

**César Puliafito**

(Enero de 2012)

**Introducción**

En marzo de 1828 el Ing. Narciso Parchappe, determino el lugar donde se asentaría el Puerto de la Esperanza, luego llamado Puerto Viejo; génesis de la estación marítima bahiense.

Este trabajo tiene como objetivo determinar dónde se emplazaba, cómo era y funcionaba el primer embarcadero de la ría bahiense. Se exponen los principales testimonios de la época fundacional, mapas antiguos y fotos de los relevamientos efectuados en el sitio del antiguo emplazamiento.

De alguna manera se intenta rescatar del olvido al Puerto Viejo para ponerlo en valor; porque el desembarcadero en la boca del Napostá, es más que una referencia geográfica o histórica; más bien, representa la visión, la voluntad, el esfuerzo, con que tantos hombres hicieron posible la obra del que hoy es el puerto de aguas profundas más importante de la Argentina.

**Cómo citar este documento:**

**PULIAFITO, César; “El Puerto Viejo”;** Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital <http://www.puertobahiablanca.com/identidad/periodo2-articulos.asp>, Bahía Blanca, enero 2012. .

## Un Puerto en la Bahía

En 1827, el Gobernador Manuel Dorrego presentó, a la Honorable Sala de Representantes de la Provincia de Buenos Aires, el proyecto de ley con el plan de avance de la frontera, para fijar los nuevos límites entre el Salado y la Bahía Blanca<sup>1</sup>. El documento enunciaba:

*“El Gobierno en consecuencia tiene el honor de pasar al examen de la H. S. el presupuesto presentado por el comisionado para la planificación de la nueva línea de frontera, asegurar el tránsito hasta la Bahía Blanca, **habilitar y poblar su puerto,** ...”<sup>2</sup>.*

El Coronel Estomba partió a fundar el establecimiento de la bahía Blanca, como único Jefe de la expedición. Para cumplir su misión estaba a cargo de una columna militar con un convoy terrestre de más de 60 carretas. Contaba además con un importante apoyo logístico por mar con algunas pequeñas embarcaciones llamadas sumacas, aptas para transportar materiales. Por lo general tenían una tripulación de un patrón y 5 marineros. Poseían un casco aplanado que les permitía navegar en cursos de poca profundidad<sup>3</sup>:

El escalón naval fue la punta de la expedición con el envío de la sumaca Luisa a la bahía. Contratada el 7 de enero de 1828 provenía desde Ensenada, con matrícula de nave mercante del Puerto del Salado y un porte de 70 toneladas<sup>4</sup>. Estomba tenía instrucciones precisas que figuraban en un detallado documento entregado por el Ministro de Guerra de la Provincia Juan Ramón Balcarce. El funcionario, ordenaba la fundación de un fuerte para dar seguridad a la zona, y en el artículo sexto asignaba una tarea importante a la pequeña nave, de la que se valdría el arquitecto e ingeniero francés Narciso Parchappe, para determinar el lugar dónde se emplazaría el fuerte, el puerto y su batería. El artículo decía:

*“6° después de elegido el lugar donde se ha de situar el fuerte, y recibidas las noticias que debe darle el Capitán de la Zumaca Luisa Dn. Diego Harrison que lleva a Dn. Enrique Jones que va encargado de hacer los reconocimientos más prolijos sobre la Bahía Blanca para determinar el Puerto de entrada a nuestros buques que concilie y reúna las calidades de mejor canal más agua y seguridad, se establecerá la batería que ha de cubrirlo en la aproximación posible al Fuerte, y será cubierta con los Artilleros y Tropa de Infantería que lleve, y con cuanto cree el Coronel Comisionado necesario a este importante objeto, según las conferencias que ha tenido con el Gobierno y conforme a los conocimientos que le asisten...”<sup>5</sup>*

En síntesis la misión era reconocer, determinar el mejor sitio para instalar el Puerto y construir el Fuerte y baterías costeras como defensas del nuevo establecimiento.

De hecho, el primer escalón de la columna terrestre y el apoyo naval se adelantaron a la partida del grueso de la expedición con el fin de elegir y preparar el terreno. El ingeniero Narciso Parchappe inició la marcha a la bahía el 12 de marzo, con una escolta compuesta por 25 soldados del Regimiento N°7 (Coraceros), el cacique Venancio Coñuepan con 30 hombres y 10 mujeres de su tribu; un baquiano con 6 peones y 2 vecinos de Patagones<sup>6</sup>. En tanto el

---

<sup>1</sup> **Nota del autor:** Para más detalles de los decretos de fundación se puede ver: **PULIAFITO, César**; “La Bahía Blanca: Primero el puerto...”; Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital <http://www.puertobahia blanca.com/identidad/art-y-reportajes/periodo1-art1.pdf> Bahía Blanca, Noviembre 2010.

<sup>2</sup> (ITS); 1951: 11. Proyecto de Ley, Juan R. Balcarce, 4 de octubre de 1827. Nota del autor: El resaltado me pertenecen).

<sup>3</sup> **DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA**; Edición digital.

<sup>4</sup> **RODRIGUEZ; ARGUINDEGUY**; 1999: 313

<sup>5</sup> (ITS); 1951: 15

<sup>6</sup> **PARCHAPPE, Narciso**; “Viaje a Bahía Blanca”, en **D’ORBIGNY, Alcide**; “Viaje a la América Meridional: Realizado de 1826 a 1833, Brasil, República del Uruguay, República Argentina, la Patagonia, República de Chile, República de Bolivia, República del Perú”, Vol. II, Cap. XVI, Pág. 581, Editorial Futuro, Buenos Aires, 1945: Pág. 602

Capitán Enrique Livanus Jones ya aguardaba con la sumaca *Luisa* en la ría, con materiales vitales para el inicio de las obras.

