port (voir carte).

« On donne le nom de Porstrein à la portion de terrain comprise entre les fortifications de Brest et la mer [...]. Quelques maisons, quelques fours à chaux et une petite crique dans laquelle on répare les navires de commerce, sont les seuls établissements qui existent sur cet emplacement qui est maintenant la propriété du département de la guerre [...]. C'est cette portion du rivage de la mer dans le voisinage de Brest qui avait été indiqué par le maréchal de Vauban pour rétablir le port de commerce.»⁸

En 1785, l'architecte de la Marine, Monsieur Trouille propose d'établir le port de commerce à Portrein.

« Le premier projet qui a été fait pour l'établissement d'un bassin de commerce à Porstrein date de 1785 [...] et se rattache à de vaste projet qui a été fait pour être construit sur

7 Archives Départementales du Finistère, Quimper, Cote : 16S1 non coté, Lamblardie, « Rapport sur les travaux à faire au port de commerce de la ville de Brest », 1822

8 Ibid

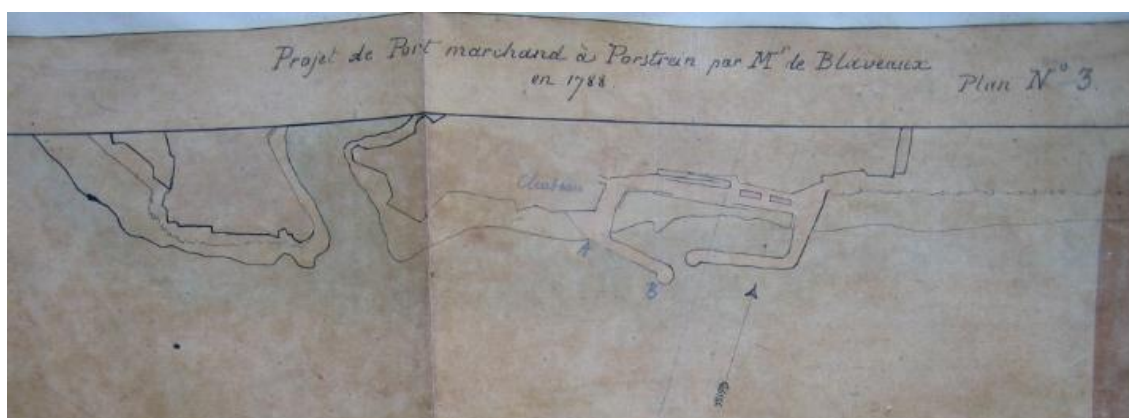
l'emplacement du château de cette ville que l'on suppose et devoir être démoli. La superficie du bassin est d'environ de 50000 mètres carrés, le développement des quais d'environ 1200 mètres.»⁹



Rapport Lamblardie (1822) : Projet de M. Trouille en 1785.¹⁰

En 1788, Messieurs De Blaveau et Desfour, officier du corps royal du génie militaire, proposent un second projet :

«La superficie de ce bassin n'est que de 31000 m² et le développement des quais est d'environ 820m. Le projet est approuvé par M de la Luzerne, alors Ministre de la Marine et a reçu un commencement d'exécution en 1788 et 1789 mais les circonstances de la Révolution en ont suspendu les travaux et il ne reste des ouvrages exécutés qu'une digue en pierre perdue qui découvre à marée basse de vive-eau d'environ 1 mètre 60 sur une longueur de 200 mètres et une largeur de 15 à 20 et dont les matériaux ont été en partie disséminés par l'effet de la mer.»¹¹



Rapport Lamblardie (1822) : Projet de M. De Blaveau en 1788.¹²

En 1792, le troisième projet est proposé encore une fois par Monsieur Trouille.

«[Ce projet] se rattache encore à des plans de grandes constructions sur l'emplacement du

-
- 9 Ibid
10 Ibid
11 Ibid
12 Ibid

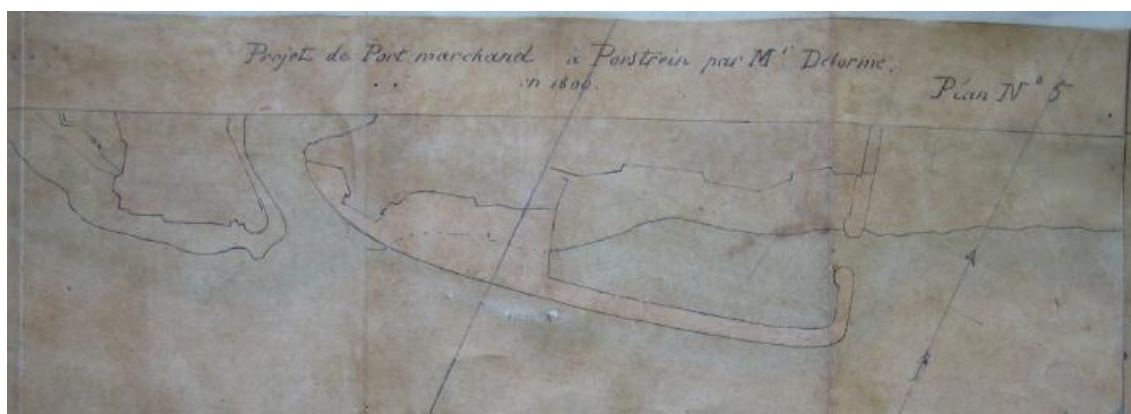
château. la superficie du bassin est de 60000 mètres carrés le développement des quais et de 1200 mètres. »¹³



Rapport Lamblardie (1822) : Projet de M. Trouille en 1792.¹⁴

Le quatrième projet date de 1800 ; il est de M Delorme, ingénieur en chef des ponts et chaussées alors directeur des travaux maritimes¹⁵ à Brest.

