

El hundimiento más “famoso” de la ría (1ª Parte)

Por César Puliafito¹

Cómo citar este documento:

PULIAFITO, César; “El hundimiento más “famoso” de la ría (1ª Parte)”; Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital, Bahía Blanca, Mayo de 2011.

La llegada de la “Legione Agrícola Militare Italiana” a Bahía Blanca el 3 de febrero de 1856, abrió a la localidad la perspectiva de una refundación en su concepción de establecimiento. Los bahienses encontrarían en los italianos nuevas herramientas como los oficios, la agricultura y la cultura cívica en general, que avizoraban esperanzas de progreso. También los acuerdos entre el Estado de Buenos Aires y el Coronel Silvino Olivieri, comandante de la Legión y “alma mater” del emprendimiento colonizador, fueron de importancia para el Puerto de Bahía Blanca que fue declarado junto al de Patagones, “Puerto Franco”². Sin embargo la propia ría asestó al proyecto agrícola militar un golpe mortal que resultó difícil de superar.

¹ **Nota del autor:** Trabajo basado en lo expuesto en el libro: **PULIAFITO, César;** “La Legione Italiana, Bahía Blanca 1856. El Frente Olvidado del Risorgimento”, Edición del Autor, Bahía Blanca, Diciembre de 2007.

² **Nota del autor:** Sobre el decreto de Bahía Blanca Puerto Franco se puede ver de esta serie: **PULIAFITO, César;** “Bahía Blanca...un puerto franco”; Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital, Bahía Blanca, Mayo de 2011.

La flota expedicionaria.

El 24 de enero de 1856, en los muelles del Puerto de Buenos Aires, el propio Gobernador Pastor Obligado acudió a la ceremonia de despedida del primer escalón de la *Legione Agricola Militare Italiana* que partía rumbo al Fuerte de Bahía Blanca, con un contingente compuesto por 352 efectivos³ y 160 pasajeros entre los que se encontraban los familiares de los legionarios⁴, muchos de ellos niños, quienes iban a probar suerte en ese destino tan ansiado como desconocido.

El convoy estaba integrado por cuatro naves que transportaban a la fuerza y gran parte de la logística militar y agrícola: El bergantín de guerra “Río Bamba” al mando del capitán de marina don Vicente Piellarini⁵, tenía la misión de escolta; operaban como transportes el pailebot Antoñito capitaneado por don José Avenente⁶ y el bergantín Paulista, un viejo barco de bandera sarda que mandaba el capitán Don Antonio Paganetto⁷. La balandra San José, un pequeño velero de un mástil, seguramente actuó como correo⁸. Además contaba con el apoyo del vapor de guerra “General Pinto” nave insignia de la escuadra del Estado de Buenos Aires.

Nueve días después de haber zarpado la flotilla fondeó en las proximidades de la bahía, frente a Monte Hermoso, postergándose hasta el día siguiente la entrada en la ría ya que a juicio del práctico Juan Plunkett, el estado del mar lo hacía difícil y era preferible pasar la noche anclados. El ingreso de las principales naves

La entrada al rudimentario ancladero bahiense y su desembarcadero no era fácil. Los cambios de mareas y el arrastre de sedimentos que conforman bancos de arena hacían difícil transitar por los canales de ingreso, que si bien tenían en ese entonces una profundidad regular de unos 30 pies⁹, podían convertirse en una trampa para los navegantes desprevenidos. Durante la baja mar, fuera de los canales las embarcaciones quedan virtualmente apoyadas en el fondo limoso¹⁰ con *cangrejales*¹¹, convirtiéndose en un espacio intransitable ya que, por lo liviano del fango, quien lo intenta se hunde. No obstante el puerto bahiense, con la ayuda de un práctico que facilitara su ingreso, ofrecía un excelente refugio natural y ancladero para sus naves.

El 3 de febrero el Antoñito, que era el barco más veloz, fue el primero en arribar al antiguo fondeadero de la desembocadura del arroyo Napostá Grande, conocido como Puerto de la

³ **CARONTI**; 1907: 61

⁴ **CRESPI VALLS**; 1955: 19. cita una nota que el gobernador Pastor Obligado envió luego de la ceremonia al ministro Mitre que decía: “...Acabo de venir de despedir la Legión Agrícola, que queda levando el ancla para salir; va el mejor espíritu y buena disposición; lleva como cuatrocientos hombres de armas y 160 individuos de familias”. **Nota del autor:** Parece muy elevado el número de 160 familiares. Probablemente en esa cantidad se incluyan presidiarios y otros pasajeros como las vivanderas, etc.