## La elección de Parchappe

Como estaba previsto, Parchappe y su escolta llegaron a la bahía el 21 de marzo, adelantados al resto de la columna terrestre para determinar el lugar exacto donde se erigirían el puerto, el fuerte y el poblado. Parchappe escribió en su diario de marcha la tranquilidad que le significó contar con la nave que era vital para explorar la ría y desembarcar la primera tanda de materiales:

*“El baqueano, que tomó la delantera, me previno que había visto una embarcación de dos mástiles, anclada en la bahía; no podía ser otra que la enviada desde Buenos Aires, con los materiales para las construcciones que debían ejecutarse en el nuevo establecimiento; así y todo concurría a asegurar el éxito de la empresa y me sentí descargado de un peso, al ver disiparse la inquietudes que había alimentado, hasta entonces, sobre el resultado de mi misión”<sup>7</sup>.*

El ingeniero francés se embarcó en la sumaca *Luisa* el 22 de marzo, que se encontraba a la espera en el Arroyo Pareja para recorrer la ría y elegir el mejor fondeadero. La actividad no resultó sencilla por el fuerte viento predominante y el temor permanente de por la presencia en la zona de guerrilleros chilenos realistas.

Envío a su baquiano a recorrer la costa por tierra llegando hasta cabeza de Buey en la margen sur de la ría. El mismo exploró la boca del Napostá que desde *“alta mar era poco visible”*. De este modo lo narraba<sup>8</sup>:

*“...el 25 de [marzo] monté a caballo muy de mañana y me dirigí a la **boca [del arroyo Napostá]**, acompañado del oficial y el baqueano. La marea de la víspera había invadido todas esas lomas blancas, cubiertas de eflorescencias salinas y cuyo brillo me impresionó al llegar; pero vi claramente que podían desembarcarse sin dificultad todos los objetos no susceptibles de alterarse por la humedad y que resultaría fácil levantar un terraplén apropiado para servir de batería y de lugar de descarga de los barcos. **Todo el terreno, desde el cabo hasta la costa, es firme y brinda un buen camino para carretas. El río es profundo en su desembocadura; corre sobre un fondo de légamo, que es también el del interior de la bahía: En ese sitio es muy estrecho y solo presenta un canal, de manera que cuando la marea baja se ve un hilillo de agua entre dos playas de limo. El riacho Napostá atraviesa una de las mismas para desembocar en el canal de la bahía, y las numerosas sinuosidades que forma su lecho, solo se descubren sobre la marea alta por medio de balizas, cuya colocación me pareció indispensable. Merced a esas precauciones, las embarcaciones y hasta los navíos pequeños, podrán remontar el río hasta la mitad del camino de la costa a la nueva colonia**”<sup>9</sup>.*

Parchappe ese mismo día siguió recorriendo el área y al fin determinó la leve colina dónde actualmente se asienta el centro de la ciudad de Bahía Blanca:

*“...el terreno es llano, firme y apto a la agricultura. Es el único de los alrededores que reúne tales ventajas. Estuve encantado de la ubicación, y luego de haberla reconocido bien resolví finalmente que fuera asiento del fuerte...”<sup>10</sup>.*

---

<sup>7</sup> PARCHAPPE; 1945: 599

<sup>8</sup> Nota del autor; Los resaltados son propios.

<sup>9</sup> PARCHAPPE; 1945: 601

<sup>10</sup> PARCHAPPE; 1945: 602

Luego de las exploraciones, el día 28, Parchappe tenía resuelta la elección del fondeadero, la batería y el sitio donde fundar el fuerte y poblado. El siguiente párrafo confirma que el puerto fue instalado en la margen derecha:

*“... Por la mañana fui con el patrón de la ballenera [Luisa] a conocer la desembocadura del Napostá; costeamos la orilla izquierda. La encontré cubierta de malezas e inundada en casi todos sus puntos, por la alta mar, **lo que me decidió a elegir la orilla derecha** para atrincherarnos en caso de necesidad y descargar la embarcación...”<sup>11</sup>.*

En el atardecer del día 28, Parchappe se embarcó en la nave para remontar el arroyo y ver el recodo del Napostá que eligió para su reducto provisorio y en definitiva como punto de descarga. Es interesante el comentario que hace sugiriendo la posibilidad de dragar los meandros de la desembocadura del Arroyo Napostá:

*“...**el río [Napostá] dibuja, hasta ese lugar, un gran número de sinuosidades, pero a tal puntos próximas que comprobé que sería fácil, por medio de cortes, enderezar del todo su curso**”<sup>12</sup>.*

No obstante las certezas del ingeniero francés sobre cuál era el mejor sitio para el desembarcadero, el 29 de marzo se dio una discusión entre Parchappe y el capitán Jones, que se negaba a descargar los materiales y armamento en el recodo del arroyo Napostá indicado por Parchappe; quien a su vez se embarcó en La Luisa y se aseguró que el día 1º de abril el Capitán anclara, esperando la marea para hacer la entrada al Napostá, lo que le llevó 2 días más, no obstante el balizamiento que en el canal y acceso al arroyo había hecho el mismo Ingeniero.

## La primera descarga en el Puerto de Bahía Blanca

Parchappe, se jactaba en su memoria de la óptima decisión que había tomado en la elección del desembarcadero:

*“...El Patrón [Jones] se vio obligado a convenir que el puerto era excelente y que la opinión que había emitido era completamente falsa; de inmediato se ocupó de la descarga. Hice apilar la madera de construcción **en la punta, junto a la desembocadura**; y por medio de dos pequeñas almadías<sup>13</sup> se remolcó una parte de la carga hasta el recodo de que he hablado a un cuarto de legua en las tierras”<sup>14</sup>.*

Según el relato de Parchappe la primera descarga en el Puerto de materiales destinados a la fundación del fuerte se produjo entre el 2 y el 3 de abril de 1828.