« La superficie du bassin est de 121000 mètres carrés. Le développement des quais est de 1400 mètres en supposant que l'on se revêtit d'un quai la rive du côté de la ville ce qui n'est point indiqué dans le dessin. »¹⁶



Rapport Lamblardie (1822) : Projet de M. Delorme en 1800.¹⁷

Le cinquième projet date de 1807. Il est de Monsieur Tarbé, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées alors directeur des travaux maritimes à Brest. Cette proposition est originale dans la mesure où elle propose trois bassins, dont un principal et deux autres reliés à celui-ci par des écluses. Les quais sont déjà pourvus de bâtiments.

La superficie des Trois Bassins qui le composent est d'environ 209800 mètres carrés le

13 Ibid

14 Ibid

15 Établissement chargé de l'entretien et de l'aménagement des infrastructures de la Marine

16 Archives Départementales du Finistère, Quimper, Cote : 16S1 non coté, Lamblardie, « Rapport sur les travaux à faire au port de commerce de la ville de Brest », 1822

17 Ibid

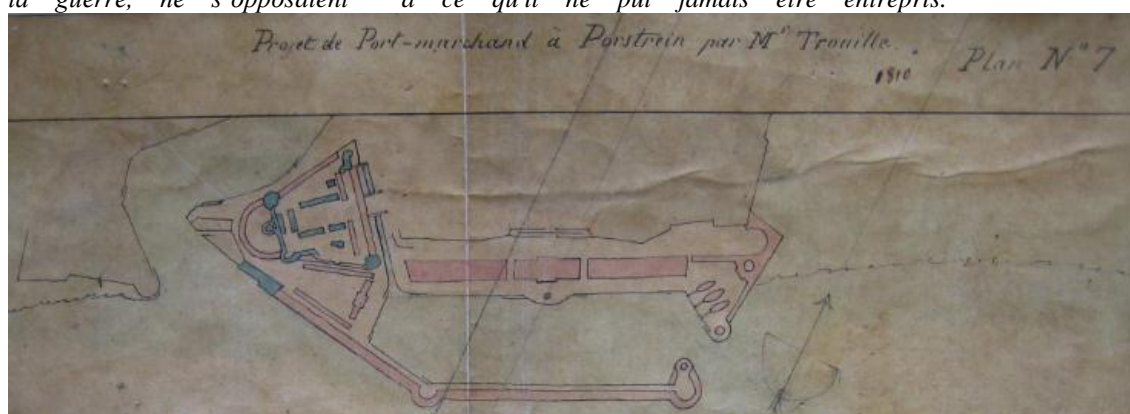
développement des quais est de 2300 mètres.¹⁸



Rapport Lamblardie (1822) : Projet de M. Tarbé en 1807.

Le sixième projet (1810), encore une fois rédigé par Monsieur Trouille, ingénieur en chef des ponts et chaussées, alors directeur des travaux maritimes à Brest.

*La superficie est de 86000 mètres carrés ; le développement des quais et de 1400 mètres. [...] On y trouve tout ce qui peut être nécessaire aux besoins de la marine marchande et son ensemble ne laisserait rien à désirer si la difficulté de le mettre à exécution, tant sur le rapport de la dépense que sous celui des obstacles que pourrait y mettre le département de la guerre, ne s'opposaient à ce qu'il ne pût jamais être entrepris.*¹⁹



Rapport Lamblardie (1822) : Projet de M. Trouille en 1810.²⁰

Ce tableau récapitule les différents projets de port marchand. On notera que l'ordre de grandeur des quais est de 1000 m environ dans cinq des six projets, bien supérieur au 477 m présent en 1822. Par contre, les superficies des bassins peuvent varier du simple au sextuple.

Date du projet	Auteur	Superficie Bassin	Longueur Quais	Travaux exécutés
1785	Trouille	50000 m ²	1200 m	non

18 Ibid
19 Ibid
20 Ibid

1788	De Blaveau	31000 m ²	820 m	oui
1792	Trouille	60000 m ²	1200 m	non
1800	Delorme	121000 m ²	1400 m	non
1807	Tarbé	209800 m ²	2300 m	non
1810	Trouille	86000 m ²	1400 m	non

Des 6 projets élaborés entre 1785 et 1810, un seul aura eu un début de réalisation. Il s'agit du projet de Monsieur de Blaveau. Les différents projets montrent aussi une volonté de l'État d'améliorer le fonctionnement de l'Arsenal en déplaçant le port marchand hors de l'enceinte militaire. Les troubles politiques dus à la Révolution Française ne permettront pas la réalisation des différents projets. Cependant monsieur de Lamblardie ajoute un autre argument à l'abandon du projet de Monsieur de Blaveau :