⁵ **RODRIGUEZ; ARGUINDEGUY**; 1999: 298

⁶ **CRESPI VALLS**; 1955: 30. Protesta del Coronel Olivieri al Juez de Paz por el Hundimiento del Paulista.

⁷ **CRESPI VALLS**; 1955: 46. Cita el manuscrito inédito del teniente Pietro Hugoni. Pág. 131.

⁸ **Nota del autor:** Algunas fuentes no consignan a la balandra San José como integrante del convoy.

⁹ **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.

¹⁰ **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.

¹¹ **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.*

Esperanza y más tarde como Puerto Viejo. Las tropas desembarcaron desde el día cinco en adelante y fueron descargando lo transportado por el Antoñito y el Río Bamba en las barrancas que se formaban en la desembocadura del Napostá.

El hundimiento del Paulista, la hora “H” de la Legión

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 la Legión Agrícola: herramientas, implementos agrícolas, semillas y todos los baúles con las pertenencias de los expedicionarios¹². En la entrada de la bahía la fracción de marina a cargo del puerto le había hecho llegar una falúa¹³ 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 el barco tenía cuatro y media brazas de fondo, con veinte brazas de cadena afuera del molinete, soplabla viento en dirección Nor-noroeste y la marea se encontraba en bajante¹⁴. 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. Paganetto verificó que en la bodega no había agua y esperó que subiera nuevamente la marea y se retiró a su camarote sin dejar ninguna guardia.

A la media noche un legionario que estaba embarcado en el Paulista subió a cubierta y notó que el barco estaba ladeado sobre uno de sus costados, pero al no conocer de marinería y no encontrar a nadie de guardia volvió a descansar sin haber dado la novedad¹⁵.

A las dos de la mañana del día 8, se hizo un control y se encontraron cuatro pies de agua; se dio la alarma general, y se armaron las bombas de derecha a izquierda que empezaron a bombear pero el agua continuaba creciendo. Viendo que con la propia tripulación no alcanzaba para contener la emergencia se pidió ayuda a los otros barcos anclados en las cercanías, los que respondieron rápidamente al llamado enviando botes con marinos en auxilio. Aún así las bombas no podían contener el agua que seguía ingresando rápido. Se abrieron las bocapuertas para empezar a descargar las mercancías para aliviar el barco, pero esa tarea fue inútil, ya estaba lleno de agua.

¹² **LA LEGIONE AGRICOLA**; N°5, marzo 26, 1856: 2.

¹³ **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.

¹⁴ **Nota del autor:** El 8 de febrero de 1856, el capitán **Antonio Paganetto** informó por nota al Juez de Paz Calvento el hundimiento del Paulista. Citada en **CRESPI VALLS**; 1955: 28. (ver anexo 12)

¹⁵ **Nota del autor:** El coronel **Silvino Olivieri** elevó el 8 de febrero de 1856 una denuncia al Juez de Paz Calvento en contra del capitán Antonio Paganetto por su responsabilidad en el hundimiento del Paulista. **CRESPI VALLS**; 1955: 29.

El esfuerzo por salvar al Paulista había fracasado¹⁶. La nave y casi toda su carga se había perdido y con ella las posibilidades de éxito de la Legión. La hora “H” del hundimiento significó un golpe mortal al proyecto de la colonia agrícola que a tres días del desembarco ya estaba sentenciada.

Más que una noticia, una sentencia anticipada

A las 10 de la mañana del 8 de febrero el coronel Olivieri recibió la noticia del hundimiento que seguro le heló la sangre. En los pocos días que llevaban en Bahía Blanca ya se acumulaban un sinnúmero de problemas difíciles de resolver: los soldados que morían con síntomas extraños (la epidemia de cólera)¹⁷, la falta de alojamientos y ahora el hundimiento de la logística. Aún así, el joven Coronel no se amilanó y mostró a su gente la tenacidad que lo caracterizaba. Su carisma y el propio ejemplo era lo único con que verdaderamente contaba para alentar a los que ya empezaban a dudar y disuadir a otros pocos que incluso mostraban conductas de amotinamiento¹⁸. Las voces se empezaron a alzar en contra del Gobierno achacándole cierta negligencia en la organización de la expedición y reclamando la indemnización por las pérdidas sufridas¹⁹. Alegaban que si un vapor hubiera escoltado a la flotilla nada hubiera sucedido. Pero durante el naufragio la corbeta de guerra del Estado Río Bamba estaba anclada a pocos metros y tampoco pudo hacer nada. 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.