## La llegada de Estomba

El 9 de abril, a la diez de la mañana, el coronel Estomba con el Regimiento de Caballería de Línea N°7 (Coraceros), llegó al campamento ubicado donde hoy se encuentra el centro de Bahía Blanca. Luego de un breve descanso Parchappe llevó al Coronel recorrer el paraje elegido como lo relata en su diario:

*“...le hice ver todas las ventajas de la ubicación que elegí para el establecimiento, tanto a causa de la hermosa colina donde debía construirse el fuerte, como de la*

---

<sup>11</sup> PARCHAPPE; 1945: 605

<sup>12</sup> PARCHAPPE; 1945: 605

<sup>13</sup> **Nota del autor:** Almadía es una balsa hecha de troncos de madera, cuya función es la conducción de los propios troncos por los ríos, desde los bosques de explotación maderera hasta los puntos de carga para su transporte o hasta donde se encontraran las serrerías.

<sup>14</sup> PARCHAPPE; 1945: 606

*proximidad de un buen puerto. Estuvo encantado de lo que yo hice y aprobó mis planes.*

Ese día, Estomba, con una solemne acta firmada por los principales miembros de la expedición formalizó la elección del emplazamiento. Denominó al fuerte “Fortaleza Protectora Argentina” en homenaje al General San Martín a quien conoció como Protector del Perú y al puerto lo llamó “de la Esperanza”.

## ¿Dónde se ubicaba el Puerto Viejo?

En la actualidad no quedan vestigios de porte que señalen la ubicación del antiguo embarcadero y, más precisamente del espacio que ocupaba la limitadísima infraestructura fundacional. No obstante, valiéndonos de la descripción del ingeniero Parchappe, de otros testimonios y comparando los antiguos mapas de esa época con los actuales, permiten precisar el lugar que ocupaba el que se llamara Puerto de la Esperanza, y hoy se lo recuerda como Puerto Viejo.



*Vista actual desde la punta en la margen izquierda de la desembocadura del Arroyo Napostá. Al frente y a la derecha se observa el Puerto Viejo, en el recodo y la barranca que servía para las descargas. Foto: César Puliafito*

El ingeniero Parchappe, en su rico relato (ya transcrito), dejó un buen número de evidencias, que señalo con referencias sobre una foto satelital de Google Earth (**Mapa 1**) y, que además cruzo con las observaciones a campo en la desembocadura del Napostá. Fue muy valiosa, para esta exploración por ambas márgenes, la compañía del Agrimensor Luis Arecco del CGPBB que aportó sus conocimientos y experiencia en la actividad portuaria, brindando puntos de vista esclarecedores sobre la transformación y dinámica de la desembocadura del arroyo. Los párrafos que siguen a continuación ya están citados en los textos transcritos precedentes, es por eso que no se incluyen nuevamente las citas de referencia. Las letras que se insertan en algunos párrafos sirven para referenciarlas en el mapa satelital.

- “...Hice apilar la madera de construcción en la punta **(A)**, junto a la desembocadura; y por medio de dos pequeñas almadías se remolcó una parte de la carga hasta el recodo **(R)** de que he hablado a un cuarto de legua en las tierras...**(C)**”
- “El riacho Napostá atraviesa una de las mismas para desembocar en el canal de la bahía, y las numerosas sinuosidades **[Meandros (M)]**<sup>15</sup> que forma su lecho”
- “...lo que me decidió a elegir la orilla derecha...” **(B)**

<sup>15</sup> **Nota del autor:** Un meandro es una curva descrita por el curso de un río cuya sinuosidad es pronunciada.