« Les événements de la Révolution ne sont pas les seules causes qui aient fait renoncer ; le principal motif qui a déterminé les successeurs de Monsieur de Blaveau à présenter de nouveaux projets et l'insuffisance du premier pour remplir son objet. »

En effet les projets suivant sont beaucoup plus ambitieux que celui de celui de Monsieur De Blaveau. Monsieur de Lamblardie ne partage pas cette idée en faisant référence à la longueur et à la superficie du port à son époque :

« La superficie actuellement accordée aux besoins du commerce n'était que de 22000 mètres carrés et la longueur des quais de 477 mètres. Cependant cette superficie de bassin et cette longueur de quai suffissent à la quantité de navires marchands qui arrivent à Brest dans un moment que l'on peut regarder comme celui du maximum de commerce que fera jamais cette place. »²¹

Monsieur Lamblardie propose donc de reprendre le projet de Monsieur de Blaveau en y apportant quelques modifications.

3 – Projet de Monsieur de Lamblardie en 1822.

Si monsieur Lamblardie pense que les dimensions du port de Monsieur de Blaveau sont suffisantes pour le futur port marchand, l'entrée de la passe n'est pas bien orientée pour que les navires puissent rentrer sans danger dans le port. Il reprend donc le projet 1810 pour placer la passe sur le côté Est du port et en explique les avantages dans son rapport.

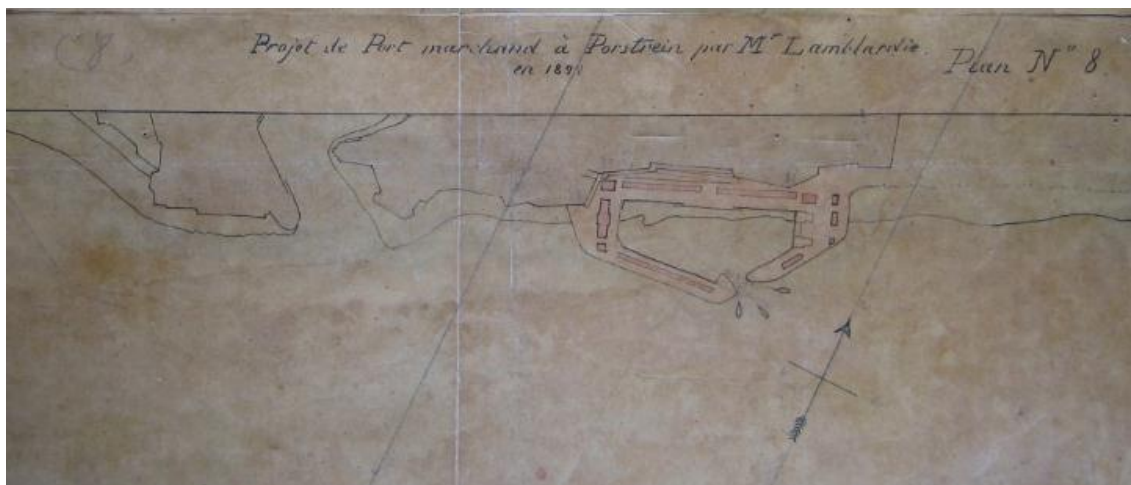
« On a cherché en conséquence dans l'esquisse ci-jointe [...] à remédier aux inconvénients signalés plus haut.[...] En adoptant à peu de chose près les dimensions de Monsieur de Blaveau pour la superficie des bassins et le développement des quais, elle présente des dispositions telles :

Que l'entrée serait possible par tous les vents régnants. [...]

Que les bâtiments qui ne peuvent supporter l'échouage trouveraient le long du quai un emplacement commode et bien abrité. Enfin que le commerce trouverait autour du bassin des espaces suffisants pour le placement des magasins et chantiers nécessaires à ces opérations [...]. »²²

21 Ibid

22 Ibid



Rapport Lamblardie (1822) : Projet de M. Lamblardie en 1822.

Dans la conclusion de son rapport, Monsieur de Lamblardie étudie les deux prolongements possibles dans un futur proche :

« Dans le cas où il serait décidé que l'on dût renoncer définitivement à déplacer le port de commerce du local qu'il occupe maintenant, il faudrait s'occuper immédiatement de la reconstruction de ses quais. »²³

Le directeur général des Ponts et Chaussées devra alors prendre toutes les dispositions pour permettre une réparation d'urgence des quais du port marchand présent dans l'arsenal.

« Dans le cas contraire, on pense que les documents contenus dans ce rapport suffisent pour éclairer le Conseil Général des Ponts et Chaussées, [...] il faudrait encore que Monsieur le Directeur Général de cette administration eût la bonté d'accorder une somme de 1000 à 1200 francs pour faire lever des plans, sonder, nivellement et autres travaux nécessaires à sa rédaction. »

Le 10 février 1825, monsieur Lamblardie se réunit avec le chef de bataillon au camp royal du génie et ingénieur en chef de la place de Brest, monsieur Tinseau afin d'examiner son projet pour établissement d'un port de commerce dans l'emplacement de Porstrein. Le projet de construction d'un nouveau port ne semble donc pas abandonné par l'administration.

