

La ensenada de Barragán

Contribución a la historia portuaria del Río de la Plata.

Autor:

Oliver, Manuel María

Tutor:

Ibarguren, Carlos

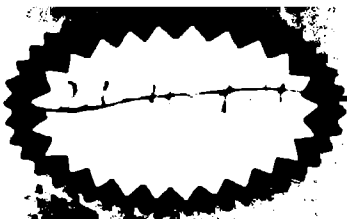
1919

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Doctor de la Universidad de Buenos Aires en Filosofía y Letras.

Posgrado

Tesis 3.5-10

-DOCTORADO-



•

LA ENSENADA DE BARRAGÁN

UNIVERSIDAD NACIONAL DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

La Ensenada de Barragán

(Contribución a la historia portuaria del Río de la Plata)

TESIS

PARA OPTAR AL DOCTORADO EN LA FACULTAD
DE FILOSOFIA Y LETRAS

POR

MANUEL MARIA OLIVER

Rector del Colegio Nacional Pueyredón
Profesor diplomado de enseñanza secundaria



BUENOS AIRES

1919

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

DATE F. Y. L.	
INVENTARIO	193222
SIGNATURE TOPOGRAPHY	TESS 3-5-10

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

CONSEJO DIRECTIVO

Decano

Dr. Alejandro Korn.

Vicedecano

Dr. José Ingenieros.

Consejeros

Dr. Alejandro Korn.

„ Rómulo E. Martini.

„ Camilo Morel.

Sr. Ricardo Rojas.

Dr. Enrique del Valle Iberlucea.

„ Enrique Rodríguez Larreta

Dra. Ernestina López de Nelson.

Sr. Jorge Guasch Leguizamón.

Dr. Carlos Ibarguren.

Sr. Rodolfo Senet.

„ Coroliano Alberini.

Dr. Ramón J. Cárcano.

„ Calixto Oyuela.

„ Juan A. García.

„ Francisco D'Andrea.

Profesores titulares

Biología.	Dr. Cristofredo Jakob.
Ética y Metafísica.	„ Rodolfo Rivarola.
Lógica.	„ José Nicolás Matienzo.
Sociología.	„ Ernesto Quesada.
Historia de la Filosofía.	„ Alejandro Korn.
Geografía.	Sr. Félix F. Outes.
Historia de América.	Dr. Juan A. García.
Antropología.	„ Roberto Lehmann Nitsche.
Arqueología Americana.	„ Samuel A. Lafone Quevedo.
Historia Argentina.	„ Carlos Ibarguren.
Latín y Griego.	„ Rómulo E. Martini.
Latín.	„ Ricardo E. Cranwell.
Latín.	Sr. Aníbal Moliné.
Latín.	Dr. Teófilo Wechsler.
Griego y literatura griega.	„ Francisco Capello.
Literatura argentina.	Sr. Ricardo Rojas.
Estética.	Dr. Camilo Morel.
Historia del Arte.	Dr. Camilo Morel.
Psicología 2.º curso.	„ Carlos Rodríguez Etchart.
Literatura castellana.	Sr. Ricardo Rojas.
Crítica y práctica pedagógicas.	Dr. Julio del C. Moreno.

Profesores suplentes:

Biología.	Dr. Miguel Fernández.
Psicología 1.º.	„ Enrique Mouchet.
Psicología 2.º.	Sr. Coroliano Alberini.
Lógica.	Dr. Leopoldo Maupas.
Sociología.	„ Ricardo Levene.
Sociología.	„ Augusto Bunge.
Historia de la Filosofía.	Sr. Coroliano Alberini.
Historia.	Dr. Enrique del Valle Iberlucea.
Historia.	„ Matías G. Sánchez Sorondo.
Arqueología Americana.	„ Salvador Debenedetti.
Arqueología Americana.	„ Luis María Torres.
Historia Argentina.	„ David Peña.
Historia Argentina.	„ Mariano de Vedia y Mitre.
Historia de la Civilización.	„ Juan P. Ramos.
Latín.	„ Juan Chiabra.
Literatura castellana.	„ Mauricio Nirenstein.
• Literatura Argentina.	„ Arturo Giménez Pastor.
Gramática Histórica.	„ Miguel de Toro y Gómez.
Historia de América.	„ Emilio Ravignani.
Griego.	Sr. David O. Croce.
Ciencia de la Educación.	Dr. Horacio C. Rivarola.

Profesor interino

Crítica y práctica pedagógicas. Sr. Rodolfo Senet.

EXAMENES DE TESIS

Mesa de letras

Presidente: Académico, Sr. Ricardo Rojas. Vocales: Profesores Dr. Rómulo E. Martini, Dr. Francisco Capello, Dr. Camilo Morel, Dr. Teófilo Wechsler, Dr. Ricardo E. Cranwell, Dr. Miguel de Toro y Gómez, Sr. Aníbal Moliné, Dr. Mauricio Nirenstein.

Mesa de Filosofía

Presidente: Decano y Académico, Dr. Alejandro Korn. Vocales: Académicos, Drs. Ernesto Quesada. Profesores: Dr. Carlos Rodríguez Etchart, Dr. Cristofredo Jakob, Dr. Rodolfo Rivarola, Dr. José Nicolás Matienzo, Dr. José Ingenieros, Dr. Leopoldo Maupas, Dr. Horacio C. Rivarola.

Mesa de Historia

Presidente: Académico Dr. Juan Agustín García. Vocales: Dr. Carlos Ibarguren. Profesores: Dr. Roberto Lehmann-Nitsche, Sr. Félix F. Outes, Dr. Samuel A. Lafone Quevedo.

FOLIO 34. — LIBRO DE ACTAS DE EXAMEN
DE TESIS



Septiembre de 1919.

Reunida la Mesa de Tesis de la Sección de Historia, Doctorado, en Buenos Aires, a los veinticuatro días del mes de Septiembre de mil novecientos diez y nueve, llenó su cometido con el resultado siguiente: Trabajo escrito sobre "La Ensenada de Barragán; Contribución a la historia portuaria del Río de la Plata", de Manuel María Oliver: suficiente.

Examen oral: Manuel María Oliver, suficiente.

Con lo que terminó el acto.

*Alejandro Korn. — Juan A. García.—
Félix F. Outes. — Carlos Ibarguren.
— Samuel A. Lafone Quevedo. —
Agustín N. Matienzo, Prosecretario.*

Padrino de tesis:
Dr. CARLOS IBARGUREN

A MI ESPOSA

A MIS HIJOS

Algunas palabras

“La historia del Río de la Plata exige, sinó muchas historias particulares, al menos muchas monografías y, sobre todo, muchísimos documentos, sin el auxilio de los cuales será imposible llegar a la verdad de los sucesos, desconocida por falta de verdaderos antecedentes.”—**Manuel Ricardo Trelles**. 1867. (Nota al Dr. Nicolás Avellaneda).

Los mejores y más dulces instantes de mi vida, después de los de mi infancia, los pasé en una quinta a orillas del Río Santiago, en el pueblo de la Ensenada. Bajo la sombra de los eucaliptos, en los montes de tala, espinillo y ceibos en flor, mi espíritu divisó nuevos horizontes y quizás en las horas de meditación, las energías casi agotadas por un pesimismo prematuro, renacieron vigorosas, impulsándome en el camino del estudio, que emprendí otra vez, como el viajero que después de extraviarse, halla la senda anhelada. Allí escucharon mis oídos viejas tradiciones y hombres venerables me mostraron ruinas, huellas, rastros, de siglos fenecidos. Hallé, borrados por el tiempo, vestigios de una

Algunas palabras

“La historia del Río de la Plata exige, sinó muchas historias particulares, al menos muchas monografías y, sobre todo, muchísimos documentos, sin el auxilio de los cuales será imposible llegar a la verdad de los sucesos, desconocida por falta de verdaderos antecedentes.”—Manuel Ricardo Trelles. 1867. (Nota al Dr. Nicolás Avellaneda).

Los mejores y más dulces instantes de mi vida, después de los de mi infancia, los pasé en una quinta a orillas del Río Santiago, en el pueblo de la Ensenada. Bajo la sombra de los eucaliptos, en los montes de tala, espinillo y ceibos en flor, mi espíritu divisó nuevos horizontes y quizás en las horas de meditación, las energías casi agotadas por un pesimismo prematuro, renacieron vigorosas, impulsándome en el camino del estudio, que emprendí otra vez, como el viajero que después de extraviarse, halla la senda anhelada. Allí escucharon mis oídos viejas tradiciones y hombres venerables me mostraron ruinas, huellas, rastros, de siglos fenecidos. Hallé, borrados por el tiempo, vestigios de una

larga existencia extinguida, la que poco a poco fué revelándose a mi mente en su verdadera magnitud. De mis investigaciones he obtenido una buena cosecha, que ordenada, forma un trabajo destinado a servir de tesis reglamentaria para obtener el título de Doctor en la Facultad de Filosofía y Letras. Mi único deseo es que este capítulo, metódicamente articulado, sentido, si se quiere, desde que he recorrido palmo a palmo el terreno, reconstruyendo el escenario, los actores y el ambiente, se incorpore alguna vez a la historia de los puertos del Río de la Plata, la que aun no se ha escrito sino fragmentariamente y de la que no existen sino noticias difusas, incompletas e imprecisas. Mi busca en los archivos ha sido larga y penosa, pero al fin ella colmó mis esperanzas, demostrando que la reconstrucción del pasado ofrece compensaciones muy gratas y conforta a los que creemos firmemente en las enseñanzas que surgen de sus ejemplos y conclusiones.

EL AUTOR.

CAPITULO I

Las primeras noticias. — Dominio guaraní. — Descubrimiento de la Ensenada

Es posible afirmar que la comarca comprendida al Sur del Riachuelo, hasta la costa de la Magdalena, fué conocida por los descubridores españoles en cuanto éstos bordejearon por el occidente del Río, mucho más si se tiene en cuenta que debieron recalar forzosamente en sus entradas, antes de enfrentar las tierras donde se fundó Buenos Aires. La primer noticia que se obtiene al respecto consta en las narraciones del diario de viaje de Magallanes escrito por Francisco Albo contenido en la *Colección de Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, y del que es autor Martín Fernández de Navarrete (1826). Según dicho diario, Magallanes fondeó su flota el 16 de Enero de 1520 en San Gabriel y ordenó que el mismo Albo, con la nave "La Trinidad", explorara el Río de la Plata hacia el S. E. Así lo hizo

Albo, según sus memorias, el cual exploró la costa desde “la actual caleta de la Ensenada, (que encontrarían “ al Sur recto del punto de partida) hacia el N. O., “ pues sólo emplearon dos días en su reconocimiento.”

(1). En el orden de los descubrimientos, la Ensenada lleva prioridad sobre el de Buenos Aires, o sea, el del *Riachuelo de los navíos*, donde Pedro de Mendoza entró recién en Marzo de 1536. Manuel Ricardo Trelles, en su *Memoria sobre el origen de los indios Querandíes y etnografía de la comarca occidental del Plata al tiempo de la conquista* (“Revista de Buenos Aires”, pág. 211, 1871), consigna una valiosa información que nos permite fijar la situación legal de esos parajes, punto de arranque de su historia, tan antigua como la del mismo fuerte de Buenos Aires.

Una vez que Juan de Garay escarmentó a los indios, el conquistador pudo realizar la distribución de suertes para chacras y estancias en los alrededores de la ciudad, “y entre los diferentes puntos en que lo verificó, fué uno el *Valle de Santa Ana*, que poco después denominó *Pago de la Magdalena* y que hoy, agrega el citado autor, comprende el partido de ese nombre y el de la Ensenada”. Dedúcese de los datos de Trelles que el primitivo nombre de la Ensenada, fué Santa Ana. Por real cédula del 13 de Marzo de 1701, se bautizó a la Ensenada con los nombres de “San Martín y San Bruno”.

Respecto de la distribución de suertes, Trelles es-

(1) “Historia del Puerto de Buenos Aires”, por Eduardo Madero. Tomo I, pág. 43, edición 1892.

cribe: "Entre las suertes que se distribuyeron en dicho valle, fué una la adjudicada al alcalde D. Rodrigo Ortiz de Zárate, sobre la cual expresa el repartimiento: "Ha de empezar desde una isla que llamamos la "Isla de los guaraní" y ha de entrar la dicha isla en suerte y correr hacia el río por los asientos que tenían los guaraní." Trelles insinúa que esa era la isla Santiago, y que los españoles la bautizaron de "los guaraní" por los indígenas que la habitaban. Don Félix de Azara noticia que el valle Santiago se hallaba situado al norte de Buenos Aires, en las Conchas (Tigre), pero Trelles (obra citada), insiste en que, por el repartimiento de Garay, se ubicaba dicho paraje al sud, comprendiéndosele en el de Santa Ana o actual Ensenada. (1).

Ahora bien: ¿Cómo Azara y otros historiadores aseguran que los indios "pampas", y los querandíes, se confundían siete leguas al norte de Buenos Aires, y formaban una especie de conglomerado cosmopolita? ¿En qué se basaron para creer que la marcha guaraníca, de noreste a sureste, se detenía en el Delta del Paraná? Es sabido que las exploraciones y estudios arqueológicos contemporáneos, (Torres y Lafone Quevedo), nos han descubierto horizontes nuevos, y han probado que la nación guaraní seguía el curso de los

(1) En el "Padrón de repartimiento de tierras hecho por el fundador de Buenos Aires en el Valle de Santa Ana", se dice textualmente: "se saque un tanto (copia), del libro de la fundación de esta ciudad de las Mercedes de tierras hechas en el pago de la Magdalena..." (Trelles).

ríos ocupando las islas, no la tierra firme, en la Mesopotamia. (1).

“El no tener conocimiento exacto de la situación del Valle de Santiago, habla Trelles, hizo cometer a Azara otro error que era consiguiente: los indios pampas no se tocaban con los guaraní a siete leguas al norte de Buenos Aires, sino a doce del sur, por lo menos” (obra citada). “El hecho solo, añade, de encontrarse los guaraní en pacífica posesión del Valle de Santa Ana, con el Río de la Plata a sus espaldas, y las tribus pampas al frente, bastaría para demostrar su preponderancia en esta comarca.”

Quiere decir que la faja de costa que se extiende de Punta Lara hasta el Río Santiago, la hallaron poblada los españoles en el siglo XVI por desprendimientos de la nación guaraní.

¿En qué época y por quién fué situada geográficamente la Ensenada de Barragán? Encuentro el dato en una obra notable para su tiempo, cuyo autor permanece ignorado en la actualidad. Es la de Alejandro Malaspina, piloto italiano, de quien D. Pedro de Angelis se ocupa en su obra *Colección de obras y documentos relativos a la historia del Río de la Plata*, tomo I, segunda edición, 1900. Malaspina, según de Angelis, por comisión del Monarca español, realiza una travesía casi novelesca en las últimas décadas del siglo XVIII, y por vez primera, estudia y sitúa científicamente las costas de la América, desde las Antillas hasta el Río de

(1) “Los primitivos habitantes del Plata,” por L. M. Torres,

la Plata. Geógrafo, navegante, de noble alcurnia, su existencia fué de lucha y de sacrificio, muriendo en España vilipendiado. Malaspina deja redactado un diario de navegación y trazada la primera carta-derrotero, que adoptan simultáneamente los gobiernos de España e Inglaterra. De Angelis publica la parte que corresponde al Río de la Plata y cuyo título es *Tablas de latitudes y longitudes*. En ella corrige Malaspina el famoso error contenido en una cédula real del gobierno español que consistía en considerar una isla a Buenos Aires. (Cédula Real del 12 de Diciembre de 1701, en el *Índice geográfico e histórico* inserto por de Angelis en la obra ya citada.)

Esta cédula se refería a una isla “rodeada de agua” y no a una porción de tierra, como se estilaba entonces.

Malaspina anota en su *Tabla*: “Fondo de la Ensenada de Barragán: latitud austral, 54; longitud occidental, 45.”

En 1727 el piloto práctico del Río de la Plata, Juan Antonio Guerrero, recibió orden del gobierno español de ocuparse en sondear el Río de la Plata y con este motivo, entró con su buque al abrigo de la Ensenada, recorriendo los canales del Santiago y del Zanjón. Guerrero dió cuenta del hecho al gobernador Zabala y éste comunicó al Rey el descubrimiento, en la siguiente nota que figura en el *Registro estadístico* del doctor Vicente F. López (1860, pág. 32):

“Por fallecimiento de Pedro Gronardo, práctico que fué de este Río de la Plata, elegí en su lugar a Juan Antonio Guerrero, marino antiguo de él, quien se había ocupado en este ofi-

“ rio con el referido Gronardo; y habiéndose aplicado al recono-
“ cimiento de diferentes parajes del referido río por las noticias
“ que pude adquirir en tiempo de su piloto, encuentro (que en la
“ Ensenada que nombraba de Barragán (y hoy se llama de San
“ Martín y San Bruno), diez leguas distantes de esta ciudad, a la
“ parte del sur, podían entrar navíos de mediano porta. Y es-
“ tando los del Registro de D. Francisco Alzaibar a darles carre-
“ ra a los suyos para su torna vuelta, sin que hasta ahora se
“ hubiese experimentado otro paraje más cómodo para el efecto
“ que las islas de San Gabriel inmediatas a la Colonia del Sacra-
“ mento, donde se han carenado algunos en otros tiempos con
“ bastante riesgo, enviaron los pilotos a sondear la referida En-
“ senada y la hallaron muy capaz de que sus navíos entrasen en
“ ella, como efectivamente se introdujeron dentro para care-
“ narse, y según la opinión común de los oficiales de marina, con
“ gran seguridad, y con las mayores ventajas que pudieran de-
“ sear han de lograr su idea. Con este descubrimiento, que lo ha
“ sido al cabo de tantos años, que se ha navegado por este río,
“ pasé a la Ensenada, donde experimenté, y reconocí los días que
“ me detuve en ella, las ventajas de aquel paraje, para invernar
“ y carenar los navíos.

“ El ingeniero D. Domingo Petrarca, que fué conmigo, sondeó
“ toda ella asistido del mencionado práctico y del piloto D. Pedro
“ Navarro, habiendo formado la planta que remito a V. M. en
“ esta primera ocasión por la vía de Inglaterra, y por ella infe-
“ rirá V. M. con distinción las calidades y circunstancias de esta
“ nueva Ensenada, la que puede estar defendida con solo una ba-
“ tería construída a la entrada de ella, en la canal por donde los
“ navíos es forzoso se acerquen a tierra, y con este descubri-
“ miento libres de los accidentes a que estaban expuestos en el
“ surgidero, y teniendo asegurado el puerto de Montevideo, para
“ que en él se puedan mantener con igual conveniencia los navíos
“ mayores, sin recelo de que experimenten insultos, podrán es-
“ tar con comodidad siendo españoles; porque para los demás
“ navíos que vengan con permiso, tiene el inconveniente de la
“ distancia de esta ciudad, y de la inmediación de la tierra firme,
“ donde sin recelo pueden introducir los géneros de ilícito comer-
“ cio, como también fuera de esta provincia, de lo que ha parecido
“ informar a V. M., etc.

“5 de Junio de 1730.

Bruno Mauricio de Sábala, gobernador.”

Este documento es muy importante para la historia de la navegación y de los puertos del estuario durante el período colonial, y en él el gobernador Zabala plantea algunos problemas cuya solución presentó aspectos muy interesantes. También establece la antigüedad del fuerte, del que me ocuparé en otro capítulo y cuyas ruinas aún resisten al tiempo.

El gobernador Zabala debió hallarse en 1730 en una costa cruzada por hondos riachos, pero anegadiza. D. Francisco Cestino, vecino de la Ensenada desde 1870 a 1899, en que falleció, hombre ilustrado, escritor de valía, a cuyo archivo particular he acudido también, archivo que es un modelo de proligidad, de método y de amor por las tradiciones argentinas,—era italiano y fué profesor de higiene en la Escuela Superior de Maestros,—escribe:

“Las tierras de la Ensenada, eran entonces, (siglo XVII y XVIII) playas y aún anegadizas; no presentaban otro aspecto que el de un vasto displayado cubierto de un inmenso pajonal, salvo una larga lonja de tierra de unos 200 metros de anchura que era toda la longitud del río, y a corta distancia de él, elevábase un tanto más que la restante, debido a la resaca que traía en sus frecuentes avenidas.”

El mismo cronista alude a un estudio geológico-topográfico del terreno de la Ensenada, realizado por Vicente F. López.



CAPITULO II

**Las Mercedes. — Primitivos pobladores. — Los Barragán. — In-
vención de los Corrales. — Preludios de la industria ganadera.**

El alcalde Rodrigo Ortiz de Zárate, según Trelles, fué el primer poseedor de una "suerte" en el valle de Santa Ana, que le adjudicara Juan de Garay. Todos los gobernadores del Río de la Plata hicieron merced a los pobladores, de suertes de tierra que les concedían para ellos y sus sucesores, en virtud de las facultades que les había sido dadas por el monarca español, y se obtenían aquéllas o por vecindad o por servicios prestados.

La documentación que he recogido, permite reconstruir el origen de las "suertes" y de los sucesivos propietarios, como así también la razón de que se le llamara Barragán al puerto y a las tierras de Enseñada, cuando Zabala las bautiza, con el piloto Guerrero, "San Martín" o "San Bruno", denominación que no subsistió.

El gobernador y capitán general de las Provincias del Río de la Plata, Hernán D'Arias de Saavedra (D'Arias, y no Hernandarias, como algunos historiadores escriben este apellido, obedeciendo a una costumbre establecida), hizo merced a don Bartolomé López (1) de todas las tierras playas comprendidas entre el puerto de la Ballena, que se llamó Colares, hasta la isla Santiago. El 3 de Noviembre de 1629, López vende a Antonio Gutiérrez Barragán siete leguas de frente con su respectivo fondo, y se labra la escritura respectiva ante el escribano de gobernación, D. Alonso de Vergara. (Datos del *Registro estadístico*). Fallecido Gutiérrez Barragán, sus descendientes inician testamentaría y aparecen en el empadronamiento del censo que se levantó en la ciudad de Buenos Aires, el 7 de Enero de 1664, en la forma siguiente:

Juan Gutiérrez Barragán, casado con Teresa de Benavídez, ambos de Buenos Aires, hijo de Antonio Gutiérrez de Barragán y de Juana de Escobar, “declaró que dicho su padre fué alcalde ordinario de Buenos Aires”.

Lázaro Barragán, hermano de padre y madre del anterior, casado con doña Luisa Cavallero, natural de Córdoba.

Bartolomé Barragán, ídem, casado con Magdalena de Ayala, con siete hijos; añadió “que su padre fué

(1) Bartolomé López fué alferes real del Cabildo de Buenos Aires, electo el 24 de Junio de 1590 y ejerció el cargo hasta 1598.— “El estandarte real de Buenos Aires de 1605”, por S. A. Pilledo. 1894.

alcalde ordinario de Buenos Aires y que es nieto por vía materna del capitán Francisco Muñoz y que su mujer lo es del general Mateo Leal de Ayala.”

Juan Pablo Barragán, ídem, casado con María Valenzuela, hija de Pedro Godio y Luisa Cavallero.

Tales son, pues, los iniciales pobladores de la Ensenada, y así lo consignan Trelles (*Revista Patriótica del pasado Argentino*, tomo I, pág. 24). F. Cestino, (*Ensayo Histórico sobre la Ensenada*, tomo I, 1899) y Martiniano Leguizamón (*Páginas Argentinas*, 1911. Juicio sobre “El Fuerte de la Ensenada”, pág. 194).

Estos Barragán inician en el siglo XVII la industria ganadera organizando estancias donde ensayaron métodos embrionarios para explotar los productos del país. El fundador de la familia debió ser un hombre fuerte, emprendedor, de verdadera acción, pues deja las huellas de su paso en documentos de la época.

