

*Historia de la Boca del Riachuelo* E. de Gandía

# *Historia de la Boca del Riachuelo*

*Enrique de Gandía*



# Historia de la Boca del Riachuelo

*1536-1840*

Enrique de Gandía



*Ateneo Popular de la Boca*

Buenos Aires, 1939

*A los Amigos de mi Padre  
en la Fundación Juan de Garay*

*Han pasado 67 años y esta nueva edición intenta rescatar del olvido, uno de tantos esfuerzos que Enrique de Gandía nos legara.*

*El lucro perseguido viene regalado de la alegría de su rescate. Su destino en la web permitirá alcanzar las orillas de la memoria, también a los más alejados.*

*Dibujos de carabelas, naos y velámenes; apuntes sobre navegación y breves hipótesis de hidrología; una antigua cartografía de 1865; una valiosa planialtimetría rescatando perfiles de tiempos fundacionales; y referencias que el azar nos trajo de antiguos vecinos, fueron incorporados a continuación de la edición original.*

*Ejercicio virtual de simple simpatía que estando en Vida hubiera acercado al laborioso Gandía.*

*Cierra la edición un ajustado balance medioambiental de las aguas del Riachuelo y de las inmediaciones costeras para acercarnos a muy triste realidad.*

*Francisco Javier de Amorrortu  
3 de Febrero del 2006*

## *INTRODUCCION*

El Ateneo Popular de la Boca, consecuente con sus propósitos fundamentales de ahondar y divulgar la historia del barrio bonaerense que le da nombre, edita la Historia de la Boca del Riachuelo, escrita por el doctor Enrique de Gandía.

Esta obra ha obtenido el primer premio en el concurso de noticias y antecedentes sobre la Boca del Riachuelo organizado por nuestro Ateneo en el año 1938.

El jurado le otorgó por unanimidad la máxima recompensa.

Cuando el pseudónimo de Trajinista dió a conocer el nombre del autor premiado se comprendió cómo este trabajo agota todo lo referente al pasado boquense desde sus orígenes hasta la primera mitad del siglo XIX en forma indudable.

El doctor Gandía es uno de los más destacados historiadores argenti-

nos, avezado como pocos a la investigación en los archivos, con especialidad referente al período colonial.

Sus obras impresas pasan de cuarenta y cinco volúmenes y es reconocido como el estudioso que conoce más a fondo la historia de la ciudad de Buenos Aires.

Su Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, su libro sobre León Pancaldo y la primera expedición genovesa al río de la Plata, sus dos gruesos volúmenes en colaboración con el señor Rómulo Zabala sobre la Historia de la ciudad de Buenos Aires, su estudio sobre los Orígenes del fuerte de Buenos Aires, escrito en colaboración con el doctor César Blaquier Casares y sus otras obras sobre la historia del Río de la Plata han impuesto su nombre como el de la autoridad más alta en cuestiones de historia bonaerense.

No es extraño que esta Historia de la Boca del Riachuelo revele una serie importantísima de hechos totalmente ignorados y constituya el primero -y sin duda último estudio- sobre el valle de Matanza y el Riachuelo en un período que puede llamarse prehistórico y

acerca del cual la mayoría de los historiadores opinaba que era imposible escribir más de una o dos páginas.

El trabajo del doctor Gandía demuestra que nuestra zona, en contra de la opinión reinante, guardaba en los archivos noticias de tanto interés como para dar origen al presente volumen. No nos corresponde en estas páginas hacer un resumen y un elogio de la Historia de la Boca del Riachuelo; pero sí invitamos a los lectores a considerar un instante la originalidad y el valor histórico de la mayoría de los capítulos que la constituyen, tanto de los que aclaran definitivamente oscuros pormenores geográficos, como de los que hacen conocer hechos hasta ahora insospechados.

La primera parte de la historia de la Boca del Riachuelo, o sea, la que corresponde al período colonial y a los primeros años del siglo XIX, antes que la zona comenzara su rápida e intensa población, está tratada a fondo en esta obra que el Ateneo se complace en ofrecer a sus socios y al público estudioso en general.

La segunda parte de la historia de la Boca del Riachuelo, es decir la que arranca desde mediados del siglo XIX y se extiende hasta la fecha, será también tratada por el doctor Gandía en una próxima publicación. Hemos obtenido su promesa de que en breve terminará un estudio minucioso del crecimiento de nuestro barrio a lo largo de un siglo de vida, desde 1840 hasta la actualidad.

Estamos seguros que en su próxima obra -que también editará este Ateneo- el doctor Gandía sabrá reflejar tanto los aspectos pintorescos del Barrio Latino de Buenos Aires -según él mismo lo denominó- como la labor industrial y cultural de sus pobladores.

La segunda parte de la Historia de la Boca del Riachuelo, será así un exponente de las conquistas realizadas en el progreso bonaerense por los hijos del Barrio más luminoso y colorido de nuestra ciudad.

*Antonio J. Bucich  
y Constancio Fiorito.*

## LIMINAR

La zona del Riachuelo y valle del río Matanza, al Sud y Sudoeste de la ciudad de Buenos Aires, no ha sido objeto, hasta este momento, de un estudio histórico que destaque la extraordinaria importancia que siempre ha tenido dentro de la Capital Federal.

La única excepción es la *Historia de la ciudad de Buenos Aires* que publica la Municipalidad.

En los dos primeros tomos de esta obra se hallan contenidos los datos geológicos e históricos más seguros y completos que hasta ahora han podido reunirse sobre todas las zonas de la ciudad.

En esta monografía se repiten los que más interés ofrecen a nuestro tema y se agregan muchos otros que revelan conclusiones inesperadas y demuestran hechos insospechados.

Hemos creído necesario estudiar la historia del Riachuelo desde sus orígenes para comprender con

mayor seguridad las épocas más recientes y vislumbrar lo que será su futuro. Al mismo tiempo declaramos que no nos ha sido posible limitamos -en algunos puntos- a la actual zona boquense comprendida entre las calles don Pedro de Mendoza, Brasil, Defensa, Martín García y Montes de Oca.

En siglos pasados estos límites no se conocían y tanto la primera Boca del Riachuelo, frente al alto de San Pedro, hoy calle Humberto 1°, como la segunda llamada del Trajinista, aproximadamente donde los trabajos modernos del puerto han fijado la definitiva, puede afirmarse, sin ningún asomo de dudas, que vivieron gracias a las barracas que en el siglo XVIII se establecieron en la actual zona boquense. El estudio de esta zona nos obliga a referimos al poblado de Barracas y también a los caminos que conducían al Riachuelo.

En esta forma podemos sostener que el estudio de la zona bañada por el Riachuelo contará con un trabajo monográfico sumamente completo, hecho sobre la base de fuentes poco utilizadas, con crítica y con métodos modernos.

## I GEOLOGIA

Las investigaciones geológicas más especializadas han demostrado que a unos trescientos metros debajo del nivel del suelo se extiende una base cristalina que corresponde a la era azoica y está formada por rocas eruptivas de profundidad y metamórficas.

Sobre ella hay una capa de terrenos sólidos, fluviales y marinos que en parte corresponde al terciario antiguo.

A continuación aparece la formación marina mesopotámica perteneciente al mioceno superior.

Esta capa tiene varios centenares de metros y se halla a una profundidad de cincuenta a sesenta metros.

Según unos autores, sobre esta formación se encuentra el plioceno; según otros, un depósito de unos veinte metros de espesor de arenas friables.

Sobre estas arenas se hallan unos pequeños depósitos y la formación pampeana propia del plioceno y del pleistoceno.

La formación pampeana consta de tres pisos: el ensenadense, del terciario superior; y el belgranense y el bonaerense, del cuaternario.

El piso ensenadense afloraba en la parte que hoy corresponde a la avenida Alem.

El piso bonaerense se descubre en las zonas suburbanas y en las barrancas de los ríos.

El piso llamado lujanense, en el cual se desarrolló la fauna pampeana, es el más joven de esta formación.

En la época de la formación pampeana hubo tres grandes ingresiones marinas que inundaron por largos espacios de tiempo toda la zona de la Capital Federal y parte de la provincia de Buenos Aires.

La primera ingesión es la del interensenadense del plioceno superior; la segunda es la ingesión belgranense de la edad cuaternaria, y la tercera es de la época holocénica y se conoce con el nombre de ingesión querandinense. En esta ingesión el mar inundó las depresiones del Río de la Plata y avanzó por el valle del río Matanza hasta Cañuelas y Marcos Paz.

El río Matanza no ha tenido en épocas prehistóricas su curso actual. El piso querandinense de este valle revela depósitos de origen fluvial que sólo pudieron ser originados por un curso distinto del río. Sobre estos depósitos arenosos se encuentra la tierra negra vegetal contemporánea donde los arqueólogos han hallado alfarerías y utensilios propios de la cultura guaraní.

FUENTES:

*Rómulo Zabala y Enrique de Gandía* Historia de la ciudad de Buenos Aires, 1 (1536-1718) Buenos Aires MCMXXXVI, pp. 18 a 38.

*Juan José Nagera*, Puntas de Santa María del Buen Aire. Lugar de la fundación de don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

## II LA BOCA NORTE DEL RIACHUELO FRENTE AL ALTO DE SAN PEDRO

Pocas veces se ha discutido un detalle geográfico con más interés y mayor acopio documental que la desembocadura y el curso del Riachuelo cuando se conmemoró el IV Centenario de la primera fundación de Buenos Aires y varios estudiosos trataron de fijar el exacto lugar en que don Pedro de Mendoza levantó su ciudad.

La bibliografía de estas polémicas y los fundamentos geológicos y documentales en que se basó cada autor para sostener su tesis, se hallan analizados en la Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, aparecida en 1936. No será necesario, por tanto, repetir unas demostraciones que se encuentran al alcance de la mano. Bastará, para los pormenores geográficos que nos proponemos señalar, citar algunas pruebas indiscutibles.

Hasta el mes de mayo del año 1786, el Riachuelo tuvo una única salida que desembocaba frente al alto de San Pedro, donde hoy cruza la avenida Alem la calle Humberto 1°.

Después de formar el meandro que se conoce con el nombre de vuelta de Rocha, al llegar cerca de su desembocadura actual, el Riachuelo torcía casi en ángulo recto su curso y doblaba hacia el Norte.

En esta forma corría paralelo a la costa hasta abrirse frente al alto de San Pedro.

Lo que nos corresponde exhibir son algunas pruebas de que la boca del Riachuelo se hallaba, como hemos dicho, frente al alto de San Pedro.

En primer término tenemos las pruebas planimétricas: los planos de José Bermúdez, de 1709 y 1713, el mapa de la antigua audiencia de Buenos Aires y los planos de Cristóbal de Barrientos, de 1774, y Manuel Ozores, de 1792, en los cuales la boca del Riachuelo coincide frente al alto de San Pedro.

En el plano de Domingo Petrarca, del 1729, se dibuja la boca del Ria-

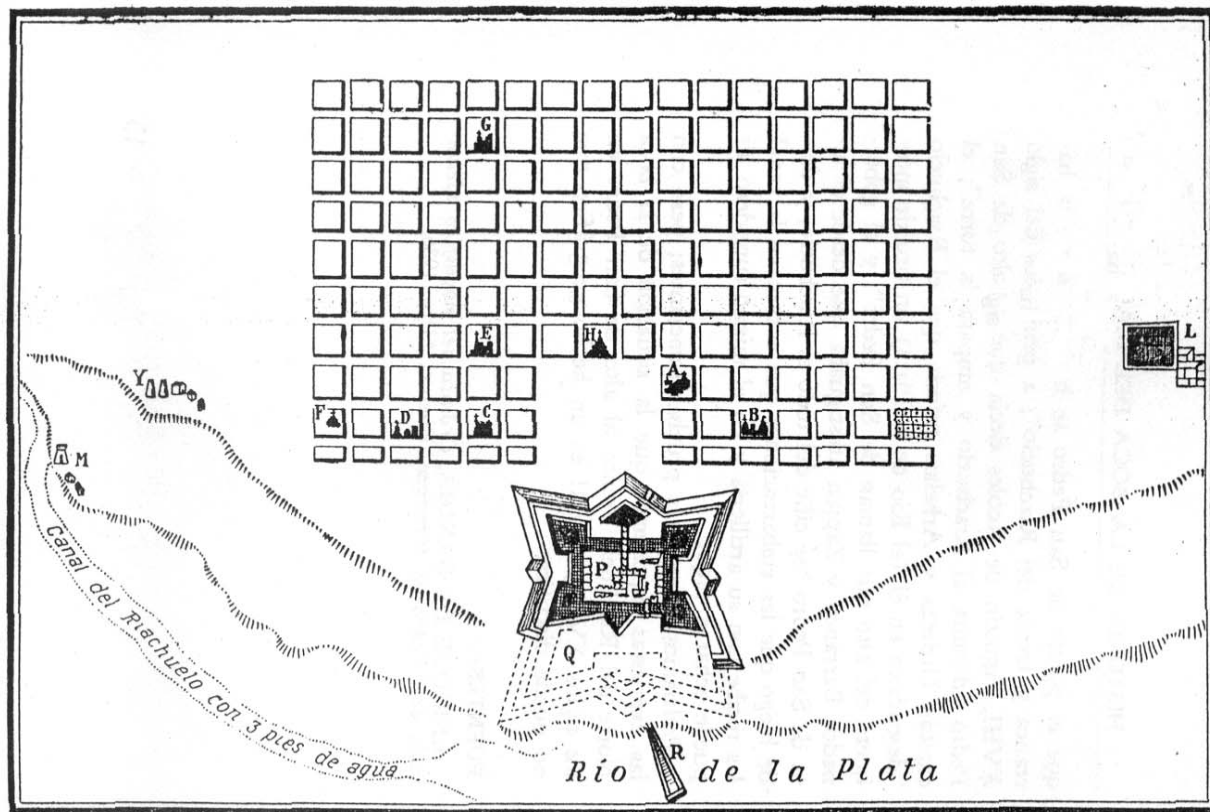
chuelo con suma precisión, y se confirma lo que acabamos de sostener.

Pasamos por alto otros planos menos precisos, y citamos algunos testimonios históricos: el 7 de marzo de 1678, el gobernador Andrés de Robles escribía que el puesto de San Pedro se hallaba sobre la barranca y frente del Riachuelo; a principios del siglo XVIII, Agustín de Robles decía que el alto de San Pedro "*domina al Riachuelo y ampara la torre*"; el capitán Urdinza y Arbelais refería que el Riachuelo "*desemboca en él (el Río de la Plata) a un tiro de mosquete del alto que llaman de San Pedro*", y el gobernador Barranco y Zapian atestiguaba que desde el alto de San Pedro "*se ciñe del todo el Riachuelo, y desde luego, que las embarcaciones que entran en la canal las recibe con su artillería y en el mismo surgidero las puede echar a pique*".

Podríamos traer otras pruebas semejantes; pero con las expuestas suponemos que la situación de la boca Norte del Riachuelo frente al alto de San Pedro en los siglos XVII y XVIII es un hecho geográfico que no puede discutirse.

FUENTES:

ENRIQUE DE GANDIA Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires 1936.



Plano de José Bermúdez, del año 1709. En este plano puede verse, perfectamente señalado, el canal submarino del Riachuelo, ya muy rellenado, con tres pies de agua. La letra Y indica los Hornos de San Pedro, en la actual calle Humberto

1º; y la letra M, la entrada del Riachuelo, con la guardia que entonces habia.

De la "Historia de la ciudad de Buenos Aires", t. 1, Buenos Aires, 1936, de Rómulo Zabala y Enrique de Gandia.

### III LOS POZOS Y EL CANAL SUBMARINO

Estos pormenores geográficos no se refieren precisamente a la zona boquense; pero su señalamiento es imprescindible para conocer las condiciones en que se hallaban el puerto y la costa de Buenos Aires en los primeros tiempos de la conquista y de la colonia.

Frente al lugar de la costa llamado el Retiro desde principios del siglo XVII -por un anacoreta que vivía en la ermita de San Sebastián- había un gran "pozo" o fondeadero donde anclaban los navíos.

El 24 de marzo de 1607, Hernando de Vargas habló del "pozo y río grande de la Plata donde es usada ancorar para entrar en el dicho puerto".

En los resúmenes de los impuestos cobrados en el puerto de Buenos Aires en el año 1600. leemos a cada instante: "En el pozo y puerto desta dicha ciudad surgió una

carabela"; "en el pozo puerto desta ciudad"; "en el dicho pozo...".

Este pozo era conocido con los nombres del Retiro de San Sebastián y del convento de las Mercedes.

El segundo pozo se encontraba frente al fuerte, la actual casa de gobierno; y el tercero entre el alto de San Pedro y el convento de Santo Domingo, "casi en la boca del Riachuelo".

Para no abundar en pruebas vamos a citar una sola, indiscutible, desconocida a todos los estudiosos: la Relación del gobernador don Pedro Esteban Dávila: "Hay tres pozos que sirven de surgidero: el uno enfrente del convento de Nuestra Señora de las Mercedes; y más adelante, hacia el Sur, otro pozo que es enfrente del Fuerte y Casas Reales, que es en medio de la ciudad, la parte más eminente y donde está mejor para ser señor de mar y tierra; y otro más adelante, casi en la boca del Riachuelo, donde inwiernan los navíos...".

Estos tres pozos se hallaban unidos por un canal submarino que

comenzaba en el Retiro o bajo de Palermo, y seguía hasta la boca del Riachuelo.

El primer documento que nos habla de esta canal es un conocido informe de los pilotos, hecho en el año 1539, en el cual Hernán Baez afirma que las naos de Pancaldo y de Alonso Cabrera no se perdieron por tormentas, *"sino porque no siguieron la canal"*.

El 20 de marzo de 1590, Hernando de Montalvo refería que *"el canal para entrar en él (el Riachuelo), tiene muchas veces doce palmos y otras catorce y dieciseis y veinte con aguas vivas"*.

El 28 de julio de 1600 el Cabildo de Buenos Aires relataba que el capitán del navío holandés *Mundo de Plata* había pedido *"un marinero que les enseñase la canal para meter el navío..."*.

En 1681 el gobernador don José de Garro decía que desde el lugar de San Sebastián, en el Retiro, se divisaba *"la canal de la punta del banco por donde precisamente han de entrar cualesquier bajeles que vengan a este puerto"*.

En 1685, una junta de conocedores de estas regiones, reunida en España, dejó constancia que los navíos *"precisamente han de ir a buscar el canalizo que empieza por frente del fuerte de San Sebastián"*.

En 1709 el mapa de José Bermúdez figura con líneas punteadas el *"canal del Riachuelo con 3 pies de agua"*; pero en vez de hacerlo comenzar en el Retiro, lo abre a la altura de la actual plaza de Mayo o calle Victoria.

Los barcos que llegaban a Buenos Aires debían detenerse forzosamente en el pozo de San Sebastián o del convento de las Mercedes.

En seguida podían avanzar por el canal submarino hasta el pozo del fuerte, hasta el pozo de Santo Domingo y hasta la boca del Riachuelo.

Ya en el Riachuelo podían remontarlo hasta el lugar que en el siglo XVIII se llamó las Barracas.

FUENTES:

*ENRIQUE DE GANDÍA*, Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

## IV EL RIACHUELO

Desde los primeros tiempos de don Pedro de Mendoza los conquistadores advirtieron que el Riachuelo era un refugio admirable para los navíos.

Durante la primera fundación tuvo el nombre de Río Pequeño.

En 1575 Hernando de Montalvo lo llamaba Río de Buenos Aires.

Desde la segunda fundación de Juan de Garay recibió el nombre de Riachuelo.

Más tarde también se le llamó Riachuelo de los navíos.

En un pleito de Antón López de Aguiar con León Pancaldo quedó establecido que para entrar en el Riachuelo era preciso que hubiese marea.

El gobernador don Diego Rodríguez de Valdéz y de la Banda confirmó estos hechos el 20 de mayo de 1599.

Los navíos primero debían detenerse en el pozo de San Sebastián, conforme hemos explicado ante-

riormente, en un *"lugar adonde está un sitio que por tener más fondo ancoran allí y con buenas amarras están seguros"*, y luego, *hinchando la mar entran en un Riachuelo tan angosto que en su ancho sólo caben dos navíos"*.

Sin embargo, este Riachuelo *"tiene tanto fondo que podrían estar en él navíos de mil toneladas aunque no puede entrar por su boca navío que demande más de once palmos de agua y aun eso ha de ser hinchando la mar..."*

Ruy Díaz de Guzmán escribía que *el Riachuelo era tan acomodado y seguro que metido dentro de él los navíos no siendo muy grandes pueden estar sin amarrar con toda seguridad como si estuvieran en una caja"*.

En 1590 Hernando de Montalvo refería que Buenos Aires *"tiene muy buen puerto, que es un Riachuelo y dentro de él tiene cuatro y cinco brazas de fondo"*.

En 1703 el ingeniero José Bermúdez atestiguaba *que no conocía en esta costa otro paraje más a propósito para el desembarco que el*



*Riachuelo, que es donde se recogen las embarcaciones que tiene esta ciudad y adonde hay una guardia".*

No vamos a citar otros testimonios, pues con los expuestos queda bien probado que el Riachuelo fue desde los comienzos de la conquista el puerto y refugio más acomodado que Buenos Aires pudo ofrecer a los navíos.

FUENTES:

*ENRIQUE DE GANDIA*, Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

*ENRIQUE GANDIA*, León Pancaldo y la primera expedición genovesa al Río de la Plata, Buenos Aires, 1937.

## V LAS ORILLAS DEL RIACHUELO

Los estudios hechos en 1936 con motivo del IV Centenario de la primera fundación de Buenos Aires han demostrado definitivamente que las orillas del Riachuelo fueron hasta mediados del siglo XIX, desde su desembocadura hasta Barracas, por completo inhabitables a causa de los pantanos que había en ellas y de las inundaciones periódicas.

Desde el punto de vista geológico lo que acabamos de afirmar es un hecho segurísimo, perfectamente probado. Las estadísticas de las mareas han demostrado que el agua subía de un metro y medio a dos metros sobre el cero del Riachuelo, es decir, la altura artificial que los rellenos modernos han dado a esa zona para evitar las continuas inundaciones.

Esta sola comprobación, debida al doctor Juan José Nágera, hace superflua toda exhibición de docu-

mentos. Sin embargo vamos a mencionar algunos testimonios corroborantes:

en 1599 don Diego Rodríguez de Valdéz y de la Banda escribió al rey que no podía levantar un fuerte en el Riachuelo "*porque todo es anegadizo y pantanoso*" y que para colocar unas piezas de artillería "*estoy resuelto de hacer sobre el Riachuelo una estacada de madera y de alguna piedra del lastre de los navíos y encima tierra en que poner un par de piezas de artillería*".

En 1721 los oficiales reales informaban que el Riachuelo tenía "*por ambos lados la tierra muy inmediata y llena de pajonales y pantanosa*",

El gobernador don Pedro Esteban Dávila en su Relación ya citada definía el Riachuelo como "*un estero que tendrá de largo su principio diez leguas y ancho muy poca cosa, capaz para navíos de hasta doscientas toneladas*". Refiriéndose a la barranca, Dávila la describía gráficamente y decía que "*desde la punta de Doña Catalina* (hoy esquina del paseo Colón y calle Martín García) va

*huyendo del dicho Riachuelo (de la parte Este que iba a desembarcar frente al alto de San Pedro) más de media legua, todo pantanoso e inútil de poderse andar*".

En 1681 el capitán don Pedro Pacheco describió en un informe los "*prados que hay entre la barranca y el Riachuelo, que en lloviendo son intransitables de poderse mantener en ellos*".

Cuatro años más tarde, en España, otros entendidos declararon que "*el terreno de la marina es un continuo pantano hasta el Riachuelo que impide echar por allí gente en tierra*".

Es por estas razones que la zona del Riachuelo no comenzó a poblarse de un modo definitivo hasta el siglo XIX.

FUENTES:

*ANIBAL CARDOSO*, Buenos Aires en 1536, Buenos Aires, 1911.

*ANTONIO A. ROMERO*, Fundación de la ciudad de Buenos Aires, en Atti del XXII Congresso Internazionale degli Americanisti, Roma, 1926.

JUAN JOSE NAGERA, Puntas de Santa María del Buen Aire. Lugar de la fundación de don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

ENRIQUE DE GANDÍA, Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

ROMULO ZABALA y ENRIQUE DE GANDIA, Historia de la ciudad de Buenos Aires, 1 (1536-1718), Buenos Aires, 1936.

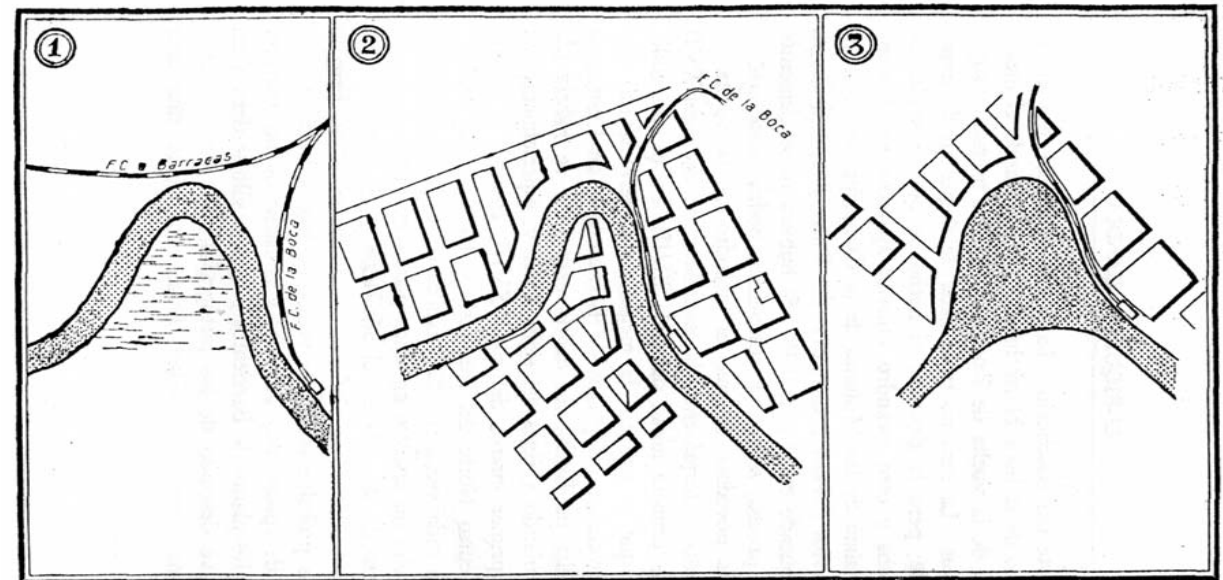
ENRIQUE A. S. DELACHAUX, Los problemas geográficos del territorio argentino, en la Revista de la Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1906, año III, t. V, p. 142.

## VI LA VUELTA DE ROCHA

Durante largo tiempo, a causa de una afirmación de Paúl Groussac repetida por Félix F. Outes y otros estudiosos, se creyó que el estrecho meandro que desde el siglo XIX lleva el nombre de vuelta de Rocha ofrecía en otros siglos el amplio y cómodo "espejo" de agua que presenta hoy en día.

Fuimos los primeros en levantarnos contra este error; pero los partidarios de la primera fundación de Buenos Aires en la orilla izquierda de la vuelta de Rocha nos atacaron duramente, porque con la desaparición del magnífico fondeadero de hoy en día, -que con tanta ingenuidad se suponía existente en 1536- se destruía uno de los más sólidos argumentos para justificar la fundación de Mendoza en ese lugar.

Después de la publicación de las Puntas de Santa María. del Buen Aire y de la Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza ya no son posibles estas discusiones.



La figura 1 representa el meandro de la vuelta de Rocha en el plano de H. Domenegé y L. Broqua, del 1874. En esta forma aparece en la cartografía colonial desde mediados del siglo XVIII (1749) hasta el 1882 en el mapa de J. B. A. Bianchi donde el lóbulo de la vuelta de Rocha tiene las calles y los lotes dibujados (fig. 2.). La figura 3 nos muestra la Vuelta de Rocha en el plano de Armando Saint Yves, del 1887, después de haberse practicado en ella los trabajos que hicieron desaparecer el lóbulo. En esta forma la Vuelta de Rocha se encuentra en la actualidad. (De la "Historia de la ciudad de Buenos Aires", t. 1. Buenos Aires". 1936. de Rómulo Zabala y Enrique de Gandía).

Hoy sabemos perfectamente que en 1882 la vuelta de Rocha todavía era lo que había sido en 1536 y, sin duda, mucho antes: un recodo estrecho como el que figura en el mapa de Bianchi del año citado de 1882 y en todos los mapas anteriores que dibujan la vuelta de Rocha.

En 1887 el mapa de Armando Saint Yves ya representa la vuelta de Rocha sin el clásico lóbulo que ofrece el cómodo fondeadero de hoy en día. El hecho no debe extrañar, pues es notorio que el lóbulo que en 1882 tenía sus calles y lotes perfectamente dibujados fue hecho desaparecer cuan-

do se realizaron los grandes trabajos del puerto, a fin de disponer, en esa parte del Riachuelo, de un seguro fondeadero.

En dos mapas conocidos por la perfección de sus detalles -el de Cristóbal de Barrientos, de 1774, y el de Manuel Ozores, de 1792- la vuelta de Rocha no aparece en absoluto y el Riachuelo, en ese punto, tiene un curso recto.

Como estos mapas, en realidad, no representan lo que fueron Buenos Aires y sus contornos en los años 1774 y 1792, pues reproducen una mensura de Hernandarias de 1608, podría pensarse que la vuelta de Rocha se formó poco antes de 1786, cuando comenzó a abrirse la boca llamada del Trajinista a causa del relleno que experimentaba el curso Norte del Riachuelo.

Las aguas detenidas por el relleno de la boca Norte habrían ido formando el meandro de la vuelta de Rocha y los otros meandros superiores.

