

Breve Historia Arqueológica del Puerto de Buenos Aires - 1536 – 1827

Julio Mario Luqui Lagleyze

Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina

El “Puerto” y las características del Río frente a él.

El Río de la Plata es la causa y el efecto en la historia de Buenos Aires, la ciudad se fundó por el río y para el río y vivió y sufrió desde sus orígenes a causa del río y por su posición en él.

El 3 de febrero de 1536 el Adelantado Don Pedro de Mendoza, funda el “Puerto y Real de Nuestra Señora Santa María de los Buenos Aires” y allí comienza nuestra historia, ya que en los años subsiguientes a esta fundación se registraron allí, las arribadas de los navíos y aún los hundimientos de ellos en la zona que por sus bajíos naturales hacía de puerto y que corresponde en gran parte a la que hoy ocupan la Dársena Norte y el Puerto Madero.

Pero veamos cual era el aspecto del Río entonces. Las primeras descripciones escritas que nos han llegado corresponden a finales del siglo XVI y las siguiente a mediados del XVII.

El gobernador Pedro Esteban Dávila informaba al Rey de España en 1635 de las características del Puerto y el Río:

“... de la dicha isla de San Gabriel se viene a dar fe de este puerto, el cual tiene por frente de la ciudad un banco o bajo de arena que se prolonga desde el riachuelo de los navíos, que es debajo de la ciudad un cuarto de legua hasta lo que llaman de Palermo, que para entrar en este puerto es menester descabezar este bajo y luego se viene prolongando la tierra firme donde esta situada la ciudad entre ella y el dicho bajo; que habrá de canal del banco a la tierra firme media legua, poco más o menos, donde hay tres pozos que sirven de surgidero , el uno enfrente del convento de nuestra señora de la Merced y más adelante hacia el Sud , otro pozo que esta enfrente del fuerte y casas reales, que es en medio de la ciudad, la parte mas eminente y donde esta mejor para ser señor de mar y tierra , y otro mas adelante casi en la boca del riachuelo donde invernan los navíos, que es un estero que tendrá de largo de su principio diez leguas y ancho muy poca cosa, capaz para muchos navíos de hasta 200 toneladas.”
(1)

Azcarate du Biscay, un viajero vasco con sobrenombre afrancesado nos confirma, pocos años después, la descripción del gobernador Dávila, al decir que:

“...desde el Monte-Video a Buenos Aires aunque hay un canal del lado norte, cuya mayor profundidad es de tres brazas, para mayor seguridad el viaje se hace cruzando frente a Montevideo hacia el canal sur porque es más ancho y tiene tres brazas y media de agua en el lugar menos profundo todo el fondo es fangoso, hasta dos leguas de Buenos Aires donde se halla un banco de arena, allí se toma práctico para ser conducido a un lugar llamado “El Pozo” justamente frente a la ciudad distante un cañonazo de la playa, adonde no pueden llegar más buques que los que tengan licencia del Rey de España; aquellos que no tengan semejante permiso están obligados a anclar una legua mas arriba.” (2)

Tal era el aspecto del río con sus fondeaderos, conocidos desde el siglo XVII, y en especial en el XVIII, como de “Balizas Interiores”, esto es el fondeadero interior del puerto, el más cercano a la playa, llamada “el Bajo”, anegadizo y difícil de transitar, y a la ciudad que se alzaba sobre la barranca.

Como se ve por las descripciones el río frente a la ciudad, por la forma y características de sus fondos, hacía sumamente difícil el acceso por agua hasta cerca de la playa, ya que el frente de la población hacia el río estaba “protegido” por un gran banco de arena, llamado “Banco de la Ciudad”, de unas tres millas de ancho, que impedía el acceso directo, el cual debía hacerse por canales y canaletas que lo rodeaban y/o atravesaban hasta comunicar las “Balizas Exteriores”, detrás del “Banco de la Ciudad”, con las “balizas interiores” entre el banco y la ciudad, que eran un ancho canal abierto por el Norte pero cerrado al Sur (que es hoy la zona del viejo Apostadero Naval y del Puerto Madero), donde finalmente fondeaban las embarcaciones.

En la zona aledaña al actual apostadero había otros fondeaderos que hoy en día son de importancia tanto histórica como arqueológica. El más conocido de ellos era el de “Los Pozos”, que era el fondeadero de las escuadras del Almirante Brown, cuyo nombre se debía a que estaba formado por grandes pozos entre bancos de arena, se hallaba al Nordeste de la Recoleta y su centro se hallaba aproximadamente donde hoy se encuentra el viejo edificio de SEGBA en la zona del Puerto Nuevo.