Le rapport donne les éléments constitutifs du ports : môles/quais, bassin, chantier, cale de construction.

« Les dispositions principales de ce projet consiste dans un bassin d'environ 41000 mètres carrés de superficie dont la figure est un pentagone irrégulier ayant son grand côté parallèle à une ligne passant par les angles saillants des bastions est situé à 62 mètres 50 de distance moyenne du pied de la fortification. Ce bassin doit être fermé du côté de la mer par un môle en maçonnerie construit sur enrochement laissant entre leurs extrémités du côté du large un espace vide suffisant pour le passage des bâtiments. Un chantier et des cales de construction doivent être placés à l'extrémité ouest de ce bassin. »²⁴

23 Archives Départementales du Finistère, Quimper, Cote : 16S1 non coté, Lamblardie, « Rapport sur les travaux à faire au port de commerce de la ville de Brest », 1822

24 Archives Départementales du Finistère, Quimper. Cote : 4S sup 16

A ces éléments, s'ajoutent des bâtiments de stockage des marchandises et autres bureaux ainsi que des voies de communication pour relier le nouveau port avec la ville :

Des édifices pour servir de magasins, entrepôts des douanes, bureaux, auberge doivent être construits au pourtour des quais [...]. Enfin 2 chemins en rampes doivent être établis pour communiquer ; l'un avec la ville en traversant la pièce et débouchant sur la place du château par la porte de cet ouvrage, l'autre avec la route Landerneau en contournant la fortification.²⁵

Le 21 juin 1825, le comité des fortifications émet un avis qui reçoit une approbation ministérielle le 6 juillet 1825.

Le comité après avoir remarqué que la construction d'un port de commerce à Brest, d'après les dispositions arrêtées par les chefs de service, ne paraît pas devoir nuire à la défense [...] est d'avis que toute décision sur l'établissement d'un port de commerce à Brest doit être suspendu jusqu'à qu'il ait été rédigée [...] un projet détaillé de ce port.²⁶

Selon les documents disponibles, les autorités locales ne sont pas conviées à ce stade à l'élaboration du projet de port. Pour la population brestoise, la création d'un port à Porstrein, ne pourra se faire que lorsque les deux rives de la Penfeld seront réunies par un pont. C'est ce qu'affirme le conseil municipal en 1822²⁷.

En 1847, l'ingénieur Hellocq élabore un projet détaillé avec plans et description précise des travaux à entreprendre. Ce rapport va être remis aux autorités compétentes dont le conseil général du Finistère. On retrouve également dans les archives départementales une délibération du conseil général du Finistère de 1849.

Le conseil général a examiné avec un vif intérêt les premières études qui ont été faites pour la création d'un port de commerce à Porstrein. Il prie instamment le gouvernement de rectifier ses premières études de manière :

1 - à permettre au navire d'être constamment à flot le long du quai parallèle au rempart.

2 - à augmenter la largeur des quais.

3 - à donner plus d'ampleur aux cales de carénage et de construction.²⁸

En 1854, l'ingénieur ordinaire Garet écrit à l'ingénieur en chef Lepord pour lui signifier qu'il a compulsé toutes les archives des « Constructions hydrauliques de la Marine », anciennement « Direction des travaux maritimes » pour étudier les anciens projets. C'est à partir de ce moment que la construction du port de commerce de Brest prend une tournure définitive.

4 – Conclusion

De nombreux projets de construction d'un nouveau port de commerce à Porstrein ont été élaborés entre 1785 et 1822. Monsieur Lamblardie reconnaît que plusieurs des projets proposés sont trop ambitieux pour la place de Brest. Un port surdimensionné aurait sans doute un coût d'utilisation trop coûteux. Il choisit donc de s'inspirer du port de Monsieur Blaveau dont la superficie du bassin prévu (31000m²), est du même ordre de grandeur dont bénéficie le commerce dans l'Arsenal en 1822 (22000m²). Il opterait

25 Ibid

26 Ibid

27 Brest et la mer (1848-1874), Cloître-Querré, CRBC, 1992

28 Ibid

tout de même pour un bassin deux fois plus grand avec 41000m². Il est à remarquer que Monsieur Lamblardie ne voit pas le commerce de Brest prendre un essor considérable dans les années qui viennent. Il semble que son intérêt principal est de libérer l'Arsenal des contraintes du commerce sans pour autant croire que la présence d'un nouveau port développera le commerce brestois.

Les acteurs responsables de ses projets sont tous des ingénieurs nés hors de Bretagne, nommés par l'administration militaire pour diriger l'aménagement de l'Arsenal en tant que directeur des travaux maritimes à Brest. Ces ingénieurs produisent des rapports pour l'administration supérieure en lien direct avec le Ministère de la Guerre. À aucun moment dans le rapport de Monsieur De Lamblardie, il n'est question d'acteurs locaux. Il ne semble pas avoir été consultés ou alors, leur avis ne transparaît pas directement dans le rapport final. La construction du futur port de commerce de Brest est d'abord une question militaire dans la mesure où il est capitale pour l'Arsenal de disposer de plus d'espace sans recourir à des excavations coûteuses. Que ce soit sous l'Ancien Régime, l'Empire ou la Restauration, la question du port de commerce de Brest ne peut trouver sa résolution qu'à Paris et sans l'approbation du ministère de la Guerre, le projet ne peut pas évoluer. On est bien en face d'un système très centralisé car il concerne la sécurité de l'État. Une fois seulement que le projet de port sera instruit par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, les autorités civiles, dont le conseil général et la mairie de Brest, seront alors consultées et ne manqueront pas de faire prévaloir leurs intérêts.