La tesis no tiene nada de ilógico ni de imposible; pero la destruye el hecho de que la vuelta de Rocha y otro meandro superior aparecen

en el mapa rarísimo de las Misiones de la Compañía de Jesús en los ríos Paraná y Uruguay, del Padre Joseph Quiroga, publicado en el año 1749.

Si hubiera otros elementos de prueba, seguros y suficientes, podría sostenerse la tesis novedosa de que el meandro de la vuelta de Rocha se formó entre la segunda mitad del siglo XVII y la primera mitad del siglo XVIII.

En el año 1608, en que se practicó la mensura de Hemandarias que reproducen los planos de Barrientos y de Ozores, la vuelta de Rocha no habría existido y se habría ido dibujando a fines del siglo XVII y, especialmente, en el primer cuarto del siglo XVIII, cuando se relleno el curso Norte del Riachuelo y las aguas se detuvieron cada vez más.

Ello explicaría por qué la vuelta de Rocha no aparece en unos planos que figuran un aspecto de la costa en el año 1608 y en cambio se ve perfectamente señalada en un mapa del 1749; pero lo más probable es que la vuelta de Rocha haya existido desde épocas muy

antiguas y el hecho de no aparecer en los planos de Barrientos y Ozores sólo se deba a un grave descuido de los cartógrafos.

De todos modos, como simple curiosidad, hemos enunciado una tesis que no está reñida con las leyes geológicas y que si no puede aceptarse plenamente, tampoco puede rechazarse sin un examen.

FUENTE:

*JUAN JOSÉ NAGERA*, Puntas de Santa María del Buen Aires. Lugar de la fundación de don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

*ENRIQUE DE GANDÍA*, Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

*FELIX F. OUTES*, Cartas y planos inéditos de los siglos XVII y XVIII y del primer decenio del XIX; Buenos Aires, 1930.

*GUILLERMO FURLONG CARDIFF*, Cartografía jesuítica del Río de la Plata, Buenos Aires, 1936.

## *VII EL RELLENO DEL CANAL SUBMARINO y DEL CURSO NORTE DEL RIACHUELO*

La corriente del Río de la Plata fue relleno, lentamente, durante largos años, primero el pozo de San Sebastián, en el Retiro; luego el canal submarino y por último el curso Norte del Riachuelo.

Las mareas depositaban en los pozos y en el canal submarino la tierra y la arena que arrastraban de las barrancas y arrinconaban tablones y troncos en los salientes de ambas orillas del Riachuelo.

Estos obstáculos, sobre todo en la entrada del Riachuelo, detenían los cuerpos flotantes e iban formando barreras que producían un rápido relleno.

En tiempos de don Pedro de Mendoza ya sabemos que para entrar en el Riachuelo era preciso esperar que hubiese alta marea.

En 1607 Hernandarias hablaba de la escasez de agua que había en el Riachuelo.

En 1703 el ingeniero José Bermúdez declaraba que el pozo de San Sebastián se había ido cegando "y hace veinte años que no se usa".

El práctico Juan Zamudio confirmó que "hoy están totalmente cerrados el de la Merced y Santo Domingo y en el de San Francisco solamente podrán dar fondo una o dos embarcaciones de ciento y diez. a ciento y veinte toneladas".

El capitán Urdinza y Arbelais hizo saber que también se iba cegando el canal de entrada".

En 1709 el ingeniero Bermúdez expresó bien claro que el Riachuelo "se va cerrando y en breves años se cerrará que no será capaz. de entrar ni salir embarcaciones ni aun muy chicas, pues hoy sucede que en estando el río bajo no puede salir un bote vacío".

El relleno de los pozos, del canal submarino y del curso Norte del Riachuelo terminó por hacerse definitivo. Los pozos ya no sirvieron como fondeaderos, el canal submarino se borró y el curso Norte del Riachuelo se cegó por completo.

Los mapas y planos de comienzos del siglo XIX señalan el lugar por donde pasaba el "canal antiguo del Riachuelo" y el "curso y desembocadura del Riachuelo ahora veinte años", con estas palabras: "que se ha cegado".

El curso Norte del Riachuelo dejó de ser navegable en la primera década del siglo XVIII y desapareció por completo un siglo después.

FUENTES:

Exposición del Sargento Mayor de Ingenieros don Antonio María Durante, en la Revista del Archivo General, Buenos Aires, 1872, t. 11, p. 446.

ENRIQUE DE GANDÍA, Crónica del Magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

## VIII LA BOCA NUEVA DEL TRAJINISTA

En el mes de mayo de 1786 -o tal vez un poco antes- se produjo en la costa Sud del Riachuelo un hecho que llamó poderosamente la atención a todos los habitantes de la ciudad. Las aguas del Riachuelo, detenidas cada vez más por el fuerte relleno de su curso Norte y de la desembocadura, abrieron un "boquete" en la faja de tierra que las separaba del Río de la Plata y establecieron una nueva salida que permitía, con suma facilidad, de Oeste a Este, el paso rápido de la corriente.

La primera persona que descubrió esta nueva boca era un lancharo que hacía el trajín en esa parte del Riachuelo y a quien la gente conocía con el nombre de *el Trajinista*. Por ello la nueva boca Este del Riachuelo fue llamada la boca del Trajinista.

En 1790 el marqués de Loreto refi-

rió estos hechos en la Memoria que dejó a su sucesor:

*"Se me dió cuenta de que en la canal del Riachuelo, por lo mismo que ella se iba cegando, se abría, en la parte más alta, un boquete que podría variarla; y aunque se pedían providencias prontas, ninguna di de hecho y manifesté al capitán del puerto debía observarse el estado y dirección que tomaba, porque era posible, no habiendo agente más poderoso que el agua, que ella diese mejor canal y más a propósito.*

*Recelaba éste no fuese así, por haber de aquella parte un placer superior; pero ello es que, en las sudestadas del año antecedente y sucesivos desagües, el boquete se agrandó considerablemente y los barcos que por él excusan los torneos de la canal antigua y que hallan más presto agua en aquella, se entran seguidamente y si esperan que el agua suba dan fondo en un punto de más abrigo. Entiendo que, como V. E. habrá notado también, no puede incomodar a esta ciudad la mayor distancia de aquella canal, porque ella viene siempre al desembarcadero de Barracas..."*

El 13 de agosto de 1805 el ingeniero don Eustaquio Giannini refería que el Riachuelo "*ahora veinte años conservaba su primitivo curso, casi paralelo a esta población, y por casualidad o malicia, y tal vez, por haber contribuido uno y otro, mudó su desembocadura...*"

Según Giannini, la boca del Trajinista se habría abierto, pues, en 1785. Probablemente el hecho tuvo lugar en los primeros meses del año siguiente, pues el 3 de junio de 1786 el fiscal redactó un interesante informe -que se encuentra inédito en el Archivo General de la Nación- sobre la forma en que se había abierto el boquete y los arbitrios necesarios para cerrarlo.

El virrey y el Cabildo no se preocuparon de esta nueva boca que venía a solucionar los inconvenientes que ocasionaba la escasez de agua en el curso Norte del Riachuelo.

El 17 de mayo de 1791 los regidores dieron lectura a un oficio del virrey, fechado el día 7 de ese mes, en el cual comunicaba el envío del expediente seguido "*sobre la pro-*

*puesta de cerrar el boquete que se ha hecho en la costa del Sur de este Riachuelo a fin de que conforme a la vista del Señor fiscal de tres de junio de mil setecientos ochenta y seis exponga este Cavildo lo que tenga por conveniente sobre el ramo y arbitrios que deban sufrir el gasto que en ello se cause*".

Los regidores resolvieron pasar el expediente al síndico procurador general y no volvieron a preocuparse del asunto hasta que el 23 de diciembre de 1791 se enteraron de su respuesta. El procurador expresó, con gran cordura, que el "*boquete del Trajinista*" había tomado mucho "incremento" y que "*por no haberse ocurrido a los principios a cerrarlo*" cualquier trabajo que se hiciese en sentido demandaría "*crecidos gastos... con gravamen del público y del comercio*", por lo cual, lo más conveniente, era dejarlo como estaba. Los regidores estuvieron conformes en devolver el expediente al virrey manifestándole que compartían en un todo la opinión del procurador general. Desde ese momento nunca más se pensó en cerrar la boca nueva del Trajinista.

FUENTES:

El puerto de Buenos Aires, en la Revista del Archivo General de Buenos Aires, Buenos Aires, 1870, t. 11.

ENRIQUE DE GANDIA, Crónica del Magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1931, Serie 111, tomo IX Libros XLIX, L, LI y LII, pp. 616 y 683.

## IX LA PUNTA DEMARCHI

Los mapas y planos de Buenos Aires del siglo XIX figuran la boca del Trajinista orientada hacia el Nor-nordeste a causa de un gran banco o punta de arena que prolonga la orilla derecha en la dirección indicada. No debe extrañar que esta punta aparezca en los mapas del siglo XIX con sensibles variantes, porque las corrientes del Riachuelo y del Río de la Plata modificaban constantemente su configuración.

La punta Demarchi no existía antes de los años 1785 y 1786 en que se abrió la boca del Trajinista. A fines del siglo XVIII y, especialmente, en el XIX, las arenas y tierras arrastradas por el Riachuelo fueron formando, fuera de la boca, una prolongación de la orilla derecha que pronto se cubrió de vegetación.

En la segunda mitad del siglo XIX fue conocida con el nombre de punta o isla Demarchi. Los traba-

jos modernos del puerto de Buenos Aires cortaron su punta Nor-nordeste para rectificar la boca del Riachuelo en su forma actual.

FUENTE:

Planos y mapas de Buenos Aires del siglo XIX.

## X LA ISLA DEL POZO

Aníbal Cardoso, en 1911, en sus estudios sobre Buenos Aires fin 1536, y Paúl Groussac, más tarde, en *La expedición de Mendoza*, sostuvieron que el Riachuelo, en la época de la conquista, tenía dos brazos y dos desembocaduras: la del Norte, que según nuestras investigaciones se abría frente al alto de San Pedro, y la del Este, o sea, la boca que en 1786 recibió el nombre del Trajinista.

A juicio de los autores mencionados, la boca Este habría existido desde épocas remotas, aunque semi obstruída por la arena y semi oculta por la vegetación. Sus razones, sobre todo las del primero, eran simplemente lógicas. Nosotros mismos compartimos en un principio esta opinión y entonces, con Cardoso, admitimos la existencia de una isla constituida por un gran banco de arena y tierra que comenzaba en la boca Este del

Riachuelo y se prolongaba hasta frente al alto de San Pedro. La existencia de esta isla depende, como se ve, de la boca Este del Riachuelo: si la boca existía antes del 1786 en tiempos de la conquista, la margen derecha del Riachuelo habría sido -geográficamente- una isla larga y estrecha paralela a la playa y a las barrancas del ejido Sud de la ciudad; pero si la boca Este se formó, como hemos referido, en 1785 ó 1786, la margen derecha del Riachuelo no habría constituido ninguna isla en tiempos de la conquista y sólo habría podido considerarse como isla desde el 1786 hasta comienzos del siglo XIX en que se secó por completo el antiguo curso del Riachuelo.

Nuestros últimos estudios sobre estos particulares nos han demostrado que no existe en absoluto ninguna prueba, ni documental ni cartográfica, que sin asomos de duda pueda revelar la existencia de la boca Este del Riachuelo, posteriormente llamada del Trajinista, antes del año 1785.

Los mapas de Cristóbal de Barrientos de 1774, y otros de la misma

hechura, de fines del siglo XVIII, que reproducen la mensura de Hernandarias del 1608, no figuran ni la vuelta de Rocha ni la boca Este del Riachuelo, sino tan sólo el curso y la boca Norte.

El mapa de Manuel Ozores, del 1792, de la misma familia que el de Barrientos, no varía los detalles referidos; pero señala con toda perfección la boca Este del Trajinista con este mismo nombre.

Este hecho no significa que Ozores, al copiar la mensura del 1608, haya reproducido también la boca Este, sino, por el contrario, demuestra que Ozores sólo introdujo en la mensura de 1608 la modificación de la boca Este, pues nos consta por el mapa de Barrientos, de 1774, y otros del mismo grupo, que la tal boca no existía antes del 1785.

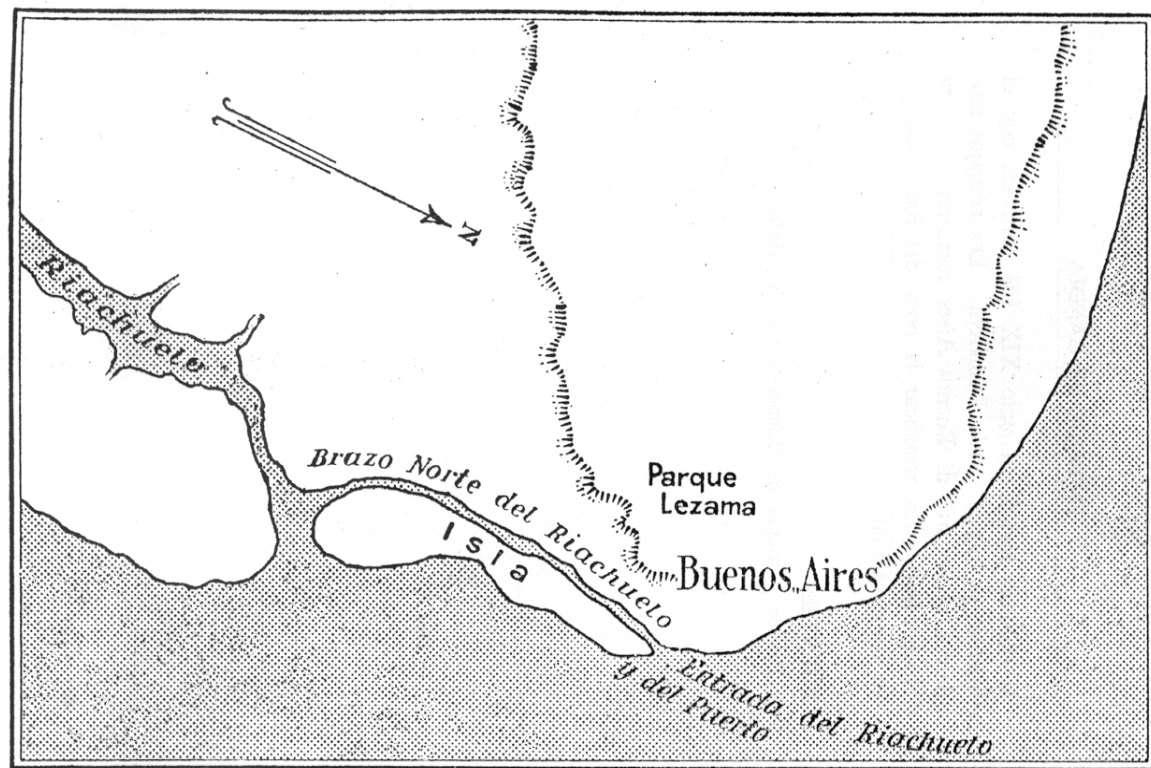
Además, el hecho de emplear el nombre del Trajinista -que sólo comenzó a usarse después del 1785- prueba que se trata de una innovación posterior a esa fecha.

Así como no ha mucho hemos admitido con toda honestidad la existencia de la boca Este del Riachuelo, basados en las afirmacio-

nes de Cardoso y de Groussac, ahora, con la misma honradez que siempre hemos puesto en todos nuestros estudios, modificamos nuestra primitiva opinión y nos corregimos gustosos, pues creemos que de este modo vamos al encuentro de la más pura verdad histórica: único objeto de nuestros afanes.

La no existencia de la boca Este del Riachuelo hasta el año 1785 o 1786 nos obliga a rectificar otras apreciaciones nuestras sobre lo que hemos llamado isla del Pozo.

En los documentos del año 1608 referentes a la mensura practicada por Hemandarias se ordena tomar las medidas "desde la isla del



Líneas principales de un mapa del 1805. Hemos señalado el brazo Norte del Riachuelo y la isla que se formó después de 1786 cuando se abrió la boca Este del Riachuelo, llamada del Traginista.

Pozo, donde comienza la chacra de Alvaro de Mercado, hacia esta ciudad".

Anibal Cardozo identificó esta isla con la que a su juicio corría desde la boca Este del Riachuelo hasta frente al alto de San Pedro.

En una publicación especial nosotros expusimos las fuertes dudas que se presentaban para hacer esta identificación, pues en aquel entonces la palabra isla lo mismo se aplicaba a una verdadera isla rodeada de agua que a un grupo de árboles en la llanura.

Sin embargo, basados en la creencia de que en aquel entonces existía la boca Este del Riachuelo y en el rumbo Sudeste Noroeste con que debían medirse las chacras del Riachuelo, compartimos la opinión de Cardoso de que la isla del Pozo debía ser la que a nuestro juicio se extendía desde la boca Este hasta el alto de San Pedro.

Ahora, con la seguridad que tenemos de que la boca Este no existió antes del 1785 suponemos que la isla del Pozo debió ser un grupo de árboles situado en un lugar indeterminado de la orilla izquierda del Riachuelo.

En cuanto a la "islita o ensenada... desta banda del Riachuelo de los navíos" que el Cabildo se propuso vender el 2 de mayo de 1682 y que nosotros supusimos que pudiera ser la isla del Pozo, ahora estamos dispuestos a mantener en suspenso nuestra primitiva afirmación.

Se trata de lugares que mientras no aparezcan documentos con nuevos datos no será posible identificar. Esta es nuestra opinión actual; pero no la hacemos definitiva, pues pudiera darse que hallazgos insospechados nos demostraran que en vez de estar equivocados cuando admitíamos la existencia de la isla del Pozo y de la boca Este del Riachuelo antes del 1785 -en compañía de Cardoso y de Groussac -hubiésemos caído ahora en una errónea interpretación.

FUENTES:

ANIBAL CARDOSO, Buenos Aires en 1536, Buenos Aires, 1911.  
PAUL GROUSSAC, Mendoza y Garay, Buenos Aires, 1916.

*ENRIQUE DE GANDÍA*, Las "islas" del agua y de la tierra, en la Revista Geográfica Americana, Buenos Aires, 1936, vol. V. núm. 31 pp. 265-266.

*ENRIQUE DE GANDÍA*, Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

## XI EL RIACHUELO EN TIEMPOS DE DON PEDRO DE MENDOZA

El "río pequeño" vió la fundación de Buenos Aires, el 3 de febrero de 1536, en la parte alta de la meseta, en el lugar que desde comienzos del siglo XVII se llamó alto de San Pedro. Allí frente, en el bajo, se abría la boca Norte del Riachuelo. Era la entrada del puerto, donde podían refugiarse y estar bien seguros todos los navíos.

En febrero de 1542 Pedro Estopiñan Cabeza de Vaca vió un mástil dejado por Irala "en la entrada del puerto, junto donde estaba asentado el pueblo".

Estudios modernos, que han agotado los análisis críticos, han demostrado que don Pedro fundó Buenos Aires en ese lugar, a la entrada del puerto, es decir, sobre el alto de San Pedro, donde vió, "el pueblo" el primo de Alvar Nuñez".

Las catorce naves de Mendoza, que llegaron a Buenos Aires sin

duda alguna entraron en el Riachuelo.

La Santa Catalina sabemos con toda seguridad que estuvo largo tiempo "surta en el río pequeño".

Una de las catorce naves quedó encallada en el Riachuelo.

Las demás no es posible decir hasta dónde remontaron su curso. Lo que consta con seguridad es que los conquistadores -después de la partida de Mendoza- sembraban en el bajo de la barranca, maravillados de ese río que con sus inundaciones periódicas "todo lo riega".

Los indios cierta vez atacaron a los españoles, establecidos sobre la meseta, y en seguida huyeron y se refugiaron en el Riachuelo, entre los pajonales y los bañados, donde era muy difícil el combatirlos.

Algunos críticos han creído que la batalla de Corpus Christi, del 15 de junio de 1536, en la cual sucumbieron tantos conquistadores y también perdió la vida don Diego de Mendoza, hermano de don Pedro, tuvo lugar en la parte alta del Riachuelo, en el pago de la Matanza.. Eduardo Madero fue el autor que más difundió esta ver-

sión. Félix F. Outes la confirmó con la exhibición de una prueba al parecer terminante: el hallazgo de una espada con el nombre de Bartolomé de Bracamonte, uno de los conquistadores que según Ruy Díaz de Guzmán murió en la pelea. La espada se decía hallada precisamente a orillas del Riachuelo, en el punto exacto que Madero había señalado como teatro del combate. Estudios modernos han demostrado que Outes fue víctima de un engaño de cierto falsificador de armas antiguas y que el combate de Corpus Christi ocurrió en las proximidades del río de Luján.

Ultimamente Outes publicó un folleto en el que intentó demostrar que el combate de Corpus Christi se verificó a orillas del Riachuelo, en el pago de la Matanza; pero, arrepentido a tiempo por la endeblez de sus argumentos, se apresuró a retirarlo de la circulación.

FUENTES:

*EDUARDO MADERO*, Historia del puerto de Buenos Aires, Buenos Aires, 1892.

*FÉLIX F. OUTES*, Confirmación de



un dato histórico, en la Revista Nacional. Buenos Aires, 1900, vol. XXIX, pp. 256 a 258.

*PAUL GROUSSAC*, Mendoza y Caray, Buenos Aires, 1916.

*ENRIQUE DE GANDIA*, Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

*ENRIQUE DE GANDIA*, Historia de Alonso Cabrera y de la destrucción de Buenos Aires en 1541, Buenos Aires, 1936.

## XII EL RIACHUELO EN TIEMPOS DE JUAN DE GARAY

Los segundos fundadores de Buenos Aires recorrieron el Riachuelo y las tierras situadas a la banda del Sud. El 24 de octubre de 1580 Juan de Garay hizo un gran repartimiento de tierras en las afueras de la ciudad.

Por el Norte repartió las tierras señaladas entre el ejido de Buenos Aires y más al Norte de San Isidro. Por el Sud las tierras repartidas fueron las que se extendían entre el Riachuelo y el valle de Santa Ana, en la actual ensenada y pago de la Magdalena.

No es este el momento de aludir a las discusiones entabladas por Groussac para demostrar el error de que el valle de Santa Ana se hallaba en las proximidades del río de Luján. Se trata de una polémica ya pasada a la historia de las cosas juzgadas.

Lo que en estas líneas deseamos dejar constancia, pues se trata de los orígenes históricos del Riachuelo, es que Juan de Garay otorgó la propiedad de las tierras situadas sobre la margen derecha del Riachuelo -una legua y media la tierra adentro con un ancho que no es posible determinar con exactitud- al adelantado Juan de Torres de Vera y Aragón, y las tierras de la orilla izquierda, hasta el ejido de la ciudad, al capitán Alonso de Vera.

Estas tierras, a uno y otro lado del Riachuelo, pantanosas e inundables en sus orillas, pero fértiles y de excelentes pastos en lo interior, fueron las "suertes" más valiosas que Juan de Garay distribuyó en la segunda fundación de Buenos Aires, y ellas correspondieron, como es natural, a los únicos superiores que en esta parte de América tenía el fundador.

### FUENTES:

*ANTONINO SALVADORES*, Ensayo sobre el pago de la Magdalena durante el siglo XVIII. La Plata, 1930

*GUILLERMINA SORS DE TRICERRI*, El puerto de la ensenada de Barragán: 1727-1810, La Plata, 1933.

*AUMA TAPIA y JULIO R. TARANTET*, Compilación de referencias documentales. Demuestran que las reservas para ribera en la costa al noroeste de Buenos Aires son bienes públicos del Estado, La Plata, 1933.

*ROMULO ZABALA y ENRIQUE DE GANDIA*, Historia de la ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1936.

### XIII LA NAO PERDIDA

En el repartimiento de tierras que Juan de Garay hizo el 24 de octubre de 1580 la suerte del capitán Alonso de Vera fue señalada en la siguiente forma:

*"Otro sí señalo por tierras del capitán Alonso de Vera en el dicho Riachuelo del puerto a la banda de la ciudad desde cien varas de medir más arriba de donde está una nao perdida en el Riachuelo mil varas de frente por el Riachuelo arriba la tierra adentro hasta dar en el ejido".*

Las dimensiones y la situación de esta "suerte" de tierra parecen difíciles de determinar; pero si se leen con cuidado las líneas transcritas se ve que el lote del capitán Alonso de Vera tenía mil varas sobre el Riachuelo, de Este a Oeste; y de Norte a Sud se extendía hasta dar en el ejido de la ciudad.

Era una faja paralela al curso Norte del Riachuelo, como la de doña María Basurco que figura en

los mapas de Barrientos y Ozores. En cuanto a la nao perdida debía hallarse en el curso Norte del Riachuelo, próxima al recodo donde en Riachuelo tomaba su curso hacia el Oeste.

El nombre de esta nao, como es natural, se ignora.

No debemos de olvidar que doce de las catorce naves de Mendoza que llegaron a estas regiones se perdieron en el puerto de Buenos Aires.

Durante la primera fundación había una nao encallada cerca de la ciudad que servía de fortaleza y que los españoles incendiaron al destruir y abandonar la población.

*Nao que según testimonios de un observador atento de la segunda mitad del siglo XIX, el fotógrafo Cristiano Junior, habiendo servido de presidio hasta 1805, recién fue destruída en la tormenta récord de ese año.*

*Tal vez su madera dura, por arder con lentitud y considerando el cariño y la poca aplicación de los pobladores que debían abandonar su asentamiento por órdenes que con disgusto compartían, la preservó del fuego que la amenazó. Quemar una nave que ha sido que-*

*rida, no es cosa que se resuelva sólo con órdenes.*

*A continuación de esta obra, en el capítulo dedicado al arte de la navegación, intentaré esbozar las probables circunstancias de su tremenda varadura.*

*Los comentarios de Gandía que siguen, respecto de que ambas naves, la de Pancaldo, la de Cabrera o la de un tercero se hundieron, tropiezan con el detalle que la tal varadura no habla precisamente de un hundimiento.*

*Una nao varada que luego sirve, primero como fortaleza y luego como cobijo, no podría referirse como "nao hundida o desaparecida"; aunque sí, e incluso, a medias, como "nao perdida". De esta nao se ha hablado bastante más que del conjunto de la docena restante.*

*En adición, la varadura de esa nao, no precisamente una liviana carabela, debe haber sido poco menos que fenomenal. De lo contrario hubiera sido rescatada.*

*Mendoza tenía un ejército a su disposición para ello.*

*Por eso estimo merece esta cuestión el posterior comentario, de*

*cómo pudiera haberse producido ese percance que tanto ha trascendido. De hecho, Gandía refiere que doce de las catorce naves fueron perdidas.*

*Esta, al parecer, todavía quiere por algún motivo, seguir en la memoria viva.*

*Francisco de Amorrortu*

Rómulo D. Carbia sostuvo que la nao perdida en el Riachuelo era la de Pancaldo; pero se trata de una de sus tantas fantasías que no tienen ninguna prueba.

Más grave fue la transcripción que hizo del párrafo pertinente del repartimiento de Garay.

Su conocida costumbre de alterar el texto de los documentos lo llevó a transcribir este párrafo como si dijera lo siguiente: "Voca del Riachuelo del Puerto de Santa María de Buenos Aires y nao perdida en él".

Carbia ha confundido la asignación hecha al adelantado Juan de Torres de Vera con la del capitán Alonso de Vera.

En la del primero se dice que sus tierras han de correr por frente del Paraná "hasta dar en la boca del Riachuelo del puerto de Santa

*María de Buenos Aires, y con aquel anchor y por aquel derecho ha de correr a la tierra adentro legua y media".*

En la del capitán Alonso de Vera, en cambio, se consigna que sus tierras han de comenzar a medirse "desde cien varas de medir más arriba de donde está una nao perdida en el Riachuelo".

*Al menos en la conciencia que he hospedado de los registros de agrimensuras y los conflictos que las áreas ribereñas durante siglos sostuvieron, las llamadas "suertes" en aquellos siglos, de acuerdo a la legislación hispánica se medían desde la barranca y no desde la lengua de agua.*

*Es probable que las cien varas que separaban a esta nave perdida del arranque de mensuras, refiera del arranque de la barranca. Con lo cual, bien fácil resulta estimar cuán grave pudo ser la varadura. Francisco de Amorrortu*

Como se ve, todo esto es muy distinto a lo que ha sostenido Carbia. La nao perdida vista por Garay es muy posible que sea la que se encontró en 1887 en la dársena Sud, en el galpón 3.

Algunos estudiosos de aquel tiempo trataron de afirmar que los restos hallados aquel año no eran los de la nao de León Pancaldo, sino los de la nao de Alonso Cabrera; pero se trata de gruesos errores, como el de Carbia, pues comprobaciones modernas han demostrado que ambas naves se hundieron por no saber embocar el canal submarino que conducía al Riachuelo.

FUENTES:

*NUMA TAPIA y JULIO R. TARANTET*, Compilación de referencias documentales. Demuestran que las reservas para ribera en la costa al noroeste de Buenos Aires son bienes públicos del Estado, La Plata, 1933.

*ROMULO D. CARBIA*, El valle de Santa Ana y el repartimiento de tierras efectuado por Garay en 1580, en la revista Humanidades, La Plata, 1933, t. XXIII, p. 139.

Hallazgo arqueológico, Serie de cartas producidas con tal motivo, en la Revista Patriótica del Pasado Argentino, Buenos Aires, 1891, t. IV, pp. 80 a 106.

*ENRIQUE DE GANDIA*, Crónica del Magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires,



*Restos de una nave de los tiempos de la primera fundación de Buenos Aires encontrados en las excavaciones del puerto.*

*En la actualidad se hallan en el Museo Histórico Nacional. De la "Historia de la ciudad de Buenos Aires", Buenos Aires, 1936, de Romulo Zabala y Enrique de Gandía.*

*En esta pobre imagen se aprecia el codaste de una nao de la época de Mendoza, donado por Madero y depositado en el Museo Histórico Nacional.*

*Que si fueran como estima Gandía los de la nao perdida, ya hablan del aprecio que regalaron los fantasmas del pasado a esa nao que sirviera de refugio y fortaleza en lo que fuera su "habitable varadura".*

*Fuerte presencia memorativa de aquellos 50 laboriosos sobrevivientes que alcanza nuestros días.*

*Francisco J. de Amorrortu*

## XIV LA MENSURA DEL AÑO 1608

El 6 de diciembre de 1608 el gobernador Hernandarias de Saavedra resolvió practicar una mensura de las chacras situadas en el ejido de la ciudad "por cuanto cada día vienen ante su Señoría con quejas agraviándose los vecinos. y moradores de esta ciudad en razón de las tierras y chacras y estancias que tienen, diciendo que otros vecinos se les meten en parte de ellas, todo a causa de la poca justificación, cuenta y razón que hay en lo que a cada uno pertenece".