Los Pozos se comunicaba con las Balizas Interiores y a través de ellas con el riachuelo. Tenía una profundidad de 17 pies y 15 pies en torno a él, con el río alto había la suficiente agua para maniobrar con seguridad y con una bajante poseían el agua suficiente para flotar. En dicho lugar durante el 11 de junio de 1826, se colocó la escuadra argentina para librar el combate naval que luego se llamó de “Los Pozos”, aprovechando los fondos del río que impidieron avanzar a la escuadra imperial brasileña.

Balizas Interiores siguió siendo durante casi todo el siglo XIX, el fondeadero natural de los buques mercantes y de pasajeros que arribaban a Buenos Aires, en especial cuando en el último tercio del siglo pasado (1872) se construyó desde la costa de la barranca hacia el río donde hoy se halla el espejo de agua del apostadero, el muelle de “Las Catalinas”, llamado

así porque se hallaba al frente de la Iglesia y Convento de Santa Catalina de Siena. El muelle se internaba 500 metros en el río y una línea ferroviaria circulaba por él, para la carga y descarga directas, rumbo a los depósitos que se hallaban en la costa. Ese fue uno de los muelles que sirvió de desembarcadero a los buques de inmigrantes durante las dos décadas inmediatamente anteriores a la construcción del “Puerto Madero”.

El 24 de junio de 1897 se inauguró el que sería conocido como el “Puerto Madero”, en honor a su diseñador y constructor, una de cuyas entradas era la Dársena Norte construida, como casi todo el puerto sobre el antiguo fondeadero de “Balizas Interiores”. La Dársena Norte poseía dos diques de carena, uno de los cuales fue inaugurado por el crucero acorazado “25 de Mayo” el mismo día de la inauguración del puerto. Al año siguiente en octubre de 1898 estos diques de carena fueron puestos bajo la dependencia del nuevo Ministerio de Marina y allí se trasladaron los “Talleres Nacionales de Marina”, que hasta entonces habían funcionado en la zona del Tigre en la Provincia de Buenos Aires y nació el A.N.B.A. (Arsenal Naval Buenos Aires) Este Arsenal cumplió durante muchos años una tarea no solo militar sino también civil, incrementándose esta última a partir de la creación de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Restos hundidos en la costa de la ciudad de Buenos Aires

El 2 de febrero de 1536 fondea la flota del general Don Pedro de Mendoza y el día 3 se funda el “Real y Puerto de Santa María de los Buenos Aires”, por él, nombrado Primer Adelantado del Río de la Plata. El lugar es muy a propósito para los fines de la expedición: un sitio de aguas tranquilas abrigado en la boca del Río de la Plata donde se volcaba el Paraná, que en su momento debía remontarse, y donde se podían carenar las naos sin problemas, e instalar un astillero para construir los bergantines y bajeles, para lo cual se habían traído “los artesanos y maestros de hacer naves”. Un mes después, el 3 de marzo, debe zarpar la nao “Santa Catalina”, al mando de Gonzalo de Mendoza, con destino a las costas del Brasil en busca de víveres que escaseaban en la nueva población.

El 24 de junio los indios atacan la población y la incendian junto a cuatro de los buques que se hallaban fondeados en el río. Ante ello los conquistadores se refugian en las naves y Mendoza, ya enfermo, entrega el mando a Juan de Ayolas. El 27 de diciembre los indios vuelven a atacar la población y queman en el puerto otras 4 naves de la expedición.

Pérdida de naves y construcción de bergantines en la primera Buenos Aires.

Por estas fechas comienza la fabricación de los “bergantines” en Buenos Aires, construídos con los restos de las naves incendiadas en el puerto por los indígenas. Este tipo de embarcación tenía ya sus antecedentes de construcción en América en la expedición de Hernán Cortés en la conquista de México, en que mandó construir varios de estos bergantines en tierra y lle-

varlos hasta el lago de Texcoco a fin de sitiarse en forma fluvial a la capital de los aztecas.