Fuentes

- Archives Départementales du Finistère, Quimper, France. Cote : 16S1 non coté ; 4S sup 17 ; 4S sup 16
- M. Bernard, *Notice nécrologique sur la vie et les services de Monsieur Lamblardie (Antoine-Élie), inspecteur général des ponts et chaussées et des travaux maritimes*, (Annales des ponts et chaussées: Partie technique, 1842), p. 273-280
- Cloître-Querré, *Brest et la mer (1848-1874)*, (CRBC-1992)

EL PUERTO DE BUENOS AIRES, EN LAS FUENTES DOCUMENTALES DEL ARCHIVO HISTÓRICO

Enrique Robira*

Resumen:

El presente trabajo que tiene como objetivo realizar una lectura interpretativa a través de las fuentes del Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, consistentes en expedientes, memorias municipales y del Concejo deliberante, cartografía, planos y geodesia que se están relevando, transcribiendo y agrupando para constituir el fondo documental sobre el Puerto de Buenos Aires en el período(1856-1900). Esta diversidad de fuentes permite visualizar distintas funciones e imágenes referentes al puerto de Buenos Aires, indivisible de la ciudad capital en proceso de modernización a partir de 1880.

Palabras clave: Puerto, ciudad, Identidad, modernidad, higiene, comercio, inmigración, imagen.

INTRODUCCION

*"Abajo
El puerto anhela latitudes lejanas..."
J. Luis Borges***

Las palabras que concentran el verso de Borges sintetizan una de las representaciones características del puerto como núcleo de conexión entre lo local y lo global.

En efecto, el puerto fue el forjador de la identidad de la ciudad de Buenos Aires. Ambos entes, fueron fundados con distintas denominaciones pero terminaron integrándose en una simbiosis donde sus habitantes fueron conocidos como "porteños", Este apelativo procedió desde el interior del virreinato del Río de la Plata y de la ciudad de Montevideo.

Como han señalado varios autores, Buenos Aires está estrechamente ligada al agua, todavía a fines del siglo diecinueve se tenía esa percepción representada en su escudo. La ciudad creció mirando el río, desarrollándose en dirección Norte- Sur. Al respecto dice una nota del diario *La Patria Argentina*, observando desde el puerto situado en la desembocadura del Riachuelo: "[...] una de las primeras sorpresas que aparecen es Buenos Aires como una ciudad acuática. En efecto, desde allí se ve que la

* Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Email: erobira@hotmail.com

** Fervor de Buenos Aires

ciudad empieza en una punta que se interna en las aguas [...] toda la mole enorme de la ciudad, está flanqueada por las aguas".¹

Los puertos son también protagonistas del transporte marítimo y fluvial de cabotaje, terrestre para el ferrocarril. Todos ellos ocupan una posición estratégica en el sistema de producción, comercio y transporte internacional. Asimismo se incluyen los demás servicios portuarios. La instalación de la estación ribereña central del ferrocarril, conectaba el norte con el sur porteño generando una sinergia de conexiones.

EL SIGNIFICADO DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

En los orígenes de la modernidad occidental la internacionalización del comercio y el capital contribuyeron a la formación de los Estados nacionales. Resulta por lo tanto fundamental encauzar la investigación acerca de los puertos que se fueron instalando sobre la costa del espacio atlántico. Un activo espacio de circulación e intercambios que permitían posicionar a los mismos dentro de redes de articulación más amplias como la hidrovía del Paraná.

Un hito importante en la historia portuaria, según deja trascender la documentación, se produce trescientos años después de la fundación de Buenos Aires (1580) con la federalización del municipio homónimo. La ley sancionada por el Congreso Nacional la declaró capital de la República. Este nuevo estatus jurídico implicó que el puerto pasara a ser propiedad de la Nación y su paulatina separación de la ciudad.

Durante la segunda mitad del siglo XIX en el aspecto económico se observa un importante incremento en los flujos poblacionales y en el volumen del tráfico comercial debido al intercambio de importaciones y exportaciones así como en trasbordos de mercadería y centro de distribución nacional de productos

Paralelamente a esta situación se sumó el desafío de la adecuación de las innovaciones tecnológicas propias de la segunda fase de la revolución industrial. La incorporación de la energía a vapor generó grandes cambios en la navegación. Por lo tanto era necesario reformular el mejoramiento del acceso, fondeo del puerto y ampliar su capacidad operativa.

¹ "El puerto del Riachuelo" en *La Patria Argentina*, 11 de julio de 1883.