El día 16 de diciembre los peritos establecieron que el rumbo de las chacras situadas entre Buenos Aires y las Conchas debía ser de Nordeste a Sudoeste, teniendo como frente "la barranca de la costa de la mar", y que las Chacras del Riachuelo debían orientarse de Sud, este a Noroeste. El mismo día, "estando en la Chacra de Mateo Leal de Ayala,

*alguacil mayor de esta ciudad, donde fueron a medir las chacras de la banda del Riachuelo, antes de hacerse parecieron con sus títulos el dicho alguacil mayor y Alvaro de Mercado y la parte de Francisco Pérez, de Burgos que tienen allí sus chacras, y habiéndolas visto por vista de ojos, el dicho señor gobernador mandó que se fuesen midiendo desde la Isla del Pozo, donde comienza la chacra de Alvaro de Mercado, hacia esta ciudad, y que esta orden se guarde siempre, y señaló por mojón de la dicha isla, y desde ella se midieron y amojonaron las chacras y la demás tierra que hubo hasta el ejido su señoría la declaró por libre para hacer merced de ella en nombre de Su Magestad..."*

El Riachuelo fue siempre el punto de arranque para las mediciones de las chacras situadas en el bajo fuera del ejido de la ciudad. .

FUENTES:

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos

Aires, 1930, Serie II, t. VIII Libros XXIV y XXV, pp. 216 a 245.

NUMA TAPIA y JULIO R. TARANTET, Compilación de referencias documentales. Demuestran que las reservas para ribera en la costa al noroeste de Buenos Aires son bienes públicos del Estado, La Plata, 1933.

## XV ORIGENES DE LA GUARDIA DEL RIACHUELO

El fuerte de Buenos Aires fue fundado por don Hernando de Zárate en los primeros meses del año 1594.

Don Diego Rodríguez de Valdéz y de la Banda fue el primer gobernador que tuvo la idea de construir una guardia en el Riachuelo. Sus propósitos los expuso al rey en una carta fechada el 20 de mayo de 1599:

*"La artillería del fuerte no alcanza al Riachuelo de puntería, ni al lugar donde dan fondo los navíos, ni se puede poner cerca de él porque todo es anegadizo y pantanoso.*

*Con todo estoy resuelto de hacer sobre el Riachuelo una estacada de madera y de alguna piedra del lastre de los navíos, y encima tierra en que poner un par de piezas de artillería para defender aquel Riachuelo que será de grandísima*

*consideración porque no entrando en el Riachuelo no pueden estar cuatro días que no corran con gran peligro de perderse."*

En España el rey y el Consejo de Indias trataron de enviar una expedición de trescientos hombres al Río de la Plata para fundar un fuerte digno de esta ciudad; pero todos los proyectos resultaron vanos y sólo Hernandarias hizo algunas modificaciones en el fuerte fundado por don Hernando de Zárate.

El mismo Hernandarias llevó a cabo el proyecto de Rodríguez de Valdéz, de construir un fortzuelo en el Riachuelo además del que había reformado de don Hernando de Zárate.

En una carta del 5 de mayo de 1607 dice lo siguiente:

*"Voy edificando dos fortzuelos: uno en el Riachuelo y puerto de esta ciudad, donde están los navíos, y otro al lado de esta ciudad para que en ellos se pueda tener centinelas. .."*

El fortzuelo de Hernandarias prestó unos servicios muy útiles para evitar el contrabando.

Era una construcción miserable,

pero siguió en pie muchísimo tiempo.

En 1674 el gobernador don José Martínez de Salazar atestiguaba que el torreón del Riachuelo se llamaba San Juan Bautista.

FUENTES:

*ENRIQUE DE GANDIA*, Crónica del magnífico adelantado don Pedro de Mendoza, Buenos Aires, 1936.

*ENRIQUE DE GANDIA*, Historia de los piratas en el Río de la Plata, Buenos Aires, 1936.

*CF.SAR BLAQUIER CASARES y ENRIQUE DE GANDIA*, Orígenes del fuerte de Buenos Aires, Buenos Aires, 1937.

## XVI EL CAMINO DEL RIACHUELO EN EL SIGLO XVII

Son contadas las menciones que en los documentos del siglo XVII se hace del Riachuelo. Ellas, no obstante, bastan para hacernos saber que el Riachuelo, al igual que en tiempos de Garay y de Mendoza, era el puerto de la ciudad; el lugar seguro donde los navíos podían pasar varios meses sin temor a las tormentas y a los vientos.

En el Riachuelo hacían también los navíos sus descargas con toda tranquilidad. El fortzuelo proyectado por el gobernador don Diego Rodríguez de Valdéz y de la Banda y el que comenzó a construir Hernandarias de Saavedra tenían por objeto defender la entrada del Riachuelo contra cualquier nave enemiga que tuviese la audacia de ir a asaltar los barcos españoles en ese refugio.

El fortzuelo de Hernandarias se convirtió en aduana y sirvió para que en ella hiciesen sus descargas los navíos.

Se hallaba, como veremos en el capítulo siguiente, a unas tres cuadras de la entrada del Riachuelo.

Esta, como sabemos, se abría a la altura de la actual calle de Humberto I°.

La aduana y desembarcadero estaban colocados, pues, en el bajo del Riachuelo, en la intersección del actual Paseo Colón y calle Cochabamba, cerca de la punta de la barranca llamada de doña Catalina -actual parque Lezama-.

Esta situación la expresan con claridad varios documentos que analizaremos al referirnos a la aduana y la figuran los mapas de Domingo Petrarca, del 1729, y los de Barrientos y Ozores -del 1774 y 1792- que reproducen la mensura de Hernandarias del 1608.

Desde Buenos Aires había un camino que conducía a la aduana o guardia del Riachuelo.

Este camino iba por el alto de la barranca, aproximadamente donde hoy corre la calle Balcarce.

Al llegar a la altura de la calle San Juan descendía al bajo y terminaba en la guardia del Riachuelo.

Este camino a menudo se hallaba interrumpido por grandes pantanos que dificultaban el tráfico a las carretas.

El Cabildo en el siglo XVII, era muy pobre y carecía de fondos para componer las calles.

El 24 de marzo de 1623 los regidores resolvieron arreglar un paso del camino del Riachuelo que estaba en pésimas condiciones".

Por este acuerdo y por otros pocos de algunos años siguientes podemos comprobar que la ciudad se hallaba en constante comunicación con el Riachuelo y la guardia que servía de aduana.

*Respecto de las comunicaciones entre el Alto de San Pedro y la Plaza Mayor, Francisco de Oliden, maestro carpintero guipuzcoano venido al Río de la Plata por encomienda de su Majestad para armar unas embarcaciones, fue el constructor de la Plaza de Abastos (hoy Plaza Dorrego) en el Alto de San Pedro (hoy San Telmo). Debido a que la calle del Puerto (hoy calle Defensa) en el cruce*

*con el Zanjón del Hospital (hoy calle Chile), los días de lluvia no sólo se hacía intransitable, sino que en este cruce varias personas habían ¡perecido ahogadas!; (ver líneas subrayadas en la pág. 111) es por ello que Francisco de Oliden solicita en 1776 y se hace cargo durante 20 años, 4 meses y tres días, de juntar el dinero (litigando incluso por años con vecinos avaros) y disponer la obra de la Plaza de Abastos que permitiera a los 900 pobladores del Alto de San Telmo no quedar en los días de lluvia, aislados y sin alimentos.*

*De aquí podemos deducir lo que sería la calle Balcarce; camino aun más pobre y bajo que el camino del Puerto, hoy calle Defensa. Francisco J. de Amorrortu*

FUENTES:

*MUNICIPALIDAD DE LA CAPITAL*, Documentos y planos relativos al período edilicio colonial de la ciudad de Buenos Aires Recopilados por ENRIQUE PEÑA, Buenos Aires, 1910, t. Ili.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, passim.

## XVII LA GUARDIA DEL RIACHUELO EN EL SIGLO XVIII

La guardia del Riachuelo construída por Hernandarias era una "varraca" expuesta a todas las inclemencias. del tiempo y crecientes del río.

En 1721 se quemó y entonces se levantó en el mismo lugar "una choza pequeña de paja", Allí se acuartelaba la gente de la guardia; pero "siendo esta para impedir las introducciones ilícitas que se quieran cometer de géneros de contrabando, se hallan algunas dificultades para celar y observar esto, no siendo la menor la ceja de arboleda que mira al río e impide que los guardas vean las embarcaciones que vienen, que hasta que entren dentro de dicho puerto y vayan navegando por la guardia no pueden verlas, de que se sigue que en las tres cuadras que hay desde la boca del puerto

*hasta donde está la guardia, teniendo el referido Riachuelo por ambos lados la tierra muy inmediata y llena de pajonales y pantanosa se puede sospechar con evidencia que al entrar pueden de las embarcaciones arrojar a cualquiera de los lados las mercaderías que pretendan introducirlas, no siendo voluminosas, y entrar al puerto sin nada; y que después sobre seguro pueden volver los dueños a recoger lo que arrojaron y escondieron sin embarazo por estar fuera de la guardia y libres de que los vean de ella".*

A estos inconvenientes se agregaba el temor de que los dueños de los navíos pudiesen entenderse con los guardas y que durante el tiempo que estos tardaban en dirigirse a la ciudad para avisar a los oficiales reales la llegada de un navío se descargasen las mercaderías e introdujesen sin pagar derechos.

Los oficiales reales dieron cuenta al rey de estos recelos en una carta fechada el 18 de septiembre de 1721. Además añadían que las continuas crecientes del Riachuelo obligaban a los guardas a desamparar la barraca.

En elfa no se podía dejar en depósito ninguna mercadería; porque cualquier creciente que no diese tiempo a embarcarla de nuevo o llevarla a la ciudad la mojaría o arrastraría con la corriente.

*"Si al tiempo que había la barraca que se quemó -decían los oficiales reales- había tanto riesgo, que hubo ocasión en que se llenó de agua hasta el techo y la desamparó la gente de la guardia repetidas veces; con más razón se puede temer al presente que no hay más de una choza de ninguna resistencia a cualquier desgrava".*

Por estas razones los oficiales reales pedían al rey que en la boca del Riachuelo se construyese una aduana con su cuartel, sobre un terraplén y estacada de tres o cuatro varas de alto.

Allí debía haber un depósito para las mercaderías y una buena vivienda para los guardas.

El mejor lugar era la boca del Riachuelo porque desde ese punto los guardas verían las naves a cuatro leguas y podrían avisar a los oficiales reales antes que las naves llegasen a la aduana.

El fiscal consideró esta propuesta en Madrid el 29 de abril de 1722 y

contestó que antes de tomar cualquier resolución debía saberse el costo de la obra. Esto fue comunicado al gobernador de Buenos Aires el 11 de mayo de 1722.

Don Bruno Mauricio de Zabala contestó el 30 de junio de 1724. Lo primero que hizo fue referir que en 1722 se había construido en el Riachuelo *"un cuerpo de guardia de 17 varas de largo y ocho y medio de ancho con dos cuartos separados fuera de la habitación de los soldados, el uno para el oficial y el otro reservado con llave para cuando los oficiales de la real hacienda quisiesen servirse de él, con una batería de cinco cañones a la puerta"*.

Los oficiales reales descendían a la guardia para presenciar la descarga de los navíos y cotejar los fardos y cajones con las marcas señaladas en el registro.

El reconocimiento se hacía en un almacén del cual tenían la llave los oficiales reales.

Este informe de don Bruno Mauricio de Zabala se halla en contradicción con el que elevaron al rey los oficiales reales el 18 de mayo de 1727.

Dijeron que la guardia construída por el gobernador era muy incómoda, que el cotejo de la descarga debía hacerse a la inclemencia, que el cuarto destinado a los oficiales reales tenía dos varas y media de ancho por otras tantas de largo *"y sin ninguna luz ni claridad, pues para poder entrar a él en la mitad del día es preciso sea con luz encendida, a que se añade el estar inmediato a la misma cocina o fogón"*.

En este cuarto no se podía almacenar ninguna cantidad de mercadería. La habitación hecha para el oficial de guardia tenía tres varas de largo y dos y media de ancho y allí no podían vivir el oficial de guardia, dos oficiales reales, un alguacil mayor y un escribano que debían asistir a la descarga de cualquier navío. Los oficiales reales pedían al rey autorización para agregar a esa guardia una habitación de doce varas de largo por ocho de ancho *"que sirva de almacén y seguridad de cualquier cosa que se aprehenda y en lo demás del tiempo para albergue de los que debemos asistir a las descargas"*.

El 10 de diciembre de 1727 el fis-

cal propuso que se solicitase otro informe al gobernador, pues tal vez las ampliaciones pedidas no fuesen tan necesarias como pretendían los oficiales reales.

El gobernador Zabala respondió al Consejo de Indias el 30 de noviembre de 1729.

Expresó que en la nueva guardia los soldados no estaban abandonados como en el reducto antiguo a causa de las frecuentes inundaciones y que para mayor claridad enviaba el informe que con fecha 4 de noviembre le había dado el ingeniero don Domingo Petrarca. Este atestiguaba que la guardia antigua era un rancho de cuero hecho unos veinte años antes, de unas cuatro varas cuadradas. Todos los días había que remendarlo con otros pedazos de cuero y, por otra parte, su situación no le permitía divisar la entrada del Riachuelo.

La guardia nueva descubría todo el Riachuelo. Se hallaba colocada en un lugar alto y estaba fabricada de mampostería y techo de teja.

Para mayor seguridad Petrarca había levantado la guardia seis pies del suelo y frente a la puerta le había construído una plazuela

de armas donde había unas piezas de artillería. En cuanto a la habitación de dos varas y media en cuadro que los oficiales reales decían que era para vivir ellos, Petrarca explicaba que la había edificado para despensa.

Por último declaraba que si el rey le ordenaba hacer una vivienda separada para los oficiales, la levantaría en seguida.

El fiscal vió este informe en Madrid el 12 de agosto de 1730 y expuso que no era necesario hacer otras construcciones.

Ya vemos cuál fue la historia y situación de la guardia del Riachuelo en las tres primeras décadas del siglo XVIII: primero se hallaba a la altura de la calle Cochabamba, en el bajo, y luego unas cuadras más hacia el Norte, cerca de la boca del Riachuelo, entre las calles Humberto 1° y Carlos Calvo, en un paraje más elevado.

Esta segunda guardia no era un rancho de cuero, como la primera, sino una construcción de material. Allí desembarcaban las mercaderías de los navíos y se concentraba todo el tráfico del Riachuelo.

Ninguna razón obligaba a los

navíos a llegar hasta la actual vuelta de Rocha. Si alcanzaban este punto o lo sobrepasaban era, solamente, para que estuviesen anclados en aguas tranquilas.

FUENTES:

*MUNICIPALIDAD DE LA CAPITAL*, Documentos y planos relativos al período edilicio colonial de la ciudad de Buenos Aires recopilados por *ENRIQUE PEÑA*, Buenos Aires. 1910, t. nI, pp. 5 a 28.

## XVIII EL PUERTO DEL RIACHUELO

El puerto del Riachuelo fue el único puerto de Buenos Aires en el siglo XVIII que servía tanto para el tráfico menudo y el contrabando, como para el comercio pesado.

En los acuerdos del Cabildo son numerosas las referencias al puerto del Riachuelo que demuestran la importancia que tuvo en la época que estamos estudiando.

El 3 de noviembre de 1721 se habló en el Cabildo de la falta de pan, trigo, grasa y sebo que se notaba en Buenos Aires y del contrabando que de esos productos hacían algunas personas para venderlos en el Uruguay.

Entonces se autorizó a todos los vecinos a decomisar el pan, trigo, etc., que sorprendiesen en el momento de ser embarcados.

Con este motivo se dijo lo siguiente: "*El puerto del Riachuelo es una garganta por donde pasa mucho*

*pan, trigo, harina y trigo y bizcocho, y si pasa poco al presente por la escasez. de esta ciudad, ha pasado y está con la boca abierta para pasar con el motivo de las faenas de la gente que está en la otra banda y guardia de soldados, con cuyo pretexto y el de la utilidad pasan más de lo necesario para su mantenimiento y lo venden, siendo esta circunstancia perjudicial, mayormente en tiempo de tanta carestía*".

A principios de 1722 el gobernador don Bruno Mauricio de Zabala comisionó al capitán don Juan de San Martín para que inspeccionase los campos de la banda Oriental. En las Instrucciones que le dió le ordenó estar "*en el puerto del Riachuelo pronto para embarcarse luego que lo permita el tiempo con la gente que allí estará..*"

La carne "*que se lleva al Riachuelo para los navíos*" fue fijada en el precio de dos pesos la res en pie el 28 de marzo de 1722.

Durante muchos años, a causa de la escasez. de ganados que había en nuestras campañas, la grasa y el sebo se traían del Uruguay.



El lugar de desembarque era el Riachuelo.

Don Lucas de Velorado propuso en el Cabildo del 8 de enero de 1725 que *"se le pida al señor gobernador mande su señoría al cabo del Riachuelo que la lancha que trajere sebo y grasa no se desembarque hasta darle parte al fiel ejecutor para que la distribuya por su mano y la ponga donde se venda con buena conciencia como Dios lo manda, pues la experiencia que tiene de la que venden los pulperos es más agua que grasa"*.

Las maderas, el sebo y la grasa que llegaban del Uruguay debían pagar un diezmo *"en el puerto del Riachuelo"*. Esta *"cobranza y parte donde se está haciendo"* disgustaron a muchos vecinos.

El 29 de julio de 1729 los regidores se enteraron de dos peticiones presentadas por don Alonso Suárez y don Pedro León para que se modificase el pago de esa contribución. Sin embargo, no se tomó ninguna medida en esa oportunidad, hasta que el 24 de mayo de 1730 el procurador general de la ciudad hizo saber al Cabildo que *"clamorea tanto el pueblo no acostumbrado a la paga de estos*

*nuevos diezmos"* que le había parecido preciso *"representar el lastimoso quejido"*.

Para ello explicó que los vecinos debían conducir por espacio de muchas millas la madera, la grasa y el sebo en la costa del Uruguay y luego hacer otros gastos para cruzar el Río de la Plata hasta el Puerto del Riachuelo.

A su entender no era justo que se les cobrase allí mismo el diezmo antes de que pudiesen vender sus productos.

Sólo el 1° de octubre de 1731 se leyó en el Cabildo una real cédula del 21 de junio en la cual se ordenaba que ciertas entregas de cueros se hiciesen *"en el paraje y lugar donde se obligaron a hacer la paga y no en el Riachuelo"*.

Algunas personas que traían grasa y sebo del Uruguay, los desembarcaban en puntos de la costa donde podían comprarlos los pulperos para revenderlos en la ciudad.

Por ello el 15 de julio de 1732 el Cabildo autorizó a don Juan de Zamudio a traer cien piezas de sebo y grasa desde el Uruguay *"para el abasto de esta ciudad."*

*..con tal que las traiga al puerto de el Riachuelo y de allí las conduzca a esta ciudad para su abasto"*.

Los únicos puntos por donde podían entrar extranjeros en Buenos Aires era por los puertos de Luján, de las Conchas y del Riachuelo.

El 24 de septiembre de 1732 don Bruno Mauricio de Zabala dirigió un auto al Cabildo en el cual recordaba que el 12 de marzo había ordenado a los forasteros que había en Buenos Aires que saliesen de la ciudad en el término de ocho días, bajo penas de prisiones, destierros y multas pecuniarias, *"y para reconocer los forasteros que en carretas, tropas o embarcaciones se introducen a esta ciudad se mande a los cabos de la guardia de Luján, puerto de las Conchas y Riachuelo que diesen razón a este gobierno al tiempo de su venida del número, calidad y circunstancias en que venían ocupados, haciéndole cargo en su salida a los que los habían traído, siendo preciso que durante su estada moren en esta ciudad..."*

El 3 de marzo de 1735 el Cabildo estableció que los carreteros no

podían cobrar por cada carretada *., desde el puerto del Riachuelo a esta ciudad, de cualesquier géneros y efectos, así de descarga de navíos como de los de la tierra que hoy se comercian y comerciarán en adelante, que a cuatro reales, y lo mismo de aquí al Riachuelo"*.

Los lancharos vendían en el Riachuelo la leña a los carreteros a razón de cuatro pesos la carretada, y los carreteros la revendían a seis pesos a los vecinos de Buenos Aires.

El 30 de julio de 1735 el Cabildo dispuso que *"para evitar este exceso"* la carretada de espinilla del Uruguay, traída del Riachuelo y puesta en la casa del comprador, se vendiese al precio único de cinco pesos.

Por un acuerdo del 20 de enero de 1744 sabemos que las lanchas que trajinaban el río y llevaban carga al Riachuelo pagaban un peso por cada noche al soldado que permanecía en ellas de centinela mientras duraba el registro.

Don Pedro de Lea había recibido de un navío de registro una remesa de ropa podrida y *"la calle (en que vivía) se halla en pestífero"*

hedor". El procurador general temía que las lluvias, al llevar los trapos al río infectasen las aguas y no se pudiesen beber.

El 13 de abril de 1744 el Cabildo resolvió *"que se le haga saber al expresado don Pedro de Lea que toda la ropa de avería podrida que la saque afuera de la ciudad y la haga enterrar en pozos que para este efecto mande hacer, y que la que hubiese mandado echar inmediato a la ciudad la haga enterrar, y que la ropa que se está lavando en el Riachuelo la haga lavar más distante donde el pueblo no experimente las malas resultas que prudentemente deben temerse como se practica en los puertos de Europa..."*

La guerra contra los indios obligaba a buscar recursos en todas formas. El 17 de febrero de 1745 el gobernador propuso al Cabildo que para reunir fondos le impusiese un real de contribución a todas las carretas *"que dentrasen a esta ciudad así de afuera como de el Riachuelo conduciendo frutos de abasto. .."*

Las carretas que hacían el trayecto de la ciudad al puerto del Riachuelo debían ser por este tiempo muy

abundantes, porque el 26 de marzo de 1745 varios vecinos propusieron al Cabildo hacer una plazuela en un solar que se hallaba de la otra parte de la zanja, en la calle real que va hasta la Residencia de los jesuitas, para que sirviese de *"desahogo de las carretas que van y vienen al. Riachuelo"*.

Los carreteros *"del tráfico del Riachuelo"* cobraban en 1748 doce reales por cada viaje desde el Riachuelo a la ciudad; pero el 22 de octubre el Cabildo ordenó que se sujetasen a la antigua costumbre de cobrar un peso.

La Colonia del Sacramento se alimentaba con el trigo y los víveres de Buenos Aires. Sus pobladores los pagaban más caros que los de esta ciudad y por ello los comerciantes trataban de exportarlos. A ello se oponía el Cabildo y es así como el 3 de agosto y el 30 de septiembre de 1750 dió órdenes para evitar la *"extracción de víveres por el puerto del Riachuelo con destino a Colonia del Sacramento"*.

Sabido es que las calles de Buenos Aires no comenzaron a empedrarse hasta fines del siglo XVIII. No

obstante, desde mediados de ese siglo el gobierno y el Cabildo estudiaban el modo de comenzar esa obra.

El 10 de febrero de 1757 los regidores propusieron al teniente de gobernador de don Pedro de Cevallos que para calzar las encrucijadas de las calles con piedra debía obligarse a las lanchas que hacían el tráfico de Buenos Aires al Uruguay a *"que en cada viaje traigan una carretada de piedra y la descarguen en el Riachuelo con lo que se facilitará la compostura de dichas calles"*.

El relleno que a fines del siglo XVIII iban experimentando el canal submarino y el curso Norte del Riachuelo hicieron pensar a los cabildante, el 17 de mayo de 1768, en lo útil que sería *"un muelle en el bajo del Retiro que por la gran dificultad que hay en salir y entrar las lanchas en el Riachuelo a causa de tan poca agua que tiene el canal de su entrada y su estrechez. se padecen los riesgos de perderse, esperando el tiempo proporcionado de- agua y viento, pues de un y otro necesitan con aumento de fletes de dichas lanchas por estas demoras y riesgos,*

*todo lo que se evitaría con dicho muelle en dicho sitio, donde se sabe hay canal capaz de embarcaciones grandes y en todos tiempos se les puede dar resguardo con pronta salida y entrada"*.

La conveniencia de construir un muelle volvió a tratarse en el Cabildo el 3 de diciembre de 1771.

*"No puede menos este noble cuerpo -decía el Cabildo- que confesar la utilidad de dicho muelle, pues es constante que sido tan estrecho el canal del Riachuelo y con poco fondo se necesita para entrar y salir las lanchas marea crecida y viento proporcionado, y como en este río no hay días ni hora cierta para dichas mareas, ni aun que estas se logren, si el viento no es favorable no pueden navegar. es consecuente el haber unas demoras perjudiciales al pronto despacho del real servicio..."*

Por todas estas razones aumentaban los fletes de las lanchas *"a que se agrega lo distante del paraje en que descargan en dicho Riachuelo, lo intransitable que se pone con las aguas el camino, y aun sin estas, por sólo las crecientes"*.

Los carreteros cobraban un peso, doce reales y dos pesos por carreta, *"conduciéndose de los Hornos, en igual distancia, los ladri- llos por tres y cuatro reales cada carreta"*.

Estas últimas líneas nos fijan con exactitud la posición del desembarcadero del Riachuelo: se hallaba a la entrada del Riachuelo, conforme hemos probado en páginas anteriores, debajo de los Hornos de San Pedro.

*"En igual distancia"* las carretas que venían por lo alto de la barranca cobraban tres y cuatro reales, y las que tenían que subir desde el bajo, a cada instante inundado, llegaban hasta a dos pesos.

Los pulperos no abandonaban su costumbre de ir a comprar en el Riachuelo y en el río de las Conchas los géneros alimenticios para revenderlos más caros en la ciudad.

El 17 de enero de 1775 el Cabildo resolvió. pedir al gobernador que mediante un bando ordenase *"que toda la leña, carbón y demás géneros de abasto hayan precisamente de venir a la plaza donde deban mantenerse el término de*

*cuatro horas para que todos los vecinos se provean de ellos"*.

El 13 de abril de 1780 el virrey Vértiz promulgó un auto en el que suspendía la obligación que tenían los comerciantes que importaban frutos del Paraguay de desembarcarlos en Santa Fe y permitía que *"todos los comerciantes que navegan los frutos de la provincia del Paraguay por el río Paraná que los puedan libremente conducir hasta estos puertos de las Conchas o Riachuelo sin tocar en el de Santa Fe"*.

Desde este año, como es lógico, aumentó considerablemente el tráfico en el puerto del Riachuelo.

El 2 de septiembre de 1783 se consideró en el Cabildo la propuesta de prohibir la entrada de los carros y carretas para que no estropearan las calles de la ciudad.

*"De esta demarcación -dijeron los cabildantes- se deberán exceptuar los bajos del río porque siendo el tráfico del Riachuelo bastante considerable y no tan urgente aquel terreno para el común uso de la gente, podría por ahora tolerarse el concurso de los carruajes por esta parte a fin de que los cos-*

*tos de las condiciones no sean tan gravosos, bien que sería muy oportuno el que allí mismo se destinase caminos o pasajes distintos para el tránsito de las gentes y carruajes una vez que se encuentre espacio bastante para que en esta alternativa no padezca el público y se facilite la conducción de los efectos y comestibles con más facilidad y equidad"*.

Este acuerdo tiene especial importancia porque señala el momento en que las carretas que antes iban desde la entrada del Riachuelo a la ciudad, parte por el bajo y parte por el alto, comenzaron a hacer el trayecto exclusivamente por el bajo.

La piedra que se traía de la isla de Martín García para empedrar las calles de Buenos Aires al principio se descargaba en el puerto del Riachuelo; luego fue depositada en el bajo del fuerte. actual plaza de Mayo; pero el 1° de octubre de 1790 el virrey pidió al Cabildo que informase acerca de la conveniencia de volver a descargar *"la piedra que se conduce de la otra banda a esta capital...en los márgenes del Riachuelo"*.

Los cabildantes dieron vista de este expediente al procurador general.

El conde de Liniers y su hermano Santiago hicieron gestiones para que se les permitiese instalar una fábrica de gelatina a orillas del río, en la quinta de Martín José de Altolaquirre; pero el procurador general se manifestó contrario a esta instalación por temor *"a que las aguas donde el pueblo iba a hacer provisión para beber, se llenasen de suciedades"*.

Al efecto recordó que *"Don Francisco Alvarez Campana tuvo obraje de curtiembre en el Riachuelo y causó tal daño que salían los pescados muertos con la fortaleza de las aguas que se arrojaban y corrían al mismo Riachuelo"*.

No creemos necesario, por el momento, traer mayores datos sobre el Riachuelo y su puerto. Con los expuestos basta para demostrar que la mayor parte del comercio fluvial de Buenos Aires se concentró en el siglo XVIII en el puerto del Riachuelo.

FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1927, Serie 11, t. IV, libros XVII y XVIII; Buenos Aires, 1927, Serie 11, t. V, libros XVIII y XIX; Buenos Aires, 1928. Serie 11, t. VI, libros XXI, XXII y XXIII; Buenos Aires, 1929, Serie 11, t. VII, libros XXIII y XXIV; Buenos Aires, 1930, Serie 11, t. VIII, libros XXIV y XXV; Buenos Aires, 1931, Serie 11, t. IX, libros XXV, XXVI y XXVII; Buenos Aires, 1926, Serie III, t. 11, libros XXX, XXXI, XXXII y XXXIII; Buenos Aires 1927, Serie nI, t.III, libros XXXIII, XXXIV y XXXV; Buenos Aires, 1928, Serie III, t. IV, libros XXXV y XXXVI; Buenos Aires, 1928, Serie III, t. V, libros XXXVI al XL; Buenos Aires, 1930, Serie III, t. VII, Libros XLIV a XLVII; Buenos Aires, 1931, Serie 11 t. IX. Libros XLIX, L, LI y LII. Conf. las fechas citadas.