En 1623, Gutiérrez Barragán es alcalde de 7.º voto de la Hermandad y ordinario de Buenos Aires. (“Documentos para la Historia del Virreynato del Río de la Plata”. Edición de la Facultad de Filosofía y Letras, 1911). Más tarde llega a capitán y se retira a trabajar en su estancia. Aquí debo rectificar el error en que se ha incurrido en el libro “Plazas y Calles de Buenos Aires”, por A. Beccar Varela y E. Udaondo, el que dice en su tomo I, pág. 96, edic. de 1910: “Barragán. Toma el nombre del primitivo dueño de esos terrenos, el sargento mayor D. Pablo Barragán”. Se trata de una equivocación que ha de ser corregida, pues *Juan Pablo Barragán*, era hijo del primitivo poblador aludido, y Pablo Barragán, nieto del mismo.

En los doscientos metros de tierra apta, con agnadas y pastos que corría a lo largo de la playa, los Barragán poseen en el siglo XVII numerosos ganados, cuyo cuidado les exigía gastos y gente. Su mayor esfuerzo iba dirigido a que los animales no huyeran hacia las tierras realengas, donde desaparecían en la inmensa pampa desierta, poblada de indios. Félix de Azara pinta cuadros pintorescos y gráficos, al describir cómo los soldados y pobladores perseguían al ganado alzado, escenas transcriptas por Juan María Gutiérrez en su capítulo de *Historia Americana*. (*La Revista de Buenos Aires*, 1866, pág. 37. Azara, "Memoria Rural del Río de la Plata", 1847, Madrid).

El problema más serio se hallaba radicado en el rodeo, es decir, en mantener en paraje abrigado a las haciendas, lo que resolvió Juan Gutiérrez Barragán, construyendo corrales de "palos a pique" unidos entre sí con cueros crudos, no conociéndose aún el alambrado. El máximo de animales que tuvo fué de catorce mil vacas, respetable fortuna, por cierto. Luis María Torres, ("La Ciudad de Buenos Aires durante el siglo XVIII", 1918), dice que aún en esa centuria la capital del Virreynato no tenía corrales y que todo delimitábase con cercos de pita o tuna.

He aquí el acta de donde sacamos aquellos detalles, y que bien pueden servir para la historia de la ganadería:

"En la ciudad de la Trinidad, fuerte de Buenos Aires, en veinte y siete días del mes de abril de mil seiscientos sesenta y dos años, ante mí el capitán Marcos Gutierrez de Vargas, alcalde ordinario de esta ciudad, Juan Gutiérrez Barragán, ve-

“ cino della, para la justificación de su acción presentó de testi-
“ go a Baltasar Alonso, vecino desta ciudad, del cual y del dicho
“ alcalde recibí juramento por Dios y una cruz, en forma de de-
“ recho, so cargo del cual prometió de decir la verdad; y siendo
“ preguntado por la petición presentada, dijo: que por tener co-
“ mo tiene este testigo su estancia en el pago de la Magdalena y
“ esta como cosa de una legua la estancia que fué de su padre
“ del dicho Juan Gutierrez Barragán, había veinte años más o
“ menos que le vió tener en ella más de catorce mil vacas de ro-
“ deo con sus corrales, la cual sabe le tocó parte della a al di-
“ cho hijo, y así mismo vió como el dicho hijo Juan Gutierrez
“ Barragán el mozo, tenía en su chaera, que está a una legua de
“ la estancia que fué del dicho su padre, dos mil vacas de rodeo,
“ con sus corrales, por lo cual es hecho constante y cierto que
“ los susodichos han sido y son accioneros legítimos del dicho
“ pago de la Magdalena de mucho tiempo a esta parte, y que tu-
“ vieron mucho múltiplo, sabe como la peste general que hubo
“ en esta ciudad, y haberse muerto la mayor parte de la gente
“ del servicio, y no poderse hacer rodeo del ganado, se retiró la
“ mayor parte dél a tierras realengas; por lo cual es hecho cons-
“ tante y cierto que tienen derecho a el ganado retirado a tierras
“ realengas como lleva referido; y que esto que ha dicho es la
“ pura verdad, so cargo del juramento que fecho tiene: leyose este
“ su dicho y ratificose en él y declaró ser de edad de cincuenta
“ años, lo firmó conmigo dicho alcalde y dos testigos en conformi-
“ dad de lo acordado en esta razón por los señores presidentes
“ y oidores desta Real Audiencia.—**Marcos Gutierrez de Vargas.**
“ **Baltasar Alonso.** Testigo, Diego Alvarez, testigo Don Anto-
“ nio Romero.”

(Acta transcripta en la **Revista Patriótica del Pasado Argentin-**
o, por M. R. Trelles. Tomo I).

Más tarde, el 16 de Abril de 1684, Juan Barragán enajena a su primo Antonio Barragán, “una suerte de tierras para estancia de una legua y media de fondo”, las que lindaban con las del alférez Juan Giménez de Paz. Declara en la escritura respectiva (Folio 518 del Protocolo N.º 3, escribanía de don José Victoriano Cabral y Registro Estadístico de Trelles, 1870, pág. 34),

que dicha venta “la hube y me pertenece por herencia de Juan Gutiérrez Barragán, su padre y abuelo mío”. Dicha venta se hizo por la suma de 120 pesos corrientes de a ocho reales.

Después de esta venta, los archivos no suministran más informaciones acerca del destino de las propiedades de Barragán, pero según Cestino (obra citada) en 1714, el sargento mayor Pablo Barragán adquiere casi todo el área de terreno de sus parientes, hasta el sitio donde se fundó el pueblo de la Ensenada. En 1747, Pablo Barragán, por deudas, remató en pública subasta su estancia, comprándola don Francisco López Osornio a 3 1/4 de real plata la vara cuadrada. Desde esta vez, y a pesar de pleitos en el que tuvo que intervenir el gobernador Bucarelli, los Barragán perdieron su dominio, reemplazados por los López Osornio, de quienes se dice descendió Juan Manuel de Rosas. (1).

Leguizamón, (obra citada), hablando de otras mercedes concedidas por el Virreynato en la Ensenada, escribe:

“En 1636 dase merced a Jerónimo Benavidez, “sobre las tierras que corren desde el fuerte que llaman de don Gaspar hasta la estancia de Antonio Gutierrez Barragán, que es todo playa.” (Registro Est. I, 1862, 12). “¿Quién es don Gaspar?” pregunta Leguizamón, y agrega que podría referirse al General don Gaspar de Gaete, al cual se hace merced en el año 1639 “de las tierras, bañados y lomadas de la cañada que llaman de Morán hasta

(1) Manuel Bilbao, en su “Historia de Rosas”, 1869, dice que don Clemente López Osornio, fué comandante general de campaña en 1765 y expedicionario a Misiones.

llegar a las tierras de la isla de Flores, en el pago de la Magdalena." Esta cesión es posterior y no abarca la Ensenada. La tierra playa era la costa y la merced de Gaete fundose sobre la barranca."

Toda la zona, pues, fué poblada por los Barragán, especie de señores feudales de las orillas del Plata.

Se pierde la silueta de estos hacendados en la evolución continua, agitada y compleja de los vecindarios del puerto, y su huella se hace débil, hasta confundirse con las nuevas generaciones que se sucedieron en décadas de luchas cruentas. Sin embargo, en la tradición de la Ensenada se borra la severa silueta del alcalde del siglo XVII, la de los inventores de los corrales a pique, la de los propietarios de miles de cabezas de ganado, para surgir la de un Barragán aborrecido, que sirvió de guía a las tropas inglesas que invadieron a Buenos Aires en 1807. No obstante, dos Barragán redimen de este pecado a su apellido: Juan Barragán, nacido en la Ensenada, es soldado y después alférez de la patria en el Regimiento de Artillería Volante, al que ingresa el 14 de Abril de 1814. ("Registro Nacional" de 1810 a 1821. Apéndice. Pág. 620) y Antonio y José Barragán alcanzan el primero el grado de teniente y el segundo el de alférez, ambos en el Regimiento 1.º de Milicias, en 1816. (Obra cit., libro 78).

CAPITULO III

El puerto. — Su formación. — El comercio. — Difusión del vecindario. — Lucha contra el contrabando. — El fuerte.

La iniciativa del gobernador Zabala fructifica con cierta lentitud, pero a pesar de ello la Ensenada adquiere fisonomía de puerto. A mediados de 1700, las fragatas anclan en el Zanjón, toman víveres y descargan adobes y otros materiales. (1). La subdivisión de la tierra contribuye a que el movimiento se active, aunque aun no se ven poblaciones, y sólo algún rancho que otro, con su techo de barro y paja, aloja a las autoridades destacadas por el gobierno. Los López Osornio son los que comienzan la edificación, llevados por un instinto de progreso. Esta familia supera en número

(1) Según don José Joaquín de Araujo (artículo sobre la Ensenada, 1801, "Telégrafo Mercantil"), en el puerto se carenaron los veleros de D. Francisco Alzaibar, en los que condujo desde Canarias las familias pobladoras de Montevideo.

y en acción a los Barragán. Construyen una pequeña capilla con teja acanalada española a pocos metros del río, la que adornan con lujo. Este oratorio sirve de punto de reunión a los pobladores y vecinos. De la existencia del mismo da fe un documento existente en la iglesia parroquial, y que encontró Cestino (obra citada). Se trata de un misal que en su primera página tiene esta inscripción:

“Este misal pertenece a la capilla del Alférez Francisco López de Osornio, Síndico de los Cautivos Christianos, y para que en todo tiempo conste lo firmé de mi nombre en dos del mes de abril del año de 1750. **Francisco López de Osornio.**” (Sigue una rúbrica).

El misal, según una fecha inscripta en la tapa, data de 1726, época en que se supone aún no se había construido la capilla, y debió proceder de alguna iglesia de Buenos Aires. López de Osornio, de quien sabemos ahora que era alférez real y síndico, legó la capilla a su nieta, doña Cipriana Sosa, la que regaló una virgen de las Mercedes, que es hasta hoy patrona de la Ensenada. (1). A principios del siglo XIX, la Sta. Sosa, muy anciana, donó la capellanía a su sobrino el virtuoso presbítero D. Domingo Antonio Zapiola, que residió algunos años en el oratorio. (2).

(1) Dicha imagen aún se conserva en el templo de la Ensenada.

(2) El primer sacerdote que ofició en la capilla fué fray Isidro García. En los libros parroquiales aparecen registradas actas: de defunción, del esclavo Joaquín Duval, (16 de febrero de 1802) de bautismo, 17 de febrero del mismo año, de la niñita Ma-

De 1750 arranca la época de las transacciones de tierras. Los decretos y cédulas reales, las dificultades del atraque de los buques a Buenos Aires, hacen que la atención se concentre en la Ensenada. El latifundio de los Barragán se deshace, y el dominio de los López de Osornio disminuye, para duplicarse los propietarios de estancias y chacras. Los protocolos de esos años, están llenos de escrituras de compra y venta, o de legados hereditarios. Se consignan apellidos como los de Bar, Alberdi, Arroyo, Rodríguez, Alpoyn, Sosa, Marcó del Pont, Romero, Carballido, Huertas, Ulivari, Saggiari, etc. En 1756 Francisco Rodríguez, yerno de Mateo Barragán, donó tres mil varas de terreno al convento de Santo Domingo.

El año 1798, D. Agustín Wright, compra a los herederos de doña Juana Gutiérrez de Barragán un área de tierra sobre el Zanjón, y establece allí un matadero y salazón, que infunde vida al naciente villorio. Sobre el arroyo Piloto un español de apellido Martínez, funda otro establecimiento análogo. Ambos industriales adquieren los ganados a buen precio y venden carne a los buques que escalan en el Puerto. Además, emprenden el tráfico de los esclavos negros, que les produce pingües ganancias. Por el mismo lustro (1798), un ma-

ría Estefania, hija de Antonio Cora y de María Ursula Peñalva; ambos naturales de Santiago del Estero, y de matrimonio, de Felipa Castro con don Juan Duvarán. (Archivo Cestino).

Don José Joaquín de Araujo, escritor colonial, en 1801 en **El Telégrafo Mercantil** inserta una sintética narración de la Ensenada, atribuyendo en ella la donación de la imagen de la Virgen al Dr. Zapiola, noticia errónea, como lo hemos comprobado.

trimonio establece la primera tahona de la Ensenada, y hace fortuna expendiendo harina a los buques, al vecindario y a los estancieros. El se llamaba Silvestre Mora y ella Hipólita Alvarez. También doña Cipriana Sosa reunió mucho dinero ocupándose en el amasijo de pan y en hacer velas de sebo, que proveía a los navíos de guerra. En su testamento declara “que tenía una casa en el barrio de San Miguel, en Buenos Aires, la que completó de pagar con un copón de plata y ahorros producidos de sus amasijos y velas.” (Archivo Cestino. Tomo I, pág. 30).

¿Cómo se comunicaba la población de la Ensenada con Buenos Aires? Cuenta la tradición que los inmensos pajonales, los pantanos, el “barro blanco”, impedían la circulación de vehículos, los que, por otra parte, eran escasos. Los bañados de Quilmes eran infranqueables, y los vecinos se aventuraban a caballo sólo cuando el río bajaba, dejando libre el camino de la playa. Para el servicio de comunicaciones no había nada más que un pequeño falucho, de propiedad de un pulpero, José Comas, el que servía de correo y de transporte de pasajeros y víveres. Solía también, una vez por mes, dirigirse a la Colonia o Montevideo, en excursiones que duraban semanas.

Los servicios municipales eran nulos. La Ensenada dependía de la Magdalena y hasta para enterrar a los muertos debía llevarseles al cementerio de este último punto.

En algunos documentos de 1700 se habla de una guarnición militar en la Ensenada, sin que se precise

qué tropa la componía. Esta montaba guardia en un pequeño fuerte, que parece se comenzó a construir en tiempos del gobernador Zabala, y por su disposición. Como no hay constancia del decreto que ordenaba tal obra, realizada en 1731, debemos tomar como origen de la decisión de fortificar el Puerto, los continuos contrabandos que se introducían por la costa occidental del Río de la Plata, lo que preocupó de continuo a los gobernantes. Ya en su nota al Rey, Zabala decía en 1730 que esta nueva Ensenada “puede estar defendida con solo una batería construída a la entrada de ella”. Menester era rechazar a los contrabandistas que obraban en el litoral sudamericano, y principalmente a los que se dirigían a las costas de Buenos Aires. Zabala recibió instrucciones para hacer respetar por la fuerza los artículos del tratado de Utrech y cumpliéndolas, persiguió a todo buque extranjero que pretendía cargar clandestinamente cueros o desembarcar mercaderías. La batería de la Ensenada sirvió de arsenal y reducto, y desde ella salían fuerzas en faluchos de vigilancia, los que atacaban también a los portugueses instalados en la Colonia del Sacramento, y con los cuales se estaba en hostilidad continua.

Cuando el Virrey Vértiz asume el mando, estalla la guerra entre Inglaterra y España, se resuelve defender ambas márgenes del Río de la Plata, con un sistema apropiado a los recursos del erario, y que abarcaba un sector de Maldonado, Montevideo, la Ensenada y Buenos Aires. Se repara en 1779 el Fuerte de la Ensenada, renovándole la artillería. En la *Memoria del Virrey Vértiz a su sucesor el Marqués de Loreto*,

(“Revista del Archivo General”, por M. R. Trelles, Tomo III, pág. 449), se encuentra la interesante información siguiente:

‘Con motivo de la declaración de guerra de España a Inglaterra en 1779, el virrey Vertiz, ordenó disponer la defenaa de los puertos y fortalezas del Virreynato y entre ellos la batería de grueso calibre construída en la Ensenada de Barragán se habilitó y puso en corriente, habiéndosele dotado de cuanto se juzgó necesario y puesta a cargo de un oficial y artilleros veteranos para que unidos a los milicianos, pudieran servirle en toda propiedad. Se nombró un oficial por comandante de ese puerto a cuya orden se envió una embarcación para que, cargada de piedras, se echase a pique en el puerto nombrado del “Piloto” que se halla antes de llegar a la batería, caso de tener noticia de haber entrado expedición en el Río y no antes por no cegar el canal, señalándose para ese efecto el sitio. Se colocaron puestos en Quilmes, Atalaya y Punta Lara para que den aviso, colocándose en el último punto o en sus inmediaciones un destacamento de trescientos o más Blandengues y milicias tanto para impedir un desembarco como para defender el Puerto en caso de ataque.’

La memoria de Vértiz lleva fecha de 1784, y en 1790, 1.º de Febrero, el Marqués de Loreto habla del fuerte, refiriéndose a la urgencia de artillarlo mejor, para evitar “las extracciones e introducciones fraudulentas que han ocasionado perjuicios al Erario.” (*Memoria del Marqués de Loreto a su sucesor D. Nicolás de Arredondo*. “Revista del Archivo General de Buenos Aires”, por M. R. Trelles. Tomo IV, pág. 470). “Debe mantenerse, añade el Marqués de Loreto, en la Ensenada de Barragán, una guardia más formal cuando pueda establecerse con el abrigo y resguardo suficiente, que será cuando se hagan de nuevo las obras que se llevó el río, en paraje libre de este peligro

“ con las precauciones necesarias.” Como se ve, las crecidas arrasaron las fortificaciones, destruyendo la construcción realizada por Zabala, lo que originó un reconocimiento del Puerto que estuvo a cargo del capitán de navío D. Alejandro Malaspina. (1). Efectuado éste, el Marqués de Loreto dispuso la reconstrucción de la batería en 1789, el que se terminó años después, lo que se comprueba examinando un plano de 1798, que poseía el archivo del extinguido Departamento de Ingenieros, de la Provincia de Buenos Aires, y que figura en los papeles del Sr. Cestino.

En el *Archivo Histórico* del Dr. Vicente F. López, hay un notable capítulo titulado *Topografía de la Ensenada*, trabajo en el que se describe con minuciosos detalles el aspecto geo-físico de la región. López ha reunido en él los rasgos predominantes, estudiando el suelo, la flora y la fauna con acierto y claridad. Me ocuparé de él más adelante, cuando analice los prolegómenos de la actividad portuaria en el Plata. En dicho capítulo se suministran noticias del Fuerte. .

“En el arroyo del Piloto o Zanjón, escribe, está la batería enfilando el canal inmediato a la entrada que hemos dicho tener la dirección N. S. y 2 ½ brazas de profundidad. Fué dirigida esta obra obra por el capitán de artillería don Francisco Javier Reyna, por comisión que le dió el Virrey Avilés el año 1800. Se trajeron indios de Misiones para el trabajo, y el costo fué de 14.000 \$, habiendo sido el presupuesto de 73.000.”

(1) “Proceder con conocimiento fijo, decían las instrucciones a Malaspina, si se había o no cerrado el puerto, porque en el último caso se hace también preciso reconstruir de nuevo la batería. (Memoria citada).”

Los indios de Misiones eran hábiles obreros, albañiles inteligentes, habituados a construir edificios, y casi todos los reductos, fuertes, templos, etc., fueron erigidos por ellos, bajo la dirección de los ingenieros españoles. La solidez del Fuerte de la Ensenada se puede comprobar aún: sus muros han resistido tres siglos, y están en pie, no obstante el descuido en que se les ha tenido. He observado los ladrillos de sus cimientos: son de formidable resistencia y rivalizan con el granito. Uno de los ejemplares fué llevado a Madrid por el Ministro de España y se conserva en el Museo Colonial de dicha ciudad.

CAPITULO IV

El surgidero de Buenos Aires. — Sus dificultades. — Ventajas de la Ensenada. — Ensanche económico. — Topografía estudiada, por López. — Iniciativa de Belgrano. — El Real Consulado y Cerviño. — Fundación del pueblo.

Si la atención se concentraba en el modesto pueblo, se debía a que hacían setenta años que Buenos Aires no podía hallar la solución portuaria para su creciente progreso: los buques, de poco calado fondeaban frente al Fuerte, sin abrigos ni reparos, y las suestadas, o las bajantes, los hacían garrear, llevándolos a la costa o lanzándolos mar afuera, desarbolados o con averías. La carga y descarga hecha en carretas o lanchones, resultaba penosa, tardía y carísima. Había que añadir a esto el terror de los capitanes a los “hervideros”, como llamaban a los bancos, bajíos y canales, y a la imperfección de las cartas náuticas, algunas de las cuales motivaron que el gobierno de España juzgara a Buenos Aires asentada en una isla, como ya lo consignó en un capítulo precedente. Además, la rada abierta

era un peligro constante, pues cruzaban el estuario audaces piratas, contrabandistas o flotillas enemigas, que bombardearon la ciudad en diversas ocasiones. El gobernador Zabala plantea el problema con su nota al Rey y señala con su eficaz visión la conveniencia de habilitar el puerto de la Ensenada, como único medio de asegurar el comercio de Buenos Aires y preservar las flotas “de los insultos” a que se encontraban expuestas. Montevideo era un puerto útil, pero su distancia no le permitía sea auxiliar del de Buenos Aires; la Colonia estaba en poder de los portugueses y Maldonado no ofrecía, por su situación, ninguna ventaja. La Ensenada se hallaba vecina a la ciudad, con arroyos hondos, atracaderos fáciles, canales despejados, a doce leguas de Buenos Aires y en la zona ganadera más rica, libre de invasiones de indios y de cañones enemigos. Aspiraba el Virreynato a encontrar el lugar apropiado sobre la faja occidental para fijar las rutas marítimas, y la halló en la Ensenada, cuyo prestigio y renombre nace con la existencia económica del país, y que se incorpora a Buenos Aires como un organismo de su propia vitalidad. López (obra citada), delinea la topografía ensenadense a principios del siglo XVIII con vivos colores y encantos y conveniencias que no tenía la de Buenos Aires. “Una legua de tierra de $2\frac{1}{3}$ milla de ancho, que
“ arranca de la costa firme con alguna curvatura, y que
“ después se avanza entre las aguas probablemente
“ hasta $2\frac{3}{4}$ millas, da a este punto la forma de una
“ herradura.... A la extremidad del Monte Santiago e
“ isleta la rodea un banco de arena, que según la ex-
“ presión de navegantes prácticos tiene la figura de

“una cola de pescado” (1). “Es una dársena natural, resguardada de los vientos y huracanes. “El Monte Santiago se compone de exquisitos duraznos, sauces, ceibos y palo amarillo, de que se hacen los estribos que usan nuestros hombres de campo.” “El agua del arroyo Santiago es negra, pero sacada en un vaso es limpiísima y de un dorado hermoso, como la del Río Negro. (2). Esto lo debe a la infusión de la zarzaparrilla, doradilla, culantrillo, carqueja y otras yerbas medicinales que abundan por toda la longitud de su curso”. “En el Monte Santiago abundan los tigres y ciervos.”

Vértiz, Loreto y Arredondo tratan de concentrar el mayor movimiento de buques en la Ensenada, asegurando con la batería su inmunidad. Varios pilotos revisan de nuevo el Puerto, e informan que caben en él de 12 a 16 buques de porte de 30 a 40.000 cueros, “y esto lo menos, colocados en medio de la canal en su longitud, y caben mucho más si se quieren poner proa con popa”. (Informe pasado al Real Consulado por *Un náutico*, 1799. *Archivo Histórico*, por V. F. López). El mismo documento sostiene que “cualquier buque estará en este puerto más seguro con dos anclotes y dos calabrotes, que en el de Montevideo con cuatro anclas y cuatro cables”. “No hay duda alguna que en orden a seguridad debe enumerarse entre los primeros del mundo.” *El Náutico* de referencia dice,

(1) Hoy el paraje frente al banco se llama todavía “El Pescado”, denominación tradicional, por lo visto.

(2) Río Negro de la República Oriental del Uruguay.

“ que en los cuarenta y cinco años primeros del descubrimiento de la Ensenada, los registros que venían de España, que eran buques de mucho porte, venían al amarradero y descargaban la mitad del cargamento; con la otra mitad se metían en la Ensenada como en sagrado.”