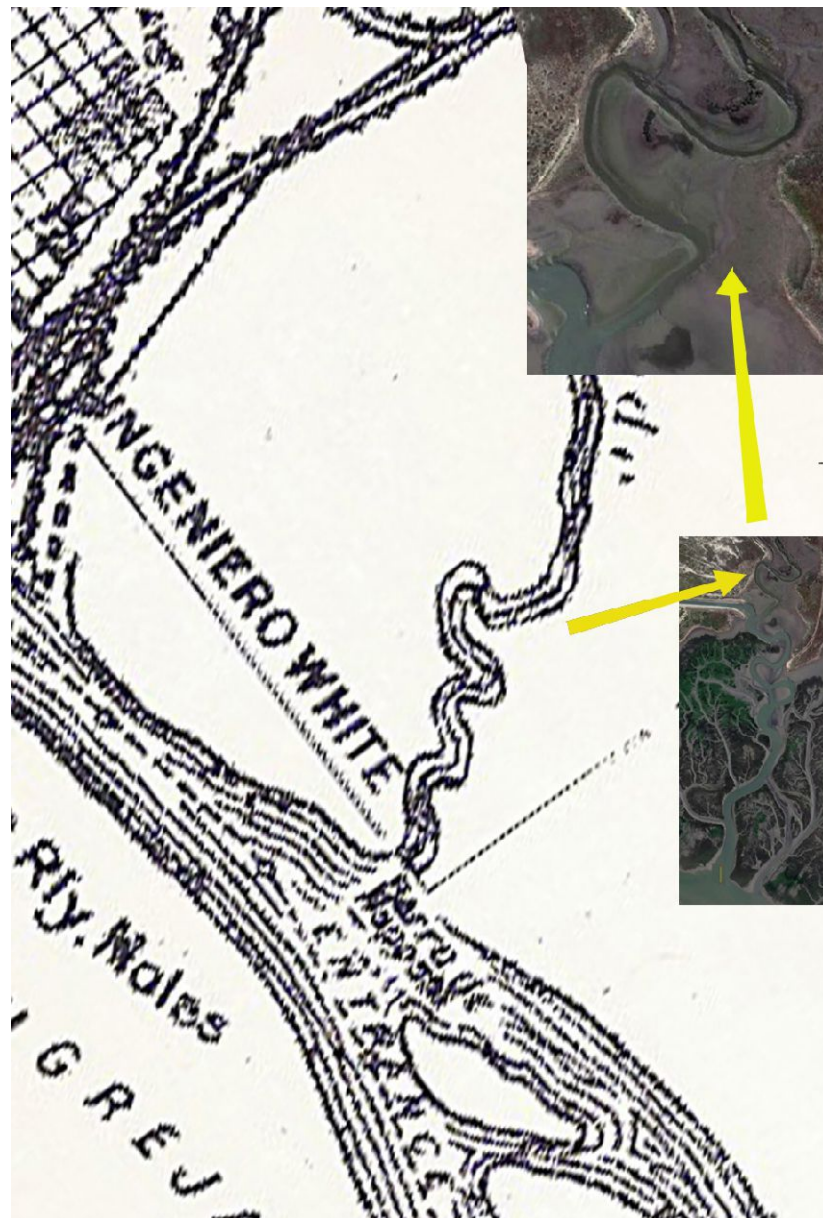


## El recodo del Napostá

Uno de los puntos clave para determinar la ubicación del puerto fundacional es precisar cuál era el recodo del Napostá al que Parchappe menciona en varias oportunidades. La serie de meandros al que el Ingeniero soñaba dragar para facilitar el acceso, ha ido teniendo sutiles variaciones, además de ser modificado especialmente por la construcción de la Central Termoeléctrica Luis Piedrabuena. Aún así hay evidencias contundentes de cual de todos los codos del Napostá es al que hacía referencia Parchappe.

El recodo que se señala en el (**mapa 1**) con la letra (**R**) está recostado sobre una barranquita de la de mayor altura en el sector (aunque un poco erosionada en su margen derecha), posee un cause con una buena profundidad aún con la marea en baja. Según la apreciación del Ing. Luis Arecco en ese punto la barranca mantiene el perfil original del suelo, no obstante que a pocos metros se observa un mamelón que forma parte de las obras de la Central.

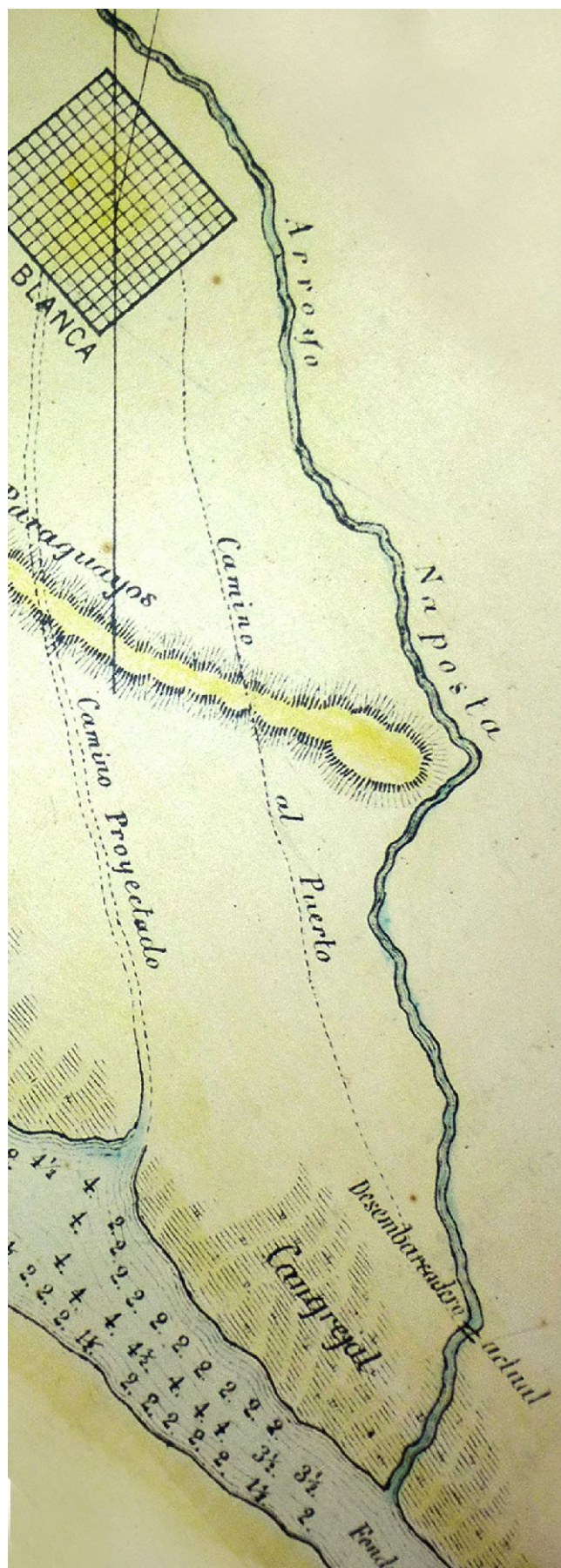
Otra evidencia significativa surge del análisis de un plano del año 1912, existente en el **AHMBB**<sup>16</sup>, en donde se observa el codo del Napostá que comparado con la foto satelital actual muestra una forma muy similar.