En territorio argentino los primeros bergantines construidos fueron los de la expedición de Sebastián Caboto en el fuerte Sancti Spíritus o el construido por la expedición de Diego García de Moguer en la isla de San Gabriel, frente a la actual Colonia, en 1526, bergantín que vino en piezas desde España. Luego, al encontrarse Diego García y Caboto decidieron la continuación de la exploración de los ríos en los bergantines que habían construido, que eran seis según Félix de Azara, siendo los de García construidos en San Salvador en la costa uruguaya.

Las primeras actividades de construcción naval de la expedición de Mendoza fue el desmantelamiento de la carabela "Santa Catalina" que por haberse varado en el río fue desmantelada y con parte de sus maderas y materiales se construyó la primera iglesia. Luego, según relata Ulrico Schmidl, Mendoza ordenó la construcción de cuatro bergantines para llevar en cada uno 40 hombres y movidos a vela y remos, indistinta o conjuntamente. Además de estos bergantines mandó construir otras barquillas a las cuales llama "bateles" o simplemente botes siendo en total siete barcos con los que se navegó aguas arriba del Paraná.

Sobre la forma y porte de estos bergantines, hay varias versiones a tener en cuenta, primero si fueron construidos en su totalidad o se trató de modificaciones de otras naves. En el caso de los de Caboto en 1526, Ruíz Díaz de Guzmán es claro al afirmar que las dos naves se construyeron "arrasando" dos embarcaciones, esto es quitándoles la obra muerta y poniéndoles remos.

Algo parecido ocurrió en 1536 en Buenos Aires ya que la carabela "Concepción", que había pertenecido a Diego García de Moguer fue "rebajada" y convertida en bergantín, los otros bergantines y una "zabra" fueron construidos con los restos de la obra muerta y las de las otras naos sacrificadas. La construcción de los bergantines fue supervisada por los maestros de bergantines traídos por la expedición.

Según los antiguos diccionarios navales, los bergantines del siglo XVI eran también denominados "cuarto de galera" y eran embarcaciones rápidas y de mucha maniobra, aunque poco seguras en mal tiempo. Aparejaban un palo con vela latina y excepcionalmente dos. Empleaban de 10 a 15 remos por banda con un solo remero cada uno su eslora era de unos 13 metros su manga máxima de 3 y su calado no pasaba de 80 centímetros. Cuando se trataba de embarcaciones un poco más pequeñas y en parte cerradas, eran denominadas "fragatas" y tenían de 6 a 10 remos y su eslora de unos 10 metros a lo más. Cuando tenían dos palos, su palo mayor estaba ubicado al centro de la eslora y envergaba una entena de 11 metros con una vela latina y el trinquete, de menor altura, tenía una entena de 9 metros y una vela.

Según El libro de fabricación de naves de Veitía , publicado en 1672, en su descripción de las naves decía: *“GALERA es la embarcación más antigua y conocida de España, y GALEAZAS son compuestos entre galera y nao de alto bordo, así como VERGANTIN (sic) viene a ser lo mismo que una galera pequeña.”*

Finalmente los bergantines salidos del astillero de Buenos Aires, aparejados, abastecidos y tripulados fueron puestos al mando de Juan de Ayolas y zarparon río arriba en busca de las minas de plata remontando el Paraná y Paraguay , con él iban entre otros Domingo Martínez de Irala. Posteriormente en enero de 1537 sale Juan de Salazar con una flotilla de otros tres bergantines en busca de Ayolas, y con los bergantines construidos en el puerto de buenos aires, los capitanes Juan de Salazar de Espinosa y Gonzalo Mendoza fundan el 15 de agosto de 1537 el puerto y casa fuerte de Nuestra Señora Santa María de la Asunción.

Arribadas de navíos, peripecias y hundimientos en la primera Buenos Aires.

En tanto en Buenos Aires el 28 de abril de 1538 arribaba la nao “Santa María” del mando del genovés León Pancaldo, en arribada forzosa a Buenos Aires. La expedición de Pancaldo estaba formada originalmente además por la nao “Concepción”, pero la había perdido en noviembre de 1537 en el “Río de los Gallegos”, pasando sus mercaderías y gente a la “Santa María”.

Esta expedición había entrado en el Río de la Plata en febrero de 1538 y se dedicó a explorar el río y se encontraron con la “Santa Catalina” de Antón López de Aguiár y buscaron a la “Marañona” de Alonso Cabrera, que se había marchado a Brasil por causa de una tormenta. Luego de dar vueltas por el río arribaron juntas y fondearon en el “río pequeño donde estaban las naves de Mendoza”, el riachuelo, el 28 de abril de 1538. Arribado a Buenos Aires, Pancaldo comenzó a vender sus ricas mercaderías, que incluían desde algún esclavo a sedas y ricas telas, además de especias y productos de la tierra, y a pleitear con sus socios por la pérdida de la “Concepción”. De tal modo, ocupado en otros menesteres, desamparó a su nave que quedó mal fondeada en el riachuelo.