Al terminar el siglo XVIII, el comercio de Buenos Aires clama porque el Puerto de la Ensenada salga del “estado de naturaleza”. En 1794 los hacendados de Buenos Aires y Montevideo se presentan al Ministro D. Diego Gardoqui, solicitando del gobierno español medios de proveer al beneficio y exportación de la carne de vaca, etc. Señalaron como gran puerto para el embarque el de la Ensenada de Barragán. (*Historia Americana*, “La Revista de Buenos Aires”, 1866, N.º 37). El Real Consulado recoge las quejas, pero aun no se condensa una medida definitiva y práctica. (1). Encuentra sí un arbitrio, y es el de estimular a los pobladores de la Ensenada en sus plantaciones y huertas. Aparece entonces la figura de Manuel Belgrano, cuya actuación en el Consulado ha quedado imperecedera. No es lugar aquí para hablar de las ideas que sustentó el patricio en el sentido de cultivar la Pampa y cubrirla de arboleda,—ideas que en nuestros tiempos necesitan todavía abnegados “leaders”,—pero es deber imperativo aplaudirlas, pues ellas sintetizan cultura y

(1) El Real Consulado, dice V. G. Quesada, (“Los manuscritos del canónigo Segurola”), fué el centro de esta lucha, entre los intereses conservadores del monopolio y los intereses nuevos que ambicionaban a las franquicias mercantiles.”

previsión. Manuel Belgrano propone al Real Consulado fundar premios generales al trabajo, a la industria y al estudio, y redacta y hace sancionar el siguiente proyecto:

“ 1.º Al labrador que con certificación de los párrocos y Diputado del Consulado, o en su defecto, de los jueces ordinarios, hiciese constar haber introducido un cultivo provechoso, con arreglo al clima y circunstancias de la provincia que lo ejecute, y haga ver en una memoria las ventajas que traería al comercio en particular de su país y general de la nación, se le asignarán cincuenta pesos.

2.º Al individuo que en toda forma hiciese constar haber establecido una huerta y monte de árboles útiles en el puerto de la Ensenada de Barragán, se le asignarán cincuenta pesos. Será preferido el que hiciese constar haber plantado mayor número de árboles y haber cultivado más hortalizas.

3.º ¿Qué medio se podría adoptar para hacer grandes plantaciones de árboles útiles en la jurisdicción de esta capital, sin necesidad de poner cercos? Al mismo tiempo díganse las utilidades que resultarían a la Provincia con el medio o medios que se propongan. El que merezca el premio lo obtendrá de cincuenta pesos.

“4.º El que manifieste el modo de tener aguadas permanentes en la campaña, cincuenta pesos”. (Libro de actas del Real Consulado, Sesión del 17 de marzo de 1798).

Destácase en el proyecto de Belgrano, la forma cómo se singulariza con la Ensenada, no mencionándose ningún otro paraje, lo que prueba la importancia que el Real Consulado prestaba al Puerto hacia el que tendían todas las esperanzas de la época. (1).

(1) Algunos historiadores atribuyen a Hipólito Vieytes la prioridad en las iniciativas tendientes a mejorar la situación de los labradores y terminar con el atraso en que se hallaba la agricultura. Como se ve, Belgrano, en 1792, impone ideas reformistas al Consulado, mientras Vieytes recién en 1801 lanza sus famosas doctrinas

El Real Consulado, a fines de 1798, envía a la Ensenada a don Pedro Antonio Cerviño y a don Juan Iriarte, con la misión de levantar el plano completo del Puerto. Este plano, a que aludí antes, es el que existía en el Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires.

Merece párrafo aparte la personalidad de Cerviño. Sus méritos fueron notorios y su inteligencia produjo frutos proficuos en el Río de la Plata. Hombre de ciencia, militar y geógrafo, orientó su acción en el sentido de inculcar cultura en las rudimentarias poblaciones del Plata. El Real Consulado le confirió la dirección de la Escuela Náutica establecida en 1800 en Buenos Aires, y la primera donde se enseñaron las matemáticas aplicadas. A propósito de esta Escuela Náutica *La Gaceta* del 15 de Marzo de 1817 registra un artículo celebrando la instalación de una fábrica de cañones, que no existiera hasta entonces, y comentaba: “La corte de Madrid rechazó la Escuela de Náutica y Dibujo, porque a los americanos sólo les bastaba leer y escribir. Ahora fabrican cañones!” “La Escuela Náutica de 1800, fué, es cierto, conceptuada por el gobierno real como establecimiento de puro lujo y no consintió que siguiera funcionando. Sin embargo, en los años que estuvo abierta, del 10 al 12, egresaron de ella los

en el “Semanario”, lo que no impidió que el primero elogiara al segundo en 1810, desde las columnas del “Correo del Comercio”. No obstante el error en que incurre el señor C. L. Fregeiro en su biografía de Vieytes, ambos patricios son igualmente grandes en su gloria.

que después fueron generales Francisco de la Cruz y Lucio Mansilla, Miguel Cuyas y Francisco Mantilla. Estos últimos pilotearon buques a Europa, partiendo de la Ensenada. Con Cerviño enseñó en la Escuela el español Juan Antonio Martínez, dedicándose al ramo de dibujo. Martínez era hombre ilustrado al servicio del Virreynato. (*Los últimos cuatro años de la dominación española en el antiguo Virreynato del Río de la Plata*, por Francisco Sagui. 1874. Edic. de la Imprenta Americana). Cerviño se adhirió al Cabildo Abierto de 1810, no obstante ser español y en las invasiones inglesas comandó el regimiento de gallegos. Falleció en 1816, siendo enterrado en el convento de San Francisco.

Inició Cerviño en el Real Consulado una discusión acerca de la utilidad y conveniencia de realizar las descargas en Montevideo o Buenos Aires, para evitar así el contrabando.

Después de un largo debate, los miembros del Consulado declararon que los capitanes no tendrían embarazo en dirigir sus buques que pudiesen entrar al puerto o amarradero de la Ensenada, “sobre cuya habilitación tiene hechas este Consulado las más eficaces representaciones.” (Acuerdos del R. C. doc. del Archivo de Belgrano. Museo Mitre, 1913, tomo I).

El ambiente estaba hecho en el sentido de habilitar el puerto de la Ensenada, y el Real Consulado obtuvo al fin del Virrey el decreto respectivo que colmaba las aspiraciones generales, y que vendría a asentar un fuerte golpe a Montevideo, a la Colonia y al contrabando.

Precipitó esa resolución el plano de Cerviño, que sirve de base para crear no sólo el Puerto, sino también el pueblo, que existía sin legalización alguna, por la sola afluencia del tráfico marítimo, y un desastre que aconteció en Buenos Aires a fines de Diciembre. Se aprestaba la población a celebrar el nuevo siglo, — ¡glorioso siglo para las libertades humanas! — cuando se levantó una terrible suestada que destruyó casas, inundó barrios enteros, desbordó riachos, arroyos y terceros, y echó a pique en la rada a 20 buques de ultramar, salvándose solamente dos que navegaban río afuera. Las aguas avanzaron hasta la plaza de la Victoria, derrumbando paredones y muros, y varios vecinos y marineros se ahogaron. Naturalmente, el comercio pidió a la junta central que se habilitase la Ensenada, y el hecho se produjo inmediatamente después de la catástrofe. Histórico es el decreto del marqués de Avilés, que atestigua la antigüedad de la Ensenada y su rol trascendente en aquellos lustros. Helo aquí:

“Buenos Aires, 2 de Enero de 1801.

“ Visto el expediente promovido por el Real Consulado y varios individuos del comercio de esta capital sobre que se habilite
“ el puerto de la Ensenada por su preferente situación a todos los
“ demás, para cualesquiera embarcaciones que viniesen de España,
“ puedan libremente arribar a él y verificar sus cargas y descargas
“ estableciéndose de consiguiente una formal población, como interesante y necesaria al logro de los fines que se han propuesto:
“ y reflexionando actualmente que el referido de la Ensenada es
“ uno mismo con el de esta capital, por ser aquel punto donde termina, y que hallándose éste habilitado por S. M., no hay necesidad de nueva providencia sobre el particular: Declaro que todos
“ los buques de este comercio y los que viniesen a su consignación
“ no tienen embargo alguno, para verificar en él sus arribos, cuya

“ resolución se comunica al Real Consulado, con el fin de que le
“ haga notoria a los capitanes y dueños de las embarcaciones mer-
“ cantes y quedan éstos cerciorados de la libertad que les asiste
“ para dirigirse a aquel destino, siempre y cuando lo estimen con-
“ veniente, siendo en tal caso preciso el establecimiento de la po-
“ blación que solicita, a fin de que ésta se reforme con el debido
“ arreglo y orden, y de modo que en lo sucesivo no se ofrezcan obs-
“ táculos que impidan a su mayor aumento. Doy comisión en
“ forma al ingeniero don Pedro Cerviño para que pasando al puerto
“ de la Ensenada, haga prolijo reconocimiento del terreno donde
“ deba situarse el nuevo Pueblo, señalando el lugar más aparente
“ para plaza, Iglesia y Casas Capitulares; que sucesivamente de-
“ linee las calles del pueblo con dirección a los vientos Nordeste,
“ Sudoeste y Sudeste-Noreste, dándole diez y ocho varas de ancho,
“ dore para su carril, y los seis restantes para las veredas, seña-
“ lando a las cuadras o manzanas, la extensión de cien varas de
“ frente y tondo, y que, evacuada esta operación, dé cuenta con el
“ expediente y diligencia que obrare, acompañando un plano exacto
“ que lo denuestre a fin de tomar las demás disposiciones que con-
“ vengán para la perfecta conclusión de un proyecto cuya realiza-
“ ción es de esperar resultas considerables y ventajas a la Provincia
“ y al cuerpo general del comercio.

Avilés. — Almagro (1). — Joseph Ramón de Basavilbaso.” (2).

El Puerto de la Ensenada se conceptúa como auxiliar del de Buenos Aires, y así lo declara el decreto del Virrey. Pronto debía irradiar gran influencia, y despertar recelos y emulaciones en los de Montevideo y Maldonado. De su importancia habla el *Manual de la Navegación del Río de la Plata y de sus principales*

(1) Esta firma pertenece al asesor del Virreynato don Juan de Almagro, el mismo que ejerció de censor del periódico de Hipólito Vieytes, el “Semanario de Agricultura, Industria y Comercio”, precursor del periodismo argentino. (Biografía de don Juan Hipólito Vieytes, por C. L. Fregeiro, 1894).

(2) Síndico procurador del Virreynato.

afluentes, por Lobo y Riudavet. (1868. Edic. Fontanet. Madrid). (1). Dice la pág. 147: .

“Este puerto, llamado simplemente la Ensenada, ha sido frecuentado durante mucho tiempo por los barcos mercantes que iban a cargar y muchos lo han preferido a los demás puertos del Río de la Plata para repararse. Antiguamente fué el punto más concurrido del Río de la Plata y fondeaban en él los buques que por su gran calado no podían o no se aventuraban llegar a Buenos Aires. Casi toda su orilla estaba poblada y tres baterías en su interior y un fuerte en la boca constituían la defensa del puerto y de la población. En 1801 había dos lanchas cañoneras apostadas.” (2).

(1) Esta obra fué suscripta por los gobiernos del Brasil y de la Confederación Argentina. El Almirante Lobo exploró el Río de la Plata y fué el sucesor de Malaspina. Vivió algún tiempo en la Ensenada.

(2) No se han hallado rastros de las baterías interiores, a que se refieren Lobo y Riudavet.



CAPITULO V

El nuevo puerto. — Hidrografía del Plata. — Su estudio. — La navegación. — Lucha con Montevideo. — El libre comercio. — Prolegómenos. — Surgimiento económico. — Un debate histórico. — La corte española.

El establecimiento de un nuevo puerto, con la comodidad y ubicación estratégica del de la Ensenada, trajo una modificación profunda en el comercio del Río de la Plata, robusteciendo al fisco virreynal y organizando metódicamente la exportación e importación. Hasta el día del decreto del marqués de Avilés, el contrabando, con asiento en la Colonia, y los comerciantes de Montevideo y Maldonado, imponían la ley a Buenos Aires, ya fuese atrayendo las flotas a sus puertos, comprando sus cargas para revenderlas a precios elevados, o limitando las de frutos del país. Difícil era el envío de cueros y carnes, porque no había medios de fletar buques que tuvieran atracaderos fáciles, y el embarque resultaba siempre arriesgado y peligroso. La presentación de los hacendados en 1794, y que hemos

anotado, revelaba un estado de cosas que arruinaba las industrias madres de la región. Apenas conocida la decisión del gobierno, los comerciantes de Montevideo se lanzaron a una campaña de difamación y descrédito del Puerto de la Ensenada, basados en los rudimentarios conocimientos que tenían del estuario, y acicateados por el deseo de conservar supremacía en el tráfico de puertos.

Poco o nada se conocía del Río de la Plata hasta el siglo XVIII. Las cartas náuticas eran escasas y los capitanes no elogiaban la navegabilidad del inmenso *mar dulce* descubierto por Solís. Daré algunas noticias acerca de las exploraciones realizadas hasta la fecha de la fundación de la Ensenada.

A España y no a otra nación, se debe el haber sido descubierto, explorado, sondeado y determinado con exactitud. Bien conocidas son las singladuras efectuadas por los férreos navegantes iniciales, desde la punta de Santa María hasta la restinga de San Gabriel. Más de una vez, cruzando este anchísimo mar, he llevado la imaginación a los días en que el bajel de escaso porte surcaba en busca del misterio el dilatado río, al parecer sin fin y sin orillas. En la popa de la "nao" de Solís lucía, como en las de las barcas mitológicas, una estrella divina.

El Río de la Plata, según las primeras cartas que aún se conservan en los Archivos de Indias de España, fué demarcado entre los paralelos 35° y 36°, remontándose hacia el N. O. y N. Esta demarcación recién se hizo en el siglo XVII, en una tabla de "Posiciones Geográficas", que circuló en Sevilla y Cádiz, y que

consignaba los datos suministrados por los capitanes que recalaban en el estuario. Hasta esa época se nota mucha vaguedad en las descripciones de la hidrografía del Plata, y no se podría señalar con exactitud si los descubridores hicieron algún trabajo serio sobre el curso del mismo.

Se explica esta pobreza de información, “porque aquellos cronistas historiógrafos tenían las ciencias naturales en la infancia; mapas grotescos, que escasamente sirven hoy para consultar los nombres que se dió entonces a las cosas...”, como dice Eduardo Madero en su obra *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Tomo I, pág. 3, 1892.

Navarrete, autor de una obra con ilustraciones titulada “Colecciones de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde el siglo XV”, llama “viajes menores” a aquellas travesías, quizás porque para los tiempos los “mayores” los constituían los descubrimientos del Pacífico y de las Filipinas.

Tampoco dan datos sobre la hidrografía platense, Herrera, en sus “Decadas”, o Martín del Barco Centenera, en “La Argentina”, o Ramusio, autor que ya en prosa o verso algo ha dicho de las leyendas o realidades que viera o conociera de oídas acerca del fabuloso estuario develado por Solís y Gabotto. Varios historiógrafos y cronistas de la península, afirman que este último escribió una descripción del Plata. Ramusio asevera que Gaboto (así escribe el apellido del descubridor, contrariando la ortografía de los ingleses que lo llamaron Cabot), llevó a Europa detalles precisos de caletas, canales y bancos, pero que se perdieron, co-

mo el diario auténtico de Solís y el de su cuñado Torres. Azara, en su *Historia manuscrita Física, Política y Geográfica del Paraguay*, escrita en la Asunción en 1793, y además en las obras póstumas editadas en Madrid en 1847, confirma las mencionadas "tablas" del Plata durante las primeras expediciones. El mismo cronista de la expedición de Mendoza, Hulderico Schmidel, cuyo diario fué reproducido por Barcia (1), no revela que la poderosa flota mandada por el gentil hombre a quien Azara atribuye parentesco con Santa Teresa de Jesús y Carlos V, hubiera adelantado mucho en el conocimiento hidrográfico del río en cuyas orillas encontraron la muerte heroicos y arrojados marinos. Sin embargo, Azara es el precursor de los trabajos hidrográficos del Plata y ya lo he asegurado en un estudio sobre Florentino Ameghino: le atribuyo dotes de extraordinaria observación y conocimientos superiores al ambiente y escenario en que viviera.

Con Gabotto primero, y después con Mendoza, Ayolas y Zabala, comienza la navegación del Plata, hecha en más de un siglo por las costas altas de la Banda Oriental, hasta que algún audaz piloto resolvió tentar el paso por el Sud del Banco Inglés, quedando abierto el estuario por las dos costas anchurosas y dilatadas.

El primer documento fehaciente, científico, digno de servir de base a la historia geográfica del estuario, se halla en las *Tablas de latitudes y longitudes de los*

(1) Navegación del Río de la Plata.

principales puertos del Río de la Plata, de que fué autor el brigadier Malaspina, de quien ya me ocupé.

Malaspina, se educó en España durante el reinado de Carlos III. En 1789 realiza un viaje por todas las costas de América, y con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, entra al Río de la Plata, “escandalla” sus costas con prolijidad y esmero, y completa muchas noticias que el P. Feuillée había difundido en Europa.

El P. Feuillée, botánico del Rey de Francia, de la Academia de Ciencias de París, recorrió el globo comisionado oficialmente. Llegó a Buenos Aires el 14 de Agosto de 1708 y a pesar de la oposición que sufrió de parte del gobernador, hizo observaciones hasta el 1.º de Septiembre. En 1725 publicó su obra sobre América, dedicando un capítulo al Río de la Plata.—(Efemérides, por M. Navarro Viola. 1863).

Malaspina, procesado a su vuelta a España, escribe su diario, que pierde sus principales páginas, pero se salvan sus “cartas marinas”, que vieron la luz pública en Madrid, en 1799. Humboldt le rinde homenaje en su *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España* (París, 1822), y de Angelis prologa en 1837, en Buenos Aires, sus *Tablas de latitudes*. Malaspina coincide con Azara, Souillac, Cerviño y Mosotti (1) acerca de la latitud de Buenos Aires, que él fija en 34° 36' 44', y que en 1830 fué señalada por el *Bureau des longitudes de París* (efemérides) en 34° 34' 18".

(1) Octavio Fabricio Mosotti, sabio italiano, fué el fundador del Observatorio Astronómico de Buenos Aires y trabajó en esta ciudad de 1827 a 1831. (Su biografía, por Juan M. Gutiérrez).

Malaspina, de una manera matemática, probó que el Plata era la cuenca de un sistema hidrográfico propio, y a estar a la opinión de escritores que le fueron contemporáneos, desbarató de una vez la leyenda de que remontando el estuario y sus afluentes aún se hallaría por ellos un paso que diera acceso al Pacífico.

El revelamiento efectuado por Malaspina, comprende: la costa meridional del Plata, desde las Conchas hasta el cabo de San Antonio, la septentrional, desde Montevideo hasta la isla de Martín García, bajos, bancos Ortiz e Inglés, islas y pueblos. Sus observaciones, sirvieron más tarde para establecer faros y valizas, muy escasas pero útiles en siglos tan rudimentarios. La primera luz que alumbró las aguas del Plata fué la que se izó sobre un palo trinquete en la isla de Flores. La suministraba un farol de aceite, extraído de la popa de la fragata española de la marina real *Loreto* que se fué a pique en las puntas de San José, en mayo de 1792. En 1798, y a petición del gobernador de Montevideo, la luz fué trasladada al Cerro de la ciudad lo que produjo protestas, pleitos y reclamaciones ante las autoridades de la metrópoli, hasta que se fijó otro faro en la Isla de Flores.

Después de Malaspina, en la aurora del siglo XIX, comienza el estudio metódico del Plata, y lo inicia el primer piloto de la marina de España, don Andrés Oyarvide, a quien no se le ha rendido aún el homenaje que se debe a la memoria de los servidores de la humanidad. Oyarvide estaba, en 1802, al servicio de la marina de su país, y con el grado de teniente de fragata formaba parte del estado mayor de la escuadra de obser-

vación apostada en Montevideo. Muy versado en sondeos y reconocimientos, en 1803, se le confía la tarea de esclarecer la desembocadura y curso inferior del Plata, y durante tres años se dedica a cumplir su misión. En 1804, traza la primera carta y tabla de los escollos y bajos que había encontrado, y señala con perfecta pericia el banco que lleva su nombre, al sur del Inglés, y al que el capitán Mouchez rebautizó con el del vapor que mandaba, Bisson, en 1860. La Dirección de Hidrografía de Madrid designó al banco con la denominación de Oyarvide, incluyéndolo en el Anuario de 1862. También se llamaba Oyarvide al Banco Medusa, porque en sus inmediaciones pereció el marino en circunstancias dramáticas. A principios de 1806 supo el jefe de la escuadra española que una flota inglesa enfilaba la entrada del Plata, y envió para reconocerla a Oyarvide, en el cutter *San Ignacio*, frágil embarcación tripulada por seis hombres. Un pampero hizo naufragar al cutter, pereciendo todo su equipaje.

Los comerciantes de Montevideo, ignorantes de la hidrografía platense, soñaron con un monopolio portuario, que con la habilitación de la Ensenada se les escapaba de las manos. El precursor del debate lo fué Azara, que en sus *Viajes de la América Meridional*, comparó el puerto de la Ensenada con el de Montevideo, declarando a este defectuoso y al primero óptimo. “La Ensenada era el puerto que tomaban los barcos y fragatas del Rey, antes de que Montevideo fuera poblado”.

En abril de 1801, en el periódico *El Telégrafo Mercantil de Buenos Aires*, (número 3, tomol.º, pág. 22)

aparece un comunicado de Montevideo con el título de *Navegación*, que se inserta sin comentario alguno de parte de los redactores. El colaborador ataca directamente la habilitación del puerto de la Ensenada, basándose en “reflexiones adquiridas de algunos oficiales de la Marina Real y de los pilotos de ella, encargados por lo Corte para levantar los planos de la sonda del Río, de los oficiales de la Marina de Correos y de los capitanes y pilotos más acreditados del comercio”. Ya hemos probado en los párrafos precedentes que hasta 1801 el conocimiento del Río era casi nulo, de lo que debe deducirse que el articulista estaba necesariamente mal informado.

“El Río de la Plata, añadía, no es temible a los navegantes por sus malos puertos, sino por su navegación”. Afirmaba que de noche era imposible marchar, y Montevideo, en cambio, ofrecía ventajas insuperables, con las luces del Cerro, las de la isla de Flores y las costas de Maldonado y Lobos, y el fondo fangoso de la bahía. A renglón seguido trazaba el cuadro de las dificultades para acercarse a la Ensenada, pasando el Banco Inglés, Punta Piedras, Banco Chico y Atalaya. “El pensamiento de echar a pique dos o tres barcos en el banco Ortiz para que sirvan de balizas, es muy parecido al de poner boyas en la cabeza del banco Inglés, con la diferencia que este es malo por inútil y quizás perjudicial, porque ¿de qué pueden servir estas balizas en tiempos oscuros o de noche”?

Pretendíase después desvirtuar la capacidad del puerto de la Ensenada, las condiciones de seguridad, la anchura de sus canales, dirigiéndose en críticas acer-

bas al marqués de Avilés. “El tiempo acreditará si la seguridad interior de la Ensenada resarce los mayores riesgos, dilaciones y gastos y si han malogrado ventajas por economizar en que vayan los buques a aquel puerto y no a este”.