## *XIX EL RIACHUELO COMO LIMITE DE LA CIUDAD*

Ningún lector, por menos especializado que sea, necesita que le expliquemos que la ciudad de Buenos Aires, en la época que nos ocupa, no tenía ni la extensión ni los límites que tiene hoy en día.

El Riachuelo se hallaba fuera del ejido de Buenos Aires; pero en la práctica parecía que constituía, como en la actualidad, parte del perímetro de la ciudad. Lo que se hallaba de "esta banda" tenía un valor mucho más grande que lo que estaba "de la otra banda".

La vida de la ciudad se extendía, en todo orden de cosas, hasta las orillas del Riachuelo, desde su embocadura hasta el pago de la Matanza. No es extraño, pues, que al fijarse los límites definitivos de Buenos Aires, el Riachuelo se haya tomado como división natural entre la ciudad y la provincia.

El 14 de agosto de 1732 don Bartolomé de Montaner presentó un memorial al Cabildo en que manifestaba que no tenía ninguna tierra en que hacer una huerta para mantener a su familia y esperaba que se le hiciese merced

*"de un rincón que está de esta banda del Riachuelo de los navíos, fuera del ejido, en frente de la Chacrilla de los reverendos Padres del orden de Predicadores, que comúnmente llaman el rincón del remolino. que pertenecía a este Cabildo y que ha más de cien años que estaba valdío "*

El frente de este terreno debía medirse *"corriendo al sur río arriba hasta encontrar con el rincón que tiene cercado de zanja Simón Arias de Saavedra, y el fondo por el bañado del Riachuelo a la barranca de la tierra firme, en el rumbo que se miden las tierras de la Matanza, a cuyo pago correspondía"*.

Montaner obtuvo la merced perpetua de ese lugar.

Los ganados que pastaban en las chacras solían arruinar los sembrados. Cuando había que hacer la cosecha se ordenaba a los chacareros y estancieros que *"los retiren*

*para la otra banda de las Conchas, los unos, y los otros de la otra banda del Riachuelo, todo el tiempo que durare la cosecha, pena de perdimiento de dichos ganados... "*

Así se dispuso, por ejemplo, el 18 de mayo de 1742.

En el mes de agosto de 1771 el regidor Gregorio Ramos Mejía propuso en el Cabildo que los molineros que tenían sus tahonas entre la plaza Mayor y el alto de San Pedro echasen sus caballos a pastorear del otro lado del Riachuelo", y *"los que las tienen de la plaza a el Retiro los pueden pastorear en el bañado de Palermo"*.

Las medidas de tierra se tomaban siempre desde algún punto del Riachuelo.

El 13 de septiembre de 1783 los regidores convinieron en que el remedio más eficaz *"sería el de hacerse una mensura general en las tierras que llaman de la costa o Monte Grande, comenzando por la Cruz de San Sebastián, donde dan principio las chacras, y en las del Riachuelo de los Molinos, dando principio por el cañón que demarca el fin del ejido, sobre la*

*barranca grande, deslindándose todos los territorios en los frentes y fondos, según los rumbos que prescriben los documentos incluidos en este expediente..."*

La vida de la ciudad de Buenos Aires se detenía, por el Sud, en el Riachuelo como si este límite la separase en forma radical de las tierras que comenzaban en la otra orilla. El Riachuelo era una barrera natural que marcaba desde entonces el verdadero perímetro de nuestra capital.

FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1928, Serie II, t. VI, Libros XXI, XXII y XXIII; Buenos Aires, 1930, Serie II, t. VIII, Libros XXIV y XXV; Buenos Aires, 1928, Serie III, t. IV Libros XXXV y XXXVI; Buenos Aires, 1930, Serie III, t. VII, Libros XLIV a XLVII.

## XX EL PAGO DE LA MATANZA

La historia del pago de la Matanza no entra en el tema de este trabajo. Sin embargo, por hallarse tan próximo a Barracas y a la Boca del Riachuelo merece una ligera atención.

Su nombre comienza a figurar en los primeros años del siglo XVII. Hay dos teorías igualmente respetables sobre el origen de su nombre. Según unos autores la designación de la Matanza recuerda un gran combate que Juan de Garay sostuvo contra los indios precisamente en ese lugar.

Según otros autores ese punto se llamaría de la Matanza porque allí se sacrificaba a los ganados.

El combate de Garay está muy bien documentado. En cambio no hay pruebas decisivas de que la matanza de ganado a comienzos del siglo XVII se haya hecho con exactitud en esa zona.

Lo único que hace pensar en esta

posibilidad es que la aguada hubiese sido un buen punto de reunión para los ganados.

Hay otra tesis del Sr. Félix F. Outes, consistente en hacer remontar el nombre de la Matanza a los tiempos de Mendoza, por el combate de Corpus Christi equivocadamente situado a orillas del Riachuelo; pero las deleznales suposiciones en que se apoya no dan a esta tesis ninguna seriedad.

Lo indudable es que el pago de la Matanza comenzó a ser habitado por algunos ganaderos y chacareiros a comienzos del siglo XVII y siguió poblándose cada vez más rápidamente.

En la Historia de la ciudad de Buenos Aires que edita la Municipalidad de la Capital, puede verse la crónica y descripción de todos los asaltos que en numerosas oportunidades los indios llevaron contra los pobladores del pago de la Matanza.

En estas páginas sólo recordaremos que el 27 de julio de 1756 en el Cabildo "se leyó un pedimento presentado por el Señor Procura-

*dor General por el que se da cuenta de las extorsiones y gravámenes que ejecuta Miguel Manuel Domeque, recaudador de las alcabalas del campo, a los vecinos moradores del pago de la Matanza en la cobranza de ellas, pues dice que aún de la leche y del ganado que matan para comer en sus casas..."*

Vemos, pues, cómo en la práctica el pago de la Matanza era un verdadero suburbio de Buenos Aires.

FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1926, Serie III, t. 11, Libros XXX, XXXI, XXXII y XXIII, página 10.

*RÓMULO ZABALA y ENRIQUE DE GANDIA*, Historia de la ciudad de Buenos Aires Buenos Aires, 1937, tomo 11.

## XXI EL PUENTE SOBRE EL RIACHUELO

El puente del Riachuelo necesitó cerca de un siglo de proyectos y de solicitudes para que quedase instalado. Ya el 22 de diciembre de 1731 don José de Esparza expuso en el Cabildo que *"sin embargo de la larga experiencia que tiene de los caminos del Riachuelo pasó a su reconocimiento y halla de que en la cabeza de un arroyo, el más inmediato, adonde se halla al presente la guardia, se podrá hacer un puente de madera y cal y ladrillo"*.

El único arroyo contiguo a la guardia nueva del 1722 era el que corría por la zanja que más tarde se llamó de Gregorio o Goyo Viera y en el siglo XIX llevó el nombre de zanjón de Granados. Este puente no era todavía sobre el Riachuelo, sino sobre el camino que conducía a la guardia del Riachuelo. Otro proyecto de construir un

puente en la zanja del Hospital (calle Chile) lo hallamos el 18 de febrero de 1768.

En esta fecha *"se hizo presente -en el Cabildo- que habiendo emprendido el celo del excelentísimo señor gobernador y capitán general la obra de unas bajadas al río y alameda de que carecía el pueblo para su mayor comodidad y lucimiento y teniendo asimismo proyectado hacer un puente en la zanja que llaman del Hospital y seguirá luego un camino hasta el Riachuelo para la facilidad del giro del comercio del río que padece muchos inconvenientes por razón de los pantanos que en el tiempo de lluvias dificultan el tránsito al Riachuelo y barracas, con grave perjuicio del común..."*

Hasta este momento -1768- las aspiraciones de los vecinos de Buenos Aires eran las de llegar al Riachuelo; aún no deseaban cruzarlo porque la gente que se trasladaba a la banda del Sud era poca y para ello utilizaba la canoa de un lancharo; pero el 10 de febrero de 1779 los regidores expusieron en el Cabildo *"la precisa necesidad que hay de hacer un puente en el paraje del Riachuelo que llaman*

*la canoa, u otro que se tenga por más conveniente en dicho Riachuelo para el continuo tráfico de las muchas gentes que por él transitan sin que puedan pasar carretas con perjuicio de un gran rodeo que toman para ello"*.

En seguida se resolvió encomendar al procurador general una información sobre la utilidad del puente, los materiales con que se había de construir *"y lo que se ha de contribuir así por los que pasen a caballo como por las carretas"*.

El puente en el paraje de la canoa no se construyó en 1779.

En aquel entonces la obra pública más insignificante requería largos años de discusiones.

El 5 de febrero de 1784 el alcalde de primer voto hizo presente en el Cabildo que los vecinos de Buenos Aires, aunque fuese a sus expensas, debían disfrutar los *"copiosos frutos que produce el amenísimo territorio del pago de la Magdalena"*, que para ello no había *"otro tránsito más cerca que el puerto llamado de las Barracas y por medio de una canoa en donde no solamente se experimentan ries-*

*gos, sino que no pueden pasar carruajes ni bestias"*.

Los labradores y vecinos del pago de la Magdalena debían dirigirse a mayores distancias *"y sufrir la impertinencia de demorarse en las crecientes del Riachuelo de los Molinos"*.

Las personas que utilizaban la canoa debían soportar los caprichos *"de un individuo que usa de ella a su arbitrio y cuando se le antoja, después de participar y hacer cobranza del pontazgo, sin que hasta ahora se tenga positiva noticia del origen de esta gabela ni de la real aprobación que se considera precisa para que haya subsistido y subsista"*.

Para evitar estos inconvenientes no había otro recurso que construir un puente de madera en el puerto de Barracas o en otro lugar; conforme se había hecho *"en el río de Luján o de las Conchas, a expensas de los propios de este M. l. C. o por medio de subasta pública bajo de las justas proposiciones que hagan los licitadores"*.

Un año después de esta resolución -el 19 de febrero de 1785- se leyó

en el Cabildo el informe del procurador general en que manifestaba *"la necesidad y utilidad de construirse un puente en el paraje que llaman de las Barracas"*.

Los regidores resolvieron ampliar las noticias con una información sumaria en que se hiciese constar la necesidad que indicaba el procurador y el pontazgo que pagaba la gente que utilizaba la canoa. Esta información debía ser presentada por el alcalde de primer voto en *"el primer acuerdo que se celebre, a fin de deliberar"*; pero, como de costumbre, el tiempo pasó y casi dos años después, el 20 de noviembre de 1786, el Cabildo se dirigió al gobernador intendente don Francisco de Paula Sanz para exponerle la conveniencia de construir dos puentes, uno en el río de los Arrecifes y el otro *"en el paraje que llaman las Barracas"*.

El puente sobre el Riachuelo, en el paraje de las Barracas, fue puesto a remate y en la tercera almoneda del 28 de noviembre de 1799 lo remató por cinco años don Juan Gutiérrez Gálvez. en seiscientos pesos anuales *"pagados por tercias partes"*.

Gutiérrez Gálvez. terminó la construcción del puente el 1° de diciembre y se comprometió a tomar a su cargo *"todas las composuras, refacciones y ruinas de dicho puente y la obligación de entregarlo a la conclusión de su remate bien reparado y acondicionado a satisfacción servible"*.

El 6 de diciembre de 1799 los cabildantes acordaron informar al virrey de todos estos hechos.

Queda, pues, establecido que el primer puente sobre el Riachuelo fue inaugurado en Barracas el 1° de diciembre de 1799 y que su constructor fue don Juan Gutiérrez Gálvez.

En el siglo XIX a este puente se le dió comunmente el nombre de puente de Gálvez.

#### FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACION*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1928, Serie 11, t. VI, libros XXI, XXII y XXIII; Buenos Aires, 1927 Serie 111, t. 111, Libros XXXIII, XXXIV y XXXV; Buenos

Aires, 1929, Serie 111, t. VI, Libros XL a XLIV; Buenos Aires 1930, Serie 111, t. VII, Libros XUV a XLVII; Buenos Aires, 1930, Serie 111, t. VIII, Libros XLVII a XLIX, y Buenos Aires, 1933, Serie 111, t. XI, Libros LIV a LVII.

## XXII LAS BARRACAS

En algunos planos de Buenos Aires de fines del siglo XVIII, como en los de Barrientos y Ozores, hállase señalada una faja de terreno, entre las actuales barrancas del Parque Lezama y la parte del Riachuelo donde figura la vuelta de Rocha, con esta inscripción: *"Las Barracas y tierras de doña María Basurco"*.

No aparece el punto exacto en que se encontraban las barracas.

Como eran construcciones precarias para almacenar cueros y otros frutos del país que debían embarcarse en el Riachuelo, o sino recibir las mercaderías que llegaban del exterior. sin duda estaban dispersas en las partes menos anegadizas e inundables del bajo del Riachuelo, sobre la zona de la orilla izquierda.

Es muy posible que las barracas hayan comenzado a levantarse en el bajo desde comienzos del siglo

XVII. La mención de las barracas es común en todo el siglo XVIII.

El 14 de junio de 1719 en el Cabildo se leyó un auto del gobernador, fechado el 12 de Junio, en que disponía que ciertas personas *"continúen y fenezcan el hacer los cueros que a cada uno se les repartió y los entreguen en las Barracas a la persona que su señoría señalar"*.

El 8 de julio de 1730 volvemos a hallar en los Acuerdos del Cabildo una mención semejante: *"Acordose también de cómo algunos vecinos de los fabricantes de cueros de toro estaban prontos a entregarlos en las Barracas para el reintegro de los que se tomaron prestados para venderlos a don Francisco de Alzaibar..."*

Barracas las hubo en diversas partes de la ciudad. Por ejemplo las barracas a que nos vamos refiriendo no son las que el ingeniero José Bermúdez dibujó sobre la barranca, en el actual parque Lezama, en sus planos de 1709 y 1713.

Estas barracas servían a la compañía de Guinea para guardar a los negros que llegaban del Africa.

Otras barracas eran las del Real Asiento de Inglaterra, en el Retiro. A ellas se refieren varios acuerdos del Cabildo, como los del 16 de abril y 24 de mayo de 1733. Siempre se las menciona en esta forma: *"Las Barracas de el Real Asiento de Inglaterra"*.

En cambio, cuando se habla de las del Riachuelo se suele decir *"Las Barracas de el Riachuelo"*. Por ello, cuando en un documento se alude a las Barracas y no se dan otros datos que puedan señalar su situación hay siempre fuertes dudas para saber de qué barracas se trata.

El 22 de mayo de 1751 se leyeron en el Cabildo *"las diligencias que habían practicado los señores diputados para contar los cueros de las barracas de el Riachuelo"*. En la *"barraca de don José Viene"* había más cueros que los que había declarado en la relación jurada. Por esta causa los regidores dieron vista al procurador *"para que pida lo que hallare por conveniente"*.

Como vemos, en el Riachuelo cada comerciante tenía su barraca.

Todas ellas constituían el conjunto llamado las Barracas.

Ya hemos hablado en otro capítulo, de las medidas que se tomaron para arreglar el camino de Barracas y el puente del Riachuelo en los acuerdos del 18 de febrero de 1768, del 5 de febrero de 1784, del 19 de febrero de 1785 y del 20 de noviembre de 1786.

La apertura del *"boquete"* en la costa del Riachuelo, en los años 1785, 86, que terminó por formar la boca Este y cegar el brazo Norte, hizo sentir muy pronto sus efectos en las lanchas que seguían la canal submarina y entraban en el Riachuelo por la boca situada frente al alto de San Pedro.

El 27 de septiembre de 1788 el procurador general expuso en el Cabildo que el capitán del puerto había *"intimado a todos los patrones de las lanchas que trafican este río, previniéndoles que precisamente entren con las embarcaciones en el Riachuelo para descargar en las Barracas y prohibiéndoles que no descarguen ni alijen en el paraje que llaman el Asiento, frente de la real Aduana. donde estas dos operaciones se*

*ejecutaban con frecuencia"*. Los cabildantes tomaron en seguida las medidas necesarias para evitar al público las *"molestias"* que la orden del capitán del puerto podía ocasionarle.

El 30 de septiembre dirigieron al virrey marqués de Loreto una representación a fin de que hiciese componer los caminos que conducían a Barracas. En este documento hay indicaciones preciosas para conocer los pormenores topográficos de esos lugares. Comenzamos por leer que *"el trajín en el Riachuelo de los navíos y de las embarcaciones que navegan en este río" hallábase situado en "el paraje que llaman las Barracas"*.

A continuación nos enteramos que *"en los dos caminos que se reúnen en el único por donde se va a las Barracas y aun en este único inmediato a la quinta de doña María Josefa de Alquizaleta hay unos pantanos considerables que impiden el tránsito y el transporte de mercaderías y frutos sin un riesgo considerable de los carruajes, de las bestias que les conducen y aun de los mismos efectos y frutos"*.



La quinta de doña María Josefa de Alquizaleta se encontraba en la "calle larga", actual avenida Montes de Oca, y ocupaba parte de las actuales calles Brown, Alegría e Isabel la Católica. Sabido es que en esa quinta se levantaba el oratorio de Santa Lucía, que también dió nombre a la Calle Larga, luego llamada Montes de Oca.

*"Las aguas que vierte el camino por la barranca de la chacra de Santo Domingo -proseguía el documento que estamos glosando- se detienen en la confluencia del otro camino que viene por el bajo y allí se forma un pantano de magnitud que imposibilita el pasaje. Casi lo mismo sucede en los otros dos caminos, de suerte que es necesario dar a estos terrenos alguna más elevación para que las aguas no se detengan y derramen brevemente en el Riachuelo, bien sea abriendo una canal por medio de las quintas o de otra manera".*

En la segunda presentación dirigida al virrey por el Cabildo en la misma fecha del 30 de septiembre de 1788 se le rogaba que hiciese suspender la orden del capitán del puerto "y que se permita el alijo y

*descarga de las lanchas en el asiento donde antes se ejecutaba siempre que haya necesidad y urgencia como se experimenta con frecuencia".*

El capitán del puerto había ordenado que las lanchas siguiesen navegando por el curso Norte del Riachuelo para impedir que con el nuevo boquete se cegase del todo. La menor cantidad de agua que corría cada día no permitía que las lanchas navegasen cargadas. Por ello el Cabildo dirigió una tercera representación al virrey en la cual se le explicaba "el perjuicio que se origina al público en que estas aguas varíen del destino antiguo no depende sólo de que se derramen por él boquete. sino que como se distribuyen no lleva la canal ni tanta agua, ni tanta rapidez como la que se necesita para limpiarla del cieno que producen los terrenos por donde corren las aguas del Riachuelo y arrastran sus vertientes",

El Cabildo manifestaba que era forzoso cerrar ese "portillo, porque de lo contrario no se podrán separar en lo sucesivo, no siendo a costa de gastos inmensos",

El 2; de junio de 1789 los cabildantes vieron el expediente que se había formado "con el motivo de componerse los pantanos que hay en los caminos de las Barracas" y resolvieron convocar a los quinteros del Riachuelo y a los carretilleros a fin de resolver qué contribución debían pagar para formar un fondo con el cual arreglar los caminos.

Es sabido que el 20 de abril de 1790 se impuso a las carretas "que giran a las Barracas" la obligación de traer, al regresar vacías, la piedra que a orillas del Riachuelo habían depositado las lanchas de Martín García para empedrar la ciudad.

En el informe que el virrey Arredondo dejó a su sucesor en el año 1790 le dió cuenta de haber formado "un camino anchuroso y apacible por el bajo de la Residencia al puerto de Barracas,. camino que costó muchas fatigas y que no dudo agradará a V. E. por su apertura y piso consistente y por su poquito de amenidad a los costados que dentro de poco tiempo ya será muy frondosa".

Los negros bozales que se traían

del Africa a menudo se hallaban llenos de enfermedades que contagiaban a los vecinos de Buenos Aires. Un bando del virrey dispuso el 3 de diciembre de 1793 *que los negros se desembarcaran en Barracas y no en otros lugares, y que sólo pudiesen bañarse en el Riachuelo desde la guardia allí establecida hacia abajo".*

Don Francisco de Mesa estaba encargado en 1792 de cuidar el "camino que va a Barracas"; pero como tuvo que trasladarse al Uruguay pidió al Cabildo que se le nombrase a un sucesor.

Los cabildantes designaron a don José Collazo el 20 de abril de 1792 "por ser uno de los vecinos más acomodados e interesados en la conservación del camino".

Si tuviéramos que buscar otras noticias referentes a Barracas en el siglo XVIII, recordaríamos que el 27 de junio de 1796 -cuando había gran carestía de harina en Buenos Aires- se denunció en el Cabildo que algunos comerciantes "han embarcado diferentes carretillas de harina a deshoras de la noche en las barracas del Riachuelo";

pero con lo expuesto creemos que hemos aportado suficientes datos para demostrar cómo se fue formando el poblado de Barracas y cómo este nombre designó desde un principio la zona del bajo que hoy se conoce con la denominación de Boca del Riachuelo.

#### FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdo del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1927, Serie JI, t. IV, Libros XVII y XVIII; Buenos Aires, 1928 Serie II, t. VI, Libros XXI, XXII y XXIII; Buenos Aires. 1926, Serie III, t. 1, Libros XXVII, XXVIII, XIX y XXX; Buenos Aires. 1930, Serie III, t. VIII, Libros XLVII. XLVIII y XLIX; Buenos Aires, 1931, Serie III, t. IX, Libros XLIX, L, LI y LII; Buenos Aires, 1932, Serie III, t. X, Libros LJI, LIII y LIV, y Buenos Aires, 1933, Serie III, t. XI, Libros LIV a LVII.

*VICENTE G. QUESADA*, La ciudad de Buenos Aires, en La Revista de Buenos Aires, Buenos Aires, 1869, tomo XVIII pp. 17 a 56.

Informes del Virrey Arredondo, en la Revista de la Biblioteca Pública, t. III, pp. 319 y sigts.

*RÓMULO ZABALA y ENRIQUE DE GANDIA*, Historia de la ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1937, t. II.

## XXIII LA ADUANA DEL RIACHUELO

La aduana del Riachuelo fue en un principio -como hemos referido en un capítulo anterior -la guardia establecida en el bajo, al pie de la punta de doña Catalina, actual parque Lezama, y luego trasladada a un lugar "*más eminente*", frente a la entrada del Riachuelo y cerca del alto de San Pedro, en 1722.

Hemos anotado, en el capítulo correspondiente, algunas noticias referentes a esta segunda guardia y ahora proseguimos su pequeña historia.

El 19 de mayo de 1770, en Madrid, la Contaduría General presentó un informe acerca de lo que habían resuelto los oficiales reales de Buenos Aires de acuerdo con la Junta de real hacienda.

El 18 de mayo de 1768 los oficiales reales habían manifestado la urgente necesidad de construir una aduana de tres piezas en las cuales poder vivir y reconocer los fardos de ropa, porque las descar-

gas ya no se hacían en el pequeño puerto de la guardia del Riachuelo, sino "*un cuarto de legua más arriba de dicha casa y en el paraje nombrado las Barracas*".

El proyecto de construir una aduana "*en el paraje llamado las Barracas*" pareció bien fundado a la Contaduría General, pues "*la barraca de paja*", "*la única que a ese efecto parece hay*", en la cual se guardaban los pertrechos y armamentos de las embarcaciones corsarios, no podía servir para todos los fines de la aduana.

La Contaduría también hallaba conveniente la construcción de un muelle de madera,

El 16 de junio de 1770 aprobó el proyecto el Consejo de Indias, Sin embargo, la construcción de una aduana en Barracas no llegó a tener efecto.

El 29 de diciembre de 1785 el intendente general de Buenos Aires, don Francisco de Paula Sanz, dirigió al secretario del Consejo don José Gálvez una extensa comunicación en la cual le refería que su antecesor había alquilado "*para casa de aduana el edificio que llaman la Ranchería, perteneciente a los indios misionarios guarenís, con el anual alquiler de*

*setecientos pesos, porque le pareció que contenía las piezas necesarias para oficinas y almaces".*

Había otra casa en mejores condiciones, próxima al río, conocida con el nombre de el Asiento y perteneciente a don Vicente de Azcuénaga, pero no había sido posible alquilarla por *"el asombroso alquiler de tres mil y seiscientos pesos al año que les pidió por ella"*.

Con la permisión del comercio libre se había comprobado que la aduana de la Ranchería no era suficiente y entonces fue posible alquilar la casa de Azcuénaga en mil setecientos pesos anuales. El contrato se hizo el 5 de noviembre de 1783 *"logrando con esta providencia que ambos ramos de comercio marítimo y terrestre en sus entradas y salidas se introdujeran y extraigan precisamente en los almacenes de la aduana y se despachen con todo el rigor que previene la instrucción de su gobierno"*. De este modo la aduana no dejó de funcionar en el Riachuelo, primero, y en la Ranchería, después, hasta quedar instalada definitivamente junto al fuerte.

Para facilitar la carga y descarga se había *"sujetado al río y producido una vasta plazuela"*.

La instalación provisoria de la aduana en la Ranchería, situada en el centro de la ciudad, había sido un verdadero desastre, pues las carretas debían conducir los fardos desde el puerto hasta la Ranchería y en el camino se empantanaban de tal manera que no bastaban, a menudo, cuatro, o más yuntas de bueyes para hacerlas arrancar. En cambio, la casa de don Vicente de Azcuénaga se hallaba edificada a la *"lengua del río, al centro de la ciudad, Norte Sur, en el propio desembarcadero"*.

Debemos hacer notar que con el relleno que experimentaba cada vez más el curso Norte del Riachuelo, los navíos descargaban frente al fuerte; y a la aduana, en el Retiro (Paula Sanz no creyó conveniente el establecimiento de una aduanilla en este lugar) y también en la boca Norte del Riachuelo, ya casi cegado.

El 5 de diciembre de 1792 el Cabildo ordenó a don Juan Rojas que retirase una estacada que había

levantado en el bajo del río, *"junto a la caída de las aguas de la zanja del Hospital, (calle Chile) ocupando parte de dicho camino por perjuicio del paso de los que transitan por aquel paraje que es el preciso desde el desembarcadero del Riachuelo a la real aduana"*

Vemos pues, que aún en 1792 se utilizaba el desembarcadero del Riachuelo y que desde allí, por el bajo, hoy paseo Colón, las carretas se encaminaban a la aduana sita en la actual Plaza de Mayo.

FUENTES:

*MUNICIPALIDAD DE LA CAPITAL*  
Documentos y planos relativos al período edilicio colonial de la ciudad de Buenos Aires (recopilados por ENRIQUE PEÑA), Buenos Aires, 1910, t. III, pp. 31 a 69.

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1932. Serie III, t. X, Libros LII, LIII y LIV.

*RÓMULO ZABALA y ENRIQUE DE GANDIA*, Historia de la ciudad de Buenos Aires, Bs. Aires, 1937, t. 11.

## XXIV EL TEMPORAL DE 1805

Los días 5 y 6 de junio de 1805 un temporal violentísimo azotó la costa de Buenos Aires y, como es natural, la boca del Riachuelo.

El ingeniero Eustaquio Giannini en una nota al virrey Sobremonte del 10 de junio le decía que el temporal había *"destruido las casas del bajo del río con considerables pérdidas, y socabado la barranca inmediata a este fuerte"*.

El ingeniero don Joseph M. Cabrera en otra nota al ingeniero don José

Pérez Brito atestiguaba que *"en los 25 años que cuento destinado en este virreinato no había visto una sudestada tan fuerte"*.

El capitán del cuerpo de ingenieros don Mauricio Rodríguez de Berlanga elevó otra nota el 28 de junio en la cual escribía que *"no hay hombre, por anciano que sea, que se acuerde de una creciente semejante a la experimentada en los días 5 y 6 del corriente, en que ha subido el agua cinco pies y*

*ocho pulgadas más que en la mayor antes señalada.*

*Y como a esta se agregó el recio viento del S. E. se siguieron los incalculables daños, pérdidas y ruinas que ha sufrido este vecindario, quedando la ciudad, por la parte del río, con el horroroso y lastimoso aspecto que vemos".*

Agregaba que *"sería también útil que el gobierno prohibiese en la reedificación de las casas del bajo y en la construcción de las que se hagan nuevas, la arbitrariedad y desorden con que han estado colocadas, haciendo la ciudad por la parte que primero representa a la vista del que viene por mar, de un aspecto ridículo, mandando que se fabriquen unidas sobre una línea regular que se les marque..."* En el Manifiesto sobre el puerto de Buenos Aires y demás proyectos de este Río de la Plata. dejaba constancia que *"al frente del fuerte, entre este y el agua, había una gran plaza que no existe, y las demás barrancas del frente de la población avanzaban mucho más que en el día".*

Don Antonio María Durante en su Exposición también confirmó que *"el último. temporal no sólo ha*

*destruido gran porción de edificios, sino que ha rebajado en muchas partes el terreno, de tal modo que apenas ha dejado idea de lo que era antes".*

No bien producido el temporal, don Pedro Marcó y don Antonio Islas recogieron una cantidad de limosnas con que socorrer a los numerosos damnificados.

El 11 de junio el virrey envió un oficio al Cabildo para que esas limosnas se distribuyesen con intervención de los alcaldes, del síndico procurador general y de un regidor designado por el Cabildo. Sabemos por el acuerdo del 10 de julio que estas limosnas ascendían a cinco mil setecientos setenta y cuatro pesos con seis reales, incluso mil quinientos pesos dados por el Tribunal del Consulado.

FUENTE:

*Revista del Archivo General de Buenos Aires, 1870, t. II, pp. 443 a 445 y 450 a 475.*

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1926, Serie IV, t. II, Libros LIX, LX, LXI y LXII.