En noviembre de 1538 luego de haberse encontrado en Brasil con la “Anunciada” de Gonzalo de Mendoza, finalmente arribó a la vista del puerto la nao “Marañona”, llamada así por ser propiedad de Cristóbal de Frías Marañón, aunque estaba al mando de Alonso de Cabrera, que venía como Veedor de Su Majestad y por tres veces había intentado embocar los esquivos canales que conducían a Buenos Aires.

Mientras las dos naves, “Auncuada” y “Marañona”, se dirigían a Buenos Aires el 1º de noviembre de 1538 se desató en la boca del Río de la Plata una recia tormenta que arrojó a la costa al galeón “Anunciada” y lo hundió salvándose toda la tripulación menos 4 que se ahogaron. En tanto

al arribar a Buenos Aires, Alonso de Cabrera no enfiló bien el canal que conducía a la boca del riachuelo y encalló su nave, que se hundió entre el 1 y 5 de noviembre. Estos son los primeros hundimientos registrados fehacientemente en las aguas costeras de Buenos Aires.

El tercer hundimiento registrado se produce en febrero de 1539 en que la Nao “Santa María” de Pancaldo, encalla en el riachuelo y es desamparada. El escribano de la expedición, Pero Hernández, levanta escritura en la que los pilotos Juan Pérez, Fernando Estrelló, Hernán Báez y Vasco Rodríguez, dicen que la nao de Pancaldo “que está encallada, él la ha querido y quiso perder porque no la quiso amarrar y por no hacer gasto con los marineros la dejó desamparada y encalló y después de encallada la pudieron bien sacar y no lo quiso remediar sino dejarla perder”. Lo cierto es que la dejó hundir y salvó solo los aparejos, velas, anclas y amarras, mientras vendía mercancías y pleiteaba a sus socios por el hundimiento anterior en el “río de los Gallegos” . .

En el mes de abril de 1539, encalló y por poco se pierde la nao “Trinidad”, casi la única que quedaba de las naves de la expedición de Mendoza, pero la subida del río la zafó y zarpó junto con la “Santa Catalina” de Antón López de Aguiar, entre el 20 y 28 de abril de 1539; en que éste se volvía a España con la intención de pleitear a Pancaldo por haberlo hecho entrar en el Río de la Plata y casi perder su nave por mal practicaje. Finalmente, luego de un par de años, Pancaldo fue condenado por una Real Cédula a pagar 159 Ducados a Antón López por el pilotaje hasta hacerle encallar la nave en el riachuelo. Pero para cuando llegó la Real Cédula a Buenos Aires, Pancaldo ya había muerto

Finalmente la odisea de la primera fundación y los naufragios en el río culminan en el mes de mayo de 1539 en que partieron de Buenos Aires con destino a la Asunción el teniente de gobernador Ruiz Galán y Alonso Cabrera con 7 bergantines en los que se embarcaron 250 hombres de Buenos Aires llegando el 19 de junio. En julio de 1540 Irala intenta despoblar la ciudad pero los vecinos se lo impiden, pero a fines de enero de 1541 el propio Irala se traslada a Buenos Aires para destruirla. Así despuebla definitivamente la ciudad y después de prender fuego a la población a la iglesia construída con restos de las naos y a una de las naves varadas en el puerto, salen 5 bergantines hacia las islas de San Gabriel y de allí rumbo a la Asunción donde llegan el 2 de septiembre de 1541.

Hasta la segunda fundación de Buenos Aires, el centro del interés en la construcción naval se movería a la Asunción. Allí se crea un floreciente astillero con toda la mano de obra traída por Mendoza y en un lugar donde abundaba la madera. Del nuevo astillero salen los bergantines que harán las exploraciones hacia el Norte en busca del Cerro de la Plata y hacia el Sur al “río color de león” de la antigua Buenos Aires en patrullaje, y también se construyen naves de mayor porte como carabelas con destino a España.

Piratas y contrabandistas en la Buenos Aires de Garay en los siglos XVI y XVII.