También el colaborador de *El Telégrafo*, censura el hecho de que los terrenos de la Ensenada halláranse en posesión de unas cuantas personas, lo que en realidad era verídico, aunque después se subdividieron, cesando en parte los latifundios. En cuanto al camino a Buenos Aires, no lo creía factible, aseverando que las baterías del Fuerte no tendrían ninguna eficacia en caso de una invasión extranjera. Concluía el artículo con estos párrafos:

“ Debe tenerse presente que el oficial de navío de guerra inglés el “Diomedes”, que vino a parlamentar a este puerto, que según los informes de los prisioneros que llegaron después, era el de más conocimiento de aquel buque, habló de la Punta de Piedras y de toda la costa del sur, como uno de los parajes más peligrosos por la fuerza de las corrientes, que influyen infinitamente en el poco fondo, y dijo que prefería cualquier otro crucero al de la embocadura del Río y su navegación interior. Por último, según los inteligentes, no tiene el Río de la Plata ningún puerto bueno, pero el menos malo y más susceptible de mejorar por su situación, proporciones de materiales para obras, y porque tiene algo hecho, es el de Montevideo.”

La rápida síntesis del largo alegato del comerciante montevideano, muestra lo deleznable de sus argumentos. Cientos de barcos de todos portes llegaban a Buenos Aires, y si recalaban en Montevideo era para refrescar víveres. Los pasos estaban siendo custodiados y si el marino inglés del *Diomedes* declaraba la imprac-

ticabilidad del río, oficiales españoles lo exploraban abriéndolo a la civilización. Ese marino había caído prisionero por impericia, y naturalmente, se vengaba del río atribuyéndole su desgracia.

¿Cómo hacer puerto final, y no de tránsito, a Montevideo? Acaso las mercaderías debían quedar allí? Cómo se llevarían a Buenos Aires las cargas? Forzoso era atravesar el río, en buques de poco calado o de patachos, y esto encarecería los fletes redundando en perjuicio de los demás pueblos del Virreynato. El puerto de la Ensenada, con arroyos que parecían “dárseñas naturales”, suplía al de Buenos Aires y resolvía la cuestión.

En el N.º 8 de “El Telégrafo Mercantil”, *Un observador* responde al partidario de Montevideo, reprochando previamente al editor del periódico que hubiese dado cabida a ese trabajo. Escrito con estilo vivaz, con giros clásicos, usando de ironía, rebate con sólida argumentación los fundamentos del montevideano, dudando sin embargo, de su procedencia. Hay en sus ideas un presentimiento del comercio libre, pues habla con seguridad y firmeza del intercambio sin trabas y sin intermediarios. “La disertación que se dirige a demostrar el nuevo aspecto que ha tomado nuestro comercio después que la Real bondad tuvo a bien de dilatar sus conexiones mercantiles rompiendo las cadenas, librándole de la muerte a que estaba condenado por los falsos profetas, y para decirlo de una vez, derribando su real mano el Edificio Gótico del antiguo sistema, se ha hecho, como dice el anónimo,

“ una obra dilatada imposible de reducir a los estre-
“ chos límites de un periódico” (1).

La habilitación de la Ensenada equivalía a “rom-
per cadenas”, abrir vías nuevas, que pronto se con-
vertirían en fuentes inagotables de riqueza. “Un puer-
“ to mercante es un centro de comercio en que se reúnen
“ los sobrantes de frutos y manufacturas para condu-
“ cirlos adonde hagan falta. El fomento que salga de
“ este centro a animar a los trabajadores de la Na-
“ ción va en progresión inversa de la distancia”. “Es-
“ ta progresión llega hasta aquellos puntos en que se
“ unen el interés del comerciante y del labrador.” Sos-
tenía el escritor que un puerto es servido por buenos
caminos y canales navegables y que éstos prolongan su
influencia. La situación de la Ensenada y cualquier
otro punto de la costa Sur por su fácil comunicación
con las provincias interiores, y principalmente con el
Perú y Chile, era preferible a la del Norte.

Más adelante, en los números sucesivos de *El Te-
légrafo*, el articulista refuta concretamente los ata-
ques del montevideano y pregunta: “¿Cómo este ilus-
“ trado gobierno después de vistas y notificadas las
“ más prolijas discusiones sobre *que la Ensenada es*

(1) “Mientras las leyes de Indias habían querido torcer el curso
natural del comercio, pretendiendo que Santa Fe fuese la única
“aduanas” del Plata, el contrabando se encargó de señalar el ca-
mino...” (V. G. Quesada, *ibid.*)

En 1799 la corte española desaprobó el proyecto de construir
un muelle en el puerto de Buenos Aires, y cuyos planos el Consulado
había pedido a los ingenieros Cerviño y Gundin. No se podía pedir
mayor restricción.

preferente a todos los demás puertos para cualquiera embarcación, lo declara por habilitado, según su decreto! Afirma que los enemigos de la Ensenada han cometido una equivocación, o por ignorancia o premeditación al señalar malas rutas que llevan a la Ensenada, cuando las hay, y muy buenas." Destaca los inconvenientes del puerto de Montevideo, donde los vientos son violentos, las piedras constituyen peligro inmediato y la falta de luces provoca a menudo naufragios y varaduras. "Las aguas se recuestan sobre la costa Norte, y el Paraná y el Uruguay se arrojan en el Canal del Infierno, de donde se endereza la mayor porción a estrellarse a la Isla de Flores; luego, calmando la suestada, bajan de golpe las represadas de los arroyos y las que habían entrado al mar." La experiencia ha acreditado que en más de dos siglos estuvieron entrando por el canal del Sud, barcos de todos portes a la Colonia, y al amarradero de Buenos Aires, y sólo uno se perdió, con todo que los pilotos portugueses son muy aventurados, mientras que al entrar en Montevideo es muy largo el catálogo de los que han perdido y pierden cada año."

Para comprobar la bondad de la Ensenada, su defensor hace una descripción prolija de los vientos, las corrientes y el fondo de los dos puertos para demostrar, como lo efectúa, que en el primero nunca podían presentarse los riesgos que ofrecía el segundo. "Desde la Caldera hasta Punta Lara (1), con el auxilio del arte

(1). No es fácil establecer el origen de la denominación de "Lara", dada a la punta de tierra que cierra la antigua bahía de

“ pueden caber hasta 200 buques”. “El gobernador
“ Zeballos pasó orden a la fragata *Victoria* para salir
“ inmediatamente a dar convoy a las lanchas que de
“ Buenos Aires se dirigían contra la Colonia y prote-
“ ger el desembarco. En esta urgencia salió la *Victoria*
“ sin tiempo y en faltándole el agua, quedó varada sin
“ riesgo alguno, hasta que, repuntando la marea y po-
“ niéndose a flote, siguió su viaje.”

Alude luego a la parte estratégica, y comenta la contradicción del montevidiano, al asegurar que militarmente la Ensenada es débil y fácil de tomar. “¿Cómo es verosímil que haya nación enemiga tan necia que se arroje a venir de 2 a 3 mil leguas de distancia a perecer en los riesgos que el anónimo advierte en

la Ensenada por el Norte. De la documentación que he recogido, nada se obtiene. Los primeros pilotos la llaman así en el período del descubrimiento. ¿Sería por algún primitivo poblador que se estableció allí? Vieja tradición cuenta que un Lara casó con una Barragán en el siglo XVII, pero no hay comprobación alguna. En el registro levantado en 1801, al fundarse el pueblo (Archivo Cestino), aparecen Juana Lara casada con Francisco Márquez, Camilo Lara esposo de María Frías, pero no se consigna ningún matrimonio Lara-Barragán. ¿No habrá sido un homenaje a Nuño Lara, el capitán que se dice dejó Gaboto en el Puerto Sancti Espíritu y que fué ultimado por los indios? Todo cabe suponer, pero lo más fácil es que en la mencionada “punta” viviera en los años del reconocimiento de la costa algún ascendiente de los Lara censados en 1801. De Angelis (obra citada), sostiene que Nuño de Lara existió, tal cual lo narra Ruiz Díaz de Guzmán, pero otros escritores afirman que él y la leyenda del cacique Mangoré y Siripo son productos de la inspiración del autor de la Argentina, y que Lucía Miranda fué “la primera novela escrita en esta tierra de América, que si no tiene el mérito de ser histórica, tiene a lo menos el de haber inspirado el “Siripo” de Labardén y el “Tabaré”, de Zorrilla de San Martín.” (E. Madero. Obra citada).

“ la entrada de la Ensenada y en camino a la capital?”

Las invasiones inglesas le dieron la razón al articulista. Las escuadras entraron hasta la Ensenada sin dificultad, desmintiendo los mismos pilotos ingleses al oficial británico del *Diomedes*. Sagui (obra citada), afirma que antes de la llegada de los ingleses (se refiere a los años 1800 al 6), era tanta la carencia de noticias sobre el Río de la Plata, que se tenía por axioma que este río no admitía sino buques de escaso calado, y así lo creía el comercio. El Virrey Sobremonte, por ejemplo, asegura en varias comunicaciones que los invasores no podrían entrar nunca a Buenos Aires con fragatas de gran porte.

“Desafecto a la prosperidad del país y a la humanidad”, llama el escritor al montevidiano. Tenía razón, pero a pesar del rezongo del monopolio el comercio del Plata tenía una puerta de escape, y por ella entraban las brisas de la libertad.

Pronto en España se supo la habilitación de la Ensenada, y el decreto del marqués de Avilés fué conocido y confirmado. Los comerciantes que negociaban con el Río de la Plata enviaron sus fragatas al nuevo puerto a instancia de sus corresponsales de Buenos Aires. Uno de ellos, D. Pedro Duval, escribía a su pariente y socio de Cádiz, D. Juan de Baudriz (1), “que
“ le remitiera un cargamento de 100.000 pesos, y que
“ el lastre sea de ladrillos, por venirle bien para una

(1). Nótese que no es Baudrix, sino Baudriz, tal como lo escribían en el siglo XVIII y se conserva en los papeles manuscritos de la época.

“casita que estaba haciendo en la Ensenada.” “Le recomendaba que dirigiese los buques a ésta debido a que ahorrraba mucho y serle muy cómodo, porque podía ir por la mañana a presenciar los trabajos y estar de vuelta a la noche.” Agrega este juicio lapidario, al elogiar las condiciones del “puerto nuevo”:

“Sólo aquellos pilotos aficionados a plaza de toros y casas de comedia, podrían preferir el de Montevideo a este famoso puerto.” (2).

La Corte española, desde 1802, despachaba los buques a la Ensenada, rectificando así su conducta de indiferencia para con la colonia.

En 1802 la Ensenada tenía ya 1000 habitantes en su parte urbana y 25.000 en la rural; habían zarpado para ultramar 16 buques españoles y 5 extranjeros, 150.000 cueros y otros frutos del país, que representaban un valor de 480.159 pesos fuertes. (“Historia Argentina”, por L. Domínguez. Pág. 242). Las cifras apuntadas eran la más elocuente ratificación de los fundamentos del decreto de Avilés.

(2). Archivo de F. Cestino, ya citado.



CAPITULO VI

Un "pionner" de la época. — Pedro Duval. — Su carácter. — Intercambio con el extranjero. — La "Casa Grande". — Correspondencia reveladora. — El comercio negrero. — Desastres y contratiempos. — El saladero de Staples. — D. Juan Baudriz.

D. Pedro Duval, a quien nombré en capítulo anterior, surge en las gestiones en pro de la habilitación del puerto de la Ensenada, como un "pionner" del progreso: hombre sencillo, fuerte, pulcro, enérgico, vinculado a la sociedad colonial de Buenos Aires con lazos de parentesco. Dedicado al comercio y a la industria, su nombre es respetado, porque su acción eficaz deja honda huella en el desarrollo mercantil de la época. Dotado de virtudes públicas y privadas, éstas le rodean de prestigio, y su figura se destaca allí donde es necesario un consejo práctico y salvador. Amigo íntimo de Cerviño, compañero de Belgrano, muchos documentos que datan de 1800 a 1810, lo presentan aunado a nobles iniciativas. Miembro del Real Consulado, su opinión pesa en el mismo, y así se consignan en las actas

respectivas. (Acuerdos del B. C. Doc. del *Archivo de Belgrano*, ya citados). Contrae enlace con doña Manuela Pérez, con quien tiene tres hijos: Manuel, Dolores y Pedro. Al primero lo envía a educarse a Hamburgo. Propietario de numerosas fragatas en ellas comercia con la península, exportando frutos del país e importando negros y mercaderías de todas clases. Con decisión singular dirige sus propios negocios, y por los párrafos de la carta transcrita, puédesse formar juicio acerca de sus definidas orientaciones. Un apunte del señor Cestino en la abundante correspondencia de Duval, le califica de “infatigable obrero del progreso”, y es justo así reconocerlo cuando se han leído legajos que revelan una labor fatigosa, continua y férrea en su finalidad.

Desde 1794 hasta 1801, Duval lucha denodadamente por el “puerto nuevo”, y triunfante éste, llena con sus buques las “dársenas naturales” del mismo, indicando a sus corresponsales en el viejo mundo, las excelencias de la Ensenada. En el Real Consulado su voz se hace oír en el sentido de estimular la navegación del Plata y proporcionar refugio seguro a los barcos, y al fin triunfa. Deseoso de predicar con el ejemplo, ordena a su socio de Cádiz, el Sr. Baudriz, la remisión de cargamentos de un valor de 100.000 pesos, y los materiales respectivos para edificar una casa en la Ensenada, y compra extensiones de tierras en el mismo paraje. Esto llamó la atención, y aún el ingeniero Cerviño no había terminado la traza del pueblo, cuando muchos vecinos de Buenos Aires y Montevideo se hacían propietarios y levantaban viviendas. En el archivo Cestino,

se encuentra la copia de un censo de las familias radicadas en 1801. Figura en él una partera,—la única — Andrea Gutiérrez, el alcalde, Juan Mier, el capitán de infantería de Buenos Aires y comandante militar de la Ensenada, Manuel Salas, casado con Juana Celada, el teniente agregado al cuerpo de Blandengues, Antonio Uriarte, marido de María de los Santos González; el subteniente de artillería, al servicio del Fuerte, Pascual Gómez, esposo de Liberata Barragán y los fuertes acopiadores Gregorio y Manuel Garmendi.

Según los recuerdos tradicionales, la casa de Duval, la “Casa Grande”; como se la llamaba popularmente, ubicada donde ochenta años después estuvo la quinta de la familia Richadson, fué una novedad arquitectónica y sus planos y construcción se debieron a Cerviño y al mismo propietario. En medio del rancharío se levantaba el edificio de material, rodeado de un jardín cercado de pared. Los sólidos muros se componían de ladrillos traídos de España como lastre, de 16 pulgadas de largo, 7 1/2 de ancho y 2 de espesor, costando un cuartillo plata cada uno. (1). Los patios embaldosados, los aljibes con sus brocales brillantes, los dormitorios espaciosos, los salones decorados al estilo de la época, rodeados de corredores amplios, y montes de magnolias, jazmineros, frutales, hacían de

(1). La Ensenada recién en 1800 tomó cierto aspecto urbano, y se asemejó en ese año a Buenos Aires en 1691, según lo describen los padres jesuitas alemanes Antoni Sepp y Antonio Behane. (Narraciones transcritas por L. M. Torres, “La ciudad de Buenos Aires durante el siglo XVIII”. (1918).

la mansión un sitio de descanso y de recreo. Sobre la azotea se alzaba un mirador, desde el cual se divisaba el río y la dilatada campiña. El mirador constituía un lujo y un adelanto en la arquitectura colonial. “¡Cuántas veces subiré a la torre, escribía en 1803 Duval a su pariente Juan Olaguivel, a la sazón en Hamburgo, “a descubrir con el anteojo si Vd. parece, sirviéndome de mucho desconsuelo no parecer nadie!” Fué tan óptima la construcción de la “Casa Grande”, que en 1855, con sus ladrillos, se construyeron las paredes de un cementerio de cien varas por cada costado. Durante muchos años se hospedó en dicha casa el Prelado Diocesano en misión por la Ensenada y Magdalena. El obispo Lue y Riega recuerda en una epístola la forma gentil como fué recibido por Duval en 1808.

En 1831, compró el Sr. Laprida dicha casa, con el objeto de establecer allí una grasería, permiso que le fué negado por las autoridades, “pues podía infectar al pueblo con sus malos olores.” Esto hizo desistir de su empresa al Sr. Laprida, en perjuicio de toda la población, que prefería morir de hambre antes de trabajar entre, al parecer, malsanas miasmas.

El derrumbe de la mansión, practicado por orden del señor Laprida, se hizo por los años 1839 al 40, enviando en chatas y caballos todo lo que podía aprovecharse: ventanas, puertas, marcos y rejas, etc. Con ellas levantó una casa cerca de la plaza del Retiro en Buenos Aires.

El archivo de Cestino encierra cartas de Duval que muestran una faz interesante del comercio del Río de la Plata a fines del siglo XVIII y a principios del si-

glo XIX. La lista de casas del extranjero, que tenían relaciones con Duval es numerosísima. Las había en América del Sur, España, Francia, Estados Unidos, Alemania y Portugal, no figurando, naturalmente, ninguna de procedencia inglesa. Los nombres de esos comerciantes despiertan reminiscencias en la historia.

Eligiendo al azar, hallo los siguientes: Concepción del Uruguay, Justo José Urquiza; Chile, Manuel Bustamante; Arroyo de la China, Benito Chain, Tomás Antonio Lavin; Colonia, Agustín Pinedo, Mateo Labardén, Manuel Labardén; Goya, Urbano Araujo; Lima, Francisco de las Carreras; Mendoza, Juan Miguel García; Montevideo, Rafael Maldonado, Gerónimo Juan López, Mateo Magariños, Juan Antonio Borda, Ventura Miguel Marcó, León de Altolaguirre, etc.; Paysandú, Antonio González; Paraguay, Teodoro Larramendi, Juan Gelli, Agustín Trigo; Potosí, Antonio González de Ortega; Río de Janeiro, Juan Ramón Baudriz; Salta, Manuel Antonio Tejada; Bahía de todos los Santos, Bartolomé Seguí; Baradero, Francisco Pérez Millán; Capelén, Alejo Planes; Córdoba, José Todd, Antonio Gamón; San Isidro, Francisco de Pau la Roble, Juan Angel Lazcano; San Juan, Hipólito Cumain; Santa Fe, José Teodoro Larramendi, Francisco Antonio Aldao; Valparaíso, Francisco José de Moya; Yeruá, Domingo de Artagaveitía; Barcelona, Miguel Antonio Cornett, Ignacio Ramos; Burdeos, Launes y Cía.; Cádiz, Juan Félix Baudriz, Paul Larreta, José María Elía, Juan Olaguivel; Cayena, Roque de Estrada; Coruña, Juan de Lago y Ortiz; Habana, Manuel Basualdo y Lavalle; Hamburgo, Ramón Canel; Madrid, José

María Romero, Miguel José de Lastarria; Marsella, Manuel Urioste; Providencia (Habana), Juan Clarck, Jaime Fábregas; Vigo, Pedro Abeleira; Zaragoza, Pantaleón José de Echevarría. (1).

Pobló Duval una estancia y envió a ella personal apto para las labores ganaderas. Levantó galpones cerca del arroyo Piloto y hallando que la tierra era buena para ladrillos, estableció tres hornos, con los que fabricó adobes, regalando 10.000 de éstos al obispado, y otros tantos para la iglesia y el cuartel. Una epístola de Duval revela que en 1800 D. José Laguna y D. José Ascuénaga se alojaron en su fragata "Ceres", mientras buscaban campo y terreno para adquirir en la Ensenada. Un detalle curioso de la arquitectura de 1801. Duval señala a sus apoderados las dimensiones de los aposentos de su casa y habla así: "El maestro Pedro me encarga qué largo deben tener los marcos de los " cuartos; a mí me parece que dos varas y media de " largo y vara y tercio de ancho, son los que mode- " radamente veo en los de esta ciudad; dos de las ven- " tanas de la calle con concepto de que he de ponerles " rejas...."

Instalado Duval en la Ensenada, inicia la exportación de frutos del país, proveyendo de carne a los buques que lo solicitaban. Este último producto se entregaba en barriles, cuya fabricación se hacía en la Ense-

(1). En esta nómina no incluyo sino los apellidos que tienen un puesto en el desenvolvimiento posterior del país; en Río, Chile, Montevideo, etc., los nombres son muchos y su reproducción ocuparía extensas páginas.

nada. Los barcos portugueses los tomaban fuera del Río de la Plata, eludiendo la vigilancia de la escuadra inglesa. El 26 de Marzo de 1801, zarpa de la Ensenada el primer buque con carne tasajo, “Nuestra Sra. de los Dolores”, para Boston (E. U. de A.), y poco después despacha 50 mil cueros para Burdeos. •

Durante muchos años, Duval gozó de la simpatía colectiva, bien ganada. Suave cuando debía serlo, rígido sin crueldad, él mismo emprende sus operaciones, desde el menor detalle al conjunto más complejo. Tenía a sus órdenes, y en propiedad, cientos de negros esclavos, a los que hacía trabajar, remunerándolos con largueza. Era entonces el tráfico humano, una costumbre comercial incorporada al ambiente. “Es bien sabido, “ escribe Luis María Torres, obra aludida, que el comercio negrero adquiriría mayor incremento en las primeras décadas del siglo XVIII y la ciudad de Buenos Aires presentaba singulares atractivos para los que hicieran profesión de ese tráfico al parecer altamente remunerador.”

Corroborando esta opinión, transcribiré, sin correcciones, una carta que conservo en mi poder, original, dirigida desde Lima a un agente de negocios de Buenos Aires. Ella dice con más elocuencia que ningún comentario, la intensidad de las transacciones de negros un lustro antes del estallido de Mayo:

“Sr. Don Diego Agüero.

Lima, Enero 26|805.

“Muy señor mío y de mi mayor estima. En contestación de la apreciable de Vd. 27 de Noviembre pasado, dize, que quedo en-

“terado no haver accedido D. José Baudriz en el día de aquella
“fecha a los 240 pesos que Vm. le havia ofrecido para su partida
“de noventa y tantos negros, con exclusión de 10 a 12 de ellos por
“defectuosos, pero que quedo de contestar a Vm. si se resolviese a
“gastos; celebraré se haya verificado esta compra aun que hubiesse
“sido ofreciendo Vm. algo más por ellos, para apropiarme los per-
“tenecientes a mis cortos fondos existentes en poder de Vm.

“En mi anterior expuse a Vm. que caso de no encontrarse ne-
“gros aun siendo caros a efectos de que no se demorase el dinero
“todo el invierno en esa me hiciese el gusto de registrarlo para Ca-
“diz en primera oportunidad consignado en primer lugar a Dn.
“Bartolomé Arunaoarreta y en segundo a Dn. José Mella en oro
“o plata, como a Vm. le pareciera mejor a mi beneficio. Pero que
“celebraría fuese preferente la compra de negros; los que no dudo
“de la actividad y empeño de Vm. los compraría en todo el mes
“de Diciembre, sino los del referido Baudriz, de otros de otras
“partidas que estaban en quarentena, o de los que iban entrando.
“De lo que alegraré infinito y de que se pusieran en camino, para
“pasar con tiempo la cordillera.

“Celebro disfrute Vm. de completa salud, lo pase sin novedad
“en compañía de esas señoritas a c.p.me. pondrá Vm. con finas ex-
“presiones de mi parte, interín pido a Dios guarde a Vm. su vida
“muchos años.

B. L. M. de Vm. su affmo. amigo y S. S.

Ambrosio de Velasco.”

Duval trataba a los negros con dulzura, sin inflin-
girles los martirios que hicieron de ellos una abyecta
raza. “A ver cómo me acomoda Vd. estos carpinteros,
“escribía a su representante en la Ensenada; ingéniese
“Vd. y pida favores, dándoles de comer de mi cuenta
“y mate; para esto puede pedirle a Olaguivel un ne-
“gro de los míos, cuidando al mismo tiempo de los
“días de trabajo de cada uno.” En otra, dirigida a D.
Antonio Arechaga, ordenábale el plan de trabajo de
los esclavos y concluía: “Cuidará Vd., también, de
“darles galleta y tabaco a dichos negros....” En Julio

30 de 1801, los negros se sublevaron contra el tal Arechaga, por no haber cumplido éste las instrucciones de Duval, el que resuelve el conflicto ordenando: “El primero que se embarque lo meto en la cárcel, y después de darle un novenario, lo pongo en la plaza, o a la piedra como estuvo el viejo Antonio.... Dígales Vd. que D. Antonio Arechaga tiene orden de correr con todo, y darles tabaco y pan; ellos se me quejaron de que no les daba... Vigile Vd. a don Antonio, y que no les falte tabaco y pan....”