## XXV EL PARTIDO DE BARRACAS

Barracas no tardó en convertirse en partido y en contar con el correspondiente alcalde de la hermandad.

El 30 de enero de 1811 don Andrés Hidalgo, por excusación de don Pedro Pérez, prestó el correspondiente juramento en manos del corregidor más antiguo.

En diciembre de 1805 era comisionado del Superior Gobierno en Barracas don Juan Manuel Collantes. Este caballero había presentado títulos falsos de cirujano y hecho estafas al público.

El 1° de enero de 1801 fue nombrado alcalde de la hermandad *"para la banda del Sur"* don Francisco Piñeiro.

El 4 de abril de 1807 prestó juramento para este mismo cargo don Vicente Pelliza.

El 6 de marzo de 1812 el Cabildo recibió un oficio del Gobierno fechado el 29 de febrero, en que confirmaba el nombramiento de don Francisco José Suárez como

alcalde de hermandad del partido de Barracas.

Sabido es que los sucesos de la Independencia hicieron tomar ciertas medidas de rigor a las nuevas autoridades nacionales.

El 1° de julio de 1812 el Cabildo recibió un oficio del Gobierno con fecha del día anterior en que daba cuenta *"haber decretado la expulsión de la maestranza compuesta de españoles europeos situada en Barracas y la de todos los que por su estado y circunstancias deban alejarse de nuestras riberas".*

El mismo día 10 de julio el Gobierno hizo saber al Cabildo que lamentaba *"la equivocación con que habían procedido los alcaldes de barrio de los cuarteles número seis, quince, dieciseis y veinticinco en el cumplimiento de la orden de expulsión de la clase de españoles europeos de la maestranza de Barracas y algunos otros de los cuarteles nominados, haciéndola extensiva a todos los vecinos europeos indistintamente".*

El 10 de enero de 1814 fue nombrado alcalde de la hermandad de Barracas don Carlos Aldaz.

El 8 de noviembre de ese mismo año el Cabildo vió el informe del

vicario general don Diego Estanislao Zabaleta, del 20 de octubre, referente a *"la solicitud de los vecinos de Barracas para que se interpongan los respetos de este Ayuntamiento a fin de que se permita al religioso fray José Baca continuar en el desempeño de las funciones de párroco de aquella feligresía"*.

El síndico opinaba que, *"no obstante la buena conducta del religioso, no debe mezclarse en lo que respecta al gobierno de los regulares"*.

El 1° de enero de 1816 don Andrés Acosta fue designado alcalde de la hermandad en Barracas.

Al año siguiente ocupó este mismo puesto don Estanislao Linch.

En 1818 este cargo recayó en don Jerónimo González;

y en 1819, en don Pedro Molina.

El 29 de enero de 1819 el Cabildo nombró una comisión compuesta por el fiel ejecutor y don Manuel Bustamante para la construcción de dos corrales en San José de Flores y *"al otro lado del puente de Barracas"*.

El fiel ejecutor manifestó al Cabildo el 2 de marzo haber encontrado *"un terreno, al otro lado del puen-*

*te de Barracas, de la propiedad de don Juan Bautista Zuluaga, aparente para establecer en él los corrales de abasto mandados levantar en aquel destino"*.

El Cabildo autorizó al fiel ejecutor para tratar el arrendamiento del terreno durante diez años.

El 4 de noviembre de 1819 el fiel ejecutor presentó al Cabildo la cuenta del rematador de corrales, don José María Yevenes, consistente en catorce pesos por *"compostura del corral de Barracas"*.

Don Juan Manuel Alzaga fue nombrado alcalde del partido de Barracas el 13 de enero de 1820.

En la misma fecha fue reelecto alcalde de la hermandad para la banda del Sud don José Araos Alzaga renunció a ese cargo, pero el 25 de enero el Cabildo acordó *"no hacer lugar a la renuncia"*.

El terreno de los corrales de Barracas había sido alquilado en ocho pesos al año; mas el Cabildo tardaba en abonarlos.

Don Juan Bautista Zuluaga reclamó el pago de los ocho pesos el 27 de mayo de 1820 y los regidores acordaron pagarle un año de arrendamiento.

El 16 de junio de 1820 el Cabildo resolvió enviar doce fusiles al alcalde de Barracas don Juan Manuel Alzaga.

El 11 de septiembre de 1821 el Cabildo acordó hacer donación al portero Uzin, por los numerosos años que había servido al Cabildo, de un terreno situado *"al otro lado de Barracas, entre la quinta de Gálvez y la de Piñeiro"*, conocido generalmente con el nombre de la ensenada del Cabildo, por ser un *"terreno de ninguna consideración, en razón de ser anegadizo y que nada produce en el día, aunque a fuerza de industria podrá proporcionarle con el tiempo una escasa subsistencia"*.

Con los datos expuestos, contenidos en los Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, vemos el desarrollo que fue tomando la zona de Barracas en el primer cuarto del siglo XIX.

Manuel Ricardo Trenes en 1856, sostuvo que Barracas al Sud había comenzado a poblarse en 1840 por medio de unos ranchos y pulperías que progresaron rápidamente hasta convertirse en *"la llave del comercio del Sud"*;

pero la documentación histórica que hemos analizado nos demuestra que Barracas tiene un origen mucho más antiguo.

#### FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires, 1925, Serie IV, t. 1, Libros LVII, LVIII y LIX; Buenos Aires, 1926, Serie IV, t. II, Libros LIX, LX, LXI y LXII; Buenos Aires, 1927, Serie IV, t. IV, Libros LXV, LXVI y LXVII; Buenos Aires, 1928, Serie IV, t. V, Libros LXVII, LXVIII y LXIX; Buenos Aires, 1929 Serie IV, t. VI, Libros LXIX a LXXIV; Buenos Aires, 1930, Serie IV, t. VII, Libros LXXIV a LXXIX; Buenos Aires, 1931, Serie IV, t. VIII; Libros LXXIX a LXXXIII, y Buenos Aires, 1934, Serie IV, Libros LXXXIII a LXXXVIII.

*MANUEL RICARDO TRELLES*, Partido de Barracas al Sud, en el Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires correspondiente al semestre 2° de 1855, segunda época, núms. 7 y 8 Buenos Aires, 1856, p. 45.

## XXVI LA BOCA DEL RIACHUELO

En el transcurso de esta monografía hemos podido comprobar que la única parte de la actual zona de la Boca del Riachuelo que comenzó a poblarse con algunas barracas fue la que se extendía al Sudoeste de la Capital.

Otras de las barracas allí situadas se encontraban más al Oeste, en lo que hoy sigue conociéndose con el nombre de Barracas.

Hay un mapa de Eustaquio Gianini del 1805, cuya parte Sud nunca ha sido publicada, que revela con preciosa exactitud la población y los caminos del valle del Matanza en el año citado.

Los caminos que iban a Barracas eran dos, conforme hemos explicado en capítulos anteriores.

Uno venía por el bajo, hoy paseo Colón, desde el fuerte hasta el actual parque Lezama. Aquí se alejaba de la costa y seguía al pie de la barranca, hacia el Oeste, hasta el oratorio de Santa Lucía, donde se encontraba con el camino que iba a Barracas, llamado de

la ensenada de Barragán y Pampas (hoy avenida Montes de Oca). Este camino cruzaba el Riachuelo en el puente de Gálvez y de allí seguía hacia el Sud.

Un poco al Este del puente de Gálvez; pero siempre a una discreta distancia de la vuelta de Rocha - nombre que comienza a figurar a fines del siglo XIX - se hallaban las Barracas.

El bajo del Riachuelo, la zona situada en torno al meandro de la vuelta de Rocha, estaba totalmente deshabitada. Eran unos terrenos anegadizos, expuestos a las continuas inundaciones, en los cuales era difícil el poder mantenerse y menos levantar casas y poblaciones estables.

Los navíos remontaban su curso hasta alcanzar la tierra "enjuta", cerca del puente de Gálvez, donde comenzaban las Barracas.

Sin embargo, a principios de 1807 se instalaron dos pulperías en la boca del Riachuelo y algunas otras en las orillas del Riachuelo hasta el puente de Gálvez.

El 29 de mayo de 1807 el Cabildo recibió un oficio de la Audiencia Gobernadora del 25 de ese mes

*"en que avisa que en conformidad a lo propuesto por este Ilustre Cabildo en informe producido al oficio del Comandante de marina, en que solicitó se quitasen las pulperías situadas en la boca y rive-ra del Riachuelo de Barracas por ser sumamente perjudiciales, había resuelto el Tribunal se quitasen las dos que están en la boca, dejando las demás que hay en aquellos parajes hasta el puente de Gálvez".*

A pesar de esta prohibición las pulperías volvieron a establecerse más adelante y también se instalaron algunas barracas y cabañas de pobladores.

En 1836 un pintor célebre, C. E. Pellegrini, pintó "El puerto de los tachos", nombre que entonces se daba a la vuelta de Rocha. Se ve un barco anclado, las riberas bajas y estrechas y a la izquierda la primitiva barraca Peña.

Otro cuadro de Pellegrini reproduce el mismo lugar desde otro punto de vista. En él vemos siete casas o barracas, un barco y una lancha.

En la vuelta de Rocha es sabido que el almirante Brown preparó la escuadrilla con la cual obtuvo tantos éxitos.

El crecimiento de la boca del Riachuelo comenzó a verificarse en tiempos de Rosas y siguió firme y constante hasta la actualidad en que se le puede considerar como a uno de los barrios más poblados y ricos de la capital.

En 1868, cuando la nación Argentina se hallaba organizada, una obra de Lobo y Riuvadets describía el Riachuelo, en lo que hoy es el barrio de la Boca, en los siguientes términos: *"Las márgenes están pobladas de almacenes, talleres y saladeros, en donde se preparan para su embarque todos los productos de exportación del país, lanas, cueros, sebo, etc. Tampoco faltan tabernas y cuantos establecimientos tienen relación con la gente de mar. Esto representa un barrio marítimo de importancia... Se tiene el proyecto hace bastantes años, de convertir el Riachuelo en un verdadero puerto, canalizándolo para admitir toda clase de buques, y terraplenando sus pantanosas orillas, a fin de convertirlas en hermosos y cómodos muelles, que permitan hacer con desahogo todas las operaciones mercantiles; las vicisitudes por que ha pasado y aun pasa este hermoso país, no*

*habrán permitido a su gobierno realizar este gran proyecto".*

En 1881, después de largos debates y proyectos, Eduardo Madero comenzó la construcción del gran puerto de Buenos Aires. Los trabajos fueron dirigidos por los ingenieros Tomás A. Walker, Dobson, Hayter y Hawkshaurt.

El meandro de la vuelta de Rocha fue cortado para dar lugar al cómodo fondeadero de hoy en día. Donde antes había corrido el cauce Norte del Riachuelo se excavaron los diques, y la boca del Trajinista fue rectificada para darle su posición actual.

FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires 1926. Serie IV, t. II, Libros LIX, LX, LXI y LXII.

*EUSTAQUIO GIANNINI*, Plano de Buenos Aires. Hállase inédito en la Dirección de la biblioteca de la Municipalidad de la Capital.

*LOBO y RIUVADETS*, Manual de la navegación del Río de la Plata y de sus principales afluentes. Segunda edición, Madrid, 1868.

## *XXVII BARRACAS DURANTE LAS INVASIONES INGLESAS*

El puente de Gálvez era el único punto por donde las tropas invasoras podían llegar a la ciudad desde el Sud del Riachuelo.

En los Acuerdos del Cabildo se conservan algunos datos referentes a la segunda invasión inglesa de Whitelocke que se relacionan con Barracas.

El 9 de enero de 1807 el Cabildo se enteró de un oficio del comandante del tercio de andaluces, don José Merelo, en que daba cuenta que don José Yevens, "*natural de uno de los cuatro reinos de Andalucía tomaba a su cargo todos los gastos que originasen la comida y bebida*" durante el tiempo que el tercio de andaluces hiciese campamento en Barracas.

Los pobladores de Buenos Aires tenían especial cuidado en defender el puente de Gálvez; pero los esfuerzos, como veremos, resultaron inútiles.

El 30 de junio de 1807, por la tarde, salió a reforzar el puente de

Gálvez don Javier de Elío al frente de la tercera brigada compuesta por los tercios voluntarios de Galicia, Andalucía, Pardos y Negros y dos compañías de Miñones.

Las tropas se reunieron en la plaza mayor *y se pusieron en marcha con vivas a la religión, al rey y a la patria*".

El 1° de julio se dirigieron al campo de Barracas todos los cuerpos voluntarios a causa de la proximidad del enemigo.

Las tropas acampadas en Barracas sufrían escasez de víveres y el Cabildo se preocupó de que todos los panaderos de la ciudad amasasen pan fresco para que no les faltasen alimentos.

El mismo día regresó de Barracas, para no dejar la ciudad con falta de soldados, el batallón tercero de patricios al mando de don Domingo Urién.

También se supo que en el bajo de la quinta de don Ventura Marcó se había atollado la artillería y que parte del ejército enemigo había conseguido pasar "*el Riachuelo de Barracas por el paso que llaman de Burgos*", al Oeste del puente de Gálvez, sin que las tropas acampadas en este lugar hubiesen podido

impedirlo, y que estaba avanzando sobre la ciudad.

Hacia el anochecer se supo en Buenos Aires que las tropas de Barracas se habían encontrado con los ingleses en los corrales de Miserere y que habían perdido unos cañones y habido algunos muertos. No obstante estos reveses, ya sabemos cuál fue el triunfo de las armas patriotas.

Pasado el peligro y dominado el ejército invasor, el 7 de septiembre de 1807 se vió -en el Cabildo- una presentación de la parda María de los Remedios, esclava de doña Rosa del Valle en que acreditando con certificación del comandante del cuerpo de Andaluces los servicios que hizo a los individuos de este cuerpo en la campaña de Barracas, asistiéndolos y guardando las mochilas para aligerar su marcha a los corrales de Miserere, piden se le remuneren sus servicios y los Señores acordaron darle las gracias *y mandaron se libren a su favor y contra el mayordomo de propios doce pesos fuertes por una sola vez*".

Barracas vió pasar las tropas invasoras y también presenció la abne-

gación de la esclava María de los Remedios.

FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*. Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires 1926, Serie IV. t. 11. Libros LIX, LX, LXI y LXII.

## XXVIII EL PRIMER MAESTRO DE ESCUELA

Las barracas próximas al puente de Gálvez, -hoy puente Pueyrredón- y las pulperías que había en la boca y en las riberas del Riachuelo albergaban familias con niños que necesitaban una educación. El primer maestro que espontáneamente se ofreció a abrir una escuela en Barracas, se llamó don Laureano Ayala.

El 4 de agosto de 1815 presentó un escrito al Cabildo *"en que manifestando la necesidad que hay del establecimiento de una escuela de primeras letras en el vecindario de Barracas, solicita se disponga de cuenta de los fondos públicos y se le confiera en consideración a su aptitud y servicio de muchos años en dicho ejercicio, y que cuando no haya lugar a este establecimiento se le mande tener presente para la primera ocasión.*

Los regidores pasaron esta solicitud al diputado de escuelas, el cual

se expidió en un informe que se leyó en el Cabildo el 15 de septiembre de 1815. En este informe el síndico manifestó *"que aunque está cerciorado de la necesidad de aquel establecimiento, debe referirse a él por ahora, así porque estos cargos deben darse por oposición y previo examen, como por estar mandado por la superioridad se suspenda todo gasto que no sea dirigido a la defensa del país, motivo porque también están en suspenso las escuelas acordadas para Morón y la Ensenada".*

Los cabildantes *"acordaron se tenga presente al suplicante para primera oportunidad".*

Don Laureano Ayala no se desanimó cuando supo esta respuesta. El 3 de noviembre de 1815 se dirigió al Cabildo para hacerle saber que había establecido una escuela de primeras letras en clase de particular en el mismo destino, pero que no produciéndole lo necesario por la pobreza de los padres, cuyos hijos enseña, no puede conseguir proveer la escuela de los útiles precisos, como son bancos, pautas y demás del servicio indispensable de ella, ni la juventud por

esta falta reportar los progresos de la enseñanza, por cuyo motivo *pide se le auxilie con cien pesos a este interesante objeto".*

El pedido. como de costumbre, pasó a informe de los diputados de escuelas. Estos contestaron el 14 de noviembre de 1815 *"ser justo se adhiriera a dicha solicitud con expresa prevención de que no pueda proceder a su inversión sin precisa intervención de dichos señores diputados para que consultando así la posible economía queden remediadas aquellas faltas, auxiliándole además con tinta, papel, cartillas y demás con que el ayuntamiento protege la instrucción de los jóvenes pobres".*

Así acordaron que se hiciese los cabildantes y en seguida pasaron el expediente a la contaduría.

FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires 1929, Serie IV, t. VI, Libros LXIX a LXXIV.



## XXIX EL PUENTE DE GÁLVEZ

El puente de Gálvez, por haberlo construido don Juan Gutiérrez Gálvez, fue inaugurado el 10 de diciembre de 1799, conforme hemos referido en páginas anteriores. Hoy tiene el nombre de puente Pueyrredón.

Ya nos hemos ocupado de este puente durante las invasiones inglesas. Tócanos, ahora, relatar otros datos de su historia.

El 5 de abril de 1803 el procurador general expuso en el Cabildo que el sábado 23, a las doce del día, lo llamó el virrey y le dijo que el puente de Barracas, a cargo de don Juan Gutiérrez Gálvez, *"estaba en un estado tan ruinoso que los transltantes por él estaban expuestos a perecer y que exigía pronto remedio"* y que lo hiciese saber al Cabildo porque era más de un año que lo repetía y nunca se le hacía caso.

El procurador general pidió que se ordenase al maestro constructor

don Francisco de Oliden (*Padre de Manuel, futuro cuarto Gobernador Intendente de Buenos Aires. En 1802 este mismo guipuzcuano aparece como diseñador y constructor de la embarcación más importante del entonces Virreinato del Río de la Plata. (470 Tons). Su primer viaje a través del Cabo de Hornos fue entre El Callao y Cádiz. Ver pág 79. FJA*) que reconociese el puente para mandar a don Juan Gutiérrez Gálvez que lo componga a satisfacción, con apercibimiento de que si no lo hiciese se haría a costa de sus bienes.

El 2 de marzo de 1803 el alcalde de primer voto dió cuenta que los maestros don Jacinto Alvariño y don Francisco Oliden habían visto el puente de Barracas y que don Juan Gutiérrez Gálvez *"actualmente se halla trabajando en compostura de dicho puente"*.

Estas composturas no fueron, por cierto, definitivas.

El 23 de abril de 1805 el virrey envió al Cabildo el informe del ingeniero hidráulico *"sobre el estado ruinoso del puente de Barracas, con la prevención de que con arreglo a él exponga este Cabildo lo que tuviere por conveniente"*.

El puente fue compuesto otra vez y el 23 de diciembre de 1806 el Cabildo se enteró de *"estar perfectamente concluído el puente de Gálvez y a satisfacción según los reconocimientos que se han hecho"*.

Al maestro Pedro Ignacio Sartarain se le entregaron mil quinientos pesos, *"resto de los tres mil en que contrató la obra"*, y además doscientos pesos de gratificación *"por haberse desempeñado tan a satisfacción, y noventa y cuatro por los estribos de material que se han puesto a dicho puente para su mayor seguridad"*.

La gente que pasaba por el puente de Gálvez debía abonar un pequeño derecho de pontazgo. Por este derecho deducimos que el tráfico debía ser muy intenso.

El 8 de febrero de 1811 don Francisco Antonio Herrero entregó al Cabildo dos mil doscientos cuarenta y seis pesos con tres reales corrientes, *"como líquido que produjo en todo el año próximo pasado el puente de Barracas"*.

El 4 de enero de 1812 Herrera puso a disposición del Cabildo dos mil veinticinco pesos, producto del pontazgo del año anterior.

El 30 de junio de 1812 don Juan Vázquez remató la administración del puente de Barracas en tres mil doscientos setenta pesos.

Vázquez no cumplió sus compromisos y el 20 de marzo de 1813 varios vecinos del puente de Barracas pidieron al Cabildo que se diese la administración del puente a don Nicolás Paduan, el cual se comprometía, en las mismas condiciones de Vázquez, a no cobrar derechos a los quinteros inmediatos y exigir solamente a los pasajeros un real por carreta.

El 5 de abril se dió posesión del puente a Paduan.

Vázquez entregó el 27 de abril mil novecientos veintiseis pesos, importe de los doscientos quince días que había tenido a su cargo la administración del puente.

El 23 de agosto Paduan volvió a rematar el puente en dos mil trescientos pesos.

El 14 de septiembre Paduan entregó al Cabildo mil trescientos treinta y cuatro pesos con siete reales, *"como correspondientes al remate del puente de Barracas en los ciento cuarenta y nueve días contados desde cinco de abril hasta treinta y uno de agosto"*.

Paduan remató el puente de Barracas el 26 de agosto de 1815 en tres mil doscientos pesos, dando por fiador a don José Antonio Capdevila.

Los indios pampas enviaron un cacique y un grupo de representantes al Cabildo el 31 de mayo de 1816 a quejarse *"de que el asentista del puente de Barracas hace cuatro meses los obliga a pagar derecho de pontazgo contra la práctica que siempre ha habido en contrario"*.

Los cabildantes consideraron que los indios eran *"verdaderos pobres"* y no se les debía cobrar ningún pontazgo.

El 2 de octubre de 1816 doña Luisa Medina, mujer de Gálvez, hizo saber al Cabildo que durante la ausencia de su esposo *"las últimas considerables avenidas y crecientes de agua"* habían causado verdaderos desastres en el puente, por lo cual pedía que se hiciesen las reparaciones necesarias.

El cabildo encargó al maestro mayor don Juan Domingo Banegas la tarea de hacer un presupuesto de los arreglos.

Este comunicó al Cabildo el 5 de octubre que los gastos para reparar el puente de Barracas ascendían a cuatrocientos cincuenta pesos, y que si se deseaba aumentar el largo del puente en cuatro varas y el ancho en tres, era preciso gastar doscientos setenta pesos más.

La inundación que tanto dañó el puente de Gálvez puso en peligro a las familias que habitaban esos lugares y a muchas las dejó en la miseria.

El mismo día 5 de octubre se aprobó el gasto de ochenta y cinco pesos que había costado el envío de tropas para guarnecer *"el puente de barracas con motivo de la inundación sobrevenida"*.

A beneficio de las familias arruinadas se hizo una corrida de toros cuyo importe, según el acuerdo del 10 de octubre, se resolvió guardar en tesorería hasta reunir otras sumas.

El 16 de octubre don Francisco Latauri se comprometió a hacer todas las refacciones del puente de Barracas en setecientos pesos.

El 5 de noviembre de 1816 los cabildantes, por orden del secretario de hacienda, pusieron a disposición de don Manuel Aguirre el dinero existente en tesorería reco-

lectado para socorrer las familias de Barracas.

El 15 de noviembre Latauri manifestó haber concluido los arreglos del puente.

Hecho el reconocimiento por el maestro Banegas se comprobó el 22 de noviembre que la mezcla del *"muro interior y los exteriores de las mangas del puente"* era poco consistente y debía revocarse de nuevo con una mezcla de mejor arena.

En la misma fecha los cabildantes leyeron un escrito de Paduan en que declaraba que a causa de los perjuicios recibidos con la inundación no podía pagar los tres mil doscientos sesenta pesos anuales a que se había comprometido en el último remate y pedía que se le relevase del pago de novecientos sesenta pesos o se le continuase el arrendamiento por un año más a razón de dos mil trescientos pesos. El procurador aconsejó el 3 de diciembre que se le prorrogase el arrendamiento por cuatrocientos pesos y así lo acordó el Cabildo.

El 13 de febrero de 1819 Paduan ofreció por la administración del puente de Gálvez dos mil doscientos cincuenta pesos anuales *"a*

*entregarse en porciones iguales por terceras partes de año"*.

El 16 de abril de 1819 Paduan comenzó a atrasarse en el pago de las cuotas.

El 21 de mayo se quejó de que don José Antonio Rivera le ocasionaba perjuicios *"con una canoa que tiene en el Paso Chico con el objeto de defraudarle el derecho de pontazgo pidiendo se le prohíba el uso de ella"*.

El 15 de abril de 1820 el Cabildo comunicó a Paduan que dentro del tercer día *"pague bajo de apercibimiento la cantidad de trescientos sesenta y nueve pesos cuatro reales que adeuda a los fondos públicos hasta el día 13 de febrero último"*.

El 28 de abril de 1820 el Cabildo aprobó el remate del puente de Gálvez hecho por don Pedro Sánchez Cavello en tres mil doscientos pesos anuales *"con la calidad de entregar mensualmente en tesorería la parte que a prorrata corresponde"*.

El 29 de agosto fue preciso rebajar a Sánchez Cabello doscientos sesenta y seis pesos con cinco reales de lo que le correspondía pagar en el mes de julio porque *"apenas se han cobrado veinte pesos de*

*pontazgo porque cuantas personas han transitado a caballo por el puente se oponían al pago diciendo que iban en comisión y como llevaban armas no era posible obligarlos".*

Más adelante el puente de Barracas sufrió nuevos desperfectos y el 29 de diciembre de 1820 el secretario del Cabildo declaró a los regidores "*haberle manifestado don Angel Saivetti estar ya concluido el puente de Barracas y que podía mandarse reconocer".*

El puente de Gálvez fue reconstruido varias veces.

En 1849, durante el gobierno de Rosas, volvió a levantarlo el coronel Chilavert.

Era un puente de madera con poca solidez, por lo cual una creciente lo arrastró.

En seguida se levantó otro, también de madera, del cual se conservan fotografías datadas en el año 1876. Tenía una barandilla insignificante.

Este puente fue substituído por uno levadizo, de hierro, que es el que se conserva hoy en día.

FUENTES:

*ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN*, Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires, Buenos Aires 1925, Serie IV, t. I, Libros LVII, LVIII y LIX; Buenos Aires, 1926, Serie IV/.. t. 1I, Libros LIX, LX, LXI y LXII; Buenos Aires, 1927, serie IV, t. IV, Libros LXV, LXVI y LXVII; Buenos Aires, 1928. Serie IV, t. V, Libros LXVII, LXVIII y LXIX; Buenos Aires, 1929, Serie IV, t. IV, libros LXIX a LXXIV; Buenos Aires, 1930, Serie IV, t. VII, Libros LXXIV a LXXIX; Buenos Aires, 1931, Serie IV, t. VIII, Libros LXXIX a LXXXIII, y Buenos Aires, 1934, Serie IV, t. IX, Libros LXXXIII a LXXXVIII.

## *XXX LOS PRIMEROS POBLADORES*

Los primeros pobladores que se establecieron a orillas del Riachuelo fueron los dueños o encargados de las suertes de tierra que allí comenzaban.

En el plano de Manuel Ozores, de 1792, confinaban con el Riachuelo los terrenos de Antonio Bermúdez, de Montaner, de los padres de Santo Domingo y de los padres bethlemitas.

Las mismas propiedades figuraban en el mapa de Cristóbal de Barrientos de 1774.

Sólo un mapa de 7 de enero de 1805 contiene indicaciones precisas para conocer los nombres de los pobladores de ambas orillas del Riachuelo.

Los bañados de la margen derecha consta que fueron concedidos en 1636 a don Antonio de el Pino "hasta la suerte de Agustín Pérez vendida a Montesdeoca".

Vemos, con esta inscripción, que el nombre de la avenida actual Mon-

tes de Oca tiene su origen, sin duda, con anterioridad al 1805.

En los mismos bañados, sobre la orilla derecha, figuran las casas de Gamboa, de doña Martina y de Gálvez, y la ensenada de doña Inés Avalos.

En la margen izquierda se encuentran los terrenos de Francisco González. Pacheco, de Rosas y de Diego de Vega.

Enfrente de los terrenos de Rosas, sobre la orilla derecha, se levanta la casa de Piñeiro o Januario Fernández.

Por un acuerdo del Cabildo, del 29 de mayo de 1807, ya sabemos que en la boca del Riachuelo, y en ambas orillas, había numerosas pulperías que, según ciertas opiniones, resultaban "*sumamente perjudiciales*".

Pero el mapa que nos revela el mayor número de pobladores, o dueños de estancias y quintas situadas a orillas del Riachuelo, es uno sin fecha, en poco tiempo posterior al 1810, que se encuentra en la Compilación de referencias documentales, editada por la Dirección de Geodesia, Catastro y

Mapa de la Provincia de Buenos Aires.

En este mapa el Riachuelo lleva el nombre de Riachuelo de Barracas y el Río de la Plata también el de "*gran Paraná*".

Los terrenos de la orilla izquierda, desde el Río de la Plata hasta la chacra de San Francisco, están señalados como "*terrenos de Barracas*".

Esto demuestra que el nombre de Barracas se extendía igualmente desde la costa del Río de la Plata hasta "*el terreno de los Abellanedas*", enorme extensión sobre ambas orillas del Riachuelo que con la denominación de "*Avellaneda*" hoy da nombre a esta ciudad.

El puente de Gálvez lleva el nombre de Puente de Barracas y por él continúa el camino que desde Buenos Aires "*pasa por lo de Rocha para San Vicente, Guardia de Ranchos y Monte*".

Esta inscripción nos descubre el nombre del propietario que quedó a la actual Vuelta de Rocha.

El "*arroyo de Maciel*" cruza los terrenos del "*Doctor Zernadas y Gamboa*" y de "Don Floro Zamudio".

Avanzando hacia el Oeste, siem-

pre sobre la orilla derecha, donde se encuentra el puente de Barracas, se halla el "*terreno del finado Zoloaga*".

Luego vienen los terrenos de don Felipe Piñeiro, de don Julián Panella y de don Juan Ramón Balcarce, un terreno propiedad del estado y otros del coronel mayor don Juan José Viamont y don Felipe Robles.