<sup>16</sup> AHMBB: "Bahía Blanca and Environs", Waterlow and Sons limited, London Wall, London. 1912.



En otro plano de entre 1840 y 1850 del Fondeadero de Bahía Blanca<sup>17</sup>, se observa el camino que conducía desde el embarcadero, hasta el casco del poblado, lo que confirma la apreciación de Narciso Parchappe, de que “...*Todo el terreno, desde el cabo hasta la costa, es firme y brinda un buen camino para carretas*”.



<sup>17</sup> AHMBB: “Fondeadero de Bahía Blanca”, (1840 – 1850).



## La batería, que nunca se construyó

El establecimiento de la bahía Blanca, se había planeado como un emprendimiento militar. En principio urgía más establecer el puerto o embarcadero y su batería costera que el futuro poblado. Paradójicamente, la batería no se había construido. El propio coronel Estomba explicaba en su comunicación al Gobierno que la obra no se había ejecutado porque estaba lo suficientemente defendida por la dificultad que ofrecían sus bancos de barro, aún cuando el atacante conociera el ingreso. Si bien el Coronel señalaba que el sitio donde se ubicarían los cañones y sus defensas ya estaba determinado a “medio tiro de cañón del fondeadero”, es decir a unos 500 metros. Esta nunca se construyó.

*“...La batería sobre el canal principal del puerto, no se ha empezado todavía, porque no siendo de urgente necesidad por la posición en que está la entrada, defendida por sus bancos, aún conociendo perfectamente la bahía, sería perjudicar a los trabajos principales, y esperamos que ellos nos dejen un poco más desocupados para empezar la construcción. Está ya demarcado el paraje a orillas del mar, y a medio tiro de cañón del fondeadero”<sup>18</sup>.*

## La primera infraestructura

En la boca del Napostá se instaló el destacamento naval que se componía del práctico Domingo Laborda y 5 marineros que contaban con una chalupa<sup>19</sup> y dependían de la Capitanía de Puertos de Buenos Aires. Los marinos revistaban en la Plana Mayor de la Fortaleza Argentina, pero no obstante, también prestaban servicios en el Fortín Colorado, en dónde colaboraban con quienes hacían el tránsito entre Bahía Blanca y Patagones y necesitaban cruzar el río Colorado.

Las instalaciones del primer puerto bahiense, eran sumamente rudimentarias. Se había edificado un ranchito de adobe para albergar al personal y el depósito de útiles. Esa era toda la infraestructura con que se inició el actual puerto de aguas profundas más importante del país. Los aborígenes Guenaken atacaron el rudimentario puerto el 30 de enero de 1829 y el rancho de “los pilotos” fue presa del fuego.

A su vez el capitán de la fragata inglesa Beagle, Robert Fitz Roy, en la que viajaba el famoso científico Charles Darwin en su periplo alrededor del mundo, también recorrió minuciosamente la ría desembarcando en el puerto el 7 de septiembre de 1832. Esto contaba de las instalaciones del puerto de la bahía:

*“...Esta era una chocita cerca de la orilla, pero para alcanzarla tuvimos que seguir un canal tortuoso entre bancos de barro blando, y cuando llegamos al desembarcadero llevábamos 7 horas de andar entre bancos de barro y juncos, bastantes altos para privarnos a menudo de ver tierra firme alguna. El agua era siempre salada, la marea corría con fuerza, y el bote varaba a cada paso”<sup>20</sup>.*

En enero de 1859, arribó a Bahía Blanca la comisión Científica que presidía el Ing. Carlos Pellegrini quien dejó sus impresiones documentadas:

---

<sup>18</sup> **ESTOMBA, Ramón**; Carta al Gobierno del 21 de mayo de 1828. Citada en **CRESPI VALLS, Antonio**; “El Coronel Ramón Estomba, Fundador de Bahía Blanca”, Museo Histórico Municipal, Bahía Blanca. 1854.

<sup>19</sup> **Nota del autor: Diccionario de la Real academia. Chalupa.** (Del fr. *chaloupe*, y este del neerl. *sloep*). Embarcación pequeña, que suele tener cubierta y dos palos para velas.

<sup>20</sup> **FITZ ROY, Robert**; “Narración de los Viajes de Levantamiento de los buques de S.M. ‘Adventure y Beagle’ en los Años 1826 a 1836. Exploración de las costas Meridionales de la América del Sud y Viaje de Circunnavegación de la ‘Beagle’”. Tomo II, Biblioteca del Oficial de Marina, Vol. XV, Buenos Aires. 1933

*“No fue después de 3 días que pudimos desembarcar. La razón es que no estando balizada la ría, uno se ve obligado a esperar la marea baja para poder descubrir el canal, el cual va dando vueltas en rodeos por entre los bancos, cuyo destapo se hace por lo mismo indispensable. Este es un inconveniente tan mayor cuanto que no puede aprovecharse el flujo para acercarse al puerto, y que para hacerlo, ha de ser con viento favorable, capaz de imprimir a la nave una velocidad de más de tres millas la hora, que es la de la corriente contraria o de reflujo” (...)*

Pellegrini, describe el procedimiento de carga/descarga, en términos similares a lo que lo explicó Parchappe; siempre marcando la diferencia entre fondeadero y desembarcadero:

*“En el estado actual de las cosas, fondean los barcos a una milla de distancia del referido debarcadero. De allí se trae la carga en botes, o en chalanas, guiándose por unos palitos hincados en el barro y siguiendo los meandros del Napostá por entre los cangrejales. Estos son acá tipos de la especie, y sumergibles dos veces al día como todas las islas ajuncaladas inmediatas”.*