Adquirió Duval dos fragatas, la “Rosa” y “Roble”, de la matrícula de Norte América, y con ellas transportó a la Ensenada los negros que adquiría en las costas de Africa.

Hasta 1810, Duval encabezaba el movimiento del puerto, extendiendo las operaciones a las plazas más lejanas.

El 6 de Octubre de ese año, *El Correo de Comercio de Buenos Aires*, (Archivo de Belgrano, Museo Mitre), registra la siguiente información:

“Nos es muy grato anunciar al público que en la Ensenada de Barragán por los auxilios que ha facilitado don Pedro Duval, ha podido don Roberto Staples formalizar una fábrica de carnes saladas, la que está ya en ejercicio; como tan benéfico establecimiento prosperará aprovechándose útilmente la abundancia de carnes que nuestros hacendados perdían antes por falta de objetos de industria como el presente, les damos este aviso para que puedan dirigirse a aquel factor los que quieran deshacerse de sus ganados.”

El mismo mes la Junta dispone que Duval sea delegado de la misma para informar sobre las propuestas que se presenten para instalar hornos y obrajes en la Ensenada, y para lo cual se ofrecían 2.000 pesos como habilitación. El decreto lo refrenda el Dr. Juan José Paso. (“Gazeta de Buenos Aires”. 6 de Noviembre. 1810).

Se comprueba que Duval estaba de lleno con las nuevas corrientes libertadoras, y que en lugar de resistirlas, las estimulaba sirviéndolas con entusiasmo.

Los esfuerzos que Duval realizara para el "puerto nuevo", le atrajeron erogaciones, males y enemigos, los que no abatieron su carácter firme. Entre esos males, figura la pérdida de buques en alta mar, y el incendio en Bahía de la fragata "Manchega", que conducía 300 barriles de aguardiente, 200 pipas de vino y lastre de sal y ladrillos. Las invasiones inglesas y luego las guerras y la caída del Virreynato mermaron y conmovieron sus negocios. En 1804 fallece su hijo Manuel en Cádiz lo que le produjo honda pena.

Su hermano político y primo, Juan Baudriz, quiebra en 1812, en Cádiz, y arrastra a Duval en el desastre. ¡Qué amarga decepción contienen los párrafos de una carta que le dirige a su pariente! Con qué altivez y dignidad afronta la desgracia! "Me has muerto, vuelvo a repetirte, porque me has hecho perder mi crédito, en una edad como la mía, escaso de salud, con cinco hijos, aún chicos, y que los miro sujetos a pedir limosnas por tu causa...."

Pedro Duval falleció en 1818, y sus escasos bienes pasaron a sus acreedores incluso los de la Ensenada, por la que tanto bregara. Dichos bienes se remataron en Marzo de 1819, y el síndico de su concurso lo fué don José María Morel y Pérez. ("Gazeta", Marzo 24 de 1819).

Este "pionner" colonial bien merece un recuerdo.

CAPITULO-VII

Inacción del Virrey del Pino. — El Fuerte y las invasiones inglesas. — Liniens. — Las baterías que combatieron con el invasor. — Comprobaciones históricas. — Sucesos de 1807. — Los Húsares de Martín Rodríguez. — El guía Barragán.

Mientras el comercio del puerto de la Ensenada se extiende con lentitud, los gobiernos coloniales mantienen en pie de guerra al Fuerte, con sus baterías emplazadas sobre "carronadas", con fosos que la rodean y el pequeño muelle de atraque al Zanjón. El Virrey del Pino, sucesor del marqués de Avilés, no brilla por su diligencia administrativa, y sobre su ánimo pesan más las sugerencias de los comerciantes de Montevideo que los de la Ensenada, permitiendo que se violara el decreto de 1801. Decae, en consecuencia, el puerto de la Ensenada, y sólo quedan los saladeros y las baterías, donde se reconcentra de 1804 al 5 el movimiento de la población. Era jefe del Fuerte el capitán Reina, mencionado por López, teniente de la artillería D. Martín

Cevader, y comandante de las tropas de infantería, el capitán D. Manuel de Salas.

Cartas de Europa anuncian una próxima invasión de Inglaterra a principios de 1806, y las exportaciones se restringen, afectando a la Ensenada; la navegación del Plata se efectúa entre riesgos y sobresaltos y Buenos Aires sufre también las contingencias de la guerra entre la Madre Patria y el poder británico. El Virrey Sobremonte, viviendo fuera de la realidad, inepto en el cargo, descansa en el falso convencimiento de que los enemigos no entrarían nunca al Río de la Plata con barcos de "gran porte", error que muy pronto se desvanece, cuando la flota invasora cierra el horizonte con sus anchos velámenes, frente a la Ensenada.

Aparece entonces en el Fuerte, la figura de Santiago de Liniers, reemplazando en Mayo de 1806 al capitán Reina. Allí lo envía el Virrey Sobremonte, para defender de un desembarco el puerto de la Ensenada. Liniers había desempeñado el cargo de jefe de las cañoneras destinadas a proteger la entrada del río, escuadrilla que se disolvió al conocerse la magnitud de la armada de Berresford, que merodeaba por Maldonado (1). Liniers se captó las simpatías de los habitantes de la Ensenada, y cuenta la tradición que uno de los mejores espectáculos era ver los domingos al

(1). Sagui, (ibid. pág. 170) menciona que Godoy, el príncipe de la Paz, en sus "Memorias", hablando de las invasiones de 1806 y 1807, afirma que Liniers era también comandante general de las fuerzas "sutiles" de Montevideo.

brillante oficial, al frente de sus soldados, oyendo misa en la humilde capilla.

Para evitar la entrada de buques adversarios, echan a pique dos viejas fragatas en la desembocadura del puerto, y coloca tras de ellas algunas cañoneras armadas, mientras ligeras balandras excursionan hasta la Magdalena en procura de noticias acerca de los movimientos enemigos.

El 14 de Junio la escuadra británica se adelanta por el canal, y “el 15, narra Sagui, obra citada, pág. 12, “ se le avisó a Sobremonte, por el comandante de la “ Ensenada, don Santiago Liniers, que a la vista de “ ellos se hallaban once buques, ignorándose si eran “ ingleses, norteamericanos o portugueses. El 24 por “ la mañana avisaba parecerle sospechosos por sus “ maniobras y a las oraciones recibió el Virrey el parte de la tarde de ese mismo día, en el que le comunicaba haber intentado por aquel punto un desembarco los ingleses, habiéndolos rechazado con los “ fuegos de la batería.”

Berresford se aleja, cruza Punta Lara, avista el fuerte de Buenos Aires y regresa para desembarcar en Quilmes. Liniers abandona la Ensenada, acompañado de parte de la guarnición del Fuerte y de todos los hombres aptos del pueblo para trasladarse a la Colonia y emprender la gloriosa Reconquista.

Ha surgido, con motivo de la afirmación de Sagui, una controversia acerca de si el Fuerte de la Ensenada combatió con los buques ingleses. Unos historiadores lo afirman, otros lo niegan. Paul Groussac, en su libro *Santiago Liniers*, pág. 27, edic. 1907, escribe:

“En la mañana del 24 parece que estos buques avistaron la
“ Punta de Lara y el pequeño Fuerte de la Ensenada, entonces al
“ mando de Liniera. Después de una ligera demostración, a la que
“ contestó la batería de tierra, los buques exploradores se correa
“ hacia Buenos Aires....”

“El punto, dice Groussac en una nota, es bastante oscuro. Agra-
“ ga que Mitre, en su “Historia de Belgrano, I. 118, y apoyado
“ probablemente en la carta de Berresford a Baird, dice que no es
“ cierto que los ingleses intentaran desembarcar y fueran rechaza-
“ dos de la Ensenada”, pues tenían ya acordado el punto de des-
“ embarque. Esto último se deduciría, en efecto de la carta de
“ Berresford, (vaga e inexacta). También es cierto que los enemigos
“ no fueron rechazados, sino que su intento de desembarcar fué re-
“ sistido con el fuego de la batería”. Es la versión correcta, con-
“ firmada por el informe oficial del capitán de fragata Gutiérrez de
“ las Conchas, 2.º jefe de la Ensenada y numerosas declaraciones
“ de testigos. (Colección Coronado). En la mañana del 24 “algu-
“ nos” buques ingleses hicieron una demostración en la En-
“ senada. Por otra parte no es menos indiscutible, por 10 declara-
“ ciones de testigos, (ibid.) que “en la mañana del 25, muchos bu-
“ que aparecían a la vista de esta ciudad con su pabellón enarbo-
“ lado y se dirigieron tranquilamente a la costa de los Quilmes”
“ Es muy posible que por indicación de Russel, Pophan pusiera
“ atención en Quilmes, sin acordar una fe ciega a un práctico que
“ encallaba el “Narcissus” en el banco de Ortiz; pudo destacar
“ dos buques a la Ensenada en tanto que el resto de la escuadra
“ venía a reconocer la ciudad. En la eventualidad de atacar Bue-
“ nos Aires, las “instrucciones” de Pophan designaban la Ense-
“ nada; allí desembarcó Witelocke, de acuerdo con la práctica co-
“ rriente. Sin afirmar que la actitud de Liniers fuera causa determi-
“ nante puede conjeturarse que su “alerta” contrarió el plan Po-
“ phan, que tenía por base una “sorpresa” a la población. Quilmes
“ no era un surgidero; fué el punto desierto más próximo a Buenos
“ Aires, donde las fuerzas pudieran hacer pie sin ser inquietadas.”

Reproduzco la opinión de Groussac, por contener aseveraciones de fondo. A ellas ha de agregarse la del Dr. Mariano Moreno (Memorias y arengas recopiladas por su hermano Manuel, *Memorias y Autobiografías*, por A. P. Carranza, tomo II, pág. 69, edición 1910):

“...pero el 24 de Junio, a las oraciones, llegó un parte del
“ comandante de la Ensenada, en que comunicaba haber intentado
“ los ingleses un desembarco por aquel lugar, y haberlos resistido
“ con el fuego de la batería....”

Tanto los testimonios de Sagui, como los de Grousac y Moreno, están contestes en que la batería hizo fuego. ¿Cómo suponer que al descubrir las intenciones del enemigo, iba Liniers a cruzarse de brazos? ¿O acaso, también, no es verosímil que los ingleses tantearan la situación de la Ensenada, procurando cerciorarse si se hallaba en condiciones o no de defensa? Una sola embarcación que se hubiese aventurado a un reconocimiento, es seguro que sufriría los tiros de las baterías de tierra, y esto debió acontecer, dado que Berresford no quiso empeñar combate y se decidió a desembarcar en un paraje desguarnecido como Quilmes.

Hay aún otro testimonio de que la Ensenada de Barragán fué vigilada con atención. El está consignado en el juicio crítico biográfico del general de la Independencia, D. José Matías Zapiola del que es autor Maximino Cámos, y que fué publicado en la *Revista del Museo Histórico Nacional* en 1892. Escribe el autor: “Desempeñó Zapiola, además, otras importantes
“ comisiones en las costas argentinas, entre ellas la vi-
“ gilancia de la Ensenada de Barragán, durante la pri-
“ mera invasión inglesa, sin retribución alguna.”

En qué consistió esta vigilancia no lo dice, pero es seguro que los buques que mandaba Zapiola actuaron en combinación con el Fuerte.

Pero algunos cronistas, para negar el hecho, se apoyan en una declaración de Liniers, a la cual no le

atribuyo sino un valor circunstancial. En el apéndice número 3 de la obra de Sagui, y la que he consultado por ser muy completa, se inserta el parte del comodoro Pophan sobre la Reconquista de Buenos Aires, al lord del almirantazgo W. Mardsden y la célebre refutación de Liniers. El primer documento fué escrito a bordo del navío *Diadema*, anclado en el Río de la Plata, el 25 de Agosto de 1806. En él, Pophan acusa a Liniers de haber violado la palabra de honor empeñada, pues reunió gente en la Colonia. Liniers responde así: “Este párrafo, directamente contra mi honor, debo desmentirlo. . . . Yo vine a esta plaza el 29 de Junio, dos días después de su rendición, con salvo conducto del general Berresford, a quien pasé recado con don Edmundo O’Gorman, significándole que no habiendo tenido el honor de que atacase al fuerte de la Ensenada de Barragán que yo defendía, no era su prisionero.” (Proclama de Liniers, 30 de Junio de 1807).

Bien, el hecho es cierto: Berresford no atacó el Fuerte, porque no desembarcó el ejército, pero pudieron combatir los buques, lo que ya es distinto. Liniers con hábil sagacidad, daba a la cuestión un corte verídico. ¿Cómo iba a ser prisionero si no había sido ni siquiera atacado por las tropas de tierra? . . . Sagui, explica el caso de la manera siguiente:

“La principal medida tomada por el Cabildo de Buenos Aires, fué hacer pasar a Montevideo al capitán de navío don Santiago Liniers, que a la entrada de Berresford se hallaba de comandante de la Ensenada, “circunstancia por la cual se había libertado del juramento de prisionero.”

Es indudable, finalmente, que el Fuerte rechazó

alguna intentona inglesa, la que no se formalizó en batalla seria, pero esto no quita al suceso su resonancia histórica. Aquellos cañonazos de la batería anticiparon la heroica resistencia de Buenos Aires.

Un año transcurrido, empobrecida la población, sin tropas el fuerte, el sábado 27 de Junio de 1807, aparece frente a Monte Santiago una poderosa escuadra de 43 buques que enarbola el pabellón real británico al mando del almirante Murray. El 28 por la mañana, día domingo, numerosas chalanas ponen en tierra, utilizando los puentes del Zanjón y del Piloto (1), a varios regimientos que formaban el ejército del general Witelocke. La artillería costó mucho llevarla porque los barriales hacían fatigosa la operación. Pronto los habitantes vieron que a lo lejos, en columnas, los soldados extranjeros, luciendo sus petos rojos, se alejaban rumbo a la ciudad. Era el segundo acto del drama que empezaba. La guarnición huyó, pues el Fuerte había sido desmantelado por una orden desafortunada de Sobremonde a Liniers. Arrancados los cañones, fueron conducidos a la Colonia y allí quedaron abandonados en la playa. Sagui, agrega (ibid, pág. 43): “Se vió después
“ el gobierno obligado a mandarlos traer de las playas
“ de la Colonia, pues en Montevideo sobraban cañones
“ que el Virrey mismo había revisado meses antes, y
“ júzguese si podía necesitar de la de un punto tan
“ importante como el de la Ensenada.” Pero, tras las

(1). Estos puentes, de madera dura, se conservaron muchos años y los pilotes de uno de ellos estaban en pie en 1899. Por ellos pasaron 11.300 soldados ingleses.

lomas, esperaba una guardia de Húsares de la Patria, al mando del comandante Martín Rodríguez. El mismo patricio ha contado en sus *Memorias*, (“*Memorias y Autobiografías*”, por A. P. Carranza):

“Al fin entró al Río de la Plata la anunciada grande expedición inglesa. Esta puso proa a la Ensenada y desembarcó en este punto todo su ejército. Sabedor de esto el señor Liniera, me ordenó que saliese inmediatamente con mi escuadrón y que viniese siempre a vanguardia del enemigo, observando sus marchas. Esa misma noche salí y amanecí sobre la loma de la Ensenada; allí me mantuve cinco días esperando que el ejército enemigo emprendiera su marcha.”

Narra después las dificultades que vencieron los invasores para atravesar los bañados, y el primer encuentro que él sostuvo, en el que les mató tres hombres cerca de la Ensenada.

Withelocke dejó en la Ensenada un destacamento de infantería para que organizase allí un hospital de sangre, que no pudo utilizar.

Recogí de labios de ancianos vecinos de la Ensenada, una curiosa anécdota, transmitida de padres a hijos. Un Barragán fué la única persona que recibió a las tropas inglesas, pues el resto del pueblo corrió a esconderse no queriendo ayudar en nada al invasor. Dicho poblador accedió a las instancias del jefe de vanguardia de Witelocke, general Cower y lo condujo rápidamente hasta las inmediaciones del Riachuelo. No le ocurrió lo mismo a Witelocke, el que informa en el parte a Mr. Whidham, publicado en la *Gazeta Extraordinaria* de Londres, el 13 de Septiembre de 1807:

“Después de muchas dilaciones originadas por los vientos contrarios, se efectuó el desembarco sin oposición el 28 de dicho

“ nes en la Ensenada de Barragán”. “ Por ignorancia de un
“ guía no pude reunirme con el cuerpo principal del ejército hasta
“ el día siguiente en que formé la línea.”

Según la tradición, el guía Barragán cobró en buenas monedas de oro sus servicios, y regresó en 1808 a la Ensenada. El vecindario le cerró sus puertas y le expulsó, castigando así su traición.



CAPITULO VIII

El monopolio. — Exclusivismo del comercio Español. — Angustiosa situación de la Colonia de Buenos Aires. — Indiferencia de España. — Acción de Montevideo. — Belgrano y Moreno. — El comercio libre. — Alegatos de los criollos. — Consejos al Virrey. — La costa Sur. — Anhelos cumplidos.

El Real Consulado donde Belgrano difundiera sus ideas, había conseguido un triunfo habilitando el puerto de la Ensenada, con lo que se complementó a Buenos Aires, desprovisto de amarraderos seguros, y sometida hasta entonces a la tiranía de Montevideo. Pero aquel cuerpo, débil ante el poder del Rey, conteniendo en su seno elementos avanzados y reaccionarios, no pudo imponer sus nuevas orientaciones, y poco a poco fué cediendo a la sugestión de la Metrópoli y a los reclamos de los comerciantes interesados, hasta cesar su acción y cruzarse de brazos. El problema volvió a su punto inicial; el puerto de la Ensenada languideció, mientras de España se daba la voz de orden de “un solo puerto para el Río de la Plata”, pues los americanos

“no necesitaban más”. Este puerto era Montevideo, mientras a Buenos Aires se le consideraba “de tránsito”, debiendo huir de él todo piloto previsor. (1). Añádase a esto que los impuestos aduaneros se aumentaban; que al tasajo y demás frutos del país se le duplicaron los derechos, haciendo nula la exportación, y que los ganados inútiles pastaban por centenares en la Pampa sin que los estancieros pudieran beneficiarlos; los saladeros no funcionaban, por carencia de mercados y de materias primas, como la sal, etc.; en cuanto a las importaciones, su costo había subido extraordinariamente, sangrando a la ya castigada Buenos Aires. El monopolio, la exacción y la injusticia se ensañoreaba sobre el Virreynato a fines de 1809, y aquella vislumbre que encendiera el decreto de Avilés, se apagaba sin remedio. La Ensenada, que parecía destinada a encabezar un progresivo movimiento económico, se despoblaba, pues los saladeros, el muelle, las estancias no pedían peones, ni obreros, ni artesanos, dado que la inacción consumía el organismo del país. De 1808 al comienzo de 1810, no se realiza una transacción, y no sale un buque con cargamento. “Sólo quedaban mujeres y ancianos”, consigna Cestino.

Se sumía la colonia en la miseria, pero velaban por el porvenir potentes cerebros, preparando la ancha vía

(1). “El puerto de Buenos Aires, dice Mitre, “Historia de Belgrano”, señalado por la naturaleza para ser el emporio de la América Meridional, fué considerado por la España como un presente funesto y como tal se declaró puerta condenada aún para el uso de sus propios habitantes.”

de la libertad. El problema del comercio libre residía en el problema de los puertos; el Río de la Plata, anchuroso, con canales profundos, abrigos seguros, rutas rápidas, no debía tener una sola puerta; esa puerta era el monopolio, la dictadura, el atraso, y como el estuario no ofrecía al navegante los caminos que marcaban sus corrientes, así también el extenso Virreynato aguardaba la era de renovación y de reforma retardada por siglos. Del otro lado de Buenos Aires, hacia el norte, hacia el oeste, hacia el este, habían pueblos ansiosos de liberación, que no debían depender en sus relaciones morales y materiales, de un ventanillo cruzado de barrotes como lo era el puerto de Montevideo. Bastante tenían con el desierto, para que se les aumentara sus penurias con el monopolio portuario que la corte española mantenía, mal informada y muy indiferente respecto de sus ilimitados dominios americanos. Las representaciones de los agricultores y de los hacendados son elocuentes pruebas de las necesidades de la época. “El Río de la Plata, escribe Mariano Moreno, “ en sus *Memorias*, es el punto interesante de estas “ Américas.... Su pérdida debe ser tan funesta a la “ nación como al mismo gobierno. No hay puerto mercante en el mundo que no lo conozca como así nuestros frutos y nuestra bandera”. “Entran y salen por “ él, agregaba, 300 buques de comercio, 18 millones de “ frutos que consume el Perú, un millón de cueros...” Estudiaban atentamente estos problemas, Manuel Belgrano y Mariano Moreno, y el 5 de Mayo de 1810, veinte días antes del derrocamiento del Virrey Cisneros, *El Correo del Comercio* (“Archivo de Belgrano”, Mu-

seo Mitre, pág. 73, tomo II), lanza a la publicidad un estudio con el título de “Navegación”, en el que trata la cuestión portuaria con extraordinaria clarovidencia. Belgrano escribe con conocimiento técnico y delinea las ventajas de la Ensenada, con aquella serenidad de su estilo, trasunto fiel de su carácter de varón reflexivo y comprensivo.

“No se entienda, dice, que esto sea querer aspirar a que sólo el puerto de la Ensenada sea el único en el Río de la Plata para admitir los buques de nuestro comercio marítimo; estamos muy distantes de pensar en esta exclusividad ociosa, puesto que nuestra idea es, conforme a las intenciones de nuestro gobierno de proveer las mayores ventajas a los súbditos; que se abran al comercio todos los puertos que se conocen en la costa septentrional y meridional de este gran río, conociendo que éste es uno de los principales arbitrios de atraer a nuestra gente a las riberas y poblarlas como es debido para tener los medios más prontos de su defensa.”

Las opiniones de Belgrano entrañaban una fundamental orientación. “Abrir al comercio todos los puertos”, se traducía por la rebelión. Agregaba que el contrabando de que hablaba el monopolio para encerrarse en Montevideo, era un “bú” asusta niños, y que el medio de extirparlo estaba en traer los buques a la vista del gobierno.

“Hay también otros motivos muy poderosos, continúa, y de la mayor consecuencia para facilitar este puerto y ponerlo en el mejor estado posible, como quisiéramos que lo estuviesen todos los que hay en nuestro Río de la Plata; económicamente exigen de nosotros la mayor atención y cuidado bajo todas consideraciones: si ellos hubieran tenido el llamativo del comercio, estamos seguros que nuestras costas presenciarían un aspecto muy diferente que el que hoy tienen y habrían causado y causarían el respeto a que somos acreedores.”

Belgrano experimentaba depresión moral al presenciar el espectáculo de un pueblo ansioso de trabajo, aherrojado por las cadenas de un sistema de esclavitud odioso y abusivo. En el párrafo siguiente, el redactor presentía la famosa fórmula de Alberdi:

“Ya hemos indicado que sería un arbitrio abrir a los puertos para llamar las gentes y poblar nuestras riberas: en efecto, los consumos de las embarcaciones en todo sentido, proporcionan utilidades reales y verdaderas a los que se dedican a proveerlas, así se ve que las tierras que están a las inmediaciones de los puertos de mar son las que están mejor cultivadas y las que inmediatamente se pueblan tomando un valor crecido.”