Sobre la margen izquierda, a continuación, hacia el Oeste, de los terrenos de Barracas que comienzan sobre el Río de la Plata, se encuentran en este mapa las chacras de San Francisco, "*Bexios*", "*el finado don Agustín Pezoa*", "*de Lorea, de San José de Flores, de Quirno, la "chacra que fue de Campana", la de "las huérfanas", la de Letamendi, los "tapiales del finado Altolaquirre, hoy Ramos", y luego el terreno de "los Abellanedas*".

No podemos negar que en los primeros años de la Independencia los pobladores de las orillas del Riachuelo, desde su confluencia con el Río de la Plata hasta los terrenos de los Abellanedas, eran numerosos y habían poblado sus tierras como lo demuestran las

casas que se ven dibujadas en el mapa que comentamos.

Este mapa, además, nos permite hacer comprobaciones interesantes. Por ejemplo, advertimos que la actual avenida Montes de Oca trae su nombre de un vecino establecido a orillas del Riachuelo antes del 1805.

Lo mismo decimos de los nombres de la ciudad de Avellaneda y de la Vuelta de Rocha.

Nuestra toponimia, en muchos casos, es más antigua de lo que se supone.

Es muy posible que la actual calle de la Boca llamada Pedro de Mendoza no se refiera al primer fundador de Buenos Aires, don Pedro de Mendoza, sino a algún vecino o simplemente, a la provincia de Mendoza. Así nos lo hace suponer el plano de Bateman, de 1871 en el cual aparece la calle "*de Mendoza*".

Aproximadamente en 1835 existía sobre la ribera izquierda del Riachuelo un almacén de ramos generales, una casa de madera colocada sobre altos postes, que surtía a los marinos y pescadores de esa 40na.

En la época de Rosas, las personas que se veían obligadas a emigrar a

la banda oriental del Uruguay por lo general tomaban la calle Larga de Barracas -donde también tuvo su casa la Amalia de la novela de José Mármol- por ser el principal camino que conducía al embarcadero.

Además, las pulperías que había en el trayecto permitían hallar un refugio en caso necesario.

En esas inmediaciones grandes familias poseían sus casas de veraneo.

Eran las de Díaz Vélez, Guerrero, Masculino, Revol, Alzaga, Escribano, Torres, Atkinson y otras.

La calle Larga de esta época hallarse representada en un hermoso cuadro de Montvoisin que se encuentra en el Museo Isaac Fernández Blanco.

A menudo, los hombres de don Juan Manuel de Rosas sorprendían a los fugitivos en la vuelta de Rocha.

Una antigua leyenda de la Boca cuenta que en la vuelta de Rocha, entre los árboles, algunas noches aparecía la sombra blanca de un unitario ahorcado.

Gracias a la documentación existente en el archivo particular de

un estudioso de la Boca, puede explicarse el origen de esta leyenda. En la vuelta de Rocha, entonces llamada barrio de los Tachos, tenía su casa una tal misia Robustiana, supuesta amante del mazorquero Andrés Parra, a quien Rosas daba el título de coronel.

Ahora bien: en una carta que Parra dirige a su amigo Cuitiño le dice que cuando Rosas lo necesitase y no lo encontrase en las pulperías de la calle Larga y del barrio de Monserrat, lo buscase en el barrio de los tachos, en la casa de misia Robustiana. Para indicar que que él se hallaba, allí colgaría de un árbol un trapo blanco.

Sin duda fue este lienzo misterioso que las gentes veían desde lejos, lo que dió origen a la leyenda del alma del ahorcado.

A propósito de Parra debemos agregar que últimamente ha sido hallada en la Boca, en la casilla de madera de un viejo genovés, una invitación al funeral de la señora Encarnación Ezcurra de Rosas dirigida al coronel Parra.

Este hecho hace suponer que tal vez vivió en la Boca algún hijo de Parra y misia Robustiana.

La historia de los primeros pobla-

dores de la Boca se pierde entre brumas. Eran familias que vivían en pequeñas casas de madera, de dos o tres piezas, "*sostenidas en alto por recios pilotes fuertemente asegurados en el suelo*".

A menudo estas casas eran transportadas sobre carros de un lugar a otro. El Riachuelo no tenía los terraplenes que los trabajos modernos del puerto han levantado e impiden las continuas inundaciones.

Estas inundaciones eran muy frecuentes, como lo refiere un libro de viajes de mediados del siglo XIX:

*"Todas las moradas tenían atada a uno de los pilotes por un fuerte cabo a cadena, la indispensable canoa; embarcación muy ligera y de fondo plano, pues entonces la Boca se inundaba a cada momento y los habitantes, unas veces para transitar por las calles convertidas en canales, o bien para ponerse a salvo cuando la inundación era terrible, echaban mano a sus barquichuelos"*.

Cuando las aguas no subían mucho era cosa corriente ver a una mujer o a un chiquillo ir en canoa al almacén o a la carnicería.

Cuando las aguas crecían llegaban hasta la actual avenida Montes de Oca y al pie de la barranca de Santa Lucía. Alcides D'Orbigny refiere que cierta vez las aguas del río hicieron entrar la proa de un bergantín en un almacén del paseo de la Alameda y que en otra oportunidad las aguas inundaron nada menos que la plaza de la Victoria. Como se comprenderá, en estas ocasiones todo el valle del Matanza se hallaba por completo inundado.

En síntesis podemos dar fin a este ensayo declarando que de todos los barrios de Buenos Aires el de la Boca es el que mayor interés ofrece desde el punto de vista geográfico por las variaciones que ha tenido el curso del Riachuelo y las inundaciones de sus orillas; y que más asombra en la historia del desarrollo económico y comercial de nuestra ciudad por las enormes proporciones que ha alcanzado y el futuro magnífico que le espera.

FUENTES:

*ROMULO ZABALA y ENRIQUE DE GANDIA*, Historia de la ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1937, tomo II.

*NUMA TAPIA y JULIO R. TARANTET*, Compilación de referencias documentales. Demuestran que las reservas para ribera en la costa al noroeste de Buenos Aires son bienes públicos del Estado, La Plata, 1933.

*INTENDENCIA MUNICIPAL COMISION DE ESTETICA EDILICIA* Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio. El plano regulador y de reforma de la capital federal, Buenos Aires, 1925.

## Índice de la obra de Gandía

- Introducción...pág 5  
Liminar ....pág 9  
I Geología...pág12  
II La boca Norte del Riachuelo frente al Alto de San Pedro...pág15  
III Los pozos y el canal submarino...pág 20  
IV El Riachuelo...pág 24  
V Las orillas del Riachuelo...pág 27  
VI La Vuelta de Rocha...pág 31  
VII El relleno del canal submarino y del curso Norte del Riachuelo...pág 37  
VIII La nueva boca del Traginista...pág 40  
IX La punta Demarchi...pág 45  
X La isla del pozo...pág 47  
XI El Riachuelo en tiempos de don Pedro de Mendoza...pág 55  
XII El Riachuelo en tiempos de Juan de Garay...pág 59  
XIII La nao perdida...pág 62  
XIV La mensura del año 1608...pág 70  
XV Orígenes de la guardia del Riachuelo...pág 73  
XVI El camino del Riachuelo en el siglo XVII...pág 76  
XVII La guardia del Riachuelo en el siglo XVIII...pág 80  
XVIII El puerto del Riachuelo...pág 88  
XIX El Riachuelo como límite de la ciudad...pág 103  
XX El pago de la Matanza...pág 107  
XXI El puente sobre el Riachuelo...pág 110  
XXII Las barracas...pág 117  
XXIII La Aduana del Riachuelo...pág 128  
XXIV El temporal de 1805...pág 133  
XXV El partido de Barracas...pág 136  
XXVI La boca del Riachuelo...pág 142  
XXVII Barracas durante las invasiones inglesas...pág 147  
XXVIII El primer maestro de escuela...pág 151  
XXIX El puente de Gálvez...pág 154  
XXX Los primeros pobladores...pág 164

*Son frecuentes en el texto de Gandía las referencias a las mareas que los navíos debían considerar para entrar en el Riachuelo; pero no así a los vientos.*

*Después de 50 años de navegar en estas mismas riberas del Plata, siento deseos de hablar de ellos, de sus borneos, de sus frecuencias, intensidades y riesgos.*

*También haré referencia a los navíos de la época y a sus aparejos. Comentarios a unos y otros resultan útiles para entender con mayor criterio estos temas de los ingresos y egresos del Riachuelo.*

*Así como a los cruces del estuario hacia el otro Riachuelo de los navíos o arroyo San Juan en la costa oriental, que tantos resguardos como el nuestro, a los navegantes brindara.*

## Navegación costera en el Plata

La interfaz agua-tierra genera en inmediatez a sus deslindes, una fuerte relación de atracciones francas y cambiantes debidas a los contrastes en los incrementos térmicos en cada una de estas áreas; en particular, en determinadas horas de los cálidos días.

De tal manera es dable observar en los límites de esa interfaz la generación de vientos que circulan perpendiculares a la línea de ribera, facilitando la navegación franca en ángulos abiertos al rumbo que la “nao” lleva.

Así se da, en las primeras horas de la tarde de los días cálidos, una virazón del Nor-Noreste al Este-Sudeste muy pronunciada;



*Los Numeros de la Sonda son brazas de seis pies Ingleses averiguadas cuando el Rio estaba mas bajo que mediano  
Las letras iniciales indican la calidad del fondo  
a. Arena f. Fango l. Lama t. Tosca p. Piedra a. c. Arena y Conchuela l. s. Lama suelta a. p. Arena y Piedra*

que manifestándose con regularidad facilitaba a estas “naos” aprovechar de ella para encarar determinados rumbos.



Por ello, la entrada en el canal costanero, llevando dirección NNO-SSE, en las primeras horas del día resultaba sencilla; al darse la virazón después del mediodía, apropiaba las salidas.

Hablamos de “naos” y no de navíos, porque esa denominación corresponde a los veleros antiguos de los siglos que atienden nuestras consideraciones, y cuyos aparejos eran muy ineficientes para remontar el viento. No así las carabelas; con aparejos latinos en al menos dos de sus mástiles y bastante más pequeñas.

La gran flota de Mendoza contaba con mayoría de naos; no sólo incapaces de remontar con faci-

dad el Paraná, sino muy fáciles de embicar, varar y naufragar en tanto de navegaciones muy cercanas a la costa se tratara.



De hecho, según nos relata Gandía, Mendoza perdió 12 de sus 14 naves en el Puerto de Buenos Aires. Un balance tan espantoso ya resulta difícil de creer.

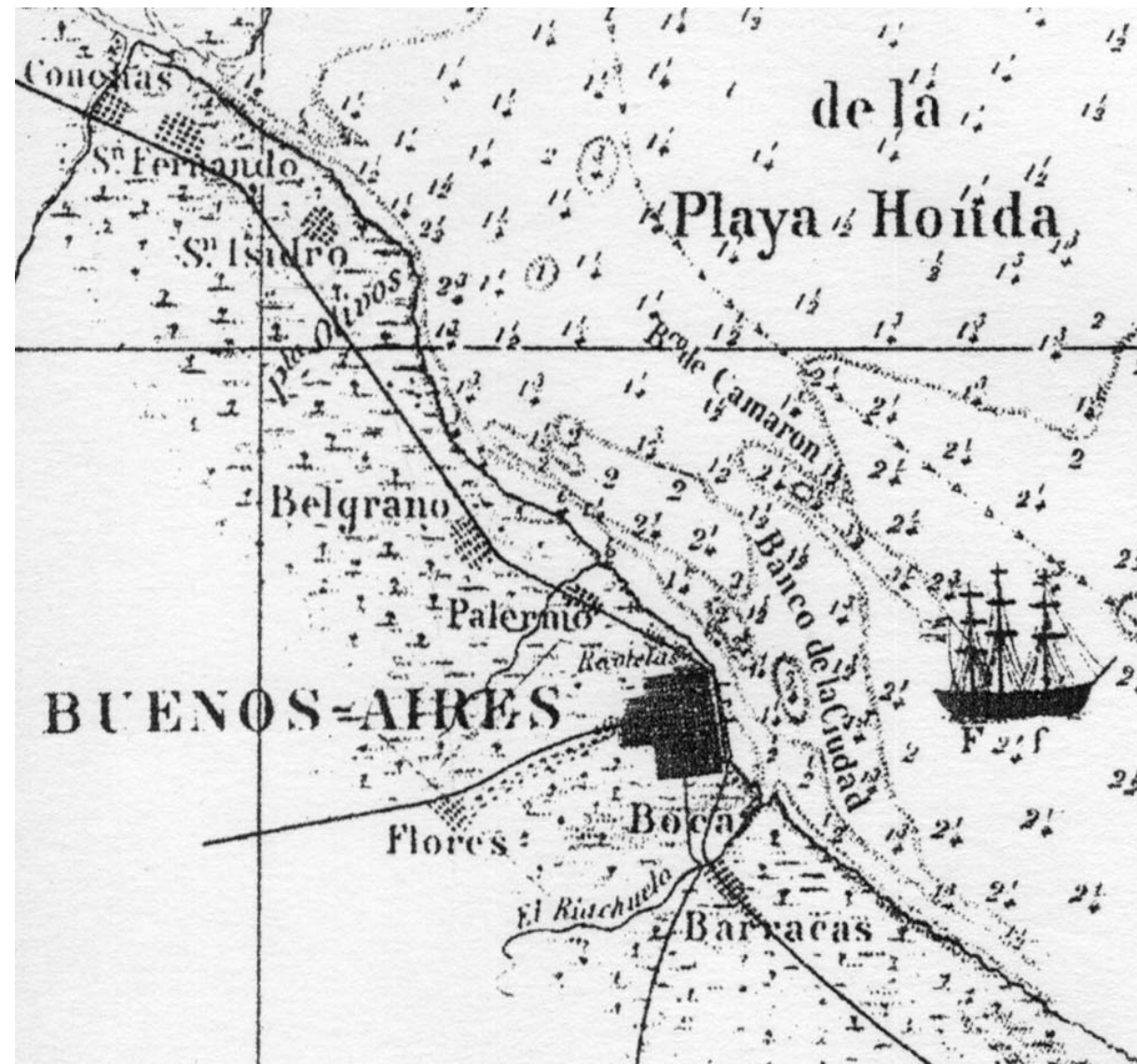
Sin embargo, habla a las claras de las dificultades que apunto.

En el Capítulo IX, página 45, Gandía refiere de una isla paralela al canal costanero de los que algunos comentaristas dan noticia.

Recuerdo de joven haber visto a un grupo de amigos instalados con mesa, sillas y sombrilla tomando el té en una isla que se descubría frente al Puerto de Olivos los días

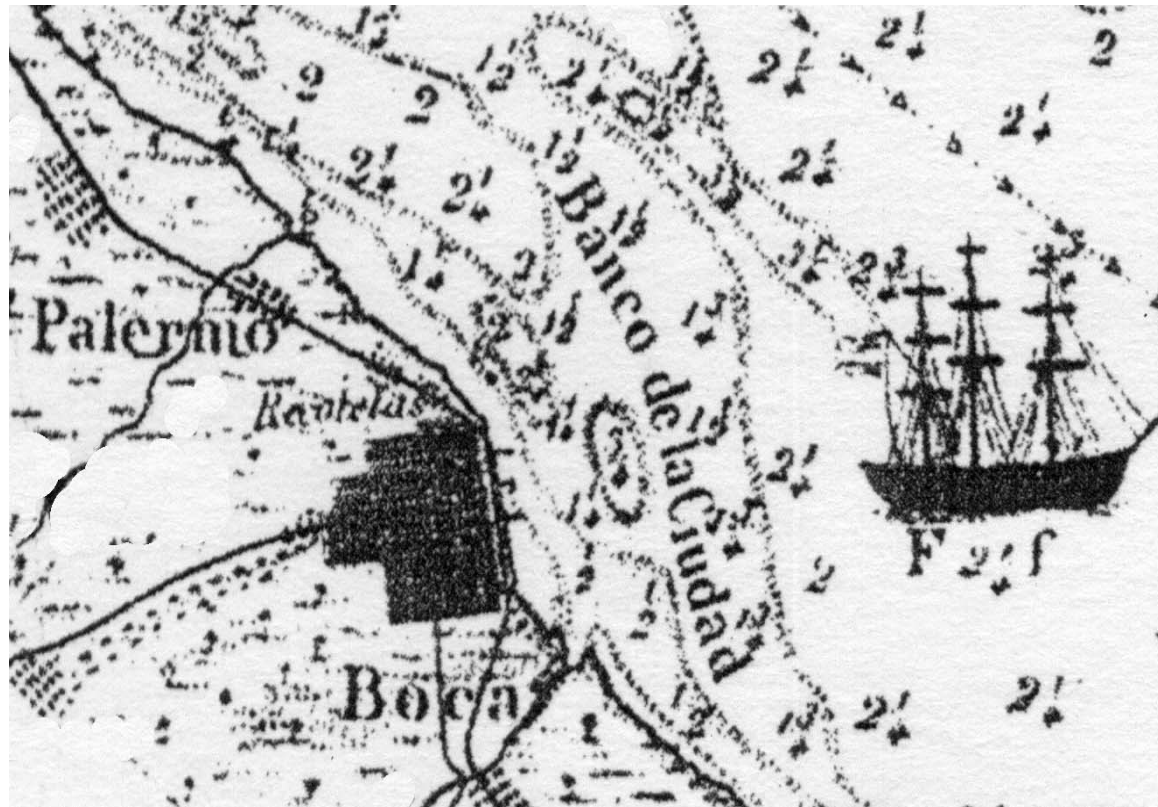
de fuerte bajante. Ese lugar se le conoce como “Bikini”; y todos los que navegan por la costa de Olivos lo conocen muy bien por la cantidad de varaduras que regala.

En tiempos de Mendoza era dable llegar hasta Campana por el gran río. El Puerto de las Conchas era accesible a los grandes navíos sin mayor dificultad.



En los últimos 50 años he visto personalmente avanzar en tal grado la formación de tierras en el estuario, que cabe ya estudiar la perspectiva urbanística que ameritan estas novedades tan reconocidas.

No obstante ello, la comunicación entre San Isidro y Olivos sigue asistida por su canal costanero como lo fuera la antigua ciudad de Buenos Aires en sus ingresos al Riachuelo.



La tierra avanza; pero el canal costanero subsiste. Y la navegación en él sigue siendo placentera y posible, merced a eficientes aparejos y velámenes.

Aun así, si no fuera por problemas en embarcaciones de más de 5 pies de calado, me animaría con gusto navegar en una carabela por la costa de Buenos Aires a Olivos y hasta San Isidro. Una locura, en cambio, intentar hacerlo con una “nao”.

Recuerdo la sorpresa que encontré leyendo un epígrafe del libro de fotografías de Cristiano Junior que había sido presentado en la exposición internacional de París, dando cuenta de la tormenta que Gandía relata en el Capítulo XXIV, página 133 y al mismo tiempo trayendo el recuerdo de “la nao perdida” que Gandía rescata en el Capítulo XIII, página 62.

Este epígrafe señala que los restos de esa nave habrían servido de presidio hasta ese 5 de Junio de 1805 en que quedó finalmente destruída, para no más servir de cobijo como lo hiciera desde 1536.

La distancia de 100 varas al arranque de mensuras que normalmente refería de la barranca donde el inicio de las “suertes” se establecían, nos hace pensar que la varadura de esa nao (al parecer nunca perdida más allá de su desgracia de no poder navegar) tuvo que ser descomunal.

La distancia que media entre la lengua de agua del Riachuelo y la de cualquier relieve apropiado para considerar este arranque de la “suerte” que correspondiera a Alonso de Vera, es tan extensa, que me mueve a pensar en la

gruesa marea y sudestada infernal que pudiera haber facilitado a esa nao su alocada e irrefrenable navegación sobre la tierra.

En condiciones de Sudeste “infernal”, si estuviera arribando a esta costa del Plata, ya sea de día o de noche, no sabría cómo evitar la tentación de entrar al Riachuelo, (suponiendo que aun no estuviera abierta la boca del Trajinista), pasando claramente por arriba de la llamada isla, que sin lugar a dudas estaría bien sumergida.

Si el capitán de esa nao, (fuera experto o no lo fuera), tuviera por destino este puerto, no dudaría un instante en apuntar directo al rumbo NE-SO que lleva la entrada de la ría.

Navegaría la “nao” con viento del través, e intentaría no bien entrado a ella, arriar mi ya escaso velamen, echando al mismo tiempo un par de anclas por popa para frenar la arremetida.

Aun así, si la tormenta y la crecida fueran de órdago, nada me salvaría de llegar hasta las inmediaciones del Parque Lezama o de la Casa Cuna.



Luego, quién saca de tal distancia al agua una “nao” de bien arriba de las cien toneladas.

No la usaría para quemar en el hogar. Ni la quemaría si me lo ordenaran.

La nobleza de esa memoriosa “nao” llega hasta nuestros días.

Y esa nobleza facilita imaginar cuántos usos regaló en tierra firme la que nunca más vió velamen, ni travesía.

Pero, repito, inevitable resulta a mi imaginario estimar ese día y esos minutos finales en que la “nao” cruzó velozmente por encima de la isla y la ribera de la ría, para quedar varada a un lado de la aldea.

Cuando paró la tormenta y después de 36 horas bajaron las aguas, allí estaba mi preciosa “nao” a metros del Museo Histórico Nacional donde sus restos recuerdan esos días.

En ambas márgenes del estuario se advierten en las zonas del Río de la Plata interior la existencia de canales costaneros que el flujo de las aguas insiste en revivir.

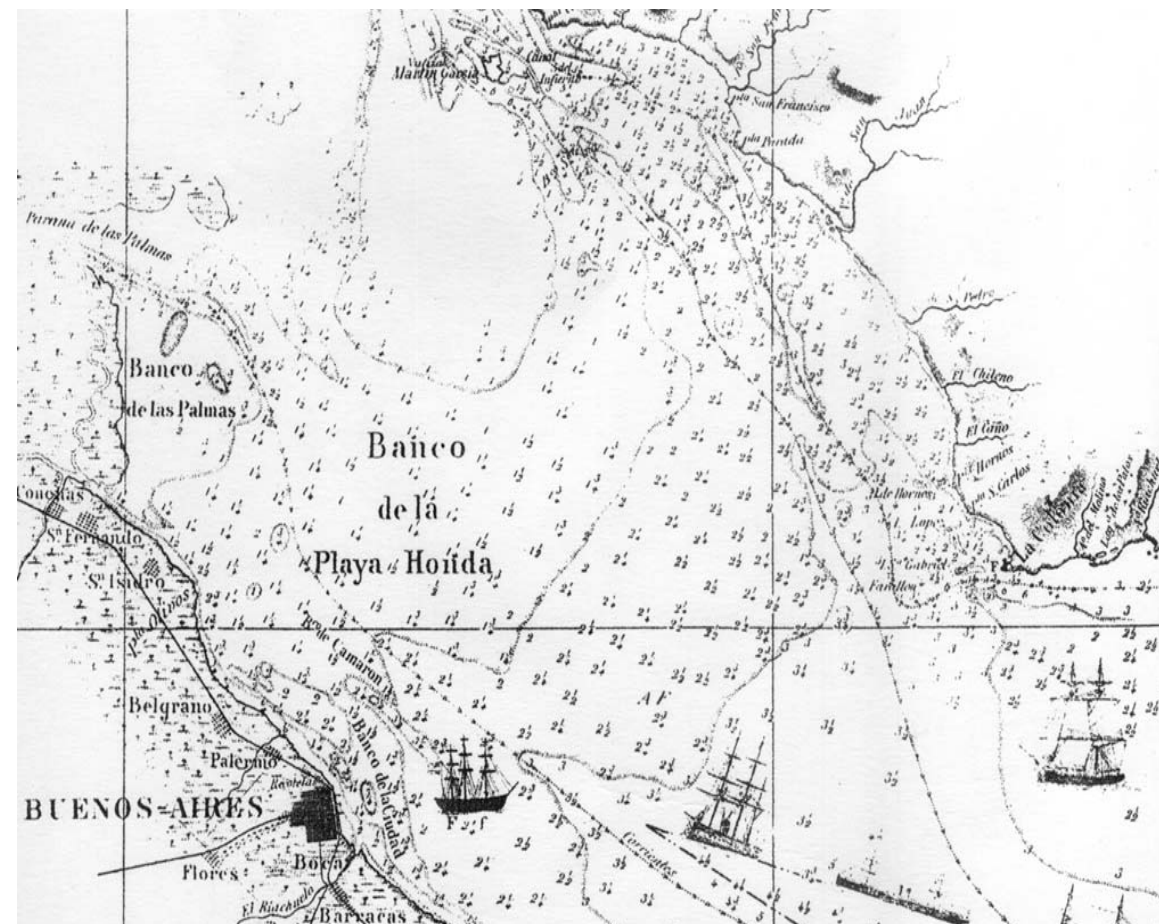
En ellos, los vientos son para las naos que los recorren, francos y cambiantes; facilitando sus rumbos y accesos.

Tres pozos les permiten aguardar las horas apropiadas a las maniobras que les fueran durante algunas horas negadas.

Aun así, los comentaristas señalan que no resulta a estas naos confiable permanecer en estos pozos por tiempos prolongados. Más aun, sabiendo qué buen refugio ofrece el Riachuelo una vez alcanzado.

Del otro lado del estuario aparece su hermano menor: el arroyo San Juan. Último puerto antes de comenzar la navegación propiamente fluvial.

También este arroyo tenía en esa época un canal costanero de entrada obligado que llevaba dirección SE-NO. Hoy, su entrada es directa.



La travesía entre ambos arroyos es directa y usualmente de vientos francos.

El puerto de la Colonia del Sacramento es mucho más peligroso. La navegación en sus inmediaciones lo es aun más.

Por ello, no dudo en imaginar el refugio valioso que ofrecía a los navegantes este precioso arroyo de San Juan.

Solís y Gaboto fueron los primeros en disfrutarlo.

También he alcanzado esa suerte.

## *Naos, carracas y carabelas*



Quisiera dedicar breves comentarios e imágenes a esas naos, carabelas, aparejos y velámenes que hicieron posible en aquellos siglos darse a venturas y mares lejanos.

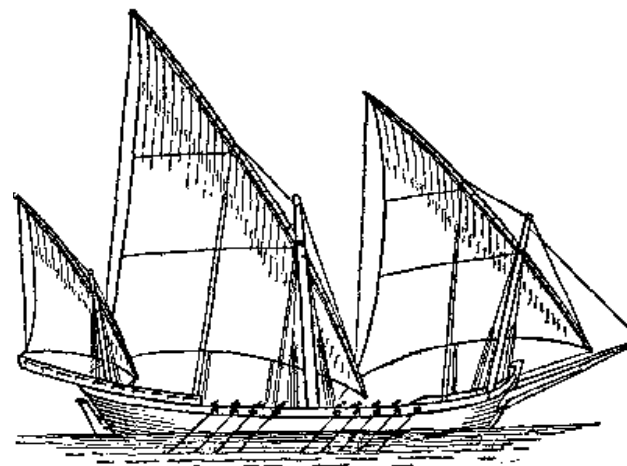
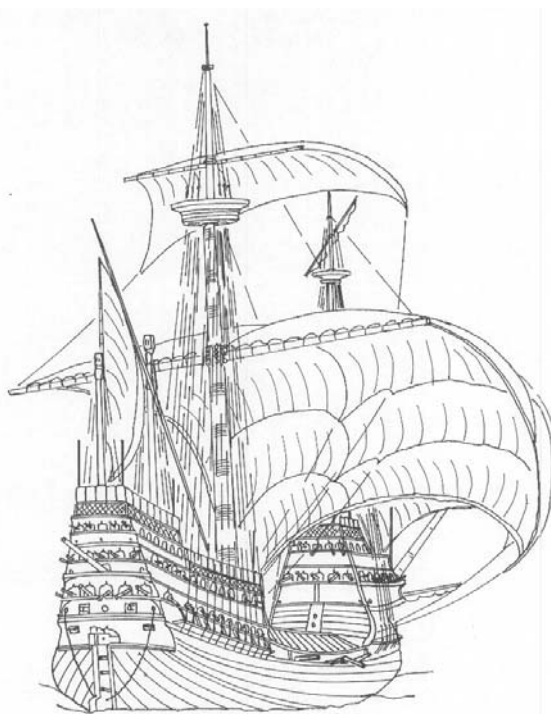
Durante los siglos XV y XVI aparecieron muchos tipos de naves: carracas, carabelas, pinazas, saicas y galeones.

El uso de la brújula se generalizó y permitió viajes cada vez más largos. Se construyeron buques de hasta mil toneladas.

Mucho más pequeños, sin embargo, fueron los que realizaron las tareas de exploración.

La “nao” Santa María, que llevó a Colón y a sus cincuenta y dos hombres al Nuevo Mundo, medía treinta metros de eslora. Los barcos en que Vasco de Gama dobló el cabo de Buena Esperanza, aunque algo mayores, se parecían a ella.

Las carracas, que españoles, portugueses y venecianos usaban para transportar mercancías, tenían a menudo cuarenta metros de eslora.



Carabelas eran la Pinta y la Niña . Embarcaciones más pequeñas pero dispuestas (al menos La Niña en sus principios) con aparejos y velas cuchillo, que alternando sus caras permitían la navegación en ángulos ceñidos al viento.

No así las anteriores, que con sus velas redondas o cuadas siempre dan la misma cara al viento y por ende sólo ofrecen aptitud para los vientos francos.



