

Avatares portuarios¹

Cuando Pedro de Mendoza asentó los primeros caseríos en estos lugares, bautizó a la ciudad como De la Santísima Trinidad. Como suele suceder, el nombre quedó en el olvido, oculto tras el que ostentaba el puerto, Buenos Aires. Extraña paradoja, porque el sitio elegido para fundar tal puerto no era el más adecuado para el movimiento de los barcos, aunque sí para defender la plaza de ataques por agua. Curioso origen para un amarradero que con el tiempo se convertiría en el principal puerto de embarque de esta parte de América.

Registran los archivos cientos de observaciones sobre las dificultades que implicaba el desembarco en Buenos Aires durante todo el siglo pasado. “No es posible anclar en buenas condiciones”, repiten los marinos, que anotan en sus cuadernos de bitácora el peligro que amenazaba en la costa por los vientos del este o del sudeste. “A menudo arrastra las embarcaciones”, se alarmaban.

El Río de la Plata tampoco ayudaba demasiado para una llegada honrosa. “Infierno de los navegantes”, lo llamaban con cierto respeto. Es que los canales para el paso de los navíos no estaban convenientemente señalizados, y no fueron dragados sino hasta fines del 1800.

Hacia 1820, el gobierno ordenó colocar boyas en los bancos Chico y Ortíz, para orientar a los marinos. Por esos tiempos, también, se comenzaron a proyectar un muelle y una dársena. Fueron contratados dos ingenieros, uno francés y otro inglés, para que diseñaran los primeros planos. Pero, tal vez por un mal fundacional del país, la falta de fondos impidió que se llevaran a cabo. Por otro lado, tampoco había obreros especializados para concretar los trabajos, lo que significaba que la empresa debía ser realizada íntegramente por extranjeros.

En todo caso, la carencia de un buen puerto representaba una fuente de ingresos para los prácticos que navegaban en sus propios barcos y trasladaban a los grandes navíos hacia el fondeadero. Para tener una idea de los inconvenientes que acarrea esta situación, basta decir que el buque Lord Lynedoch, de 550 toneladas de porte, con una numerosa tripulación a bordo, tuvo que esperar nada menos que 16 meses antes de poder embarcar un cargamento de mulas destinadas a Francia. En general se recomendaba no aparecer por Buenos Aires con naves de más de 200 toneladas.

Los barcos más pesados debían quedarse a varios kilómetros de la costa -por temor a la bajante, o a encallar en rocas o naves hundidas- y tanto la carga como los pasajeros tenían que ser transportados en carros provistos de una ruedas enormes, de alrededor de dos metros de diámetro. Los carreteros, al igual que los prácticos, se hacían pagar sus servicios “todo lo que pueden”, solían quejarse los viajeros. Cuentan que, para no ser esquilados, algunos se hacían transportar a hombros de los marineros, porque les salía más barato. Otros preferían desembarcar en lugares más propicios, como el puerto de Ensenada. Pero luego había que bajar a Buenos Aires en caminos malísimos.

De todas maneras, el tráfico en Buenos Aires era bastante importante, porque la ciudad lo era. A tal punto que había tres goletas que hacían la carrera de Buenos Aires a Montevideo : la Pepa, la Mosca y la Dolores. Si el tiempo era bueno, podían cruzar a la otra capital del Plata en unas 12 horas. Si era malo, podían demorarse hasta una semana. El viaje costaba 17 pesos y los buques contaban con cama. Pero “la dormida” debía pagarse aparte. Para tener una idea del costo, conviene señalar que un saco costaba 20 pesos, un pantalón unos 12 y un buen sombrero podía conseguirse por 10.

Recién el 31 de marzo de 1898, hace casi cien años, se inauguró el Puerto Madero, con toda la pompa de un país que había cambiado lo suficiente como para que fuera imprescindible garantizar los embarques en cualquier condición. Como si fuese otra

metáfora del destino porteño, esa obra que dejaba de lado un pasado de dificultades para comerciar con el mundo perdió su vigencia a los pocos años, y ahora es una excelente inversión inmobiliaria. En terrenos que en 1810 eran un barrial intransitable, la mayor parte del tiempo mojado por el Río de la Plata.

¹ Tomado de: *La pequeña aldea, vida cotidiana en Buenos Aires, 1800-1860*, Raquel Prestigiacomo y Fabián Uccello, Buenos Aires, Eudeba, 1999 (2° edic. 2001)