El General Julio Argentino Roca al asumir la primera magistratura (1880) en su primer discurso ante el Congreso, planteó el objetivo rector de su programa de gobierno: el relanzamiento del puerto y su posicionamiento estratégico en el sistema del Plata para expandir el potencial exportador del país.

Confrontaron dos proyectos portuarios. El del ingeniero Luis Huergo y el del empresario Eduardo Madero. Ambos sostuvieron posiciones antagónicas para su emplazamiento que fueron debatidas en el Congreso de la Nación.

Finalmente se aprobó por ley la ejecución de la obra ideada por Eduardo Madero, sobrino del vicepresidente Francisco Madero.

LA CONFORMACION DEL NUEVO PAISAJE DE LA CIUDAD.

La ejecución de las obras para instalación del puerto proyectado por Eduardo Madero frente a la plaza de Mayo a partir de 1884, obligó a repensar las adyacencias urbanas de la zona céntrica de Buenos Aires. Como observa Graciela Silvestri: “La ciudad de Madero es una ciudad concentrada, con servicios y producción en el hinterland.”²

El intendente Antonio Crespo, sucesor de Torcuato de Alvear en 1887, complementó la obra proyectando la apertura de nuevas plazas y avenidas diagonales convergentes hacia la plaza de Mayo, en virtud de la instalación del puerto de Madero. Las diagonales en línea recta oblicua, agilizarían el acceso de la periferia hacia el centro y facilitarían además la convergencia hacia el puerto. Ese mismo año el Concejo Deliberante aprobó el plan de avenidas del Intendente Crespo. La Ordenanza del 2 de septiembre de 1887 fundamenta en sus considerandos: “los serios obstáculos que ofrece a la circulación, la estrechez de las calles de la capital, así como la escasez de plazas públicas y avenidas que interesan a la higiene pública de una población tan densa como la que actualmente existe y el aumento gradual que constantemente tiene [...]”³

También se planteaba la necesidad de la incorporación del transporte para las operaciones de carga y descarga, siendo el ferrocarril el más apropiado como nexo entre el interior y el puerto, mientras que el tramway servía para la conexión local de la ciudad con el puerto.

² Jorge Francisco LIERNUR y Graciela SILVESTRI, *El umbral de la metrópoli, transformaciones técnicas y cultura de la modernización de Buenos Aires, (1870-1930)*, Sudamericana, (Buenos Aires, 1993) p.136.

³ Archivo Histórico Municipal Ciudad Buenos Aires (AHMCBA), Ordenanzas del Concejo Deliberante, Año 1887, pp. 209 y 210. Memoria de la Intendencia Municipal, Año 1887, p. 100.

Al respecto el Presidente de la Comisión de Obras del Riachuelo, Ingeniero Guillermo White, se dirigió al Intendente Torcuato de Alvear para “[...] hacer activar el despacho de una solicitud, que actualmente se encuentra a informe de esa Corporación para establecer varios ramales de tramway en los muelles que se están adoquinando.”⁴

La instalación de fábricas, talleres, depósitos de almacenamiento y transportes implicaba una jerarquización del puerto para que éste sea la referencia logística de la región, reforzando y centralizando el eje portuario del sistema del Plata en Buenos Aires. Desde la instalación del puerto Madero se antepone como imagen visible de la ciudad desde el Río de la Plata.

El ingeniero Luis Huergo proyectaba mejorar el puerto existente en el Riachuelo y construir dársenas sobre lo que después fue puerto Madero y un solo canal de acceso. Según su criterio, este plan permitiría asimismo crear un polo industrial y comercial en la zona de la Boca y otro polo administrativo en torno a la plaza de Mayo.

LA IMAGEN DEL "MUNDO" PORTUARIO

Ideas, agentes importadores, exportadores, despachantes, estibadores, agencias marítimas, infraestructura edilicia, arte pictórico, todo esto constituye el “mundo” portuario. Este mundo se encuentra integrado como se expresaba en la terminología de la época por la “población flotante”. Es decir una cultura portuaria en el predio ribereño.

La ciudad era vista desde el río para apreciar su extensión panorámica desde donde sobresalía la altura de sus campanarios o la presencia de lavanderas en las orillas. Este era el típico paisaje de la ciudad colonial.

La instalación del puerto adyacente a la plaza de Mayo terminará por transformar el aspecto que ofrecía la ribera fluvial. Las obras de construcción se anticiparon en la cartografía, mucho antes de su terminación (1894) apareciendo mencionado como “Futuro puerto de Buenos Aires”⁵

Si bien esta obra de ingeniería se interpuso entre el río y la ciudad, produciendo el paulatino distanciamiento de los habitantes con su río, este continuó siendo su referente original para la ciudad. La infraestructura portuaria constituye un nuevo frente o fachada de modernidad como antesala de la ciudad.

⁴ AHMCBA, Legajo 14, Obras Públicas, 1882, Carpeta N° 4914, Nota dirigida por Guillermo White al Señor Presidente de la Municipalidad, 30 de septiembre de 1882

⁵ Plano de la planta urbana de la ciudad de Buenos Aires, año 1885.

El movimiento de circulación de embarcaciones, mercaderías, inmigrantes y también de ideas en el espacio Atlántico posicionó al puerto como promesa misma de futuro, progreso y conexión, privilegiando el vínculo con las metrópolis europeas.