“Nosotros necesitamos poblar las costas sud de este río, y sin costo alguno del erario ni de la causa pública, se pueden conseguir, con solo obligar a las embarcaciones que vienen al amarradero a que hayan de entrar a la Ensenada de Barragán; los costos y los gastos que ellas han de hacer para la manutención de las tripulaciones y para las operaciones precisas de cargas y descargas serán un aliciente poderoso para reunir en aquel punto un gran número de gentes que tenemos dispersas, y formar un pueblo de toda consideración con utilidad grande del estado, así por la moral como por lo físico”.

En el número siguiente (15 de Mayo de 1810, *ibid.* pág. 81, 82, 83), Belgrano hace un llamado a los comerciantes más ricos y los invita a dirigirse a la Ensenada. Si faltan puentes se construyen con poco costo, “el que deducido de los gravámenes muy moderados que se señalaran a los que se valiesen de ellos, se dejarán a beneficio de los fondos públicos de la población.”

Con la prudencia que es el rasgo de la obra de Belgrano, el secretario del Real Consulado incita al Virrey a que apoye esta iniciativa. Son sus palabras: “previniendo que nuestro gobierno y en particular el digno jefe que tenemos, no ha de separar de sus mi-

“ras un punto del mayor interés para la seguridad de
“estas provincias y el fomento de las riquezas reales
“de ellas mismas.”

Mariano Moreno, observando el desarrollo económico, político y sociológico-moral de la Colonia, une su voz a la de Belgrano, con la fogosidad de su impetuoso temperamento. En un manuscrito que lleva la fecha de 1801, titulado *Nuevo aspecto del comercio del Río de la Plata*, y que forma parte de la colección de papeles revisados por su hermano Manuel (*Memorias y Arengas*), demuestra hasta la evidencia la premienencia del puerto de la Ensenada sobre Montevideo.

“En otras manos que las españolas, dice, sería a esta hora la
“Ensenada una ciudad comerciante de cuarenta o cincuenta mil
“almas. Otro gobierno tan ignorante como lo es el de España para
“con sus colonias, podía no haber fomentado este puerto del Río
“de la Plata hasta el grado de elevación a que sus ventajas na-
“turales lo destinan, pero ninguno habría sido capaz de inhabilitar-
“lo para el comercio. Esto es, sin embargo, el estado a que se
“halla reducido.”



Manuel Moreno, apoyando las opiniones del procer y reproduciéndolas, discurre como sigue:

“El espíritu de monopolio, que desde el gabinete del gobierno
“español descendía a todas las clases del estado, había conse-
“guido olvidar el puerto de la Ensenada de Barragán, que después
“de Maldonado, es el primero del Río de la Plata.”

“La corte, empeñada en fomentar el establecimiento de Mon-
“tevideo, no discurrió otro arbitrio que el de favorecer su puerto
“con privilegios exclusivos, que al fin lo constituyeron único y
“preciso en aquellas costas. Sin cálculo bastante para hallar el
“medio de levantar un pueblo por caminos juiciosos, el gobierno
“español no supo jamás mirar por los intereses de uno de sus
“súbditos sin arruinar a otros.”

“La Ensenada de Barragán fué el puerto de nuestro comercio hasta mediados del siglo pasado. Su seguridad, su excelencia, su cómoda entrada y su mediación al centro del consumo y de las producciones del país, son ventajas tan conocidas, que solamente la rivalidad y la oposición de los intereses han podido negarlo. Mientras el puerto de Montevideo, cercado de escollos peligrosos a su entrada y expuesto a las tormentas furiosas del sureste y suroeste, no presenta a los barcos un refugio seguro dentro de sí mismo, la Ensenada concede un fácil acceso al navegante sin venderle demasiado caro los favores que le dispensa.”

“..... Raynal se engañó mucho, cuando aseguró que la insuficiencia del puerto de la Ensenada para los objetos de tráfico del país, hizo construir la ciudad de Montevideo en la ribera opuesta. No por este motivo, sino por el deseo de poner freno a los portugueses, es que se determinó la corte de España en la resolución de fundar a Montevideo.”

Quedaba latente la aspiración de los habitantes del Virreynato, de que se crearan y habilitaran puertos, y de que el Río de la Plata fuera surcado en todas direcciones. El agotamiento de las fuentes de producción, el atraso en la colonización, las costas despobladas, los impuestos y gabelas, la carencia de libertades, formaban un cúmulo de hechos que Moreno calificaba con frases lapidarias. “El nuevo aspecto del comercio”, que preveía Vieytes en 1801, se delineaba con contornos concretos y halagadores aunque no lo descubriera el mismo Virrey, a quien se dirigía en última instancia el propio Belgrano. Las invasiones inglesas habían dejado un hondo sedimento, despertando la conciencia del valor colectivo y de la autonomía individual. Con la bandera adversaria, que pretendiera reemplazar una tiranía con otra, había flameado, no obstante, el estandarte del comercio libre, que flotaba desde Buenos Aires a la Ensenada, atrayendo el ensueño de una raza que

despertaba a la existencia. (1). La costa sur no era para los criollos el despreciable yermo, ni la ignara tierra salvaje, ni el inaccesible desierto. Belgrano indicaba proféticamente el camino, a lo largo del Plata y del mar, con un gesto que atraviesa las edades argentinas, y pensaba que los puertos concluirían con el atraso, la injusticia y el aislamiento, como concluyeron, efectivamente, y para siempre.

Con la toma de la ciudad de Montevideo, en 1814, se quebró el último eslabón de esa cadena que cerrara durante dos siglos el Bío de la Plata. Los ideales de Belgrano y Moreno se cumplieron entonces sancionándose de una manera irrevocable.

(1). “El comercio libre, escribe Sagui, nos hizo ver que hasta buques de 400 toneladas entran a balizas interiores.” (Sagui, *ibid*).



CAPITULO IX

La Junta. — Programa económico. — Estadistas, no ensayistas. — Fomento portuario. — Diversos decretos. — La repartición de la tierra. — Contra el latifundio. — Rebaja de impuestos. — Organización metódica. — Moreno y el Deán Funes. — Actitud del Real Consulado. — Establecimiento del Correo Oficial. — La última visita del Patricio.

La Junta de Buenos Aires entró a regir los destinos del pueblo adoptando los principios políticos de Mariano Moreno, que destruían el régimen monárquico español en todos sus resortes. Fácil es descubrir a través de documentos, el rumbo impreso a sus deliberaciones, las que, más que doctrinarias, se traducían en sucesivos actos ejecutivos, que infiltraban un dinamismo creador en la sociedad. Los miembros de la Junta no se improvisaban en el ejercicio del mando: llevaban a él sus experiencias, el fruto de sus silenciosas meditaciones; conocían las necesidades de la colonia y abarcaban un vasto campo de labor, virgen hasta entonces de toda semilla. No les pudo sorprender ni los

acontecimientos inesperados, ni las adversidades inherentes a todo ensayo constructivo; debíase tropezar con la rutina, los intereses creados, los monopolios, y no se derrumbaba impunemente el viejo edificio sin que sus escombros molestaran y aún hirieran a aquellos que esgrimían la piqueta. Además, no contaban con otro auspicio que con el de la voluntad y el sentimiento de una raza naciente, mientras el enemigo se aferraba a raíces hondas y tradicionales y a prejuicios difíciles de desentrañar de cuajo con procedimientos dilatorios. La Junta comprendió que su decisión salvaría la causa de la libertad y el puñado de hombres que eran ciencia, fuerza, elocuencia, acción, se empeñó sin desmayos en la tarea. ¡Comercio libre!, fué el grito de Moreno, sintetizando así su imperecedera teoría económica a cuyo impulso las murallas carcomidas caen pulverizadas. Ya hacía tiempo que Vieytes, Belgrano, Moreno, Paso y Castelli, habían diseñado el programa de su gran campaña, articulándolo en el mismo escenario en que les tocaba desarrollar sus aptitudes singulares. Fué instante feliz para una generación capacitada, a la que le cupo la dicha de inmortalizarse convirtiendo sus ensueños en realidades de bronce.

La preocupación que dominó a Moreno fué la de los puertos: mientras el Río de la Plata estuviera velado por el misterio; mientras Buenos Aires viviera rodeado de bajíos, de canales infranqueables, de peligros; mientras los capitanes no tuvieran un abrigo para sus naves, Montevideo, la reacción, o lo que es lo mismo, el monopolio de la ex metrópoli, estrecharían con un cinto de acero a la joven democracia en ascenso, y

el comercio, la industria, agonizarían bajo las garras del monstruo.

Admirable es la presteza y la oportunidad con que la Junta acude a solucionar la cuestión. Ni vacila, ni debate. Hay clarovidencia en su espíritu, y en su marcha perfecta unidad; no se escapa ni un detalle, ni la ocasión más pequeña para adelantar en la senda inicial (1). Es urgente el puerto, y él no puede ser otro que la Ensenada, al que se fomentará por todos los medios y en todas las formas. Ya no se trata de la emulación colonial, de la competencia entre dos comercios de la misma nacionalidad; es al adversario al que hay que reemplazar con otro más poderoso y pujante. A la bahía de Montevideo, llave-torniquete de la Corte, es imperativo imponerle la portada ancha por donde circule y se expanda la existencia robusta del país; el puerto libre, los puertos del Plata que han de cimentar la ansiada libertad y han de acercar a un pueblo hasta ayer esclavo a otros pueblos organizados.

Quien lea con sentido analítico las “órdenes” emanadas de la Junta, extraerá de ellas el convencimiento

(1). Algunos autores hacen notar que la Junta se extralimitó en sus atribuciones, invadiendo la jurisdicción del Cabildo, cuando dictó disposiciones en materias impositivas. (J. C. Rébora, “Las Finanzas de Buenos Aires”, 1911; L. V. Varela, “Historia Constitucional de la República Argentina, 1910; A. del Valle, “Apuntes de sus conferencias”). La Junta no tenía otra cosa que hacer, que salvar al país del caos, unificando en sus manos los resortes administrativos. De otro modo en materia de exportaciones e importaciones, por ejemplo, habría tenido que depender del régimen portuario de Montevideo, y éste era la sumisión y la derrota.—(N. del A.)

de que aquel cuerpo lo formaron estadistas que la Providencia reunió para tutelar la emancipación.

Cuatro días habían transcurrido desde la instalación de la Junta, cuando ésta resuelve declarar puerto franco a la Ensenada, con la siguiente resolución:

“Buenos Aires, Mayo 29 de 1810. — Siendo conveniente que se reciban en el puerto de la Ensenada los barcos que lleguen al efecto, lo previene a Vd. esta Junta para que así se verifique sin embargo de cualesquiera órdenes contrarias con que se halle.— Cornelio Saavedra, presidente; M. Moreno, secretario.” (Archivo de gobierno, 1810. Cap. XLII, nú. 11).

“El doctor Moreno, informa Manuel Moreno, (ibid, pág. 193).
“fue a la Ensenada, acompañado de algunos individuos del gobierno, para examinar personalmente a las bondades de su puerto y enterarse de las obras que se necesitaban para fortificarlo, componer los caminos hasta la capital y adelantar el pueblo. En consecuencia de esto, se decretó la habilitación del puerto de la Ensenada y se mandó que todos los barcos del comercio que se hallaban anclados frente a Buenos Aires, se trasladasen a él desde fines de Octubre de 1810. Así se ha ejecutado. El camino se ha empezado a componer con toda la actividad posible; se han dado providencias para adelantar la población y construir los edificios necesarios; el tesoro público se ha abierto generosamente para los industriosos que quieran concurrir a mejorar al pueblo. No es ya la Ensenada una “especie de villaje” formado por algunas cabañas, construídas por juneos, cubiertas de cuecos y dispersas sin orden, conforme la pinta Raynal. En el día tiene buenas casas, y no carece de las comodidades que son de apeteer. Dentro de poco será una población regular y un sitio delicioso y útil.”

Estas medidas comprobaban que la Junta, entendiendo realizar su misión revolucionaria con exactitud, buscaba establecer núcleos de población fuera de Buenos Aires, para irradiar su influencia y defender a la ciudad de futuros riesgos y acechanzas. ¿Pero cómo era factible tal propósito? Solidificando el puerto;

para ello no bastaban decretos, sino estímulos y recompensas. Entre los serios tropiezos que debió afrontar, figuraba el latifundio, que reconocía por origen la concesión de las “mercedes” reales, la apropiación de tierras desiertas, por los que habían gozado de privanza durante la dominación colonial. Cientos de leguas se hallaban en poder de unos pocos, mientras los más vivían inactivos frente a la Pampa inculta. Moreno, impresionado por Adan Smith, como Vieytes, había leído y traducido el *Contrato social*; Montesquieu y Rousseau saturaban el espíritu de la época y la opinión se inclinaba a la repartición de la tierra de acuerdo con las exigencias generales y con las doctrinas económicas que la filosofía del siglo esparcía desde el viejo mundo. Resultado de todo esto fué el decreto de la Junta, de Octubre 24 de 1810, (“Gaceta de Buenos Aires”, N.º 21), en el que se declaraba que:

“El fomento de la población de la Ensenada que la Junta ha resuelto sostener a toda costa, excitará la codicia de algunas personas poderosas que en semejantes condiciones compran terrenos dilatados por el interés de la reventa, o para establecer grandes posesiones, que quitan a los pobladores la esperanza de ser algún día propietarios. Para evitar este mal, añadía, ha resuelto la Junta que las ventas de terreno en el pueblo de la Ensenada no puedan pasar de una cuadra cuadrada; que todo propietario de más terreno sea obligado a vender una cuadra o menos a todo comprador que lo solicite; que las ventas se hagan por tasación de peritos, sin ser arbitrario al dueño fijar el precio; y que todo comprador deba empezar su edificio con sujeción al plan delineado, en el término de dos meses después de comprado; y el que no lo verificase será obligado a venderlo a cualquier comprador que afiance su edificación en el terminado prefijado.”

Quiso con esta medida, ensayar la división de la tierra, con la intervención del Estado, reduciendo a sus proporciones lógicas la propiedad precisamente cuando el Virreynato había instituido el acaparamiento en los magnates y funcionarios, que eran dueños de extensísimas zonas mal pobladas y peor conocidas. Hasta 1810 no se enajenaban los campos sino en raras ocasiones y cuando se hacía era con el propósito de la especulación de que habla la Junta (1). Los pequeños labradores, los colonos, los que anhelaban suelo para trabajar y cultivar no hallaban donde acudir, sometidos a un verdadero feudalismo. Solamente, sancionado el movimiento de Mayo, obligados a vender los terratenientes, los alrededores de Buenos Aires se ensanchan y aparecen entonces las "quintas", las "chacras", las "estanzuelas", que impulsan y fomentan la huerta, la agricultura y la ganadería.

Apercibida la Junta de que poblar y edificar era fomentar el progreso, agrega a la orden del 24 de Octubre, otra en la que:

"Anuncia al público que los que quieran dedicarse a la fábrica de hornos y obrajes de ladrillos y cal de la inmediación del pueblo de la Ensenada, serán habilitados con el auxilio de dos mil pesos por disposición del gobierno acreditándose su persona y empeño por los informes y atestados de seguridad, del señor Pedro Duval con quien deberán tratar y acordarse en cuanto al em-

(1). En 1811, doña María Cipriana Sosa, heredera de doña Tomasa López Osornio, donó una manzana de 100 varas en la Ensenada a su ahijada Paula Mercedes Duval. Fué albacea y heredero universal de la señora Sosa el Dr. Domingo Antonio de Zapiola. (Archivo Cestino. Ibid).

“ pleo e inversión del auxilio en los útiles y ramos de la fábrica y
“ su corriente labor. (1).

Ya en la senda de la organización, la Junta dispone que “ todos los frutos que se traigan por la Ensenada paguen dos por ciento menos en los derechos de su estación”, estableciendo la siguiente tarifa para la conducción de los cargamentos desde Buenos Aires: Por cada millar de cueros, sesenta y dos pesos y medio; por cada fardo de cueros de caballo, veinte reales; por cada uno de crin o lana, dos pesos; por cada planta de café, tres reales. Más tarde la Junta declara que en la disminución de dos por ciento en el derecho de salida de la Ensenada, “ no se comprende el ramo de guerra y sí la alcabala” (3). Se ordena también que nadie debía llevar más cantidad de 100 pesos sin guías a la Ensenada (4), y el 24 de Noviembre del mismo año 10, se establece un correo semanal, “ para que los comerciantes no carezcan de las noticias propias de sus negocios.” (5). Esta es la primera vez que la Ensenada disfruta de un beneficio de tanta trascendencia.

Los capitanes de buques, descoscos de ver terminadas las gestiones que harían de la Ensenada un puerto cómodo, indican a la Junta la necesidad de balizarlo para que fuera más factible la navegación. Accede

(1) Este decreto está refrendado por el Dr. Juan José Paso. (“Gaceta de Buenos Aires”, 6 de Noviembre de 1810).

(2). “Gaceta”, 13 de Noviembre 1810.

(3). Archivo General. Libros del Tribunal de Cuentas. 1811. Tomo I, pág. 14. “Gaceta” núm. 32.

(4). “Gaceta”, núm. 42.

(5). Archivo del Gobierno. 1810. Tomo XXVIII. núm. 76.

la Junta a este pedido y designa a su vocal don Domingo Matheu para que gestione del Consulado la colocación de las balizas. La respuesta de dicho cuerpo es digna de transcribirse:

“Excelentísimo señor.—A fin de que pueda realizarse la obra de las balizas del puerto de la Ensenada con la perfección que exige el objeto de su destino, y recomienda a V. E. en oficio del día 6, se ha prevenido a los individuos de este Consulado que se hallen entendiendo en la de los puentes (1) de los caminos del propio puerto, se pongan de acuerdo sobre el particular con el señor Vocal don Domingo Matheu, como encargado de V. S., contando al efecto con cuanto se necesite de los fondos Consulares; le aviso a V. S. en contestación. Dios guarde a V. S. muchos años.—Buenos Aires, Noviembre 13 de 1910. Exmo. señor Pirán, Francisco Antonio de Escalada, Benito de Iglesias. Exmo. señor Presidente de la Junta Provisional Gubernativa (2).”

La rápida síntesis de las medidas adoptadas por la Junta, revela el entusiasmo con que ésta, y con ella el pueblo de Buenos Aires, afrontaba la instalación del puerto de la Ensenada. Mariano Moreno no limitaba su labor al simple fomento de un puerto comercial, sino que la extendía a la realización de un plan militar: convencido de que en cualquier momento el poder español reaccionaría, y de que por mar vendría el más recio ataque, proyectaba la instalación de un parque bélico, un varadero, el refuerzo de las fortificaciones, y la estación permanente de la flotilla de la Junta. El Deán

(1). En las puertas del Real Consulado se fijó un aviso en Octubre de 1810, llamando a almoneda para construir seis puentes en el camino de la Ensenada. (Noticia de “El Comercio de Buenos Aires”, ya citado).

(2). Archivo de Gobierno, 1810, XIII, Núm. 22 y 23.

Funes fué confidente de estos proyectos, que no se realizaron por los sucesos políticos que dividieron al primer gobierno presidido por Saavedra (1).

Conjuntamente con las providencias en pro de la Ensenada, la Junta había dirigido su atención al puerto de Maldonado, con el secreto designio de vigilar a Montevideo, y establecer en él una base de resistencia.

“Las medidas tomadas en favor de Maldonado fueron des-
“ concertadas por el Gobernador y comandante de la Marina de
“ Montevideo, que apoderándose de aquel pueblo con fuerza ar-
“ mada, lo reducen al estado lastimoso en que anteriormente ya-
“ cía. (2). ”

Fué entonces que la Junta insistió en su propaganda y ordenó que:

“Todo buque mercante, sea nacional o extranjero que no pue-
“ da entrar al canal de Baliza, deba precisamente situarse en el
“ puerto de la Ensenada para descargar y cargar los retornos,
“ sin que por otra parte pueda ser admitido a nuestro comercio,
“ siendo de cuenta del gobierno allanar los caminos, y proveer
“ aquel puerto de todos los auxilios y seguridades que puedan
“ añadirse a las que la misma naturaleza presenta, a fin de que
“ las descargas y cargas puedan ejecutarse, o por agua en bu-
“ ques pequeños, como se han practicado hasta ahora, o por tierra,
“ o por medio de carruajes, que transitaran fácilmente después
“ de allanados los embarazos del piso, debiendo comprender en
“ esta resolución todo buque que llegue a este río del primero del
“ corriente en adelante.” (3).

(1). El Deán Funes acompañó a Moreno en su visita a la Ensenada y se quedó allí, restableciéndose de su salud quebrantada.

(2). Decreto del 12 de Octubre de 1810. Leyes y decretos de la Provincia de Buenos Aires. Pág. 61. Lleva la firma de Mariano Moreno.

(3) Idem.

No vió su sueño realizado Mariano Moreno. Las vicisitudes de su agitada existencia, el rudo combate, alejaron de la patria al impetuoso demócrata, a quien un escritor ha comparado a “una espada brillando al Sol”. Su voluntario ostracismo fué una triste despedida. “El día 24 de Enero de 1811, “dice su hermano “ Manuel, salió el doctor Moreno del puerto de Buenos Aires, en la escuna de S. M. B. la “Milestoe”, para el “ de la Ensenada. Allí estuvo un día y visitó otra vez “ su puerto....”

Lo último que divisó Moreno de la tierra amada, fué la línea de los montes del Río Santiago.

CAPITULO X

El director Alvarez Thomas. — Las orientaciones de la Junta. — Protestas de los ingleses y del comandante Brown. — Energía oficial. — Una frase patriótica. — El Gobierno de Pueyrredón. — Se crea el cabotaje. — La cenicienta de los puertos.

Envuelto el país en cruenta conmoción interna y externa, sucediéndose los gobiernos unos tras otros, se disipa paulatinamente la preocupación portuaria, mientras las medidas de la Junta de 1810 se cumplen a intervalos, o caen en desuso. Cruje en sus cimientos el Estado incipiente. Las pasiones, los odios y la guerra absorben los ánimos, y el comercio y la industria languidecen y se debaten impotentes. La Ensenada lleva una existencia monótona; aislada y sufrida, los barcos la frecuentan con poca asiduidad, efecto de la paralización forzosa que experimenta todo el organismo. (1).

(1) Durante 1811 a 1814, uno de los pocos hombres de negocio que comerciaban con la Ensenada, era don Francisco Belgrano. Insertaba sus avisos en "La Gaceta Ministerial del Gobierno de

El director Alvarez Thomas, en 1815, hace un paréntesis a las preocupaciones políticas, y pretende, con excelente prudencia, organizar los servicios portuarios, tomando como punto de partida lo establecido en 1810. Los vecinos de la Ensenada piden al gobernante medidas que abran a la actividad el puerto, y a sus anhelos éste responde con un decreto, en el que reproduce íntegro el que expidiera la Junta inmediatamente después de su constitución. A dicho decreto acompañan las siguientes palabras, que honran al director Alvarez y a su ministro, el Dr. Gregorio Tagle:

“A representación del vecindario del puerto de la Ensenada, y por haber desaparecido los obstáculos que interrumpieron el cumplimiento del referido decreto, penetrados de los mismos sentimientos que los inspiraron a aquel gobierno de la patria, vengo a ordenar su ejecución en los mismos términos que en aquel está dispuesto. Comuníquese el presente a quien corresponda y publíquese en la “Gaceta” para que llegue a noticias de todos. Firmado: Alvarez; Gregorio Tagle.” (1).

Reconocióse así, a los pocos años de la desaparición de Mariano Moreno, que la política de puertos pro-

Buenos Aires”. “Vive junto a Santo Domingo”, decía el anuncio. El 6, 7 y 8 de Octubre de 1814, se remataron en almoneda las fragatas surtas en aquel puerto “Belfats”, en 10,000 \$; “Dicha Agreeable”, 10,000. En el mismo año fray Bartolomé Muñoz dona al Estado el plano general de los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, con sus confluencias y comarcas, delineado en 1811 “y los cronográficos de Madrid, de Buenos Aires y de Montevideo” con sus perspectivas. En el primero se señala la Ensenada como un puerto importante. Dicha donación, como así la de libros, gabinetes, etc., fué aceptada por el Director Supremo señor Posadas, el 11 de Junio de 1814. (“Gaceta”, núm. 10).

