

“La bahía Blanca: Primero el puerto...”.

Por César Puliafito

Introducción

En general la mayoría de los relatos de la historia bahiense, muestran una perspectiva de la fundación de la Fortaleza Protectora Argentina, centrando su atención en el accionar de la expedición terrestre, la construcción del fuerte y los sucesos registrados en el interior del territorio.

Por el contrario son pocos los textos en que se destaca que ante la amenaza que significaba para el Estado un ataque desde el sur ya en su concepción, el plan de colonización del sur bonaerense del Gobernador Manuel Dorrego privilegió, antes que nada, el fin estratégico de fundar un puerto en la bahía Blanca.

Desde su génesis el establecimiento bahiense estaba llamado a convertirse en una importante ciudad-puerto.

El proyecto de Dorrego

En el mensaje del 4 de octubre de 1827, el Gobernador 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. 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,...**”¹.*

Entre los objetivos preveía acortar las comunicaciones con la aislada Carmen de Patagones y sumar a la economía provincial la potencialidad de la extensa llanura herbácea. No obstante el principal objetivo estratégico estaba definido por el estado de guerra que la Argentina mantenía con el Imperio del Brasil y las invasiones de los aborígenes y de guerrilleros trasandinos que hostigaban a los establecimientos ganaderos bonaerenses, principal motor económico de la provincia. Las operaciones de la Armada Imperial en el sur bonaerense habían demostrado su interés de abrir otro frente desde el sur para incursionar contra Buenos Aires para lo que planeaba seducir a su favor a las tribus hostiles.

En ese contexto, la bahía ofrecía ventajas estratégicas importantes. Sin dudas, la primera era su buen puerto natural. Dorrego lo destacaba en su mensaje:

*“...Una consideración muy principal a favor de esta frontera, consiste en la adquisición de un **puerto sobre el mar**, que en el transcurso de algún tiempo será un establecimiento importante”².*

¹ (ITS); 1951: 11. Proyecto de Ley, Juan R. Balcarce, 4 de octubre de 1827. **Nota del autor:** El resaltado me pertenecen).

² (ITS) INSTITUTO TECNOLÓGICO DEL SUR; “Documento para la Historia de Bahía Blanca”, ministerio de Educación de la Nación, Bahía Blanca, 1951. Mensaje del gobernador Dorrego, 4 de octubre de 1827.

Obviamente en el proyecto no se desdeñaba el desarrollo del establecimiento, incluso aportaba una visión profética de sus posibilidades.

La bahía, además, poseía otra ventaja estratégica: Las ancestrales rastrilladas aborígenes que llegaban a la bahía eran un importante nudo de rutas terrestres que conectaban Buenos Aires con los extensos territorios patagónicos y, que además, se vinculaba con el circuito trasandino. Casi 200 años después, estas siguen siendo ventajas fundamentales de su emplazamiento.

Dorrego marcaba en su discurso una y otra vez su prioridad estratégica: fundar un puerto. El presupuesto era de \$ 400.000, en el que se preveían los costos de habilitar el puerto y darle seguridad con las necesarias defensas: el fuerte y las baterías costeras.

La Legislatura Provincial aprobó el proyecto del Ejecutivo convirtiéndolo en Ley el 13 de noviembre de 1827 con la firma de Victorio Zúñiga. Su primer artículo señalaba:

*“1º: Queda autorizado el gobierno para establecer la nueva línea de fronteras, facilitar el tránsito hasta la Bahía Blanca y **habilitar su puerto**”³.*

Es claro que **el objetivo principal fue fundar el puerto, antes que un poblado.**

Rosas el “alma mater”

El accionar de los protagonistas y otros documentos de distintas fuentes reafirman la estrategia y el accionar definido por el ejecutivo. El *alma mater* del proyecto, el Comandante General de la Campaña de la Provincia Juan Manuel de Rosas⁴, venía trabajando en este aún antes de ser aprobado en la cámara de representantes. Planeó y coordinó las contrataciones que se debían hacer para dar un gran apoyo logístico a la expedición que operaría por tierra, pero que preveía un fuerte apoyo logístico por mar; desde donde se abastecerían los principales materiales para la construcción del establecimiento.

El Gobierno desplazó del encargo de conducir la expedición fundadora a Rosas, y puso al mando de las operaciones al veterano coronel héroe de la Guerra de la Independencia Ramón Bernabé Estomba⁵. No obstante el desaire, Rosas no abandonó el proyecto y colaboró con Estomba. Juntos trabajaron en un excelente clima para cristalizar el objetivo y reclamar al Gobierno todo lo necesario en recursos humanos y materiales para hacerlo viable. Estomba consiente del objetivo de fortificar el puerto con una batería, reclamó al Comandante General de Armas José Rondeau los artilleros y los cañones que, le fueron asignados solo poco antes de la partida de la expedición⁶.