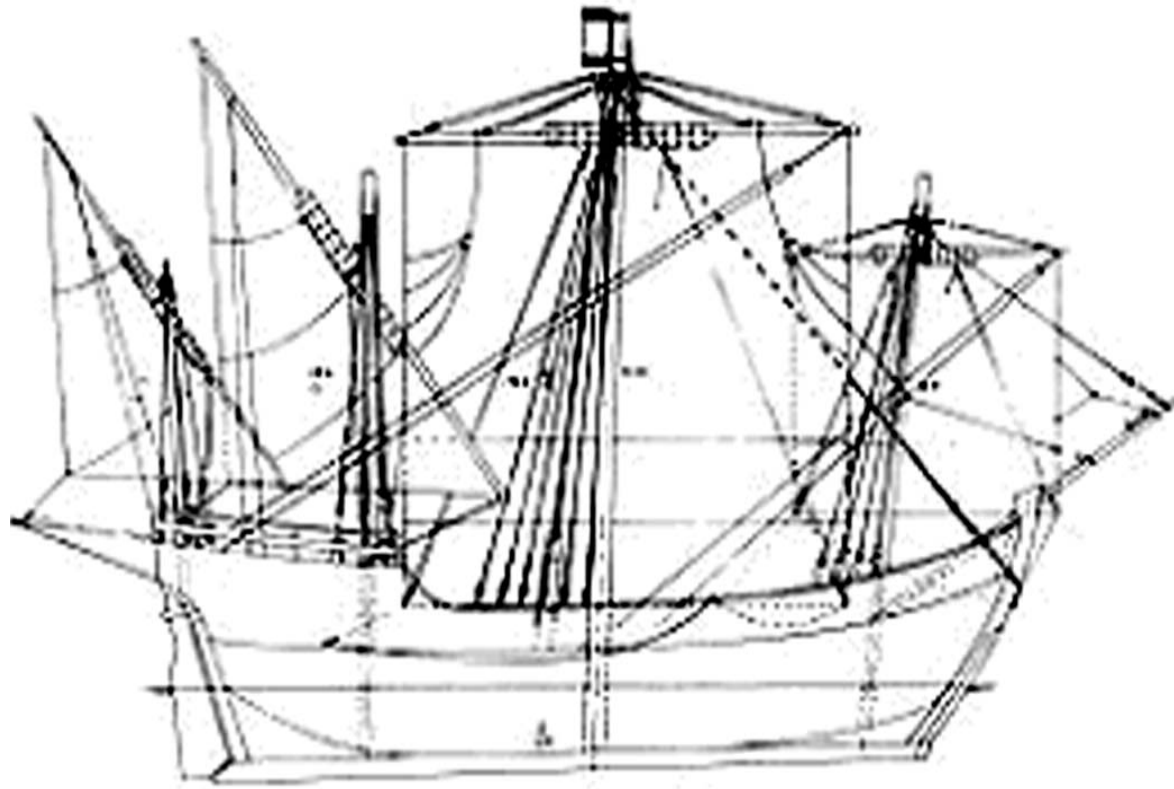
Las carracas y las naos eran embarcaciones de 3 o 4 mástiles con velámenes cuados en los primeros y vela latina en la mesana. Aptos para las grandes travesías, su desplazamiento alcanzaba en las naos las 200 toneladas.

En las carracas, con sus altos castillos de proa y popa llegaron a alcanzar las 1200 toneladas, afectando esto su maniobrabilidad.

La Mary Rose, carraca insignia de Enrique VIII que navegara desde 1511 hasta 1545 tenía 32 mts de eslora y 600 ton de desplazamiento.

Las carabelas eran originalmente embarcaciones pesqueras con 5 o 6 tripulantes que aparecieron en España y Portugal en el siglo XIII.

Pequeñas, ágiles y confiables fueron luego adoptadas en toda Europa.



Tuvieron su período de oro entre 1430 y 1530 y fueron las favoritas de los exploradores ibéricos. De aproximadas 50 toneladas y no

más de 20 metros de eslora y 6 de manga, con doble mástil y velas latinas. La Pinta tenía cerca de 17 mts de eslora, 5 de manga y 2 de calado. Su desplazamiento unas 70 toneladas. Y en su primer viaje la tripularon 25 hombres.

La Niña se estima en 15 de eslora, 5 de manga, dos de calado y 50 Ton de desplazamiento. 20 hombres componían su tripulación.

Pero en el segundo viaje llevó a cien hombres de regreso a España. La velocidad promedio en tiempos de Colón era de 3,5 nudos, con un máximo de 8 nudos.

En su evolución las carabelas reconocen a partir del 1500 hasta un cuarto mástil y el uso adicional de velas cuadras o redondas.

Por estos cambios en su velamen latino pasaron a llamarse “carabelas redondas”.

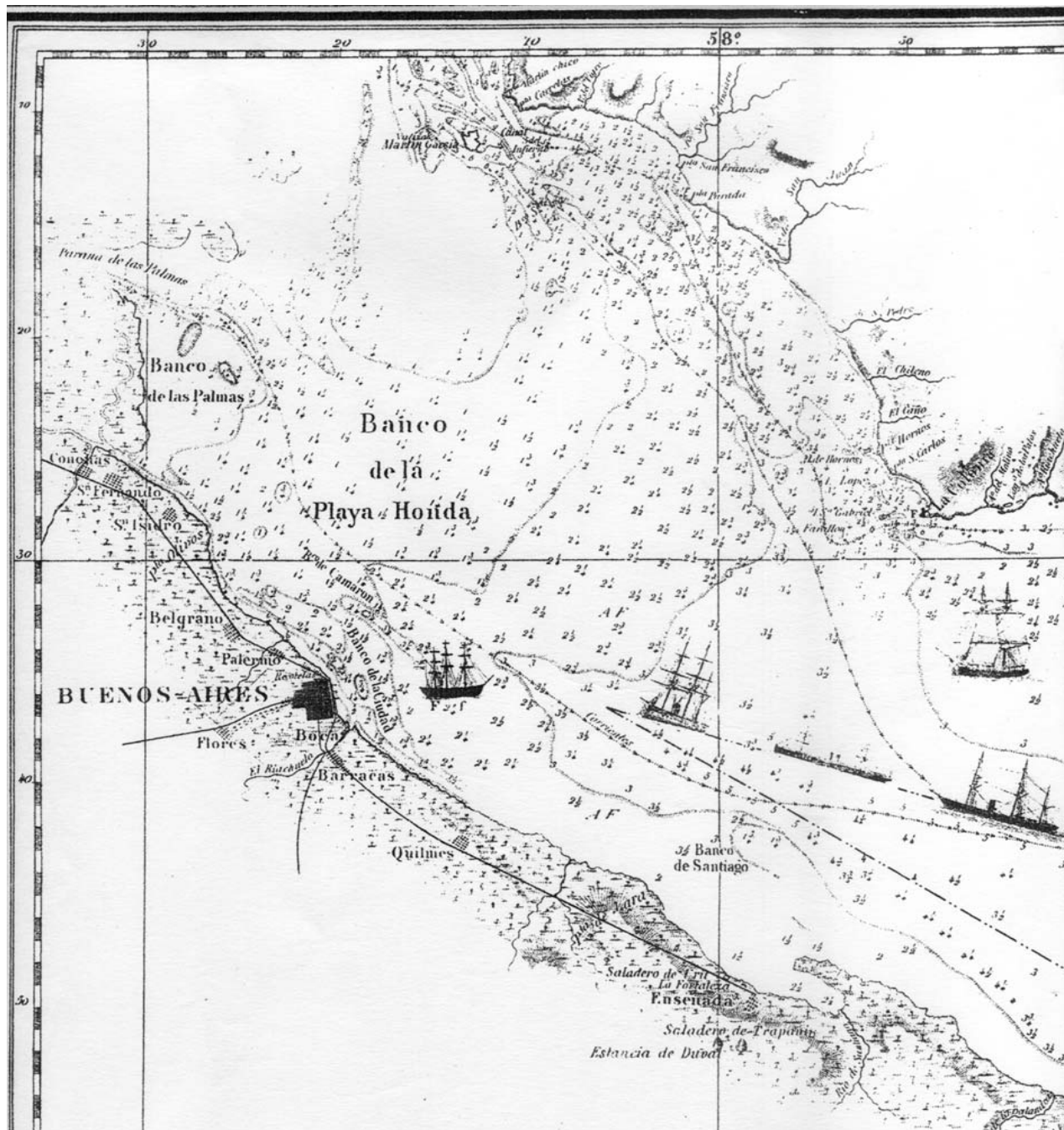


La imagen que antecede pertenece a una carabela oceánica portuguesa de fines del siglo XV. Acusa una eslora de 16 metros, 6,60 de manga, 3,30 de calado; 22 tripulantes, palo mayor de 24 metros de altura y 155 m2 de velamen y mesana de 18 metros y 80 m2 de velamen

La popularidad de las carabelas llegó hasta fines del siglo XVI,

Viendo que sus versiones mayores de hasta 200 toneladas no alcanzaban los rendimientos de las anteriores, la carabela fue así reemplazada por los galeones con un promedio de 400 y extremos de hasta 1000 toneladas.

Estas referencias a carracas, naos y carabelas sean útiles para imaginar la flota que organizó Pedro de Mendoza y que acabara con 12 de las 14 hundidas en el Puerto de Buenos Aires.



El plano que antecede, publicado en 1875, es obra del piloto Benito de Aizpurúa.

Todos los puertos del entorno: Buenos Aires, San Fernando, Las Conchas, Ensenada; arroyo San Juan y Colonia del Sacramento, están aquí representados.

Los números de la sonda son brazas de seis pies ingleses, tomados cuando el río estaba más bajo que mediano.

Las letras iniciales indican la calidad del fondo.

a. arena; f, fango; l, lama; p, piedra; t, tosca; a.c, arena y conchuela; l.s; lama suelta.

El derrotero que sigue también pertenece a esta documentación.

### *Derrotas por el S del Banco Chico o Costa del Sur*

*Cuando se considere como a 9 millas de la Punta del Indio como se ha dicho gobernará al ONO del Compás con el fin de que con esta proa pueda reconocer o divisar los tres primeros Ombúes que están sobre las colinas del Partido de Magdalena y se divisan antes de perder de vista la Pnta del Indio o después según el estado del tiempo. Dichos Ombúes son fáciles de conocer porque desde la Punta del Indio hasta las Estancias de la Magdalena la costa es rasa de arbustos y pajonales pues no hay objeto particular que un Ombú pequeño que está más al SE de los indicados. 2º- Antes de llegar a los tres Ombúes se divisarán seis o siete que son del Pueblo de la Magdalena y en medio de éstos la Iglesia con dos torrecitas. La de la parte E mayor que la del O. 3º- Dicha Iglesia sirve de marca de guía para la embocadura del canal entre la Costa y el Banco chico. 4º- De la punta SE de dicho Banco demora la Iglesia al S. 15ºO del Compás o S. 28ºO corregido. 5º- Pasada la Iglesia hay un gran-*

de Ombú con montecito el que parece estar de los más inmediatos al Río. 6°- Más adelante se divisán tres Ombúes juntos. El de la parte del O mayor y el de en medio menor. 7°- Enseguida se ven dos Montecitos de Talas en la márgen del Río y un Ombú con dos Ranchos y esta es la punta del Atalaya la que indica haberse pasado el Banco chico. De la punta del NO de este Banco demora el Ombú del Atalaya al S.27°O del Compás y S.40°O corregido distancia como 10,5 a 11 millas como demuestra el Plano. 8°- De la Punta del Atalaya sigue la Costa muy rasa con playitas de arena. 9°- Al concluir la tierra rasa principia el Monte de Santiago de la Ensenada de Barragán cuya extensión es como de 9 millas. 10°- Costeando este monte luego se advierte la punta del mismo nombre y parece que se conduce la tierra hasta que con la constante navegación se divisará el Ombú de la Punta de Lara por ser lo más elevado de aquella costa y luego el Monte de la misma punta que es de Talas, Espinillos y Durazos. De aquí se dirigirá la derrota como se ha dicho en la anterior.

## Velámenes

Para aquellos que quisieran prestar atención a los velámenes, siguen estas líneas.

La vela más antigua que se conoce es la vela cuadra y durante muchos miles de años no se conoció otro tipo.

La característica distintiva de la vela cuadra o redonda es que siempre presenta la misma cara al viento.

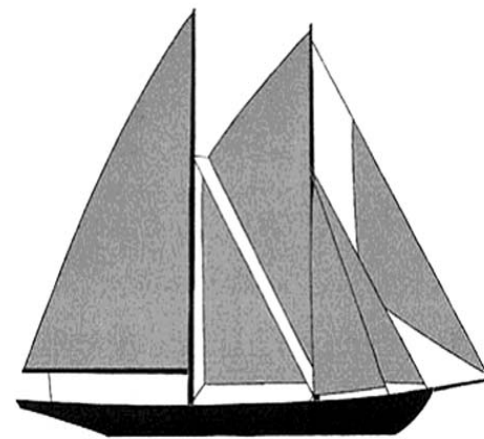
Este es un principio fundamental y sencillo, y ninguno de los inventos aerodinámicos de los últimos años ha cambiado la vela redonda o influenciado su valor para navegar por alta mar.

La mayoría de los buques siguieron con un solo palo y una vela única durante muchos años.

Recién en la última parte de la Edad Media empieza a ser frecuente que los buques grandes aparejen dos o tres palos con una vela en cada uno de ellos.

A finales del siglo XV se largó una nueva vela en el palo mayor, que en sus orígenes era muy pequeña y la manejaban los hombres de la cofa (un castillo primitivo en el palo) de donde le procede el nombre.

Debajo del bauprés se largó otra vela a la que se llamó cebadera o ciega porque ocultaba el horizonte y eventualmente se añadió una vela de gavia en el palo trinquete, con lo que en el siglo XVI un gran buque de tres palos llevaba seis velas: la cebadera debajo del bauprés, dos velas en el palo trinquete, dos velas en el palo mayor y una vela en el palo de mesana que, en esta época, era una mesana latina de forma triangular.



*Velas cuchillo*

## Velas latinas

El origen de la vela latina es desconocido. En la caída del Imperio Romano, el 476 d.J.C., todos los buques tenían velas redondas.

Después, las fuentes de información sobre los buques y la navegación en el Mediterráneo, inexistentes en el transcurso de varios cientos de años y hasta finales del siglo IX, dejan claro vacío.

Tampoco los manuscritos griegos acercan miniaturas de buques con velas triangulares debajo de una verga inclinada.



Estas velas, que hasta hoy día se han llamado latinas, probablemente fueron introducidas en el Mediterráneo por los árabes, pero nadie sabe si su origen es árabe o polinesio.

Hasta el siglo XIII, la vela latina fue de uso particular del Mediterráneo, pero después de esta época y bajo la influencia nórdica, se inicia una etapa de regreso a la vela redonda; la vela latina se empleaba por toda la costa europea, especialmente como mesana de los buques grandes.

Probablemente llegó al Báltico durante la segunda mitad del siglo XV y aproximadamente en la misma época en que llegó la técnica de la construcción a tope o de costado liso; hasta mediados del siglo XVIII, la vela latina se empleó internacionalmente como vela de mesana, que fue substituida por la cangreja de pico.

La vela latina fue la primera vela de cuchillo del mundo y al mismo tiempo que disfrutaba de gran popularidad en el Mediterráneo y en el Oriente Medio durante mucho tiempo, empezaron a aparecer en Europa otros tipos de

velas. Podemos seguir muy bien esta evolución, si nos fijamos en Holanda y Frisia.

Durante el siglo XVI, Holanda se convirtió en la mayor potencia marítima del mundo, reemplazando a la potencia marítima de la Liga Hanseática.

Utilizando los canales de las ricas tierras interiores del Rin, los holandeses desarrollaron una navegación con pequeños buques en los canales y ríos y en las aguas costeras poco profundas por entre las islas.

La falta de la posibilidad de ceñir y especialmente la de navegar de vuelta y vuelta en un canal estrecho cuando se utiliza una vela redonda, creó la necesidad de nuevos tipos de vela.

Al arte de los holandeses se deben dos nuevos tipos de vela de cuchillo, la vela de estay y la vela tarquina o de abanico, siendo esta última una vela rectangular con uno de sus lados fijo al palo y extendida por una percha en diagonal; resultó una vela muy práctica que adoptaron todas las embarcaciones pequeñas de la Europa septentrional.

## *Velas Tarquinas*

Sin embargo, no se sabe si la vela tarquina de los holandeses fue una reinvención, o si su uso a través de los años se había olvidado, ya que hay pruebas de que esta vela era conocida en el Mediterráneo oriental hacia, el año 100 d.J.C.

Con la vela tarquina colocada por la popa del palo quedaba un espacio vacío debajo del estay por la parte de proa del palo que era lógico aprovechar con una vela de estay.



Durante el primer cuarto del siglo XVI se emplearon en Holanda embarcaciones con vela tarquina y una vela de estay, a la que siguió otra nueva vela de estay llamada foque, que se largó sobre un botolón sobresaliente de la roda.

Estas velas pronto recibieron la aprobación general de la Europa occidental, pero no aparecen en los buques grandes hasta fines del siglo XVII.

## *Vela al Tercio*

Algo más tarde apareció en Europa otra vela de cuchillo, la vela al tercio.

La vela al tercio era una vela rectangular izada sobre una verga inclinada con la driza más cerca del penol de proa.

También aquí hay pruebas de que la vela al tercio era conocida en el Mediterráneo oriental un siglo antes de Jesucristo.

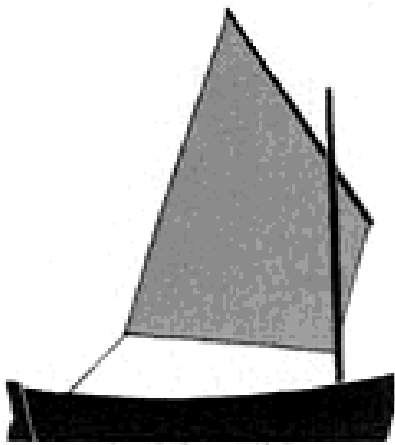
No estamos seguros de si la vela al tercio fue una modificación de la vela latina a la que se recortó la sección de proa o si procede de la

vela redonda, moviendo la driza hacia un punto más próximo al penol de la verga y al mismo tiempo cambiando la amura de la vela al centro.

La vela al tercio se empleó principalmente en la Europa occidental en las aguas francesas e inglesas del Canal de la Mancha.

Las embarcaciones finas de casco rápido de los pescadores y contrabandistas franceses así como de los aduaneros y corsarios, iban bastante a menudo aparejadas con velas al tercio, aparejo al que se llamaba también quechemarín.

Los pescadores ingleses y escoceses del Mar del Norte emplearon también la vela al tercio hasta que abandonaron el empleo de la vela.



Había dos tipos de velas al tercio, la fija y la que se podía arriar.

La amura de la volante se hacía firme un poco a proa del palo cerca de la roda, siempre se largaba a sotavento del palo y tenía que cambiarse al nuevo sotavento en cada virada.

La vela al tercio fija, tenía la amura en el palo y podía coger el viento por cualquier banda, aunque era más efectiva cuando la verga o antena estaba a sotavento del palo.

En los tiempos antiguos era muy corriente que los palos de los buques de pesca no tuvieran jarcia y, según se decía, se navegaba a palo limpio.

La vela se largaba a sotavento del palo y las drizas iban a la aleta de barlovento sirviendo al mismo tiempo de obenque o de buda y, al virar por avante, se cambiaba la vela al nuevo sotavento y la driza al nuevo costado de barlovento.

Además de las velas de cuchillo de los botes de pesca y buques menores, de la vela latina en el Mediterráneo, de la vela al tercio en la Europa occidental y de la vela tarquina del norte de Europa, había

otras muchas embarcaciones pequeñas que usaban todavía velas redondas.

La vela redonda original, que había servido a la navegación marítima durante muchos miles de años, era enteramente distinta a los diversos tipos de velas de cuchillo.

Cuando los buques fueron creciendo, aumentaron de altura los palos y el número de velas en cada uno aumentó también.

Después de la mitad del siglo XVI los buques grandes largaron otra vela encima de la gavia, el juanete; a principios del siglo XVII se guarnió una vela redonda en el torrotito al final del bauprés, la sobrecebadera - una vela muy poco práctica pues su palo estaba muy mal guarnido y, por tanto, sujeto a frecuentes averías, no obstante lo cual subsistió durante más de cien años hasta que fue reemplazada por una vela mucho más efectiva, el foque.

En los buques grandes las primeras velas de estay se largaron entre los palos: la vela de estay mayor, la de gavia o la de mesana;

pero además estaba el estay de velacho que se largaba en un estay especial desde la cruceta de mastelero y paralelo al estay de trinquete, que estaba tan abarrotado de motones y jarcias de labor de guarnimiento de la cebadera, que la adición del aparejo de la Vela de estay causó muchas dificultades. Sin embargo, la vela de estay del velacho era una vela de proa muy efectiva, más que las redondas del bauprés.

A principios del siglo XVIII desapareció la sobrecebadera que fue sustituida, como ya se ha dicho, por una vela de estay llamada foque, que se largó en un palo, también nuevo, el botalón.

Hacia los comienzos del siglo XVIII el aparejo se hizo más funcional. Se podía tomar rizados efectivos a las velas y la jarcia permitía un braceado mejor, que representaba una mejor aptitud para ceñir.

Las alas y rastreras que, ocasionalmente, se emplearon en el siglo anterior, se hicieron más comunes y se utilizaban para navegar con vientos de aleta o de popa para aumentar la superficie del vela-

men de modo parecido al "spinner" que usan los yates modernos.

Al final del mismo siglo XVIII los buques grandes empezaron a largar una cuarta vela sobre el juanete a la que se llamó sobrejuanete, que en los buques de guerra se largaba volante, es decir desde cubierta, y cuando se aferraba, se arriaba a cubierta; en los buques mercantes se convirtió en una vela permanente cuya verga quedaba siempre arriba.

Al introducirse el nervio de envergüe, a principios del siglo XIX, se hizo una importante mejora en los tipos de vela, ya que el grátil de la vela se hacía firme en el nervio de envergüe en la parte alta de proa de la verga en lugar de ir amarrada con vueltas a la verga.

Esto alivió mucho la faena de envergar o desenvergar la vela y especialmente facilitó el aferrado, puesto que la vela se podía plegar en la parte superior de las vergas donde era posible asegurarla más fácilmente con los tomadores.

Después de la época de Napoleón, todavía se guarnió a los buques grandes una quinta vela, el soso-

bre, que iba encima del sobrejuanete y cuyo uso no fue muy amplio puesto que casi exclusivamente la emplearon los clippers a mediados del siglo.

Algunos llevaban todavía otra vela, la monterilla, que normalmente sólo se largaba en el mayor.

Siempre es posible encontrar exageraciones, y una de las más extrañas la encontramos en una corbeta inglesa dedicada al tráfico de esclavos en las tranquilas y cálidas aguas del Golfo de Benin, la cual, según cuentan los marineros, llevaba: sobrejuanete, soso-bre, monterilla, sobremonterilla, vela de ángel y rascacielos - todo por encima del juanete.

La expansión de la industria en el siglo XIX consiguió un aspecto más delicado en el aparejo y las mejoras mecánicas en el mismo afectaron también a las velas con la introducción de los guardacabos, ganchos dobles o de tijera y, luego, los grilletes.

Tanto las drizas como las escotas de las velas cuadas se hicieron de cadena.

Con anterioridad, los puños de las

velas formaban parte de la misma relinga, que formaba un ollao, al que se amarraba la escota y el chafaldete.

Luego se adquirió la costumbre de colocar un guardacabos en el puño y, después, un guardacabos aparte de la relinga.

Más tarde todavía, el puño era un cáncamo de hierro forjado al que se unían las relingas mediante empulgueras.

En los buques mayores, con las escotas dobles, el puño era un motón engazado por el que laboraba la escota que seguía siendo de cáñamo.

## *Vela Cangreja*

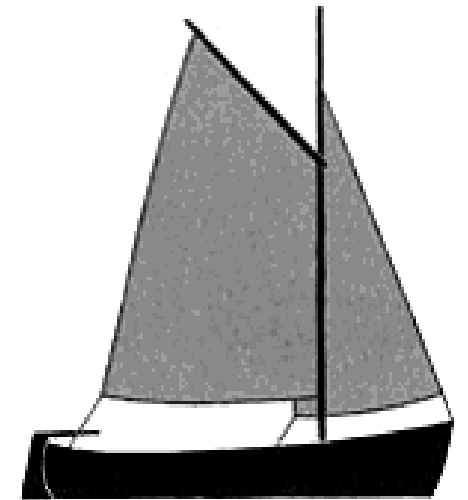
Además de las velas latinas ya mencionadas - la vela latina, la tarquina, las velas de estay y las velas de tercio - hay todavía otra, la vela cangreja, que poco a poco llegó a dominar sobre todas las demás.

Tuvo su origen en la vela tarquina al acortar la percha diagonal, subirla y hacerla firme al grátil de la vela.

Para mantenerla en su lugar con el extremo de proa contra el palo, ésta adquirió forma de horquilla o de garganta para abrazarlo en parte.

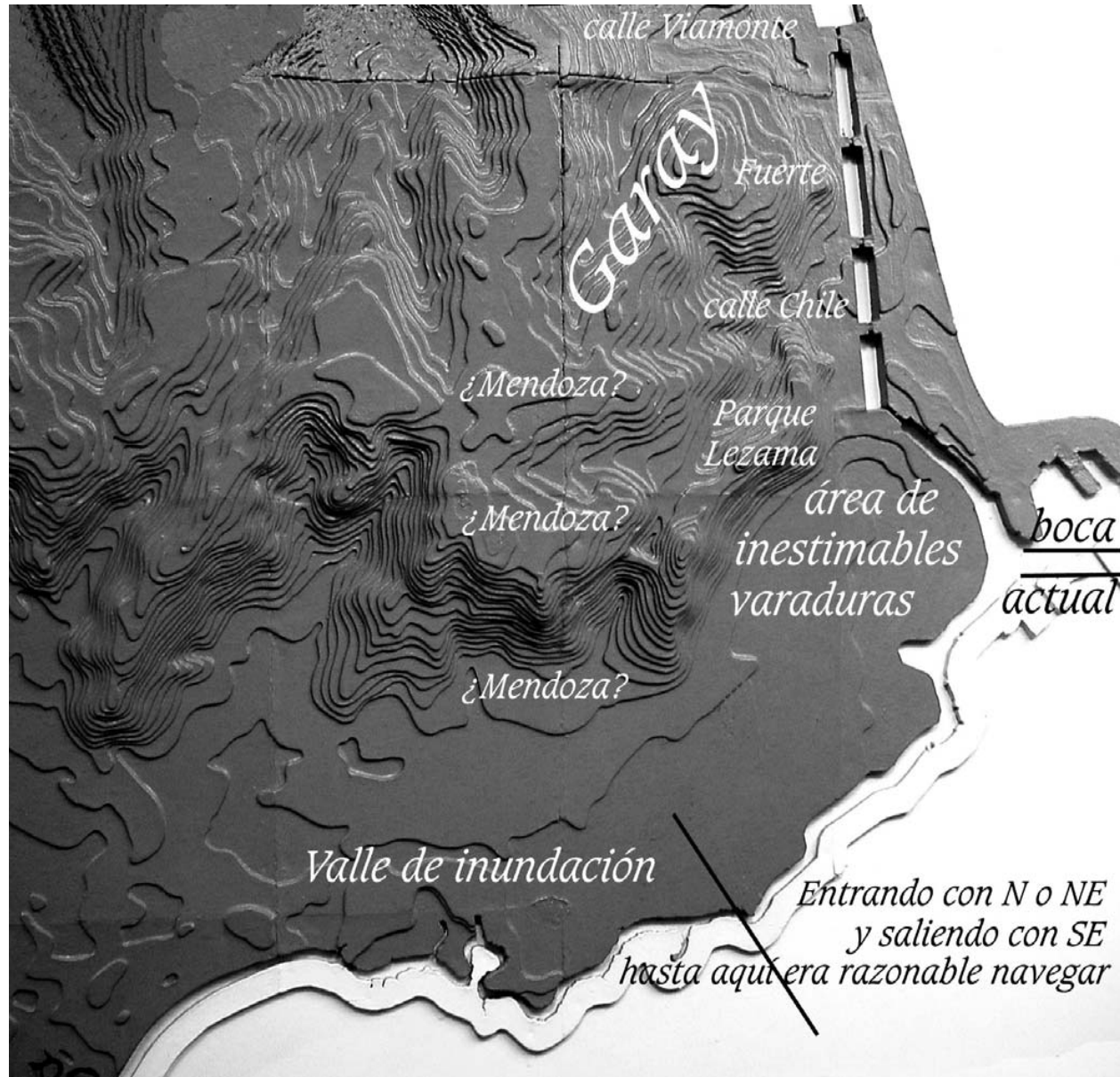
Para poder izar esta vela, se tuvo que hacer el palo más largo al objeto de que las drizas del pico, es decir, la driza de boca y la driza de pico, se pudieran afirmar en un lugar más elevado que el pico.

Aparecen dibujos de la vela cangreja en época posterior a la vela tarquina, pero también se encuentran algunos correspondientes a la mitad del siglo XVII.





## *Planialtimetría de la meseta y del valle de inundación; zanjones, barrancas y traza del Riachuelo*



218

219

## El lugar elegido

Respecto del asentamiento de la primera población los criterios más elementales nos mueven a imaginarlo en las zonas más altas de toda la meseta, en un área al Oeste mismo de la cercana entrada actual al Riachuelo. Otros estimaron al poblado fundado en inmediata zona baja.

Las referencias a un torrente de agua que acabó con la primera pequeña iglesia de madera, bien pueden estar referidas a un zanjón en la meseta, o a al final de alguno de estos, en la parte baja.

Las fatigosas señales de la diaria reposición del ilusorio muro que cada día reclamaba reposición de alturas, pudiera estar refiriendo a la zona baja.

Los depósitos limosos de granulometría extraordinariamente fina que se encuentran en las márgenes inferiores de las barrancas alejadas de las toscas de las orillas, son las más apropiadas para relacionar a estos deslizamientos interminables.

220

Con esas finísimas arenas no es posible imaginar adobe alguno.

A la altura de la calle Brandsen y Herrera, estos depósitos superan el espesor de los cuatro metros antes de alcanzar la tosca

Una prisión que sirvió también de fortaleza a los 50 que permanecieron solitarios antes de ordenar Irala la quema del poblado, se había conformado en los maderámenes de la ex-nave Trinidad que quedara varada a buena distancia de la ribera; siendo de estimar su ingreso furibundo en correspondiente sudestada.