En los bergantines asunceños navegará hasta el Río de la Plata Don Juan de Garay, al principio como simple observador y luego en 1573 con la intención de “abrir las puertas de la tierra” y fundar ciudades; primero con una flotilla de bergantines desembarca y funda Santa Fé y finalmente en 1580 con una carabela construída en Asunción, la “San Cristobal de la Buena Ventura” y varias embarcaciones más, casi 40 años después que los bergantines de Buenos Aires sirvieran para fundar la Asunción, los bergantines de Asunción refundan Buenos Aires.

De la época de la segunda fundación de Buenos Aires y los primeros cincuenta años de su poblamiento, las historias de navíos y naufragios se refieren casi con exclusividad a la actuación de los piratas en el Río de la Plata y sus ataques, fallidos los más, sobre la incipiente ciudad, no tanto por sus riquezas como por su posición estratégica.

Para evitar la penetración inglesa en el río de la Plata y el acceso a las tierras cercanas al estrecho de Magallanes, Felipe II había enviado al río a la Armada de Diego Flores Valdés compuesta 22 naves, varias de las cuales se habían perdido en la costa brasileña y por lo menos tres en el puerto de Santa Catalina. El resto de la escuadra debía proteger el Río de la Plata y frenar el avance de los ingleses en el Atlántico, a la vez que levantar fuertes en el estrecho de Magallanes. Llegaron al Río de la plata en 1582.

En ese mismo año, a dos de fundada Buenos Aires, el pirata Edward Fenton, merodeaba por las aguas frente a la ciudad y desvalijó, a la entrada del Río de la Plata, a la nave (una “fragatilla” según las crónicas) del padre Rivadeneyra que retornaba a España después de haber traído 22 frailes franciscanos a la nueva ciudad. Según el fraile, el pirata inglés se había portado muy educado, lo había invitado a almorzar y tuvieron una larga conversación, luego de lo cual retuvo algunas pertenencias de Rivadeneura y en especial a los pilotos Juan Pérez y Juan Pinto, para tomar buena nota de la navegación zonal, a modo de practicaje compulsivo. Poco después el Padre Rivadeneyra, sin prácticos, naufragó con su “fragatilla” y perdió todo lo que llevaba, menos los frailes.

Las naves de Fenton siguieron sus tareas de reconocimiento del río, pero estando en tareas de sondeo encalló y se hundió una de ellas cerca de la isla de Martín García, era la nave de John Drake, sobrino de Sir Francis, llamada en su honor “Francis”, que era una pequeña embarcación y un fuerte viento la hizo encallar por desconocimiento de los canales naturales que conducían a la ciudad. John Drake el maestre Richard Farewether y 16 hombres fueron hechos prisioneros por los charrúas y luego huyeron a Buenos Aires de donde pasaron prisioneros a Lima.

En el mes de marzo de 1583 se produjo en el río un combate entre 3 de las naves que quedaban de la Armada de Flores Valdés (“San Juan Bautista”, “Concepción” y “Santa María Begoña”) y las naves del mencionado pirata inglés Fenton. (2 naves). En el combate se hundió la “María Begoña”, pero los ingleses tuvieron varios muertos. Las naves españolas sobrevivientes pusieron rumbo a Buenos Aires donde Flores Valdés no se atre-

vió a entrar porque su galeaza tocaba el fondo. Finalmente tras encontrarse con las naves de Alonso de Sotomayor, éstas las guían a la ciudad, pero antes de llegar se hunde la “Corza” de este último, llegando la “Trinidad” a duras penas.

Entre 1583 y 1591 Tomas Cavendish se paseo por el río de la plata e intentó atacar Buenos Aires pero un fuerte temporal se lo impidió.

En 1586 una flota de tres naves piratas al mando de Cristóbal Listar y Withington, armada por cuenta del duque de Cumberland, operó en la boca del río y tomo presas. En mayo de ese año atacó a una nave del obispo de Tucumán fray Francisco de Vitoria que con dos buques venía del Brasil a Buenos Aires. En 1587 zarpó de Buenos Aires la primera embarcación construida íntegramente con materiales y en astilleros de la ciudad, se trató de la fragata “San Antonio” que en septiembre zarpó para España.