Valorado económica y culturalmente en la época como el "[...] principal elemento de su riqueza de su progreso, que le traen de las viejas sociedades europeas la última palabra, en las ciencias y en las letras, operando en su organismo algo una transfusión"⁶

LA CUESTION DEL PUERTO EN LA DOCUMENTACIÓN DEL ARCHIVO

El fondo documental presenta diversas facetas e iniciativas. En lo que se refiere a la propuesta de particulares a la Municipalidad para realizar obras. Uno de ellos es el proyecto de construir el mercado del puerto en la ribera norte por Isidro Neyer en 1881 para proveer y abastecer a la población flotante: “[...] habiendo llegado a mi noticia que otros proponentes sobre el mismo asunto se han dirigido, unos al Honorable Congreso y otros al Poder Ejecutivo, creo conveniente que el Señor Presidente de la Municipalidad se dirija a los mencionados Poderes haciéndoles presente que con anterioridad existe mi propuesta sobre mercado del Puerto teniéndola ya en consideración la Municipalidad.”⁷

El aspecto sanitario es el más reiterado en la documentación. En efecto, el estado en que se encontraba la costa ribereña y el puerto no contribuía a favorecer una imagen óptima de la ciudad y formaba parte del remanente pasado colonial que se trata de erradicar en las imágenes progresistas de la época.

El aprovechamiento de las industrias y la infraestructura que se instaló en las proximidades llevó a plantear la relación que la sociedad urbana mantiene con el ecosistema, problemática común y similar a de las capitales decimonónicas. En el transcurso de la segunda fase de la revolución industrial los ríos se transformaron en depósito de desperdicios humanos a los que se sumaron los desechos y residuos industriales. Entre la sociedad y la naturaleza hay una relación recíproca de equilibrio, pero las distintas variables geográficas y ambientales condicionan las sociedades pudiendo modificar y alterar el ecosistema dentro de ciertos límites.

6 *Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industria, de la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, levantado entre los días 15 y 30 septiembre de 1887*, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco (Buenos Aires, 1889), t. 1 p.69

7 AHMCBA, Legajo N° 14, Economía 1881, Expediente N° 3089.

Sobre esto se encuentra una nota fechada en 1887, que el Subprefecto del Puerto del Riachuelo dirige a la Intendencia Municipal informando sobre el mal estado de las aguas “[...] a causa de haber empezado a funcionar las fábricas ribereñas”

Y reclama la intervención urgente del Señor Intendente Alvear a fin de “[...] clausurar aquellos establecimientos “el principal agente en su fabricación es el ácido sulfúrico, cuya acción rápida se traduce en la muerte de todo el pescado que diariamente introduce la marea”.⁸

Cabe señalar que la normativa municipal sancionada en 1882, prohibió arrojar al río “[...] aguas servidas, residuos, líquidos o sólidos de materias orgánicas o inorgánicas cualquiera que sea su naturaleza y origen sin el permiso expreso de la Municipalidad”⁹

Las epidemias de cólera (1868) y especialmente la de fiebre amarilla (1871) por su magnitud conocida, obligaron a implementar medidas precautorias mediante la aplicación de cuarentenas y aislamientos a pasajeros y tripulantes de embarcaciones procedentes del exterior. Una nota originada en la Capitanía General de Puertos destinada al Presidente de la Municipalidad en 1877 expresa: “Por ella verá Usted cuanto hace esta Junta en interés de precaverse con debida anticipación contra las epidemias que pueden venir del exterior.” Y “[...] ruega a Usted, quiera poner esta nota en conocimiento de la Corporación que preside, esperando que también prestarán Ustedes en la órbita de sus atribuciones cuanta cooperación sea posible y tomarán a su vez las medidas que consideren mas oportunas.”¹⁰

Otro documento de similar tenor y del mismo año se refiere a las medidas sanitarias tomadas y que deben tomarse frente a un brote epidémico de fiebre amarilla originado en Brasil: “La Corporación, Señor. Presidente, si bien es de opinión, que la fiebre amarilla solo puede desarrollarse en esta ciudad por la importación y que esto podría depender de la deficiente vigilancia que las autoridades nacionales ejercieran sobre nuestras costas, cree sin embargo que la prudencia aconseja estar prevenidos para recibir el mal y ahogarlo en su cuna, para lo cual el Consejo de Higiene se permite

⁸ AHMCBA, Legajo 116. Salud Pública, 1887.