La actividad de Rosas fue fundamental. Entre un sinnúmero de precisas comunicaciones y memorandos con contratos y asesoramientos para Estomba, envió una larga lista de mercaderías que se embarcarían en el río Salado en la nave del capitán Enrique Jones con destino a la bahía. El documento es evidencia concreta, del importante rol que le cabía al escalón naval en la expedición, además del perfeccionismo y meticulosidad tan característica en la planificación de Don Juan Manuel⁷ **¡Bahía Blanca también se fundó por mar!**

³ (ITS); 1951: 13. Ley aprobada, Victorio de Zúñiga, 13 de noviembre de 1827.

⁴ PULIAFITO, César: “La Bahía Épica. Historia de la bahía Blanca desde los orígenes hasta el fin del período rosista”, Edición La Nueva Provincia, Bahía Blanca, 2010.

⁵ **Nota del autor:** Fue condecorado en el transcurso de la Guerra de la Independencia, por Belgrano, San Martín y Bolívar.

⁶ AGN; X, 14-10-6

⁷ RIGAMONTI, Esteban S.; “Antecedentes Históricos Sobre la Ciudad de Bahía Blanca”, Publicación de los Amigos de Bahía Blanca, Sociedad Impresora americana S. A., Buenos Aires, 1950: Pág. 88. Documento de Rosas a Estomba, 13 de enero de 1828.

Estomba el fundador

El Coronel Estomba partió a fundar el puerto de la bahía Blanca, como único Jefe del establecimiento bajo la órbita de la *Ley Marcial*, hasta que el Estado normalizara las autoridades civiles. 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 indicaba:

“6° después de elegido el lugar donde se ha de situar el fuerte, y recibidas las noticias que debe darle el Capitán de la Sumaca 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...”⁸

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 el teniente coronel Andrés Morel (2° jefe del Regimiento N°7 de caballería “Coraceros”) y 25 soldados de su unidad, el noble cacique araucano Venancio Coñuepan con 30 hombres y 10 mujeres de su tribu; un baquiano con 6 peones y 2 vecinos de Patagones⁹. En tanto el Capitán Jones aguardaba con la sumaca La 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 el 21 de marzo a la bahía, adelantados al resto de la columna para determinar el lugar exacto donde se erigirían el puerto, el fuerte y el poblado. Esta misión era clave, porque el desierto podría hacer fracasar toda la misión, como había sucedido con el fallido intento de fundar Bahía Blanca en 1824. En ese sentido Narciso Parchappe recibió una noticia tranquilizadora. Así lo escribió en su diario de marcha:

“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”¹⁰.

El ingeniero francés encontró a la sumaca La Luisa, del capitán Enrique Livanus Jones, en el Arroyo Pareja, en la que se embarcó el 22 de marzo para recorrer la ría y elegir el mejor fondeadero. La actividad no resultó sencilla por el fuerte viento predominante. También recorrió la costa por tierra llegando hasta cabeza de Buey. Luego de las exploraciones,

⁸ (ITS); 1951: 15

⁹ **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

¹⁰ **PARCHAPPE**; 1945: 599

Parchappe estaba resuelto, con la elección del fondeadero y al sitio donde fundar el fuerte y poblado. Escribió:

“...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 navios pequeños, podrán remontar el río hasta la mitad del camino de la costa a la nueva colonia”¹¹.

Es de notar el énfasis que el ingeniero daba a la elección del embarcadero, antes de la del propio terreno para instalar el fuerte. 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...”¹².

La presencia de algunos jinetes en las inmediaciones observando a los exploradores hizo temer un ataque de los guerrilleros Pincheiras. Parchappe envió un chasque a Estomba dándole las novedades y para que envíe refuerzos. La respuesta llegó el 1º de abril, Estomba le adelantó una sección de Coraceros al mando del sargento mayor Narciso del Valle, quienes tenían por misión dar seguridad al agrimensor y al cargamento que ya estaba desembarcando la sumaca de Jones.

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 el ingeniero. Parchappe 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 Parchappe.

La primer descarga en el Puerto de Bahía Blanca

El mismo Ingeniero, se jactaba en su memoria de la óptima decisión que había tomado en la elección del desembarcadero. Dice:

“...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

¹¹ PARCHAPPE; 1945: 601

¹² PARCHAPPE; 1945: 602

en la punta, junto a la desembocadura; y por medio de dos pequeñas almadías se remolcó una parte de la carga hasta el recodo de que he hablado a un cuarto de legua en las tierras”¹³.