La otra gran fuente de referencias al movimiento de naves, hundimientos y posibles pecios, es la del tráfico mercantil no peninsular, y en gran parte ilegal, que se llevaba entre Buenos Aires y las naos que llegaban del Brasil, o desde Holanda. Las primeras eran naves de pequeño porte, siendo el máximo de 50 toneladas y traían desde Santos o Río de Janeiro: paños, sedas, hierro, azúcar y algodón que intercambiaban por gran cantidad de cueros, sebos y cordobanes. En esos años se inician las primeras fortificaciones del puerto. El comercio con el Brasil se cerró hacia 1599 y esto trajo aparejado miseria en la población pero pronto las naves brasileñas serían reemplazadas por las holandesas, al reconocer España la independencia de los Países Bajos y establecerse las franquicias para el comercio.

En febrero de 1599 llega el buque holandés (una Urca) “Mundo de Plata”, cargada de mercaderías y al mando del primer viajero que hará una reseña de la ciudad: Hendrick Ottsen. Otra urca holandesa la “Amsterdam” llega en julio en arribada forzosa puesto que, según explicó su capitán el bizcocho estaba podrido y no tenían carne, al bajar a la población el gobernador de Buenos Aires, luego de haber garantizado su integridad, ordenó la captura y el decomiso de la mercadería.

El 18 de marzo de 1607 en la noche una lancha de piratas franceses capturó al navío “Nuestra Señora del Buen Viaje” y voló otro de los que estaban fuera de la protección de la entrada del riachuelo. Los piratas asolaron las aguas del río por varios meses, capturando y hundiendo varias naves españolas en el río y esto motivó que el gobernador Hernandarias dispusiera la defensa del puerto y las aguas del río armando 4 bergantines para recorrer la costa.

En 1628 los holandeses vuelven a amenazar el puerto y el 5 de septiembre entró uno de sus corsarios y sondeó el río frente a la ciudad no pudiendo acercarse mas por la bajante, la que además impidió la salida de un bergantín del riachuelo para perseguirlo.

En 1658 el pirata Timoleón de Osmat, Caballero de la Fontaine, de origen francés, intentó la toma de Buenos Aires desembarcando en la costa, pero fue rechazado por el vecindario armado, perdió su nave capitana la "Marechale" que fue apresada a la vista de Buenos Aires y otras dos naves que fueron destruidas, perdiendo la vida en el hecho el propio pirata. La acción fue llevada a cabo por la nave "Santa Agueda" que las persiguió, en compañía de dos naves holandesas, y las combatió en el río.

En 1694 a la vista de la ciudad cerca del fondeadero varó y se hundió la zumaca "San Sebastián" en la que viajaba el Arzobispo de Samos.

En 1697 cinco naves francesas intentaron tomar la ciudad pero la tormenta las alejó, y dos años después, en 1699, los dinamarqueses atacaron Buenos Aires, pero se retiraron ante la defensa hecha por el vecindario. Ese mismo año y el siguiente se tomaron aprestos ante otros posibles ataques de los franceses a Buenos Aires.

Corsarios, comerciantes y navíos de guerra. Del Siglo XVIII a la guerra de independencia.

A inicios del siglo XVIII las incursiones de los corsarios franceses continuaron, en especial en la época de la Guerra de Sucesión Española en que Inglaterra apoyaba a un bando y Francia al otro. Así mientras reinó en España el Archiduque Carlos, apoyado por los ingleses, estos fueron aliados y obtuvieron franquicias, siendo la ciudad asolada por piratas franceses. Al subir al trono el pretendiente Borbón, Felipe V, los franceses pasaron a ser aliados y lo que se temió fueron los ataques de los ingleses. Así en esta época, el filibustero francés Esteban Moreau navegó por el río hasta que el gobernador Bruno Mauricio de Zavala lo derrotó, muriendo en la acción el 25 de mayo de 1720.

Luego de la fundación de Montevideo con su excelente puerto de aguas profundas, mucho del tráfico marítimo pasó a la otra orilla, en especial lo referente a navíos de guerra. Así las siguientes décadas del siglo pasaron sin mayores incidentes de naufragios, al menos de esta banda del río, hasta que en enero de 1763 naufragó en el puerto la fragata de guerra española "Victoria".

En el mes de abril de 1799 se hundió en el río cerca del "Fondeadero de los Pozos" el buque mercante llamado "El Camarón". Esta nave venía de Santa Fé trayendo mercaderías y encalló al norte de la ciudad con un bajo fondo cerca del fondeadero de los Pozos. El Consulado de Buenos Aires a los pocos días hizo una presentación para que se reconociera el lugar al Norte de la ciudad donde se hundió a fin de poner una baliza, si no era posible sacarlo. No fue posible sacarlo y solo se recuperaron mercaderías y otros útiles, el casco quedó hundido y su mástil hizo un tiempo de baliza. Sobre los restos el río fue depositando arena y se formó el banco que aún se conoce como banco Camarón, a la altura del actual Aeroparque de la ciudad.