*Por lo que toca al desembarcadero, el consiste en dos postes de sauce ladeado y un clavo que atraviesa un madero carcomido, sumido por un extremo en el fango, que lo jabonea de pié a cabo: alambre flojo, o más bien sucio, sobre que tiene que danzar el curioso de de explorar o ambiciosos de explotar aquel país. Pude treparlo, estrechando en mis brazos el cronómetro, sin más novedad que una esguince en el pié izquierdo”.*

Notable era la visión del Ing. Pellegrini en 1859, cuando vaticinaba el extraordinario progreso que tendría la localidad y su puerto:

*“No obstante óigase un vaticinio: ese pueblo infeliz [Bahía Blanca], azotado por la arena que levantan los rebaños acorralados en su seno, real y figuradamente carcomido en su base, con su atmósfera pedregosa y cintura de salitrales, antes de cien años será una ciudad floreciente, (...) ...una ciudad que regarán fuentes naturales , (...) ... un puerto de condiciones inmejorables, el primero de la república Argentina...<sup>21</sup>”.*

Cuando esporádicamente un barco arribaba al puerto generaba una conmoción, ya que siempre se estaba a la espera de una nave del Estado que portara efectivos de refuerzo, noticias, y los suministros elementales para la subsistencia de la guarnición.

## De cangrejales y mareas

La paciencia era una herramienta vital para desembarcar sin problemas en el Puerto de la Esperanza. Navegar la ría tenía sus dificultades, ya que el cambio de mareas y el arrastre de sedimentos que conforman bancos de arena hacían difícil transitar por los canales de ingreso, que si bien tenían una regular profundidad de unos 30 pies<sup>22</sup>, podían convertirse en una trampa para los navegantes desprevenidos. El régimen de mareas oscila en un promedio de 3.80 metros, de manera tal que cuando la marea está alta el agua cubre la mayoría de los islotes y bancos de arena. En cambio, en la baja mar, fuera de los canales dragados las embarcaciones quedan virtualmente apoyadas en el fondo limoso<sup>23</sup> con *cangrejales*<sup>24</sup>, convirtiéndose en un espacio intransitable ya que, por lo liviano del fango, quien lo intenta se hunde.

---

<sup>21</sup> **PELLEGRINI, Carlos**; Citado en **ROJAS LAGARDE, Jorge**; “Ingeniero Carlos Pellegrini, Visión de Bahía Blanca en 1859”, incluido en la edición “Homenaje de La Nueva Provincia, Sesquicentenario de la fundación de Bahía Blanca, Diario La Nueva Provincia, Bahía Blanca. 1878: 33

<sup>22</sup> **BRONDOLO de MAZERIS, Margarita y ZINGER de BILHE, Alicia**; “El Espacio Geográfico”. En **WEINBERG, Felix y Colaboradores**; “Manual de Historia de Bahía Blanca”, Departamento de Ciencias Sociales Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1878: 16.

<sup>23</sup> **Nota del autor**: Actualmente el canal principal de la ría de Bahía Blanca tiene un calado de 45 pies, que lo convierte en el puerto de aguas profundas más importante del país.

<sup>24</sup> **Nota del autor**: Cangrejal: Terreno bajo y húmedo, generalmente intransitable por la acción de ciertos cangrejillos que en él se crían en abundancia, dejándolo muy socavado y lleno de hoyos.

Tres años antes del arribo de la Comisión de Pellegrini, el 3 de febrero de 1856; llegó a Bahía Blanca la pequeña flota que trajo a la fuerza de la *Legione Agricola Militare Italiana*. La marea en baja no permitía al barco llegar hasta el pequeño amarradero, distancia que se había convertido en una playa de fango. Los Legionarios desconocían esta diferencia de mareas y su rotación completa cada doce horas. El entusiasmo y la ansiedad dieron lugar a una de las anécdotas que más claramente marca el perfil que tuvo la expedición: improvisación y mucho entusiasmo. El joven coronel Silvino Olivieri, jefe de la Legión, impedido de llegar al ansiado destino, no vaciló en ser el primero en saltar al barro grisáceo, pegajoso, y en un esfuerzo inútil se enterró hasta la cintura y, como pudo, llegó a la tierra firme. Lo siguieron entre otros, el mayor Calzadilla y el Capitán Bartoli<sup>25</sup>. Es de imaginar en el estado espantoso con que se presentaron en la costa. La ría había dado la bienvenida a los legionarios jugándoles una pesada broma. No fueron los primeros ni serían los últimos.

Un tributo mayor aún, pagó la Legión a la ría, cuando el día 7 de febrero el bergantín Paulista, el barco más viejo de los que componían la flotilla, esperaba la marea para poder descargar el valioso material logístico que permitiría dar apoyo a los legionarios: herramientas, implementos agrícolas, semillas y todos los baúles con las pertenencias de los expedicionarios<sup>26</sup>. En la entrada de la bahía la fracción de marina a cargo del puerto le había hecho llegar una falúa<sup>27</sup> con un práctico para que pudiese conducirlo al fondeadero, evitando así los riesgos que implicaba sortear los canales de acceso que no estaban señalizados, las cambiantes mareas y los temidos bancos de arena. El capitán de la nave, Antonio Paganetto, no consideró necesario la ayuda del práctico y en una actitud soberbia, rechazó sus servicios ingresando al tanteo por los canales de acceso. Ancló según su propio criterio, sin una noción del riesgo que implicaba el anclaje en ese lugar, sin tener conocimiento del comportamiento de las mareas. A las 10:30 de la noche la nave estaba anclada muy cerca del borde del canal y cuando el Capitán se dio cuenta de esto y de la rapidez con que bajaba la marea, quiso acomodarla pero le resultó imposible. La popa estaba asentada sobre un banco de arena por lo que quedó varada, a medida que la marea bajaba el casco se fue quebrando y la entrada de agua se hizo incontenible.