El medio más común para desarrollar esta actividad eran las pequeñas embarcaciones de dos mástiles llamadas sumacas. 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. Estas naves fueron muy empleadas en la América española y en el Brasil para el cabotaje¹⁴: no fueron la excepción en la bahía Blanca donde sostuvieron el grueso del apoyo logístico de la expedición fundadora.

La sumaca Luisa del capitán Jones, fue contratada el 7 de enero y provenía desde Ensenada, pero tenía matrícula de nave mercante del Puerto del Salado y un porte de 70 toneladas. Fue reenviada a Patagones, para traer algunos suministros regresando a la bahía el 2 de junio de 1828.

Además arribaron la sumaca Saladina, también mercante del Puerto del Salado, de 78 toneladas; la sumaca Restaurador del capitán y dueño Juan Thompson, con matrícula de Buenos Aires de 110 toneladas, que transportó víveres y efectos varios el 11 de marzo, zarpando en un segundo viaje el 15 de junio. En tanto hay referencias del apoyo de la nave Cochrane¹⁵ pero al momento, no se poseen más precisiones.

Cuando esporádicamente un barco arribaba al puerto, su velamen podía observarse desde el poblado, lo que 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. En ocasiones los barcos traían presos políticos a los que se los confinaba en la fortaleza¹⁶, o reos que luego eran ejecutados en la localidad¹⁷

La fundación

El 9 de abril a la mañana llegó al sitio elegido por Parchappe, el Regimiento N°7 con el Coronel Estomba quien recorrió el sitio junto al francés. El Coronel quedó encantado con los puntos elegidos, y pronto, junto a los oficiales y civiles que lo acompañaban hizo redactar el documento de la elección del lugar, conocido como acta fundacional. Entre los criterios que confirmaban el lugar se hacía referencia a la cercanía de la Fortaleza Protectora Argentina con el puerto del que dependía su fundación:

*“En la Fortaleza Protectora Argentina, a nueve días de abril, de mil ochocientos veinte y ocho, reunidos en la tienda del Coronel Ramón Estomba, Jefe de la Expedición de Bahía Blanca, el Teniente Coronel Andrés Morel, los Sargentos Mayores del Valle y Juan Elías, el Capitán Martiniano Rodríguez, el Ingeniero Narciso Parchappe y los vecinos y pobladores Nicolás Peres, Paulo Acosta y Polidoro Coulín, para tomarle su parecer sobre el lugar en que debe situarse la fortaleza y población, convinieron de opinión unánime que la posición elegida por el Señor Parchappe y aprobada por el referido Coronel, **es la mejor que puede presentar la campaña en esta parte de la costa, por la inmediación a su buen puerto y la reunión de excelente agua; y la mejor tierra vegetal, pastos abundantes;***

¹³ PARCHAPPE; 1945: 606

¹⁴ DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA; Edición digital.

¹⁵ RECCHI, Enrique; “El Ejército en Bahía Blanca. Acción y presencia”, Guarnición de Ejército Bahía Blanca, Fortaleza Protectora Argentina, bahía Blanca, 1998. Pág. 7

¹⁶ MOLINA, Manuel de; “Diario del Cantón de Bahía Blanca”, AGN, X, 23-9.4, en VILLAR, Daniel; JIMÉNEZ, Juan Francisco; Relaciones Inter-Etnicas en el Sur Bonaerense, 1810-1830”, Departamento de Humanidades Universidad Nacional del Sur, Instituto de Estudios Históricos Sociales Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Bs.As., Bahía Blanca, 1998:232

¹⁷ CERRI, Daniel; “Aprendizaje”. Artículo publicado en el “Diario La Tribuna”, n° 187, febrero 9, Bahía Blanca. 1890: 1

combustibles para muchos siglos y por cuya reunión de circunstancias está llamado para ser algún día uno de los establecimientos de más interés para la Provincia de Buenos Aires.

*Firmado: R Estomba, Andrés Morel, Narciso del Valle, J. de Elías, Nicolás Peres, Polidoro Coulín, Narciso Parchappe, Martiniano Rodríguez y Pablo Acosta*¹⁸.

En la boca del Napostá se instaló el destacamento naval que se componía del práctico Domingo Laborda y 5 marineros que contaban con una chalupa¹⁹ y dependían de la Capitanía de Puertos de Buenos Aires. Las instalaciones 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.

Paradójicamente, la batería no se había construido. El propio 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”*²⁰, es decir a unos 500 metros; ésta nunca se construyó.

Cómo citar este documento:

PULIAFITO, César; “La bahía Blanca: Primero el puerto...”; Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital, Bahía Blanca, Noviembre de 2010.

¹⁸ **Nota del autor:** El resaltado en negrita me pertenece.

¹⁹ **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.

²⁰ **Nota del autor:** “*Carta de Estomba al Gobierno.* Fechada el 21 de mayo de 1828