Se hicieron todos los esfuerzos por salvar algo más de la carga pero el agua salada la había arruinado. Quizá la pérdida más sentida eran las pertenencias personales: los guardarropas de las familias, su documentación y hasta la biblioteca que portaba uno de ellos. El piano de la señora de Olivieri había quedado destruido, la imprenta averiada y así se podría seguir enumerando elementos que no eran tan importantes como lo eran las semillas, las herramientas y las municiones pero que marcaban a los expedicionarios a título personal, la medida real de la desnudez en la que quedaban en un punto tan alejado.

Olivieri, como coronel de la Legión Agrícola Militar, en nombre de los individuos que la componían y como encargado del Superior Gobierno presentó la denuncia ante el Juez de Paz el mismo 8 de febrero, dentro de las 24 horas que exigían las leyes comerciales de aquel tiempo, haciendo cargo al capitán del Paulista por la pérdidas sufridas, pero el juicio al capitán del barco es una historia que merece su propio espacio y se verá más adelante.

La declaración firmada por los capitanes Plunkett y Mesa afirmaba que el buque estaba todo partido y que resultaría costoso sacarlo e imposible hacerlo navegar²⁰. El remate de los restos del barco se llevó a cabo en la casa de juez Calvento el 15 de febrero y el magro

¹⁶ **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.

¹⁷ **Nota del autor:** La epidemia del cólera en Bahía Blanca se trata en profundidad en **PULIAFITO**; 2007: 120

¹⁸ **LA LEGIONE AGRICOLA**; N°5, marzo 26, 1856: 2. “...e col propio esempio incoraggia, e ritempa i dubitanti; reprime colla sua energia l’amotinamiento di pochi trasiati, e cosi mostra come in nessuna delle più difficili emergenze mancano a lui prontezze di consiglio, nè animo pari all’altezza della sventura o del pericolo”.

¹⁹ **LA LEGIONE AGRICOLA**; N°5, marzo 26, 1856: 2. “...in queste critiche circostanze (...)il governo(...)ad indennizzare la Legione di perdite così gravi fatte in servizio del paese e forse in parte per una certa negligenza nella spedizione...”

²⁰ **CRESPI VALLS**; 1955: 32

importe obtenido, diez y siete mil ciento noventa y nueve pesos, enviado al Ministerio de Hacienda a Buenos Aires.

El hundimiento de la nave había hecho replantear el cronograma previsto. Lo avanzado del verano y la falta de los materiales necesarios hacía imposible el rápido traslado al lugar donde instalar la colonia. No quedaba otra alternativa que invernarse en Bahía Blanca²¹. La Legión necesitaba recuperarse de las pérdidas sufridas y esperar el fin del invierno para iniciar las obras del establecimiento y recibir la primavera con las aradas listas.

El impacto del hundimiento del Paulista se siguió sintiendo por largo tiempo. Sin dudas, hasta ahora uno de los mejor documentados y el más famoso de los tiempos fundacionales. Para la *Legione Italiana* resultó un terrible traspie, y quizá para el joven coronel Silvino Olivieri el principio de su propio fin, que tendría su dramático acto final 7 meses después, cuando fue asesinado por 22 sublevados en Nueva Roma.

²¹ **LA LEGIONE AGRICOLA**; N°5, marzo 26, 1856: 3. “...per questo inverno è inutile pensare a nessun stabilimento fisso nell'interno del paese, e bisogna per forza rassegnarci a passare quà la cattiva stagione”.

Bibliografía

BRONDOLO de MAZERIS, Margarita y ZINGER de BILHE, Alicia;	
1978	“El Espacio Geográfico”. En WEINBERG, Felix y Colaboradores; “Manual de Historia de Bahía Blanca”, Departamento de Ciencias Sociales Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca.
CARONTI, Luis;	
1907	“Legiones Italianas, Breve noticia de sus servicios en el Ejército Argentino”, Sin mención de casa editora, Buenos Aires.
CRESPI VALLS, Antonio;	
1955	“Primer centenario de la Legión Agrícola Militar”, Museo Histórico Municipal, Bahía Blanca.
LA LEGIONE AGRICOLA;	
1856	Editorial La Tribuna, Buenos Aires, ejemplares de enero/septiembre.
PULIAFITO, César;	
2007	“La Legione Italiana, Bahía Blanca 1856. El Frente Olvidado del Risorgimento”, Edición de Autor, Bahía Blanca.
2011	“Bahía Blanca...un puerto franco”; Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Edición digital, Bahía Blanca
RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo;	
1999	“Buques de la Armada Argentina, 1852 – 1899”. Sus Comandos y Operaciones”, Presidencia de la Nación, Secretaría de Cultura, Instituto Nacional Browniano.