Aquellos 50 que permanecieron cuatro adicionales años labrando sus huertas recuerdan este refugio con afecto.

En las zonas aledañas a las barrancas se superponen los depósitos limosos de las crecidas y los arrastrados por erosión de las laderas.

Por ello, es aceptable estimar que al menos una buena parte del día lo pasaran en las huertas del bajo, cercanas a las barrancas y al varado navío.

221

Más allá de los testimonios que indican a esa nave como incendiada por Irala en el desalojo de estos 50 labriegos, hay testimonios que indican que la madera dura de esa prisión y fortaleza, sobrevivió como prisión hasta que la sudestada récord del 5 y 6 de Junio de 1805, recién entonces acabó con ella.

Altísima afectividad pudiera haber hospedado esa nave en su simple materialidad, de la energía de aprecio de aquellos 50 sufridos hombres que en extremo aislados a ella descendieron.

A estas versiones que parecen simples poetizaciones, o formas literarias descendientes de realismos mágicos, ya la física cuántica alcanza mejor crédito.

Las curvas altimétricas nos indican áreas suficientes para alimentar a esta pequeña población a tres metros de altura sobre el nivel ordinario de las aguas.

En sus inmediaciones, la meseta alcanza los 22 metros de altura.

Al Este de estas más altas zonas mesetarias encontramos hoy al Parque Lezama.

Desde este lugar hasta la segunda gran curva de entrada al Riachuelo hacia el SO, median 1800 metros.

Desde la meseta más alta hasta la ribera al SSE, límite donde se acomodaban sin esfuerzo los navíos, median tres mil metros.

Las áreas del valle de inundación cercanas a los pies de esta alta meseta superan las 300 hectáreas. De las cuales, unas 20 están tres metros por encima del nivel de aguas, y unas 50 por encima de los dos metros.

Tierras de suertes muy ricas; muy bien regadas por arriba y muy cercanas las riberas por abajo.

El agua de beber también venía de estas riberas. Por 150 años no se aplicaron a juntar el agua de lluvia.

Así, resulta aun más fácil imaginar que el contacto con las zonas bajas fue permanente.

Los usos y costumbres de los humanos de estas pampas chatas no han cambiado demasiado.

Diez años he pasado luchando en más de 15.000 folios de presentaciones administrativas, legislativas y judiciales, para sostener los respetos debidos a los valles de inundación en las zonas aledañas a Del Viso, partido de Pilar.

Lugares destinados a conformar las reservas de espacios verdes comunitarios, donde se han manifestado los más grandes revalúos inmobiliarios del planeta y los más ricos desarrollos de los barrios cerrados tan de moda.

Allí han instalado los mercaderes sus mejores negocios en los peores suelos: fondos de cañada que conocieron hace 20 años, tres metros de altura de anegamientos.

Si la inteligencia de nuestros acomodados mercaderes de suelos se aplica a estos dislates, qué no habrá estimado oportuno el adelantado Mendoza, no menos acomodado y no menos malcriado que éstos.

*Flujos más intensos de aguas algo más frías y por ello más profundas, fueron cavando y sosteniendo por siglos, las suertes de las salidas de los ríos pequeños y medianos al estuario*

Aplico estas breves líneas a pequeñas hipótesis alrededor de los flujos generadores de los canales costaneros de éste y otros ríos con salida al estuario en ambas riberas; considerando a las más bajas temperaturas de flujo de las corrientes de salida, como gestoras del socavado en el limo del estuario; que gustando apoyarse en áreas tranquilas cercanas a la demoradora capa límite, aprovechan en adición, las temperaturas más bajas de los reflujos del estuario para consolidar su tarea de profundización y sostén de estas salidas; siempre coincidentes en dirección inversa a los flujos del estuario hacia el mar.

Tanto la forma restante impresa en la bahía de Ensenada, como en este Riachuelo salida de la bahía del Matanzas, como en la ribera

opuesta el río San Juan y la ría de Santa Lucía, todos ellos presentan la misma acentuada formación inversa a las corrientes que descienden hacia el mar.

Estas condiciones de flujo en las salidas de las rías pueden no obstante verse de inmediato afectadas por las naves que fondean en cercanías donde la ría curva su salida. Y así el Riachelo conoció un día abierta la boca del Trajinista.

Los procesos de sedimentación en las zonas activas del estuario son impresionantes. Y las que siguen en áreas ya ganadas al estuario por efecto de depósitos de basura, escombros y otras alteraciones sedimentarias urbanas, no son menores. Recuerdo haber observado una ganancia en altura superior al 1,5 m en menos de 80 años, en las zonas de los arcos del Paseo de la Infanta en Palermo.

Todos estos procesos han alterado las riberas a tal punto que nuestro imaginario reclamará siempre mucha ayuda para considerar estos relatos. Tal el caso de estos apuntes complementarios sumando algo a los criterios de Gandía.

*No podría cerrar esta edición sin dar lugar a un breve enfoque medioambiental intentando asistir desarrollo de conciencias algo más responsables.*

## "Río de la Plata" *Sordos, Ciegos e Inconmovibles.*

Por el *Dr. Marcos Sommer*  
y el *Ing. Mateo Sommer*

*La Declaración de los humedales, aprobada en la Convención de Ramsar, hace hoy 33 años que existe y la República Argentina forma parte desde 1991 a través de la sanción de la Ley 23.919.*

*Argentina, Río de la Plata -  
Costa de Avellaneda.*

A treinta cuadras de Buenos Aires, el mayor basural se encuentra operando allí, cubre unas 800 hectáreas y es un depósito de 60 millones de toneladas de basura,

depositados sobre los pocos Humedales del Río de la Plata.

*Argentina, la Cuenca Matanza-Riachuelo, desemboca en el Río de la Plata, es sinónimo de muerte, que hoy induce silenciosamente el doble de fallecimientos en niños de los partidos de la cuenca en la Provincia de Buenos Aires.*

*Argentina, Río de la Plata, el área metropolitana al norte del Gran Buenos Aires -Vicente López y San Isidro - donde desde hace más de 30 años y por la alta urbanización de la zona entre otras causas, se viene destruyendo el ecosistema ribereño del Río de la Plata, mediante relleno con basura y restos de demolición y de la construcción.*

*Argentina, el problema de la destrucción de los humedales y la contaminación de las aguas y costas es una triste realidad indiscutible. Se siguen presentando pseudo soluciones que sólo alejan el problema, pero no lo eliminan y si no cambian de criterio, el Río de la Plata y otros, seguirán siendo un basural, pues en él se descargan los ríos conta-*

minados con desechos industriales, la escorrentías de lluvias que bañan terrenos agrícolas fumigados y las aguas negras de las ciudades que traen desagües de hospitales, industriales e increíbles cantidades de productos de alta contaminación.

*Argentina, Buenos Aires, casi toda el agua que se consume proviene de los mismos cuerpos de agua (Río de la Plata) en los que son evacuados los residuos cloacales e industriales.*

*Argentina, sus ríos Paraná, de la Plata, Salado del Norte, Salado del Sur, Carcarañá y Colorado se inscriben entre los más contaminados de la tierra.*

*Argentina no posee medidas de control adecuadas para el tratamiento y disposición de aguas servidas, residuos peligrosos sólidos y desechos industriales y domiciliarios.*

*Argentina, la concepción de la política ambiental es que la contaminación de los recursos de agua es una consecuencia inevitable de su desarrollo.*

*Argentina, una de cada cuatro camas* de un hospital está ocupada por pacientes que tienen enfermedades contraídas por el agua.

*Argentina firmó el Tratado de Montevideo* el cuál prohíbe echar aguas sucias y material orgánico e inorgánico al Río de la Plata.

*Argentina, el 30 por ciento de la mortalidad infantil* tiene origen en enfermedades hídricas.

La historia de la humanidad está marcada por innumerables conquistas tecnológicas, por el progreso de las relaciones entre las personas y por la capacidad creativa del ser humano para superar cada desafío.

Sin embargo, desde la prehistoria hasta nuestros días, el desarrollo de las civilizaciones siempre ha evolucionado marcado por un factor: la presencia o la ausencia del agua. Si está presente y en abundancia, el agua representa la posibilidad de mejoramiento agrícola, social, industrial, sanitario y de la calidad de vida.

Si el recurso hídrico esta ausente o escasea, es motivo de pobreza, guerras, enfermedades y estancamiento económico.

Lamentablemente, todos los días se desperdician millones y millones de litros en actividades que desvalorizan el agua.

El abuso en el uso del agua no es solamente un desconocimiento de las responsabilidades de los ciudadanos de evitar el desperdicio, sino una falta de respeto a aquellos que viven en regiones donde no hay agua disponible para todos.

En un mundo globalizado y liberalizado, en que todo es vendible y la potencia económica es factor determinante del poder, los recursos se trasladan de los pobres a los ricos y la contaminación se traslada de los ricos a los pobres.

A menudo, las políticas ambientales son superficiales y no abordan la raíz de los problemas.

En un mundo tan acelerado como el nuestro, resulta fácil caer en una posición vegetativa: "el sistema", como un ente abstracto, envuelve a la sociedad con un velo de ignorancia y de ceguera en los mecanismos de producción.

De ahí que, para perseguir cambios institucionales en primer lugar es necesario despertar del

sueño en que están los argentinos sumergidos, es decir, ser conscientes de la gravedad de los problemas del agua dulce, salobre o salada que tiene su país.

La situación de deterioro a la que se ha llegado es consecuencia de un proceso inconexo de toma de decisiones bajo un enfoque mecánico y parcelario, aplicado a una realidad que requiere un tratamiento sistémico.

No obstante, salta a la vista que muchas personas y organismos encargados del planificación y la toma de decisiones respecto de las Cuencas Hidrográficas y Zonas Costeras en la política nacional y su aplicación local no siempre son plenamente conscientes de la relevancia e importancia de los HUMEDALES COSTEROS, de los compromisos del gobierno en el marco de la Convención de RAMSAR, ni de que los humedales, tal y como los define la Convención, que abarcan una gran proporción de las áreas terrestres y marinas de las zonas costeras.

La definición de humedales de la Convención de Ramsar engloba los ecosistemas de humedales

marinos, costeros y continentales. En lo que atañe a los humedales costeros y marinos, la definición de Ramsar comprende extensiones de aguas "estancadas o corrientes, dulces, salobres o saladas, incluidas las extensiones de agua marina cuya profundidad en marea baja no exceda de seis metros (Artículo 1-1 de la Convención).

En los últimos decenios del siglo XX se fue reconociendo en grado cada vez mayor, en particular en el capítulo 17 del Programa 21 aprobado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD), celebrada en Río en 1992, la necesidad de fomentar una Gestión Integrada más efectiva de las zonas costeras.

Esto supone reconocer la existencia de un amplio espectro de interesados directos en las zonas costeras y la complejidad de las instituciones y agencias gubernamentales con funciones normativas respecto de los distintos sectores decisivos y de planificación marina y terrestre.

La importancia de la contribución de los ríos como vía de ingreso de contaminantes al mar fue recono-

cida por primera vez en la Conferencia Técnica de la FAO sobre Contaminación Marina y sus Efectos en los Recursos Vivos (Roma, 1970), donde se estableció que la mayor parte de la contaminación que llega al mar lo hace a través de los ríos y por la escorrentía costera produciendo importantes efectos en la costa y en los recursos acuáticos vivos.

Después de la Cumbre de Johannesburgo, Sudáfrica -también llamada Río+10 en el 2002 y del 3er. Foro Mundial del Agua realizado en Kyoto, Japón (2003), para todas las naciones del mundo quedaron bien claro dos puntos: que "el agua", es el tema de prioridad principal en el ámbito mundial, y que solamente se lo puede abordar, estudiar y planificar con un enfoque holístico, o sea considerando con igual énfasis sus aspectos económicos, culturales, ambientales y sociales.

A lo largo de la Historia, la zona costera del Río de la Plata ha sido un centro importante de desarrollo de la sociedad humana. El Río tiene una superficie de 35,5 mil km cuadrados y su Frente

Marítimo (217 mil km cuadrados) son espacios geográficos vitales para el desarrollo socioeconómico del Mercosur. Representan una vía importante de tráfico de exportación e importación.

Las dos capitales (Buenos Aires y Montevideo), en sus orillas, suman cerca de 13 millones de habitantes.

La utilización del mar para el transporte y el comercio y la obtención de alimentos abundantes en aguas costeras muy productivas son factores determinantes para el asentamiento de la población.

No obstante, el papel de las Cuenca Hidrográficas y Zonas Costeras es mucho más amplio y diverso, cumplen además toda una serie de funciones en relación con la creación de empleos, el crecimiento económico y la calidad de vida, por ejemplo:

Diversificación de las actividades pesqueras.

Movilidad y comercio: los puertos naturales y artificiales y las vías de comunicación a lo largo de la costa son elementos clave de la redes de transporte.

Conservación del patrimonio cul-

tural en comunidades vivas y en zonas arqueológicas.

Turismo, ocio, actividades recreativas y valores estéticos (playas, deportes acuáticos y paisajes de gran belleza).

Protección contra las fuerzas destructivas del mar.

Producción de energía a partir de fuentes tradicionales como el petróleo o el gas o fuentes renovables como el viento y las olas.

El Río de la Plata recibe las aguas de los ríos Paraná y Uruguay, con los que forma la Cuenca del Río de la Plata, la segunda en importancia en América Latina, que representa el ochenta por ciento de la disponibilidad del agua dulce superficial de Argentina.

La mayor parte de los HUMEDALES amenazados (unos 150 ha), que están reduciéndose por el volcado de cascote y basura, están en Avellaneda y al norte del Gran Buenos Aires -Vicente López y San Isidro.

La costa de Avellaneda tiene quinientos cincuenta hectáreas y cuatro kilómetros de costa que comienza a apenas treinta cuadras de la Capital Federal.

Cuatrocientas hectáreas son quintas, la mayoría de ellas abandonadas y al sur se encuentra la franja costera con ciento cincuenta ha. de selva marginal.

Avellaneda es un municipio que tiene gran importancia por su situación dentro de un núcleo urbano muy grande, el del Gran Buenos Aires, con más de 10 millones de habitantes.

Lo que es hoy la Zona de Quintas (Avellaneda) fue parte hace más de cien años de los humedales costeros.

Inmigrantes de Génova principalmente, que llegaron a fines del siglo XIX, sistematizaron los humedales y con un sistema muy intrincado de canales y drenaje los hicieron aptos para los cultivos.

Hasta 1983 fue una zona desalajada y esa área se convirtió en gran medida en un ecosistema que mantiene muchas características de los humedales originales.

Es un área de gran biodiversidad que incluye el lagarto overo (Turpinambis teguixin), un reptil de unos 1,20 metros que es una especie amenazada en la provincia de Buenos Aires.

Los humedales de Avellaneda y al norte del Gran Buenos Aires - Vicente López y San Isidro, daban un amplio espectro de bienes y servicios a la gente y a su subsistencia, y contribuían al mantenimiento de la diversidad biológica, les dan importantes y variadas valores biológicos, socioeconómicos y culturales, Además de los servicios que prestan en relación con el control de tormentas y crecidas y cuestiones conexas de ordenación de los recursos hídricos los bienes suministrados por los humedales costeros, que pueden ser vitales para la salud, la seguridad y el bienestar de las poblaciones locales, comprenden fruta, pescado y crustáceos, carne de aves acuáticas, madera, forraje para animales, plantas medicinales, fértiles tierras agrícolas, productos agrípecuarios, agua y transporte por agua.

El área metropolitana al norte del Gran Buenos Aires -Vicente López y San Isidro- se viene desde hace más de 30 años y por la alta urbanización de la zona entre otras causas, destruyendo el ecosistema ribereño del Río de la Plata mediante rellenamiento con basu-

ra y restos de demolición y de la construcción. Los espacios naturales de la costa junto con sus humedales han sido reducidos así a menos del 5% a lo largo de la línea costera en estos municipios, en las últimas décadas, observándose actualmente sólo en la localidad de Acassuso una reserva integral del paisaje original de pantano, laguna y bosque de ribera, pero de tan sólo 10 escasas hectáreas.

La Cuenca Matanza-Riachuelo en la Provincia de Buenos Aires, con sus 2.240 km cuadrados y sus cinco millones de habitantes, de los cuáles sólo el 45 por ciento posee cloacas y el 65 por ciento tiene agua potable (1,7 millones de personas utilizan pozos negros o cámaras sépticas), es uno de los símbolos argentino del polución. Tres mil empresas vuelcan a diario y desde hace años sus residuos tóxicos o no tóxicos sólidos o líquidos, sin ningún tipo de tratamiento o con tratamiento insuficiente.

A estos volcamientos se agregan los afluentes cloacales. En conjunto, recibe a diario 386.000 metros cúbicos de residuos industriales, nada menos que el doble del cau-

dal mínimo promedio del río; esta carga es peligrosa porque destruye cada gota de agua transformándola en una gota de contaminación.

Alguien puede pensar que los cambios a una gota de agua no pueden cambiar a 1,3 billones de km cúbicos de agua de la tierra. Un ser humano consiste de billones de células, el cambio a una sola de ellas puede ser el principio de una enfermedad mortal.

Los lodos del Riachuelo tienen concentraciones grandes de cromo, cobre, mercurio, cinc y plomo. Hidrocarburos como el benceno, naftaleno, antraceno y tolueno, entre otros, abundan en las aguas. La concentración de nitratos es hasta tres veces mayor a los límites permitidos.

La empresa "Aguas Argentinas" estimó que fluyen 2.300.000 de metros cúbicos de aguas negras sin tratar - por día - en el Río de la Plata.

A ellos se suman 1.900.000 de metros cúbicos diarios de descargas industriales del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Hasta el agua de pozo está contaminada por las filtraciones que

comunica al Riachuelo y los basurales con las napas freáticas y por los millones de pozos ciegos que imperan en la zona lo que acentúa el riesgo de graves enfermedades.

La mayor parte del agua que consume la población proviene de los mismos cuerpos en los que son evacuados los efluentes cloacales e industriales en el Río de la Plata. Dada la falta de tratamiento de los mismos la población termina consumiendo agua potable de calidad dudosa o a un alto costo de purificación.

EL 30 por ciento de la mortalidad infantil tiene origen en enfermedades hídricas, evitables con el abastecimiento de agua segura.

La ONU señala que el 80 por ciento de las muertes en los países en vías de desarrollo derivan del consumo del agua no potable y de falta de sistemas de saneamientos. Más de 6000 niños, menores de 5 años mueren a diario en el mundo de alguna enfermedad relacionada con el consumo de agua no potable y con malas condiciones sanitarias.

Tres millones de personas mueren por año en el mundo por enferme-

dades causadas por las aguas contaminadas.

El Riachuelo desemboca en el Río de la Plata, muy cerca de donde Aguas Argentinas tiene una importante toma de agua para potabilizar. Debido a la enorme contaminación que da el Riachuelo al Río de la Plata, la Empresa potabilizadora debe buscar sus tomas de agua internándose cada vez más en el Río de la Plata.

Segun la definición del Grupo GESAMP (IMO/FAO/UNESCO/IOC/WMO/WHO/AIEA/UN/UNEP), 2001 y adoptada por la comunidad internacional en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Art.14), por contaminación del medio marino se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente de sustancias o de energía a el medio marino incluidas los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligrosa para la salud humana obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y

menoscabo de los lugares de esparcimiento (Nac. Unid, 1984). El Riachuelo vuelca los contaminantes que capta en el Río de la Plata y su costa, donde hay ecosistemas altamente sensibles para la reproducción de especies tanto de agua dulce como salada.

Básicamente se producen alteraciones de las funciones ecológicas, reducción de la diversidad biológica, daño a los hábitats acuáticos y contaminación de los cauces bajos y en los ecosistemas marinos y efectos en la salud humana.

La búsqueda del desarrollo ha llevado al ser humano a la especialización y a la sectorialización de las áreas de pensamiento y de las áreas de trabajo.

Esto ha tenido como resultado que las sociedades "modernas" aborden y se organicen para enfrentar temas y disciplinas en forma cada vez más sectorializada y parcializada, desde la formación universitaria hasta el ejercicio profesional.

Esta forma de pensar y actuar que persiste hoy en muchas áreas porque permitió y aún permite dar un salto en el desarrollo económico, social y ambiental -se ha converti-

do en un obstáculo para hacer frente a la compleja trama de efectos que causan las acciones humanas en el entorno y en su calidad de vida.

Las acciones parciales o sectorializadas -y los instrumentos de decisión empleados para priorizarlas, como los económicos -tienen un límite impuesto por la naturaleza y sus ecosistemas, que no son todos cuantificables ni previsibles, y por las interacciones asociadas a cada acción.

En breve, los enfoques puramente sectoriales, y peor aun subsectoriales, que fueron tan útiles en una época, hoy no permiten alcanzar óptimos ni económicos, ni sociales, ni ambientales, si no se articulan en Sistemas Integrados.

El control de la escorrentía urbana, la contaminación difusa, la contaminación por lixiviación, el monitoreo y vigilancia de la contaminación, los derrames de petróleo a nivel de cuencas y los problemas sanitarios recaen en diversos organismos que no coordinan sus acciones.

En Argentina la contaminación es abordada por instituciones ambientales, con mandatos muy

generalizados y donde priman criterios de corte conservacionista y de protección de recursos y no de control de contaminación.

A raíz de los obstáculos que crea la sectorialización, se ha generado una necesidad urgente de mayor coordinación, participación e integración en la toma de decisiones. Estas buenas intenciones (de enfoques sistémicos, holísticos, integrales y otras expresiones similares) sólo se pueden lograr con la aplicación de métodos adecuados de trabajo y no por simple voluntad.

La interdisciplinariedad es una disciplina en sí misma. Si se quieren llevar las decisiones e integración a la práctica, existe la necesidad de capacitarse y también de reorganizarse operacional e institucionalmente.

La sociedad en Argentina por lo tanto deberá adaptarse a nuevas formas de organización y formas de tomar decisiones coherentes si desea alcanzar metas de Manejo Integrado Costero y Hidrográfico holísticas.

No hay que olvidar que por Gestión Integrada de Zonas Costeras y Cuencas Hidrográficas se entiende

el ciclo completo de recogida de información, formulación de políticas, gestión, aplicación y seguimiento.

El Manejo Costero y Hidrográfica Integrado comienza con los esfuerzos para determinar las prioridades de acción a nivel local, regional y nacional.

Sólo unos cuantos países han atravesado en América Latina y el Caribe los pasos iniciales de evaluar la situación de su zona costera y de determinar las prioridades nacionales en materia de manejo costero.

Además en la región hay pocas experiencias de Manejo Integrado de la Zona Costera (MIZC) que hayan podido permanecer lo suficiente en el tiempo como para influir en las decisiones de manejo, en cerca 22 países hay experiencias en el MIZC.

Hasta 1998 sólo tres han permanecido activas: El Programa de Manejo de Recursos Costeros, de Ecuador; el Programa Costero-Marino de Costa Rica y, el Programa Nacional de Manejo Costero de Brasil.

En ninguna de estas experiencias se ha integrado la consideración

del manejo de las cuencas hidrográficas con la contaminación terrestre que ha sido el tema central de estas experiencias.

Hoy el Río de la Plata sigue siendo usado como bebedero y cloaca al mismo tiempo. No existe una política global científica para el manejo de este importante recurso.

Esta situación pone en peligro las napas freáticas que tienen el agua que millones de argentinos beben.

El lixiviado del relleno sanitario (humedales- Avellaneda y norte del Gran Buenos Aires -Vicente López y San Isidro) penetra en la tierra, contaminando inexorablemente los cauces subterráneos de agua potable cercanos a la ciudad de Buenos Aires.

Todo esto sucede sin que exista un programa a gran escala (y ni siquiera en pequeña escala) para el tratamiento de las aguas residuales antes de verterlas "in natura".

Parece que se piensa que los ríos, así como el mar se auto-depuran a una velocidad mayor a la de la descarga que reciben. Es al contrario!

Se ha estimado que el flujo de con-

taminantes y material producido por actividades humanas han afectado más de la mitad de las franjas costeras mundiales, en un grado de riesgo entre moderado y alto, cerca del 17 por ciento de las franjas costeras sudamericanas y el 6 por ciento de las mesoamericanas están en un alto riesgo a causa del efecto de las descargas de agua contaminadas por el drenaje municipal, por la escorrentía agrícola y otras causas.

La contaminación de la aguas costeras, la erosión costera, la pérdida de hábitat y de recursos son, entre otros, algunos de los principales problemas que se crean por contaminación de origen terrestre.

Más del 50 por ciento de los humedales han desaparecido a nivel mundial por contaminación y otras formas de deterioro causadas por la sociedad moderna.

El Río de la Plata, por el relleno de sus humedales, ha sufrido además modificaciones morfológicas que han alterado su constitución física en forma casi irrecuperable.

Sus fondos se han venido alterando en forma progresiva, y sólo a fuerza de un costoso dragado se mantienen abiertos los canales

que permiten el tránsito de los barcos que transportan las producciones. Además se ha incrementado la vulnerabilidad de las costas frente a las tormentas y las mareas.

En Argentina la dispersión institucional y los escasos recursos que tienen para el control de la contaminación del agua ha dado como resultado que la información de la contaminación básica este sectorizada, fragmentada e incompleta y, por lo general, no actualizada y de limitada utilidad para ser utilizada en el Manejo.

No existen programas de vigilancia que asocien sistemáticamente los efectos de la contaminación del agua dulce sobre las costas. Las Instituciones administran en forma separada la calidad y la cantidad del agua.

Existen problemas de integración y de enfoque en la Gestión del agua y la costa, así como estrategias para controlar el efecto negativo que tiene la contaminación por ejemplo, los humedales de Avellaneda y al norte del Gran Buenos Aires -Vicente López y San Isidro, la cuenca Matanza-Riachuelo, en el área costera del



Río de la Plata, incluso por aporte de desechos sólidos a sus aguas y a las playas producto de haberlos convertido en un verdadero basural.

La gestión de los recursos hídricos y costeros debe responder a políticas de Estado de largo plazo y no a políticas de gobierno de corto plazo.

El resultado de una buena gestión se aprecia cuando se presentan situaciones extremas y, bajo tales circunstancias, el quehacer económico humano y la vida misma no son severamente afectados.

La cultura de una sociedad está representada entre otros factores, por su forma de relacionarse con el medio ambiente, debe servirle de pauta y enseñarle a vivir en armonía con los ecosistemas del agua y la costa.

Estas condiciones lamentablemente en Argentina y otros países de la región, son constantemente ignoradas o violentadas, siendo la situación más frecuente pretender que las políticas costeras y hídricas se subordinen a las políticas sociales, económicas o ambientales, sin percatarse que en todas las circunstancias es necesario balancear y conciliar estos tres objetivos,

ya que el agua y la costa cumplen un rol en las tres áreas mencionadas.

El enfoque de Manejo Integrado de la Zonas Costeras y Cuencas Hidrográficas (MIZCCH) plantea la necesidad de fijar metas, objetivos y políticas, así como de establecer mecanismos de gestión que reconozcan las interrelaciones de ambos sistemas con vistas a su desarrollo sostenible.

Los principios básicos del MIZCCH son los mismos que para el MIZC, pero aplicados simultáneamente a los dos sistemas, que están interconectados.

Es necesario que se reconozca plenamente la importancia de los humedales de la costa platense como requisito previo para un MIZCCH eficaz.

Cada niño que muere por enfermedades que tienen origen hídrico nos transforma a todos los demás en sobrevivientes y en esa vida que se apaga esta la inquietante pregunta de si haremos algo por los que aspiran a vivir (5 millones de personas mueren por falta de disponibilidad de agua dulce limpia por año).

Según las proyecciones, habrá una

divergencia aun mayor entre lo que se benefician con los adelantos económicos y tecnológicos y los que no.

Esta brecha cada vez mayor e insostenible entre riqueza y pobreza amenaza la estabilidad de la sociedad en su conjunto y en consecuencia al DESARROLLO AMBIENTAL SOSTENIBLE.

Además se hace evidente y notoria la ruptura del dialogo del ser humano con la naturaleza.

La pobreza de las mayorías y el consumo excesivo de una minoría impulsan el deterioro de los recursos hídricos en el mundo.

Vivimos en una época de contradicciones, en la cuál riqueza y tecnología a escalas sin precedentes están disponibles a unos pocos, mientras muchos sufren una pobreza aplastante.

Entre los grandes desafíos del siglo XXI la sociedad tiene que aprender que los HUMEDALES son fuente de vida como también puede serlo de la muerte.

Aun el hombre no tiene ninguna técnica para producir agua.

Tampoco se pueden reemplazar ni reproducir: El agua debe, por tanto, ser apreciada y protegida.

*Dr. Marcos Sommer*  
*Ing. Mateo Sommer*  
Ökoteccum  
(e-mail: okoteccum@aol.com)  
Kiel, Alemania

For bibliographic purposes, this document should be cited as follows:

"Río de la Plata" Sordos, Ciegos e Inconmovibles. Marcos Sommer, Series No. 13 Ökoteccum 2004

*Índice de la obra de Gandía. 174*

*Navegación costera..... 177*

*Carracas, naos y carabelas ...190*

*Velámenes.....203*

*A estima del lugar elegido,  
váya esta Planialtimetría .....218*

*Socavado de las aguas frías.. 225*

*Informe medioambiental.....227*

*Hoy, 3 de Feberero del 2006, terminé en mi hogar delvisense de reeditar estos textos de Enrique Gandía que conocieran olvido por dos tercios de siglo. Dando de inmediato, lugar a su impresión.*

*A ellos hube de incorporar comentarios, imágenes, cartografías y breves apuntes sobre embarcaciones y velámenes de la época; seguidas de planialtimetrías de la meseta original y estimaciones de los flujos conformando las salidas costaneras.*

*Estas observaciones surgen del interés despertado por la simple lectura de esta hermosa obra de Enrique de Gandía.*

*Un informe medioambiental nos instala en responsabilidad, su tristeza; para acabar recordando que hoy se cumplen precisamente 470 años de la primera fundación.*



*Francisco Javier  
de Eitzaga Amorrortu*