Los esfuerzos por salvar al Paulista habían fracasado<sup>28</sup>. La nave y parte importante de su carga se había perdido y con ella las posibilidades de éxito de la Legión. La realidad era que la inconcebible irresponsabilidad del capitán Paganetto había precipitado la tragedia a la que el viejo casco del Paulista no se pudo oponer.

El hundimiento del Paulista es quizá el más famoso y documentado hundimiento de un barco en el Puerto Viejo, a la vez que ejemplifica el riesgo que significaba navegar por la ría cuando se desconocía los canales y la dinámica de las mareas<sup>29</sup>.

## Puerto Viejo... la declinación del Puerto de la Esperanza.

En la segunda mitad del siglo XIX, ya se recomendaba la necesidad de trasladar la caleta del Napostá, ya que las crecientes del arroyo habían arrastrado gran cantidad de limo, engrosando el talud del banco frontal existente en la desembocadura del arroyo. El Ing. Pellegrini

---

<sup>25</sup> **LA LEGIONE AGRICOLA**; N°5, marzo 26, 1856: 2. "...il sig. Colonnello, che sempre si trova il primo quando si tratta di pericolo e di lavoro, si slanciò dalla prima nell fango fino a mezza vita col maggior Calzadilla, il Capitano Pellegrini e vari altri..."; citado en **PULIAFITO, César**: "La Legione Italiana, Bahía Blanca 1856. El frente olvidado del Risorgimento", Edición de autor, Bahía Blanca, 2007.

<sup>26</sup> **LA LEGIONE AGRICOLA**; N°5, marzo 26, 1856: 2. citado en **PULIAFITO, César**: "La Legione Italiana, Bahía Blanca 1856. El frente olvidado del Risorgimento", Edición de autor, Bahía Blanca, 2007.

<sup>27</sup> **Nota del autor**: *Falúa*: Pequeña embarcación destinada al transporte de las autoridades de marina. Según el presupuesto del Estado de Buenos Aires para 1856, se preveía en Bahía Blanca una dotación de un patrón y cuatro marinos.

<sup>28</sup> **Nota del autor**: En el "Mapa Geológico y Topográfico de los alrededores de Bahía Blanca, levantado por orden del Superior Gobierno en 1857 por Augusto Bravard", figura el sitio exacto donde naufragó el "Paulista", y su casco, semihundido, ha servido de lugar de referencia, como una baliza, para indicar el peligroso canal.

<sup>29</sup> **Nota del autor**: Más detallada información sobre el hundimiento del Paulista y el juicio al Capitán Paganetto se puede ver en **PULIAFITO, César**: "La Legione Italiana, bahía Blanca 1856. El frente olvidado del Risorgimento", Edición de autor, Bahía Blanca, 2007.



recomendaba enfáticamente como nuevo apostadero las excelentes ventajas que ofrecía el canal a la altura del muelle de madera propiedad del acaudalado comerciante Cornelio Galván. En oposición a ese proyecto el “casi” Ing. Filippo Caronti, ¡cuándo no!, propuso la nueva ubicación del puerto en lo que había denominado “Puerto del Medio”.

Ninguno de los dos, ni Pellegrini, ni Caronti, se habían equivocado: ambas ubicaciones con el tiempo se convertirían en los Puertos Galván e Ingeniero White respectivamente. No obstante el primero en establecerse fue el Puerto del Medio o “*Guaite*” como en el dialecto bahiense se lo denomina. En 1882, cumplida la señalización y balizamiento del canal de acceso, la empresa Ferrocarril del Sur a la que el Gobierno Nacional concesionó la explotación del Puerto Bahiense, comenzó la construcción del Muelle de Hierro que significó el disparador del desarrollo portuario en la bahía.

No obstante, el Puerto de la Esperanza siguió funcionando hasta apagarse. En 1881, el sólido ganadero Ignacio Sánchez construyó un muelle de madera sobre la margen derecha de la desembocadura del Napostá, posiblemente en el mismo sitio que eligió Parchappe, y donde en 1858 lo instaló Caronti.

Con la inauguración del Puerto Nuevo, el ahora denominado Puerto Viejo se convirtió en cala de barcas de pescadores, aunque no perdió su condición de muelle de alternativa aunque más limitado por el paulatino embancamiento de la barra de acceso.

El Gobierno prometió un dragado que nunca se concretó y en 1887, Sánchez cansado de esperar la promesa gubernamental, decidió transferir la concesión del muelle, a la empresa Dunselman y Cia. Los directivos de la Dunselman contaban con el cumplimiento de la promesa del Gobierno para cristalizar el ambicioso proyecto de construir un muelle de dimensiones. Confiados, no esperaron que se cumpliera el dragado para iniciar los trabajos de basamento de la infraestructura, incluso el anclaje de varios pilotes que hoy todavía son visibles. El dragado no se cumplió; caducó la concesión y se abandonó el proyecto<sup>30</sup>.



*El Agr. Luis Arecco junto a la barranquita, hoy un tanto erosionada. Al fondo se observan los 2 pilotes, posiblemente del antiguo muellecito de madera de Sánchez.*

---

<sup>30</sup> **GUARDIOLA PLUBINS**, José; “Historia de los Españoles en Bahía Blanca”, Edición de autor, Bahía Blanca, 1982: 223.

## El Puerto Viejo en el presente

En la actualidad la desembocadura del Napostá mantiene en términos generales las mismas características que describió Parchappe, no obstante el paisaje se ha modificado tanto por razones naturales, como por la presencia del hombre.