El siglo XIX se inició, en lo que a naufragios se refiere con el que se produjo en 1805 a causa de un temporal, en el que naufraga en el “banco inglés” la fragata española de guerra “Asunción” que patrullaba el río, ahogándose su comandante, 11 oficiales y 294 hombres. Al año siguiente, 1806, ante la noticia del arribo de las fuerzas navales inglesas que venían con intenciones de invasión, fue enviado a reconocer a la flota que entraba en el río el cutter “San Ignacio” de la armada española que se pierde en el río muriendo su piloto Andrés Oyarbide y todos los tripulantes.

Ya producida la invasión y estando las fuerzas navales inglesas en el puerto de Buenos Aires, el día 7 de agosto un viento huracanado hunde las 5 cañoneras españolas capturadas y ancladas en el riachuelo, perdiéndose también los grandes cutters del HMS “Diadem” y el HMS “Leda”. Los barcos ingleses que quedan en el río después del temporal del 6 y 7, se acercan el día 12 hacia el retiro para hacer tiros de artillería sobre las fuerzas reconquistadoras que atacaban en ese punto y el bajo. En esa oportunidad el HMSS “Justine” un barco mercante auxiliar se acerca demasiado a la costa y a causa de la bajante producida por la sudestada se queda casi en seco, siendo abordado por un piquete de caballería de húsares y marineros españoles al abordaje, en un curioso y quizás único incidente de su tipo en el mundo. En la tarde de ese día las fuerzas reconquistadoras colocan en el muelle 2 piezas de artillería de 18 libras que ponen fuera de combate y hunden a un pequeño buque auxiliar inglés y a la zumaca “Belén” (española) que había sido tomada por Popham en el Riachuelo, ambas embarcaciones estaban casi varadas por la bajante. El día 13 tras la reconquista, las naves inglesas se retiran a la ensenada de Barragán con la intención de juntar sus barcos menores, dispersados, semi hundidos y varados por el temporal.

En 1807, con motivo de la aproximación de los buques enemigos de la segunda flota invasora, se ordena varar e incendiar al bergantín “Dos hermanas” y la fragata “Reconquista”, a fin de que sirvan de brulote.

Los años subsiguientes y los de la guerra de Independencia no se registran fidedignamente hundimientos en la costa de la ciudad. Si los hay en el interior del río y en la otra banda, la oriental, debido a los combates navales frente a Colonia y Montevideo, llevados a cabo por el Almirante Brown contra las fuerzas realistas hispanas en 1814. Por otro lado los bloqueos de Buenos Aires de los años anteriores, 1811 y 1812, al parecer no causan mayores daños a la población y a las naves en el puerto.

En la tercera década del siglo, años antes de la guerra con el Brasil (1825-1828) se produce la pérdida de varios buques detrás del llamado “banco de la ciudad”, en lo que hoy sería la reserva ecológica frente a la ciudad. Los restos de estas embarcaciones podían verse en época de las grandes bajantes del río. Se trataba, entre otros del queche “Zephyr” y del bergantín “Delaware”, ambos norteamericanos y del bergantín “Ebenezer”, inglés, quemado este último en 1820. Los diarios de la época consignan que en las bajantes extraordinarias del río los habitantes de Buenos Aires,

cruzaban a caballo hasta el banco de la ciudad y observaban los restos de las embarcaciones mencionadas.

El naufragio de la “25 de Mayo”

Durante la guerra con el Brasil se produce quizás el mas significativo de los naufragios producidos en la costa de la ciudad de Buenos Aires, el de la nave insignia del Almirante Guillermo Brown, la fragata 25 de Mayo. Después del combate naval de Quilmes, 29 y 30 de julio de 1827, acribillada en su flotación, perdido el mastelero y mastelerillo de trinquete, la nave insignia de Brown, debió ser remolcada y fondeada en los pozos frente al Retiro. Allí fue parcialmente aligerada de su mucho material de artillería y desmantelada. Y aún así debió batirse el 20 de agosto con cuatro naves brasileñas que entraron al puerto con intención de destruirla

El 9 de octubre se produjo una bajante extraordinaria del río y la fragata varó en 4 o 5 pies de agua, oportunidad en el bergantín mercante británico "Florida", que estaba cargado hasta las bordas con cueros y frutos del país, se le descosen las costuras y se hunde.