(1). “Gaceta”, 19 de Agosto de 1815.

pios para Buenos Aires, era indispensable y acertada. Mientras el país estuviera sometido a tuteladas extrañas, su industria, su comercio y su economía, sufrirían de una manera considerable. (1).

La actitud del Director es recibida por los comerciantes, ya confabulados con los de Montevideo, con evidente desagrado, hasta el punto que los marinos ingleses se niegan a dirigirse a la Ensenada, pretendien-

(1) (Decreto de 25 de Noviembre de 1815. Registro oficial). En Diciembre del mismo se resolvió: "que todos los buques extranjeros deban hacer su carga y descarga en el puerto de la Ensenada; para ser admitidos a nuestro comercio, deberán tener su cumplimiento respecto de los buques procedentes de Londres, de otros puntos de Europa y Norte América desde el día que se cumplan los seis meses, contados del referido 25 de Noviembre del pasado y respecto de los precedentes de las costas del Brasil en el término de tres meses contados del mismo modo; pero con la expresa condición de que dentro de estos plazos, ningún buque cualquiera que sea su procedencia, podrá hacer su carga y descarga en el amarradero, sino precisamente dentro de las balizas de este río, y no pudiendo verificarlo, deberá pasar al mencionado puerto de la Ensenada."

"En consecuencia, agrega la resolución, y no debiendo tener otra regla en mis resoluciones que el mayor engrandecimiento del país, aunque se tropiese en los principios de algunos inconvenientes que allanaré el transecurso de los tiempos, he venido en decretar que el puerto de la Ensenada lo sea exclusivamente de este río, para todos los buques extranjeros, de cualquier parte que fuesen, sin que puedan, por pretexto alguno, ser admitido a nuestro comercio los que no fueran a hacer su carga y descarga en el referido puerto de la Ensenada, quedando a cargo de este gobierno el disponer que se allanen todos los caminos y se provea a aquel pueblo de todos los auxilios posibles para hacer menos gravosa al comercio extranjero y nacional esta resolución, que se publicará en la "Gaceta Ministerial" y comunicará a quienes compete para que cuiden de su cumplimiento haciéndolos al efecto las prevenciones necesarias."

do descargar en la rada de Buenos Aires. Se adhiera a esta conducta hostil el comandante Guillermo Brown y éste y aquéllos elevan al gobierno un alegato combatiendo a la Ensenada. El gobierno pasa el expediente a informe del Cabildo y Real Consulado, y ambas corporaciones aconsejan mantener la medida, “demostrando las equivocaciones que padecía el comandante inglés y el de nuestra marina, don Guillermo Brown.” (1).

Las autoridades de 1815 muestran singular energía al no ceder a sugerencias poderosas y casi imperativas, y lo hacen adoptando el lema de “mayor engrandecimiento del país.”

La Ensenada, en 1815, adquiere su antigua fisonomía. Funcionan sus saladeros, su comercio y su puerto, con el tráfico de buques que le imprime actividad. (2).

(1). La solicitud inglesa y la de Brown alegaba “que varias expediciones que se hallaban en camino vendrían a recibir perjuicios incalculables por una variación que no estaba a sus alcances y teniendo sobre todo presente que por el estado de abandono en que se ha encontrado hasta ahora el puerto de la Ensenada, se ve destituido de población, de almacenes, depósitos y demás auxilios indispensables para verificar con seguridad la descarga y carga de los buques.”

(2) Era tan poca la población a principios de 1815, que cuando el Director Alvarez Thomas ordena el enrolamiento, la Ensenada no provee sino 10 reclutas. Durante ese gobierno se inauguró en Buenos Aires la primera fábrica argentina de sombreros, propiedad de don Juan Pedro Varangot. Estaba instalada en la calle Cabildo, a media cuadra de la iglesia San Juan.

El Congreso, en 1816, atento al grave arbitrio de salvar al país de la anarquía, ajeno a las cuestiones de los puertos del Río de la Plata, envuelto en las polémicas civiles del interior, con las miradas fijas en España y Lima, no legisló acerca de tan importante tópico. Erigido a la primera magistratura Juan Martín de Pueyrredón, el problema portuario pasó a ser en su período, tan brillante en la reconstrucción interna, una preocupación de segundo orden, y la Ensenada torna a su rol de “Cenicenta”. En los archivos figura un decreto del Director Pueyrredón, que tiene especial trascendencia (1). En él organiza el cabotaje de los puertos argentinos, señalando su jurisdicción y reglamentándolo.

Dice el documento:

“Debiendo considerarse el cabotaje bajo las acepciones de mayor y menor, se entiende el primero por la navegación de los Cabos Santa María y San Antonio al interior del Río de la Plata en todos sus canales y riachos, ensenadas y puertos del Norte y Sur, banda oriental y occidental hasta los confines de la provincia del Paraguay, concediéndose este giro a los americanos, extranjeros con cartas de ciudadanía, conforme a la ley y españoles y europeos domiciliados en el país, con más de diez años, con familia americana, y el segundo se entiende por la carga y descarga de los buques de alta mar que arriben a este puerto o al de la Ensenada de Barragán, la que deberá ejecutarse exclusivamente por los hijos del país, con domicilio o sin él, de ningún modo por extranjeros, ni por españoles, europeos en clase de patrón, ni en buques de la propiedad de alguno de éstos, debiendo en todo caso uno y otros matricularse conforme a la ordenanza, etc.”

Los años durante los cuales duró el mandato de Pueyrredón, la Ensenada no recibió estímulos, y la

(1) Noviembre 23 de 1816. Registro oficial.

rada de Buenos Aires volvió a poblarse de naves que hacían el cabotaje con Montevideo. (1).

(1) Un suceso político dió notoriedad a la Ensenada. Pueyrredón confina en el pueblo a Cornelio Saavedra, acusándolo de conjuración en 1817. (Manifiesto del Director Supremo, "Gaceta", 14 de Febrero de 1817). El 12 de Abril levanta la orden y Saavedra regresa a Buenos Aires. ("Cornelio Saavedra", por A. Zimmerman Saavedra).

: ~~~~~

CAPITULO XI

La anarquía. — El presidente Rivadavia. — Reformas fundamentales. — Los proyectos del ingeniero Bevans. — Decreto de 1823. — Nuevos estímulos. — Previsión del porvenir.

Hasta 1822, los gobernantes argentinos no se deciden a afrontar la solución portuaria. Todavía entonces, el régimen del Río de la Plata, en cuanto a navegación, sigue siendo el mismo de la colonia. Nada se ha adelantado y aparte de la libertad del comercio, los beneficios de los puertos no se han hecho efectivos, presentándose disminuídos, pues la Ensenada y Maldonado permanecen olvidados y estériles. La visión de Moreno no pasa de una penetración genial del porvenir; la hostilidad que muestran entre sí las provincias, las dificultades financieras, la desconfianza de los capitales europeos, la carencia de plan de acción, la terrible crisis anárquica del 20, el caudillaje semibárbaro asolando los estados, forman una insalvable barrera. Como la civilización requiere puertos, sendas de evolución, éstos no se solidificarán hasta que aquélla no se extienda por toda la república y se enseñoree de los órganos vitales.

Bernardino Rivadavia, con el penetrante y admirable golpe de vista propio del creador de naciones; con la seguridad del magistrado que analiza y resume la necesidad de una época, con esa luminosa irradiación mental que ha sido su gloria, remueve los obstáculos que retrasan al país y le dota de instituciones, cuya articulación flexibiliza, renueva, tonifica, renace el espíritu nacional, llamándolo a la gesta. Se presenta así Rivadavia como un "leader" de este siglo, llena su alma de ese rayo de que habla Emerson, y que sólo inspira a los grandes hombres solitarios. Quizás el destino lo trajo en la oportunidad que más se le necesitaba, y aunque fué corta su estadía en el poder, su incansable y acerada siembra aseguró frutos seculares.

A un estadista de su capacidad no podía ocultarse que Buenos Aires reclamaba su puerto. El había entrevisto la Argentina de hoy, a través de la Pampa desierta y del río despoblado de buques, e inspirado por inextinguible llama de patriotismo, encaró sin vacilaciones el viejo problema de la "dársena natural", intacto, insoluble, en veintidós años de luchas, ensayos y tentativas de todo género.

A fines de 1822, Rivadavia recorre la Ensenada, visitándola con detenimiento (1). Con la rapidez que

(1). Durante esta visita, una comisión de señoras obtuvo de Rivadavia la cesión del edificio del cuartel para ampliación de la capilla. Dicho cuartel estaba desocupado, pues el fuerte se había ensanchado trasladándose a él la tropa. También Rivadavia dió la concesión para que funcionara el balneario de trapal y salpas. (Archivo Cestino).

lo caracteriza, dispone que el ingeniero don Santiago Bevans, recién llegado a la república, levante el plano y haga estudios del puerto. Bevans eleva su trabajo, declarándolo el “mejor puerto”. Como Moreno, el gobernante resuelve que la Ensenada sea el puerto de la capital, pero imprime a su pensamiento un sello científico, asesorado por técnicos cuya opinión sanciona y aprueba. Tres proyectos se hicieron, y al adoptarse uno de ellos, se consultan las necesidades de quince o veinte años después.

El decreto de Rivadavia está redactado en los términos siguientes:

“Departamento de Gobierno. Buenos Aires, 25 de Abril de 1823.

“Habiéndose el Gobierno instruido de los planos y adjunta memoria que los explica, y entrando en acuerdo con el señor Ministro de Hacienda y enseguida conferenciado con los facultativos que en esta capital ofrecen por sus luces y el concepto adquirido alguna garantía en el concierto de sus consejos; habiendo igualmente exigido todas las explicaciones que podrían conducir a dar plena luz del Jefe del Departamento de Ingenieros hidráulicos, fijó su juicio, que aunque el tercer proyecto cuya base principal está en hacer de la Ensenada el puerto principal dándole todas las ventajas y capacidad que en la referida memoria se indican, era preferible, por el mayor efecto que prometía en proporción de sus costas; sin embargo, atendiendo a lo que la situación del país establece como primera necesidad, cual es la influencia real de una capital, y que para obtenerla, el medio único y más eficaz es la construcción, se ha decidido adoptar el proyecto número 2 y ordena que en su ejecución se consulte, el que dentro de 15 ó 20 más años, en que habrá llegado probablemente la oportunidad, se pueda realizar el proyecto número 3, combinado con el que se manda ejecutar.

“En su virtud el Jefe del Departamento de Ingenieros hidráulicos, elevará al Gobierno, con arreglo a las instrucciones, que se le han dado verbalmente, la exposición de los medios de ejecución para obtenerlos con la mayor prontitud y ventaja posible, haciendo al mismo tiempo el cálculo de los recursos necesarios y de la proporción y tiempo en que gradualmente se hará su inversión; y a los efectos consiguientes transcribese al Mi-

“ nisterio de Hacienda y al precitado Jefe de Ingenieros y tén-
“ gase esta resolución junto con los planos presentados para las
“ disposiciones últimas que sean necesarias.

Firmado: Bernardino Rivadavia.”

Rivadavia impulsó la Ensenada, y según la tradición de 1823 al 25, su prosperidad fué efectiva. (1).

Los ideales del gran republicano no se plasmaron concretamente. Los tiempos eran de democracia inorgánica, balbuciente, agresiva y huraña, que impedía el desarrollo de la política innovadora que el procer encauzara y que produjo las resistencias consiguientes, resistencias de un medio en que la situación pasional e instintiva hacía inútil todo llamado a la razón. Rivadavia, pues, solicitado por otras atenciones, en el apremio de su agitada actuación, no le fué dado convertir en realidad su hermoso bosquejo, dejándolo abandonado para el futuro (2).

(1). Hizo construir un camino que ponía en comunicación las estancias con el puerto. Ese camino es el que hoy existe, y que se denomina oficialmente Avenida Rivadavia, y popularmente **Camino Blanco**, y al que el general Mitre se refiere cuando habla de las iniciativas del primer presidente, en su discurso de 1860. Unía las **barranquillas**, (Tolosa) con la Ensenada, y se hizo con ñandubay, tala y otras maderas. La obra fué efectuada por los prisioneros brasileros traídos del ejército de Alvear, siendo capataz un oficial de esa nacionalidad, Patrón de Borjea. A principio de 1828, dichos prisioneros se sublevaron, mataron al capataz y favorecidos por la carencia de guardias, se apoderaron de un patacho y huyeron a la Colonia.

(2). Las causas de suspender la ejecución del puerto de la Ensenada,—escribía el doctor Ernesto Pellegrini, en “**El Nacional**” del 24 de Mayo de 1881, — no fué por creerlo incierto y dispendioso, sino puramente por razones políticas del momento.”

Rivadavia, en carta al Dr. Juan B. Alberdi (Memorias recopiladas por E. Pellegrini, 1880), hablando de su proyecto, esperaba “que la juventud y las generaciones que le sucedieran repararán el honor y crédito de su patria y restablecerán sus mejoras y progresos.”

Mr. Wheelwright, primer concesionario de vía férrea a la Ensenada, se dirigía al diario *Standard*, el 26 de Marzo de 1870:

“¿No revivirán las ilustradas vistas de Rivadavia, que sin la ayuda de los ferrocarriles, (desconocidos en su tiempo), sostuvo con todo su poder el puerto de la Ensenada?...”

El Dr. Juan B. Alberdi, en un juicio rotundo, habla de la gestión de Rivadavia en estos términos:

“... Por siglos la Ensenada atrajo la atención de los marinos, especialmente de los oficiales navales de esta república y España, Francia e Inglaterra.... Si el ilustre argentino don Bernardino Rivadavia, a quien tuve el honor de conocer en 1822, cuando se exploraba el puerto, hubiese tenido a su disposición los poderosos elementos como el buque de vapor y el ferrocarril, no es mucho decir que hace tiempo que esta Ensenada hubiera sido un puerto favorito y sería hoy el emporio de Buenos Aires....”

“Wheelwright se ha hundido en el abismo en que sucumbió Rivadavia, por servir la misma causa del progreso de la República Argentina, contra la rutina colonial”. (*Discursos y escritos del Dr. J. B. Alberdi*, 1872).

Alberdi criticaba la actitud del presidente Sarmiento, hostil al creador del primer ferrocarril Barracas-Ensenada. (1).

(1). A propósito de Alberdi, no debo privar al lector de una carta suya dirigida al cronista Cestino, en junio de 1881. En ella Alberdi, con su estilo nervioso, acusa recibo a un pequeño folle-

to del Sr. Cestino, (lo único publicado por este estimable coleccionista), respecto de la conveniencia de fundar la capital de Buenos Aires donde se halla actualmente. Dicha carta figura en el archivo de Cestino, y es sabrosa y ejemplar:

224, calle de la Recoleta

Buenos Aires, 1.º de Junio de 1881.

Señor D. Francisco Cestino.

Ensenada

“Tenía usted razón, mi estimable y distinguido señor, en buscarle con tanto empeño. Vd ha hecho mi conquista, conquista de poco valor, ciertamente, pero completa y sincera. Muchos escritos preciosos llevo a Europa que honran a la literatura de mi país, pero muy pocos como el **Tratado suyo acerca de la Ensenada** que yo mismo habría tenido honor de firmar. Si no estuviese falto de tiempo iría a la Ensenada a pagarle su visita, con la segunda intención de conocer ese lugar, que solo por noticias conozco, es verdad, que mejor de vista lo conociera por no tener yo la competencia de mis guías, uno de los cuales, y no el menos competente, es su reciente escrito que acabo de leer con entusiasmo y quisiera verlo leído y estudiado por todo nuestro país. Creo que nadie hubiese hecho más caso de él que el mismo Mr. Weelwright por quien manifiesta tan justa admiración. La capital en la Ensenada haría de la provincia de Buenos Aires un emporio comercial y naval de la América del Sud. Solo economistas como los carreteros, que temían que los ferrocarriles arruinasen su tráfico, pueden temer que ese excelente puerto deje de servir por su prosperidad a los de otros puertos menores de su vecindad. La opulencia de la Ensenada haría el esplendor del Riachuelo; y para la provincia de Bs. Aires sería ese gran puerto lo que ha sido el del Rosario para la moderna Santa Fe, toda entera en sus colonias, sus plantaciones, sus ferrocarriles y tráfico comercial.”

“Quiera no fatigarse en su afán y noble propaganda mi digno señor y créame el más caluroso de sus apreciadores, ofreciéndose su atento servidor que B. S. M.

J. B. Alberdi.

P. D. .

“Me permito aconsejarle mandar a los Estados Unidos a Mr. Isaac Weelwright, hermano de don Guillermo, que vive en Newburg Port Massachusetts (30 millas of Boston), muchos

“ ejemplares de su folleto **Tratado acerca de la Ensenada** (por
“ consejo mío dígame usted) pero sobre todo mándelo Vd. a toda
“ la prensa de Buenos Aires y sobre todo al “Standard”, y a los
“ papeles ingleses y franceses.

“La Ensenada es un puerto francés por los estudios que la
“ Décidée practicó en nombre del Ministerio de la Marina de Fran-
“ cia en el interés del mundo entero.”

CAPITULO XII

**La tiranía de Rosas (1). — Su política. — Actividad y vigilancia.—
Funerales por Quiroga y Dorrego. — Fundación de la Instrucción Pública. — "La Escuela Federal". — Imposición de la divisa punzó. — Circular reveladora.**

Concluye con Rivadavia el empeño de los próceres y gobernantes por crear el puerto. Por muchos años Buenos Aires ha de verse privada de la comodidad de un amarradero. La incuria y la rutina, las disensiones internas, la intranquilidad y por fin la tiranía, borran en absoluto toda intención de modificar el sistema, y sólo diez lustros después, organizada la nación, unida y firme en su contextura de estado, se ha de dar cima

(1). En el examen de tesis, el miembro del jurado, el distinguido arqueólogo Dr. Samuel Lafone Quevedo, hizo al autor la observación de que estaba mal calificado de tirano el general Rosas, debiendo llamársele "dictador", asegurando que había profunda distancia de un concepto a otro. Por las breves explicaciones que formulara, convencíme que el ilustre sabio es partidario de Rosas. Por mi parte mantengo el calificativo, porque "dictador" o "tirano", en una democracia como la nuestra, sintetizan una verda-

a un pensamiento que perduró dos siglos y medio, apesar de todos los eclipses y las catástrofes.

Terminaría aquí el cronista o historiógrafo su narración, si no tuviera a mano aún algunos materiales que, ligados a acontecimientos resonantes, llevan luz y determinan las causas de sucesos que se están investigando, o deben investigarse. No se refieren al problema central que informa este trabajo,—el puerto,—pero se ligan a la existencia posterior del mismo, a su vida urbana, política y social, como reflejo parcial de manifestaciones colectivas del país.

La dictadura de Juan Manuel de Rosas ejerce sobre la Ensenada una singular sugestión. Los archivos locales están repletos de pruebas fehacientes, de las que se extrae el convencimiento de la formidable concentración de poder que aquel hombre realizó, de su actividad pasmosa, de su incansable vigilancia sobre todas las regiones del territorio, de la obsecuencia de sus parciales, de la sagacidad de sus actos. Rosas no se preocupa en forma alguna del dominio del Bío de la Plata, ni es partidario de crear puertos. Como el Dr. Francia, del Paraguay, anhela cerrar los puertos fluviales y marítimos por donde se cuelean himnos de libertad que escuchan los pueblos 'esclavizados; asesta, por el contrario, sus cañones y redobla las guardias

dera catástrofe, la supresión de todo juego regular de las instituciones dentro del concepto de libertad sobre el que se basan las leyes republicanas. El "dictador" o el "tirano", con poca diferencia, sean cuales fuesen las circunstancias que provoquen su aparición, equivale al entronizamiento autoerático, personal o caudillesco.
—El autor.

de las costas. Para él, la riqueza y el progreso se implican en la sumisión a su persona y en las labores agrícolas y ganaderas, en las que es perito y descuella desde joven. (1).

La Ensenada sufre el huracán político desde la caída de Rivadavia, el advenimiento de Rosas hasta el grito de Caseros. Rosas conocía la Ensenada, y según el cronista Cestino, fundó el primer saladero de la Magdalena.

Su administración es constante, rápida; el control se efectúa con energía; está informado de todo y penetra con certera crueldad hasta en las intenciones de los ciudadanos. Organiza las postas a la Ensenada en 1829, encargándolas a D. Prudencio Rosas, y marca con la letra *P* las cabalgaduras de las mismas. (2).

Prohíbe la lectura de documentos oficiales en las iglesias, “que se haga en la plaza, después de Misa “ Mayor” y después que el Juez de Paz vigile el “celo “ católico del pueblo, pues “la religión del Estado es “ la de Jesucristo.”

(1). Para probar la pericia de Rosas en las tareas rurales, basta leer sus “Instrucciones para los mayordomos o encargados de estancias”, editada en folleto por el doctor Adolfo Saldías, edc. 1908. Es un trabajo notable y que solo tiene parecido con el famoso “Manual de Agricultura” de Grigera. Un folleto biográfico de Rosas, anónimo, editado en 1830, por la “Imprenta del Estado”, calificaba a aquél de “Triptolemo” de la provincia, pues fundó la primer estancia “modelo”. Sus sembrados, añade, producían en 1824, quince mil fanegas de trigo y maíz.

(2). En julio 21 de 1831, expedíase desde Pavón a los comissarios una circular firmada por Juan Antonio Garretón, en la que mandaba por orden del “Exmo. Señor Gobernador” que en los parajes más públicos, tiendas y pulperías de la sección se hiciesen

En el archivo del Juzgado de Paz de la Ensenada, folio 3.º, día 8 de Julio de 1836, hay esta nota que transcribo textualmente:

“Nota en q'ordena S. E., se rece un Padre Nuestro por el alma
“ del finado General Don Juan Facundo Quiroga y otro por el
“ Exmo Sor Don Manuel Dorrego. Y encargando al mismo tiempo
“ la observancia de q'se traigan las divisas.”

Entre otras medidas administrativas, está la organización por primera vez de las escuelas públicas (1830-31), bajo la inspección de don Tomás Guido y don Saturnino Segurola.

La fundación de la instrucción pública venía a mejorar el ambiente de la Ensenada, la que no había contado con tan indispensable factor de cultura. La mayoría del vecindario, salvo aquel que procedía de Buenos Aires, era analfabeta, de manera que la excelente providencia debió ser difundida y acogida con entusiasmo. Una circular hallada en el Juzgado de Paz, nos instruye acerca del plan que el Gobernador Rosas había meditado para inculcar “amor federal” a la niñez, plan astuto y al que respondía el establecimiento de

colocar carteles con las siguientes palabras en letras grandes y claras:

“Los caballos del estado ya no deben llamarse **reyanes** en
“ virtud del decreto vigente, sino **patrios** y que en estos términos
“ literales se hiciera saber todos los domingos antes de la misa
“ parroquial, debiendo esos carteles permanecer siempre fijados
“ hasta nueva orden de su Excelencia, cuidando de reponer los
“ que se borraren”. (Archivo del Juzgado de Paz de la Ensenada).

También se prohibió la matanza de yeguas y la extracción de sus cueros.

las aulas. La incipiente pedagogía debía usar medios objetivos para grabar de “un modo indeleble” en los niños la obediencia no al Estado, sino a la dictadura, y para ello la circular indicaba el uso de la “divisa punzó” que maestros y discípulos deberían “hacer ostensible” para proclamar su opinión “a los tiranos”. Cimentaba Rosas la instrucción de la infancia en un desig- nio puramente personal, pues declara que “deben ser educados según las miras y política del Estado, pa- ra que pueda fundarse la esperanza que lo sostengan.” Añadía que los maestros debían explicar “el origen que arranca esta determinación de un modo propio e ins- pirarles amor y respeto al sistema....”