⁹ Prontuario Municipal, compendio de leyes, ordenanzas y decretos recopilados por Domingo A. Baez, Imprenta Mariano Moreno (Buenos Aires, 1898)

¹⁰ AHMCBA, Legajo N° 15, Salud Pública, 1877.Expediente 4429.

aconsejarse se habilite, sin pérdida de tiempo, un lugar para aislar cualquier caso alarmante que pudiera presentarse”¹¹

Un informe, elevado en 1882 al intendente Alvear por la inspección de la Ribera Norte, en la sección comprendida entre la calle Tucumán y la estación del Ferrocarril del Norte, próximo al muelle de las Catalinas, evidencia el aspecto degradado que presentaba, a causa de la acumulación de residuos provenientes de la Aduana y de otras empresas allí instaladas. Asimismo denuncia por igual la mala práctica que tienen los entes nacionales y las casas particulares en relación con el espacio público, “[...] generando aguas estancadas que continúan arrojándose desde la Capitanía General de Puertos, Comisaría de Marina y casas. La empresa de ferrocarril no es tampoco mas prolija en esta parte que lo expresado anteriormente.”¹²

El mismo informe se refiere también a la presencia de las lavanderas, un "espectáculo" cada vez más anacrónico e intolerable para la elite porteña. Desde la época colonial las lavanderas hicieron de la costa su propio lugar de trabajo, transformándolo en un "foco de inmundicia, debido a que las aguas de que estas se sirven para el lavado de las ropas permanece estancada por semanas generando emanaciones deletéreas"

Para la visión del Club Industrial Argentino, la ribera ofrece contrastes; por un lado valora desde el punto de vista técnico, el “soberbio viaducto, por el que a cada instante pasa la locomotora anunciando con sus agudos silbatos al mensajero de la moderna civilización [...]” Pero por otro lado “se extienden los tendales de ropa lavada en cuerdas tenidas por cañas [...]” Solicitan finalmente al gobierno comunal, la prohibición del lavado en toda la sección de ribera norte.¹³

Las obras de construcción del puerto que comenzaron hacia 1884 terminaron por desplazar a las lavanderas definitivamente de la costa céntrica porteña.

El diario *La Patria Argentina* señaló que el puerto de una ciudad es donde las enfermedades contagiosas y aun los mas temibles gérmenes epidémicos hallan siempre amplias puertas para penetrar en ellos”¹⁴

La apreciación del Intendente Alvear sintetiza esta problemática sanitaria que representaba el puerto en la época “[...] estamos amenazados además de una situación

¹¹ AHMCBA, Legajo N° 15, Salud Pública, 1877, Carpeta N° 563

¹² AHMCBA, Legajo 27, Salud Publica, 1882, Carpeta N° 95

¹³ “Lavaderos públicos” en *El Industrial*, 14-X-1883.

¹⁴ “El cólera y la vigilancia sanitaria” en *La Patria Argentina*, 30 de noviembre de 1882.

dificilísima con el cólera en los puertos de donde nos viene la inmigración y el comercio"¹⁵

CONCLUSIONES

La lectura del fondo documental que se está relevando del siglo XIX referido al puerto de Buenos Aires, nos permite ampliar la mirada más allá de su función económica. La percepción urbana de insertarse en el mundo como "periferia moderna" en donde la adaptación e incorporación a las nuevas tecnologías es la llave para la integración en el espacio atlántico.

La mirada ambivalente sobre el puerto como factor de modernidad y progreso, pero al mismo tiempo como factor de riesgo y peligro ante ingreso de epidemias que afectan a la misma ciudad.

Por otro lado, en cuanto al impacto urbano que tuvo el emplazamiento portuario de Madero, nos permite concluir que se constituyó un eje compuesto por la Casa de Gobierno, la plaza y la avenida de Mayo y posteriormente la nueva sede del Poder legislativo, que modeló arquitectónicamente la ciudad paralela al centro. Asimismo se conformó un nuevo eje para la ciudad con dirección Este-Oeste, centrado en el protagonismo de la apertura de la avenida de Mayo. Y una secuencia institucional del Estado moderno que arranca desde el puerto hasta el Palacio Legislativo. La ciudad se alejó del centro hacia la zona oeste.

El desarrollo urbano industrial fue generando, en términos actuales, un polo logístico que se tradujo, hasta nuestros días, en una zona de congestión en la ciudad.

¹⁵ AHMCBA, Correspondencia girada de la municipalidad, Año 1884, Nota del intendente Torcuato de Alvear al Presidente del Concejo Deliberante, Alberto Larroque, 21 de noviembre de 1884, p.21

FUENTES

Documentales

- Gobierno de la ciudad Autónoma de Buenos Aires, Archivo Histórico de la ciudad.
- Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industria de la ciudad de Buenos Aires, capital federal de la República Argentina, levantado en los días 15 y 30 de septiembre de 1887 bajo la administración del Dr. Antonio Crespo, compilado por una comisión compuesta por los Señores Francisco Latzina (Presidente) Manuel C. Chueco y Alberto Martínez (vocales), Compañía Sud Americana de Billetes de Banco, (Buenos Aires, 1889)
- Correspondencia girada de la Municipalidad de Buenos Aires, Año 1884.
- Memorias del Presidente de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Gestión Torcuato de Alvear, Año 1887.
- Prontuario Municipal Compendio de Leyes, ordenanzas y decretos recopilados por Domingo A Báez, Imprenta Mariano Moreno, (Buenos Aires, 1898)

Hemerográficas:

- *El Industrial*
- *La Patria Argentina*

Bibliográficas

- LIERNUR, Jorge Francisco y SILVESTRI, Graciela, *El umbral de la metrópoli, transformaciones técnicas y cultura de la modernización de Buenos Aires, (1870-1930)*, Sudamericana, (Buenos Aires, 1993)