Mientras se hacía lo posible para elevar y adrizar a la fragata, una tormenta producida días después acabó arrastrando el casco del "Florida" sobre la maltrecha “25 de mayo”, chocando ambas fuertemente y permaneciendo trabadas por casi dos semanas. En ese lapso se terminó de desmantelar la artillería de la fragata que fue trasladada a Barracas.

Finalmente en la noche del 11 de noviembre de 1827, estando aun acoderado a ella el bergantín inglés después de garrear, se desató una fuerte sudestada y ambas naves naufragaron. Luego del hundimiento se balizaron los restos con una boya luminosa, ya que próximo a ellos se hallaba la enfilada de la rada interior, que coincidía en situación y rumbo con los diques actuales.

Es probable que del "Florida" que era mercante se rescatasen en su tiempo el máximo posible de sus materiales, fuera por disposición del seguro o por orden de los agentes de los armadores o el propio capitán. Con todo ello los restos debieron quedar bastante dispersos, a lo que debemos sumar que a fines del siglo en una práctica de torpedos llevada a cabo por la Armada sacó algunos restos a flote y debió diseminar bastante al resto.

Hasta que una mañana de septiembre de 1933 la draga del Ministerio de obras Públicas realizando los trabajos de dragado recogió varios cañones, carronadas e implementos y parte de la quilla, el codaste y el timón, así como anclas y anclotes que hoy se encuentran en el Museo Naval de la Nación. Partes metálicas, clavos y alguna carronada se hallan en el Complejo Museográfico “Enrique Udaondo” de la ciudad de Luján, Provincia de Buenos Aires.

Pero no todo fue rescatado de las naves, ya que para empezar sólo se sacó un casco y no dos, es decir que otro debería estar aún en el fondo del río,

además como la tarea fue hecha “a draga” y sin mucha técnica arqueológica, es de creer que más material queda aún en el fondo, en la parte exterior de la Dársena Norte.

Hasta aquí una apretada síntesis del relevamiento documental que hemos realizado al presente, la tarea sigue en lo referente a los hundimientos durante a los siglos XIX y XX , así como en la ampliación de los datos hasta ahora hallados con documentación inédita de nuestros archivos nacionales, así como los de la Madre Patria.

Fuentes y repositorios:

- Archivo General de la Nación, Sala III Capitanía de Puertos.
- Archivo General de la Armada Argentina.
- Archivo Histórico del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina (DEHN)
- Mapoteca del DEHN, viejas colecciones del Servicio de Hidrografía Naval y Colección Burzio.
- Archivo “Enrique Peña” del Complejo Museográfico “Enrique Udaondo” de Luján, Provincia de Buenos Aires. Contiene copias de documentos del Archivo General de Indias de Sevilla, referentes al Río de la Plata.

Bibliografía

- Armada Argentina: “Historia Marítima Argentina”, tomos II, III, IV y V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980-1990.
- Difrieri, Horacio A. “Atlas de Buenos Aires”, Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, 1981
- Fernández Duró, Cesáreo: “A la Mar madera”, Disquisiciones Náuticas, libro quinto, Madrid 1880.
- Gandía, Enrique de: “Historia de los Piratas en el Río de la Plata”, Buenos Aires, 1936.
- Madero, Eduardo: “Historia del Puerto de Buenos Aires, Buenos Aires, 1939
- Madero, Guillermo: “Historia del Puerto de Buenos Aires”, Buenos Aires, Ed. del autor, 1955.
- Pinasco, Eduardo: “El Puerto de Buenos Aires en los relatos de veinte viajeros”, Talleres Gráficos del Ejército de Salvación, Buenos Aires, 1947.

1.- Informe del Gobernador Pedro Esteban Dávila al Rey, año 1635. Cfr. Pinasco, Eduardo: "El Puerto de Buenos Aires en los relatos de veinte viajeros", Buenos Aires, 1947, pag 19.

2.- Azcárate du Biscay, "Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú..." En la "Revista de Buenos Aires, año 5, 49-50 1867 y Pinasco, Eduardo "El Puerto de Buenos Aires en los relatos de Veinte Viajeros", Buenos Aires 1947, pag. 15 y ss