Los cambios naturales, en las costas obedecen a marejadas importantes en la ría, y los de los meandros del arroyo a sobrecarga en el cauce o desbordes provocados por fuertes lluvias.

En tanto las modificaciones del terreno por la mano del hombre se dieron principalmente por la construcción de la central Luis Piedrabuena que incluyó un canal de descarga de agua que cortó ese sector de la costa y que además generó una corriente lateral en el lecho del arroyo. Otra influencia humana, sin dudas la más intrusiva en la ría, es la descarga de los líquidos cloacales de la ciudad en las cercanías. Los restos orgánicos asentados en los cangrejales, en general superficies de barro despejado, han ido cubriéndose de delgados juncos y algas lo que facilita el asentamiento de sedimentos, es decir el embanque con el que se van rellenando los espacios anteriores a la desembocadura en el canal principal. También se nota la incidencia de los desechos que arrastra el arroyo desde la ciudad como botellas plásticas y neumáticos de autos.

El relevamiento del lugar permitió determinar que la barranca del codo del Napostá corresponde al perfil de suelo original, y que las obras de la Termoeléctrica la afectaron solo parcialmente. Es notable el hallazgo en esa misma barranca de 2 pequeños pilotes de madera que posiblemente correspondan al muelle de Sánchez. En el cangrejal enfrente de la margen izquierda del arroyo todavía se observan firmes los pilotes de la Dunselman.

Por otra parte el caudal del arroyo Napostá ha ido disminuyendo desde 1828: el uso del agua para el riego en campos aledaños a su curso, para las quintas de su valle, la canalización del Maldonado y más recientemente la toma de agua para consumo en Aldea Romana/Mirasoles, sin duda lo han mermado. Su recorrido ha sido modificado por el entubado parcial de su cauce concluido en la década de los 70, además de la canalización en algunos tramos de su curso.



*Vista actual de la caleta del Napostá con la marea alta. Al fondo se observa el canal principal, o sea el antiguo fondeadero y, a la derecha, dónde ahora desemboca el canal de descarga de la Central Termoeléctrica. Las tierras más altas en el centro derecho muestra dónde se ubicaba el Puerto Viejo (Foto Adolfo Real)*

## Conclusión

Se puede establecer con un importante grado de certeza que el Puerto de la esperanza, después denominado Puerto Viejo, se instaló en el codo sobre la margen derecha del Napostá, en la barranca a unos 5 Mt sobre el nivel del mar aproximadamente (S 38° 47' 19.44" y W 62° 14' 18.15").

Seguramente con nuevos planos de catastro antiguos se podrá reconstruir el recorrido originario del Napostá y la costa aledaña al Puerto Viejo.

---

## Bibliografía y Documentos consultados.

### Documentos:

- *"Instrucciones que deberán regir al coronel Dn. Ramón Estomba encargado del establecimiento del Fuerte y Batería en la Bahía Blanca"*. Emitido por el Ministro Juan Ramón Balcarce. Buenos Aires, Marzo 7 de 1828.
- *"Diario de marcha desde la Independencia de la expedición de Ramón Estomba"*. Enviado al Gobierno en correspondencia fechada el 14 de abril de 1828.
- *"Un Diario del Fuerte"*. Redactado por Juan Francisco Mestivier en 1829.
- *"Carta de Estomba al Gobierno"*. Fechada el 21 de mayo de 1828.

### Libros:

#### **CRESPI VALLS, Antonio;**

"El Coronel Ramón Estomba, Fundador de Bahía Blanca", Museo Histórico Municipal, Bahía Blanca. 1854.

**DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA;** Edición digital.

#### **FITZ ROY, Roberto;**

"Narración de los Viajes de Levantamiento de los buques de S.M. 'Adventure y Beagle' en los Años 1826 a 1836. Exploración de las costas Meridionales de la América del Sud y Viaje de Circunnavegación de la 'Beagle'". Tomo II, Biblioteca del Oficial de Marina, Vol. XV, Buenos Aires. 1933

#### **GUARDIOLA PLUBINS, José;**

"Historia de los Españoles en Bahía Blanca", Edición de autor, Bahía Blanca, 1982.

#### **INSTITUTO TECNOLOGICO DEL SUR (ITS);**

"Documentos para la Historia de Bahía Blanca", ministerio de Educación de la Nación, Bahía Blanca, 1851.

#### **PARCHAPPE, Narciso;**

"Viaje a Bahía Blanca", en **D'ORBIGNY, Alcide;** "Viaje a la América Meridional : Realizado de 1826 a 1833, Brasil, República del Uruguay, República Argentina, la Patagonia, República de Chile, República de Bolivia, República del Perú", Vol. II, Cap. XVI, Pág. 581, Editorial Futuro, Buenos Aires.1945.

#### **PELLEGRINI, Carlos;**

Citado en: **ROJAS LAGARDE, Jorge;** "Ingeniero Carlos Pellegrini, Visión de Bahía Blanca en 1859", incluido en la edición "Homenaje de La Nueva Provincia, Sesquicentenario de la fundación de Bahía Blanca, Diario La Nueva Provincia, Bahía Blanca.



**PULIAFITO, César;**

“La Bahía Épica. Historia de la bahía Blanca, desde los orígenes hasta el fin del período Rosista”, Diario La Nueva Provincia, Bahía Blanca, 2010.

“La Legione Italiana, bahía Blanca 1856. El frente olvidado del Risorgimento”, Edición de autor, Bahía Blanca, 2007.

**WEINBERG, Felix y Colaboradores;**

“Manual de Historia de Bahía Blanca”, Departamento de Ciencias Sociales Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1878.