¡Y eran don Tomás Guido, don Saturnino Segu- rola, don Tomás Manuel de Anchorena, los que acepta- ban y cooperaban en esta monstruosa acción educacio- nal, dirigida a fundar generaciones abyectas, infiltra- das de servilismo, fetichistas, preparadas para todas las barbaries! Hoy semejante plan hace sonreír, pero al que lo penetre, al que se sature del móvil que con- ducía a Rosas, no escapará que se trataba de un pro- cedimiento diabólico, explicándose el atraso de un pue- blo llevado al extremo de que hasta sus mejores y más selectos componentes sancionaron semejantes e igno- miniosas orientaciones. (1).

(1). Copio la nota:

“Año 1831. Marzo 11. Circular (ad leteram) del
“ Gobernador Rosas. — Ministerio de Gobierno. .
Buenos Aires, Marzo 11 de 1831.

“Uno de los medios más eficaces que deben emplearse para
“ el buen orden de la sociedad es el proporcionar una cuidadosa
“ educación a la juventud. Cuando desde la infancia se acos-
“ tumbra a los niños a la observación de las leyes del país que los
“ vió nacer, y a respetar las autoridades, esta impresión les que-

Así preparó Rosas su largo dominio, así corrompió el carácter, la moral y conculcó los derechos del hombre.

La escuela pública fué un engendro híbrido, descon-

“ da grabada de un modo indeleble, y la patria puede muy bien
“ contar con ciudadanos útiles y celosos defensores de sus dere-
“ chos. Pero ellos deben ser educados según las miras y política
“ del estado, para que pueda fundarse la esperanza de que lo sos-
“ tenga.

“ Así es que después de haber celebrado esta provincia tra-
“ tados de amistad y alianza con las demás litorales, y de haber
“ adoptado y comprometídose a sostener el sistema federal que
“ han proclamado libremente todos los pueblos de la república, el
“ gobierno se halla en el deber de cimentar esta base de sus com-
“ promisos de un modo sólido, y de robustecer la opinión general
“ tan pronunciada por la federación, dictando las medidas con-
“ ducentes a este respecto. En consecuencia, ha acordado se pre-
“ venga al inspector general de escuelas públicas, que siendo la
“ divisa punzó que llevan al pecho los amigos del orden y restau-
“ radores de las leyes, un distintivo de su adhesión a la causa
“ de los libres, que hace ostensible su opinión a los tiranos, que
“ bajo el pretexto del régimen unidad pretenden subyugar los
“ pueblos, derrocando las instituciones y libertades públicas, ha
“ acordado su Excelencia que no sólo la deben usar todos los em-
“ pleados de su dependencia, sino que también deberán propen-
“ der a que la usen sus discípulos, manifestándoles el origen que
“ arranca esta determinación, de un modo propio e inspirarles
“ amor y respeto al sistema y a las leyes de su patria, que no es
“ dado a nadie violar impunemente. El Gobierno espera del celo
“ patriótico que distingue al Sr. Inspector de Escuelas Públicas
“ que en la ejecución de estas medidas de grave trascendencia al
“ bien público, pondrá en ejercicio toda actividad e interés que
“ le distinguen en el desempeño de su importante cargo.

“ Al comunicarle el infrascripto de orden de su Excelencia, al
“ Sr. Inspector de Escuelas, tiene la satisfacción de saludarle con
“ particular atención.

Tomás Manuel Anchorena.

“ Al Inspector General de Escuelas. Está conforme. Sigue la
“ rúbrica del Gobernador Rosas.” (Archivo del Juzgado de Paz
de la Ensenada).

certante, en que el maestro oficiaba de embaucador y de instrumento subalterno, forjador del primer eslabón con que se maniataba al niño para acostumbrarlo a la cadena.

CAPITULO XIII

“Furioso año 40”. — Confiscación y embargo de bienes. — La filiación del general Paz. — La literatura “federal”. — Circulares sistemáticas. — Un rapto. — Procedimientos de Rosas. — Saqueo de la Ensenada. — La escuadra anglo-francesa. — Caseros.

Rosas extiende su dominio a todas las capas sociales y a las que resisten, las destroza. De ahí las largas emigraciones, los dolorosos destierros voluntarios, las masacres que marcan la historia. La Ensenada, como la costa norte de Buenos Aires, es teatro de sucesos impresionantes: la única escapatoria de los que resisten al tirano, está en el río, y a él afluyen los que, perseguidos por la Mazorca, ven peligrar su vida. En consecuencia, la guarnición de la Ensenada se triplica, y todos los embarcaderos son vigilados estrictamente, castigándose a cuantos isleños o pescadores son sospechados de ayudar a “unitarios”. Los “federales” dominan en la campaña y en el pueblo las autoridades ejercen el espionaje de una manera prolija y constante. En el

archivo del Juzgado hay numerosos expedientes de procesos instaurados a tranquilos vecinos, los que marchan de Buenos Aires custodiados, y suelen no volver más. (1).

En 1835, después de haberse declarado el bloqueo por los franceses, que pretendían que se abriesen los ríos al comercio de todas las naciones, en la Ensenada, como punto de más importancia para impedir el desembarque de enemigos, tuvo Rosas la precaución de mantener una tropa de línea compuesta de 400 soldados bien aguerridos, alojados en el fuerte.

En esa época el puerto de la Ensenada servía de seguro refugio a los buques de ultramar que no ostentaban bandera hostil y más de cien navíos veíanse continuamente en el Piloto y Zanjón izando en el palo mayor sus gallardetes.

Dijimos en el capítulo anterior que Rosas obraba con certera crueldad y agregaremos ahora que conocía con exactitud las modalidades de los hombres, sus aptitudes, sus costumbres, sus apetitos y su físico, lo que le reportaba gran popularidad y hasta un temor supersticioso entre las masas populares. En el archivo a que hicimos referencia, existe una filiación redactada por Rosas que es todo un retrato. Se trata de la orden de aprehensión expedida el 23 de Septiembre de 1835

(1). El 17 de Mayo de 1835, por orden de Rosas, se fusiló en la plaza de la Ensenada, a las nueve de la mañana, el reo Felipe Vázquez, por haber dado muerte a Eufrasio Márquez, "federal neto".

Hallábase en esos días de misiones el obispo quien había pedido gracia a Rosas por la vida del reo, lo que fué inútil.

contra el general José María Paz, “prisionero fugado, al que hay que tomar si llega a ese partido o pretende salir por la costa.” Hela aquí:

“Filiación del general prisionero don José María Paz

Patria, Córdoba.

Preso, en la Provincia de Buenos Aires.

Estado, casado.

Edad, 44 años.

Color, blanco.

Ojos, verdosos.

Nariz, regular.

Boca, grande.

Pelos y cejas, entre rubios.

Barba, regular.

Estatura, regular.

Regordete.

Seña particular, un lunar en medio de las cejas, barba partida y manco del brazo derecho.”

Los documentos de entonces que extraemos del archivo y que fueron catalogados pacientemente por Cestino, están redactados en un estilo ampuloso, donde las frases metafóricas, los giros intencionalmente adjetivados, se mezclan con las más gruesas blasfemias, con iracundas imprecaciones o amenazas terribles. Es el estilo propio de un tipo de tirano, que oculta en la abundancia de la retórica más rebuscada, su extraña psicología, sus verdaderas intenciones y la pasión de que está poseído. Tal clase de literatura impresionaba a las sen-

cillas gentes y presentaba a Rosas como Júpiter, armado de rayos y centellas.

“Su excelencia reproduce a Vd.—escribía el edecán de Rosas
“ al cura de la Ensenada, don José María Pérez,—sus intensas
“ congratulaciones por triunfo tan glorioso en favor de la entera
“ libertad del continente americano, esperando que en su con-
“ secuencia, tendrá lugar en esa iglesia una misa con Todéum,
“ en acción de gracias a su divina majestad por la visible pro-
“ tección con que nos ha favorecido en la justa lid de nuestra
“ santa causa.”

Se trataba entonces de la derrota del general Lavalle, en la que había participado la “divina majestad”. Donde culmina el estilo “federal” es en el párrafo siguiente, de una nota dirigida “al Juez de Paz, cura y comandante de la Ensenada, el 22 de Octubre de 1839 y a propósito de la conjuración de ese año:

“..... cuya suma es dar cuentas a su excelencia de haberse celebrado en la iglesia de ese pueblo una misa solemne en acción de gracias al supremo ser omnipotente por haberle salvado la preciosa vida del puñal aleve de los asesinos, hijos ingratos y espúreos Mazas, unidos con los salvajes unitarios y vendidos al oro vil de los asquerosos incendiarios franceses. Su Excelencia nuestro ilustre restaurador, íntimamente reconocido a la finura de la benevolencia de Vds. y de todo el vecindario general de este partido, rindiendo a la par de Vds. las debidas gracias al Todopoderoso por tan señalados beneficios, ensancha su corazón americano y elevándolo con su espíritu, todo lo espera de la divina justicia, siéndole tanto más recomendable la llama patriótica que inflama a

“ Vds. cuando se advierte esa sublime disposición y
“ resolución firmemente pronunciada a no dispensar
“ sacrificio alguno cuando es el Santo Jefe de la li-
“ bertad y dignidad de nuestra Confederación, de la
“ Soberanía y honor de esta tierra del continente ame-
“ ricano. Dios guarde a Vd.

“Firmado: *Manuel Corvalán.*”

“¡Furioso año 40!”

La frase está escrita al pie de una orden de confiscación de bienes de unitarios de la Ensenada, orden que lleva la firma de Rosas.

En efecto, en ese año el tirano embarga los bienes de los “unitarios” y se destinan todos los esclavos a Santos Lugares. Además, se hace un arreo de 10.000 animales, los que se envían a sus estancias, excepto la caballadas que se remiten a Palermo. (1).

A mediados de 1840, el comandante José Rebol arrancó la artillería del antiguo fuerte y la emplazó en la isla de Martín García.

Los anales de la Ensenada conservan el recuerdo de un episodio que delinea de cuerpo entero a Rosas.

A principios de 1842, cuando no quedaba sino la

(1). Entre los estancieros embargados estaban: Sinforiano Huertas, Angel Leanes, Ignacio Correas, Gabriel Avellaneda, Francisco Rodríguez. El encargado del embargo y secuestro fué el alcalde Florencio Torres, mazorquero. En 1848 Rosas devolvió a la esposa del unitario prófugo Bonifacio López Osornio, la estancia que le embargara en 1840. En el archivo del Juzgado hay un estado prolijo del vecindario de la Ensenada, con especificación de filiación, opiniones, bienes, modos de vivir, etc., ordenado por Rosas.

miseria en el pueblo, el teniente alcalde, José Sosa, casado, federal, de la confianza del tirano, seduce y rapta a la hija de un unitario prófugo. Pocos días después del hecho, el raptor se presenta a Rosas llevando a la compañera e implora para él, no para ella, el “perdón”, por ser el cumpleaños de “S. E.” (30 de Marzo de 1842). Rosas pone en libertad a Sosa, lo restituye en su empleo, le regala un caballo y decide que la muchacha “sea encerrada en la policía de Buenos Aires para que purgue su culpa!”

Languidecía la Ensenada, sin comercio, sin puerto, azotada por los huracanes del despotismo.

En 1846 la escuadra anglo-francesa, después del combate de San Lorenzo llega a la Ensenada e incendia nueve buques mercantes, algunos cargados.

Este suceso dió origen a que se designara Jefe del Fuerte, al coronel José María Pinedo, y se resolviera emplazar de nuevo las baterías.

Excedidos todos los desenfrenos, las órdenes de Rosas en 1851 son perentorias y exigentes. A raíz de la invasión de Urquiza, el tirano se dirige al Juez de la Ensenada, incitándolo a que “avivara el odio al asqueroso, inmundo, loco, vendido, traidor a la patria, Urquiza”, que impusiese el cintillo punzó y que remitiera preso con grillos a todo ciudadano que demostrara debilidad en su entusiasmo por la “santa causa”. Pedía, además, soldados y caballos, demostrando en su enmarañada prosa cierta alarma que disfrazaba con dicerios e injurias al enemigo en marcha.

Tocaba a su fin la tiranía y en el horizonte se divi-

ñaban los relámpagos que alumbrarían el campo de Caseros.

Desde el 12 de Febrero de 1852, se reciben en el Juzgado comunicaciones firmadas por Valentín Alsina y Vicente F. López. Era el advenimiento de otra era. La pesadilla había terminado. Se disponía que se recogiera el armamento, que se abolieran los pasaportes; se reintegraban las propiedades y los bienes embargados, se reconstruía la instrucción pública, se refaccionaba el fuerte y se organizaba el puerto.

La república volvía a las instituciones y se consolidaban en el supremo ideal de patria y nacionalidad.



CONCLUSIONES

De la enumeración de los hechos y de la crítica de los documentos precedentes, se extrae una nueva orientación en los prolegómenos de la Historia del Río de la Plata, que induce asegurar que los que dirigieron el movimiento de 1810 se preocuparon como de un problema inmediato, del puerto sobre la costa occidental, sin el cual no se solidificaba definitivamente el comercio libre.

No deseo que se suponga que el haber investigado en archivos y bibliotecas, para comprobar este aserto, implica modificar ni rectificar premisas que han sido planteadas; pero sí es mi anhelo exteriorizar mis convicciones de que aún faltan muchas páginas de la tradición argentina por escribirse.

¿Cómo deben escribirse estas páginas?

La interrogación implica a su vez un problema, desde que estamos en materia de reconstrucción tradicional en el período primario, sin habernos emancipado de los métodos elementales aunque meritorios, de los historiógrafos, cronistas y comentaristas del siglo

XIX y aún de los del actual. Si recorremos las obras que describen el pasado, hallaremos, en la mayoría de ellas, los defectos de su época, aquellos que señala Rafael Altamira como propios de tiempos en que “la historia era un arte, el arte de relatar bien dentro de tales o cuales reglas retóricas los sucesos, *discurriendo* a la vez acerca de ellos, para demostración de determinadas doctrinas filosóficas o como base para deducirlas.” (1).

Agreguemos que casi siempre nuestros historiadores relataron los hechos sin comprobarlos, y ahí se verá la razón de que a través del tiempo la coordinación de antecedentes desmienta “las grandes síntesis apriorísticas” a que fueron tan adictos y de las que usaron sin medida. Discernir los actos humanos sin previa labor de clasificación, constructiva y depuradora, equivale a levantar un edificio sin cimientos, y a crear en la imaginación falsos juicios o panoramas artificiales. “Los documentos históricos, escribe Monod (2), son los únicos hechos susceptibles de observación directa y permanente, que si no nos informan siempre con certidumbre, nos informan sobre aquello que sus autores y con frecuencia también los contemporáneos, saben y creen de ellos.” La afirmación de Monod concuerda con mi sentir: los documentos históricos que extraigo en este trabajo, conceden a Mariano Moreno y a Rivadavia, una individualidad

(1). “Cuestiones modernas de Historia”, por Rafael Altamira, 1904. Madrid. Edic. D. Jorro.

(2). “La Historia”, por Gabriel Monod, pág. 23.

creadora, que acrecienta, si cabe, su gloria, pues muestran un aspecto ignorado u olvidado de sus actividades.

Evolucionando el espíritu del siglo, la Historia ha debido exigir otros auxilios, otros procedimientos, métodos prácticos y seguros, abandonando el sistema analista-dramático, usado con éxito hasta lustros cercanos a nuestra edad, para transformarse en ciencia, en la que se comprendan “los hechos *todos* del sujeto, “cualquiera sea el orden de actividad en que se producen.” (Altamira).

Multitud de documentos nos sorprenden con sus descubrimientos, y ellos son la prueba de que el control incesante producirá una modificación sino fundamental, por lo menos muy apreciable en las conclusiones a que se arribe. Cuando decía que el método de la síntesis apriorística conduce a error, o a meras narraciones imaginativas, o a campos filosóficos, me fundaba en que despreciaba el testimonio documental, tras del que hay siempre un alma que percibir. Si no se estudia cada país, cada pueblo, en sus rasgos particulares, para concordarlos con los generales, no determinaremos con exactitud los elementos que constituyen la sociedad.

Monod piensa “que la construcción sintética de la historia se compone de un trabajo simultáneo de generalización y de particularización.” Este trabajo ha de requerir minuciosos análisis, prolijas meditaciones, y llevar en sí mismo lo esencial, la convicción y la verdad. La verdad reside siempre en el testimonio.

Thackeray narra que Macaulay “leía veinte libros para escribir una sentencia; viajaba un centenar de millas para trazar una línea de descripción.”

Fué al Tíber para “ver cómo su Horacio, muy adelantado ya, convenía con la topografía e hizo lo de Tucídides en Platea. . .”

Pocos son los historiadores argentinos que han hecho lo de Macaulay, restando a sus descripciones el vigor de la realidad, el color de lo observado. Añádase a esto, la carencia de monumentos, que son la base preciosa de toda tradición y el punto de partida de hechos históricos. No es dable decir a la juventud: “Podéis subir al Monte Pentélico y estudiar allí la Historia”. No quedan rastros ni vestigios, ni testigos del pasado y las fuentes de que habla el método didáctico no tienen corporización alguna en el país. Es, pues, una grave deficiencia de orden moral, pedagógica, sociológica y étnica, porque, como discurre Stanley, “es una gran ventaja vivir en la vecindad de los grandes monumentos históricos.”

Altamira sostiene “que la señal última de la ciencia no estriba en tal o cual de los aspectos que ha revestido según el tiempo y el medio, sino que está esencialmente en el esfuerzo de quien, espontánea y libremente, orienta su alma hacia una visión objetiva de las cosas.” (1).

Para orientar el alma y formular el juicio, se necesita la visión objetiva de las cosas, mostrar visiblemente, en lo posible, el rastro, saturar el espíritu de ese mismo medio indispensable para la reconstrucción. Ni un monumento, entretanto, señala en la costa del

(1). Obra citada.

Río de la Plata el transcurso secular, lo que es sensible. La destrucción de edificios ha complicado gravemente la enseñanza de la historia quitándole la eficacia de su evocación. No existe sino un recurso: restaurar y conservar lo que queda en pie, reunir lo disperso, reproducir lo disuelto: *organizar la "Sala de la Libertad" en el antiguo Cabildo, declarándolo monumento público, bajo la custodia del Museo Histórico.*

Construir un modelo del fuerte de Buenos Aires en el paseo, frente al palacio de Gobierno. Reconstruir el Fuerte de la Ensenada.

Manuel María Oliver.

Julio 23|919.

Obras y Archivos consultados y citados

Martín Fernández de Navarrete. — “Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV”.

Manuel Ricardo Trelles. — “La Revista de Buenos Aires”.

Pedro De Angelis. — “Colección de Obras y Documentos relativos a la Historia del Río de la Plata”.

Eduardo Madero. — “Historia del Puerto de Buenos Aires”.

Vicente F. López. — “Registro estadístico”.

Francisco Cestino. — Su archivo. “Tratado acerca de la Ensenada”.

M. R. Trelles. — “Revista Patriótica del Pasado Argentino”.

Martiniano Leguizamón. — “Páginas Argentinas”.

Facultad de Filosofía y Letras. — “Documentos para la Historia del Virreinato del Río de la Plata”.

A. Beccar Varela y E. Udaondo. — “Plazas y calles de Buenos Aires”.

- Juan María Gutiérrez.* — “Historia Americana”. “La Revista de Buenos Aires”.
- Luis María Torres.* — “La ciudad de Buenos Aires durante el siglo XVIII”. “Los primitivos habitantes del Plata”.
- Félix de Azara.* — “Memoria Rural del Río de la Plata”.
- Registro Nacional,* de 1810 a 1821.
- M. R. Trelles.* — “Memoria del Virrey Vértiz a su sucesor el Marqués de Loreto”.
- M. R. Trelles.* — “Memorias del Marqués de Loreto a su sucesor, D. Nicolás de Arredondo”.
- V. F. López.* — “Archivo Histórico”. “Topografía de la Ensenada”.
- Museo Mitre. Archivo de Belgrano.* — “Actas del Real Consulado”.
- “*La Gazeta de Buenos Aires*”.
- “*La Gazeta Ministerial*”.
- Francisco Saggi.* — “Los últimos cuatro años de la dominación española en el antiguo Virreynato del Río de la Plata”.
- Lobo y Riudavet.* — “Manual de la navegación del Río de la Plata y de sus principales afluentes”.
- Humboldt.* — “Ensayo político sobre el reino de la Nueva España”.
- F. de Azara.* — “Historia manuscrita, física, política y geográfica del Paraguay”.
- Ruiz Díaz de Guzmán.* — “Historia del descubrimiento, conquista y población del Río de la Plata”.
- Martín del Baño Centenera.* — “Argentina”.

- Antonio de Herrera.* — “*Décadas*”.
- “*El Telégrafo Mercantil de Buenos Aires*”.
- L. Domínguez.* — “*Historia Argentina*”.
- P. Groussac.* — “*Santiago de Liniers*”.
- B. Mitre.* — “*Historia de Belgrano*”.
- Manuel Moreno.* — “*Memorias y arengas de Mariano Moreno*”.
- A. P. Carranza.* — “*Memorias y autobiografías*”.
- J. J. Rousseau.* — “*Contrato social*”.
- Archivo General de la Nación.*
- Montesquieu.* — “*El espíritu de las leyes*”.
- A. Zimmermann Saavedra.* — “*Cornelio Saavedra*”.
- Colección de “El Nacional”,* de 1881.
- E. Pellegrini.* — “*Memorias de Rivadavia*”.
- J. B. Alberdi.* — “*Discursos y escritos*”.
- L. V. Varela.* — “*Historia Constitucional de la República Argentina*”.
- J. C. Reborá.* — “*Las finanzas de Buenos Aires*”.
- Ulderico Schmidel.* — “*Crónica de las navegaciones del Río de la Plata*”.
- Adolfo Saldías.* — “*Instrucciones para los mayordomos o encargados de estancias*”, por don Juan Manuel de Rosas.
- “*Ensayo Histórico sobre la vida del Excmo. Sr. Don Juan Manuel de Rosas*”. — (Anónimo).
- Rafael Altamira.* — “*Cuestiones modernas de historia*”.
- Gabriel Monod.* — “*La Historia*”.
- J. A. Pillado.* — “*El Estandarte Real de Buenos Aires de 1605*”.

“Revista del Museo Histórico”. 1894-1895.

C. L. Fregeiro. — “Biografía de Juan Hipólito Vieytes”. 1894.

M. Cámos. — Biografía del general José Matías Zapiola. 1892.

V. G. Quesada. — “La Revista de Buenos Aires”.
“Historia Colonial”.

Joaquín José de Araujo. — “La Ensenada de Barragán”. 1801.

Manuel Bilbao. — 1869. “Historia de Rosas”.

M. A. Oliver. — “El Fuerte de la Ensenada”.



OBRAS DEL MISMO AUTOR

Un Muchacho (Novela)	1897
Un Hombre (Novela)	1898
Cimas (Novela)	1900
Espuma de Mar (Novela)	1901
El general Juan Gregorio de Las Heras. — Conferencia en el Colegio Nacional Noroeste, "Nicolás Avellaneda"	1907
El Fuerte de la Ensenada. — Trabajo histórico (agotado)	1911
La Fórmula 1910-1914, Arias-de la Serna. — Obra encargada por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires	1913
Pellegrini en la Cultura Nacional. — (Conferencia, agotada)	1913
El Primer Director Supremo, Gervasio Antonio de Posadas, (agotada). — Un tomo	1914
De la Civilización a la Barbarie. — La Conquista del Desierto. Conferencia (agotada)	1915
A la Hora de la Marea (agotada). — Crítica social marplatense. — Un tomo	1916
El Vigía del Torreón. — Novela de costumbres (agotada)	1917
Mis Monografías Universitarias. — Un tomo	1918

TESIS0430L4



193222

