

EL PRIMER VAPOR

I

Cumplen hoy años del arribo del primer barco que navegó á vapor en nuestro río.

¿Se acuerdan ustedes cómo, cuándo y con quién vino?

Por mucho que interrogamos al más erudito de nuestros higienistas, á quien tan oportuna como espiritualmente se le contestó en cierto conclave de obispos haber sido el médico de sanidad que llevaba á bordo el arca de Noé, no lo sabía.

Nuevo conclave de marinos y marineros, cargadores, cargantes, prácticos lemanes y eruditos alemanes, reunióse para tan ardua investigación.

¿Y saben ustedes lo que resultó?

Pues resultó que el tal vapor no ha llegado. Gente hay que cree no sólo que llegaron vapores á nuestro puerto, sino á nuestras calles, y casi, casi hasta dentro de la casa de gobierno, ó por sus fondos. El presidente, sin ser ya el doctor Pellegrini, extendiéndose un poco desde su silla presidencial alcanzaría á dar la mano á los capitanes de buques fondeados al pie del antiguo fuerte, y donde antaño asomaban cañones para impedir la entrada de toda nave.

Como muestra de que vivimos hoy en fraternidad con el mundo entero, flamean allí los pabellones de todas las naciones, fulgurando el más bello iris de paz.

Al fin de fiestas, comprobado encontrará el curioso lector de cómo el primer vapor en nuestro río, no llegó.

Y mientras se descifra tal enigma, viene aquí como de molde una manita de crónica antigua.

II

Las once y veinte minutos, ni uno más, ni uno menos, daba la campana de Cabildo en la hermosa mañana del domingo 13 de noviembre de 1825, cuando salió de este puerto el bergantín á vapor *Druid*, capitán Bell. Buque, máquina, capitán y marinería, matrícula y pasajeros, todo era inglés, hasta el aceite de sus tornillos, y apenas el río en que navegaba había escapado de serlo, gracias al heroísmo de sus hijos.

Nada extraño era que de popa á proa sólo se oyera el idioma del mar, pues hasta su *sirena* silbaba en inglés, según su eco metálico, semejante al de esterlina hueca.

Si su capitán anunciara un nuevo paseo de ensayo, otra cosa pretendía ensayar Brown, nuestro primer almirante, en vísperas que su colega del vecino Imperio, cierto *lobo* lusitano, amenazaba cerrar herméticamente el puerto con la *Tranca do Rio da Prata*, goleta gemela del bergantín *Terror dos Mares*.

De los tres mil ingleses ya arraigados aquí, trescientos tenían sus familias en esta ciudad, proveyéndose únicamente de las cuarenta casas abiertas de sus peninsulares. Apenas treinta de esos valientes rubios se animaron á tomar pasaje.

A poco andar, empezó el balanceo más de lo que las *lady*s lo desearan, pues ya fuera del puerto, con viento y corriente contrarios, empezó el baile.

En medio de la más agitada varsobiana paró de pronto el buque, y con el silencio de la máquina hiciéronse perceptibles murmuraciones *sotto voce*:

—¡No decía yo! Apenas servirá esto para arroyitos como los del Tigre; pero no en río como éste, á mar parecido.

Otra tímida dama agregaba:

—Vamos mal..... ¡Como no volemos!.....

Mientras que un yanqui exclamaba:

—¡Qué han de entender esos ingleses de invenciones americanas!.....

Vaivén mayúsculo sufrieron algunas con sus cueros, y entremezcladas rodaron bajo la mesa por el violento balanceo, al virar de bordo.

Era que había zafado el bote á remolque, y siguiendo corriente abajo por la estela que dejaba el vapor, tuvo éste que ir á pescarlo.....

Vuelto en sí el buque, su cría y la pálida viajera semi-desmayada, á quien rubio inglesito aproximara más de lo conveniente el frasco de sales, tomaba de nuevo su rumbo, cuando poco después, otra parada.....

Nueva sorpresa, y preguntas sin respuestas y sobresalto y alarmas. «¡Que pare el buque! ¡Queremos bajar! ¡Esto es de nunca concluir! ¡No gana uno para sustos!.....» y cien otras airadas exclamaciones se cruzaban entre los pasajeros agrupados, mientras que la música seguía, y á su compás, el ajuste del tornillo de la máquina, que andaba, como algunos de sus tripulantes, con los tornillos flojos..... Después de tercera y cuarta demora por lo mismo, en cuatro horas á todo vapor, llegó desde este puerto al de San Isidro el primer buque á lo mismo, en su viaje de ensayo, quedado en *ensayo*.

III

Mientras la banda militar tocaba el himno argentino, el capitán invitaba á la mesa con que obsequiara á sus primeros pasajeros. No nos ha llegado el *menú* de aquel primer *lunch* en vapor; pero sí la nómina de los que le devoraron, que nada abre más el apetito que un buen mareo pasado.....

Brown á la cabecera y el capitán Bell en la opuesta atendían á todos, principalmente á media docena de rubias hijas de Albión, intrépidas *turistas*.

La más bella entre ellas, Miss Shéridan, á la derecha del Almirante, hacía notar á éste que, á pesar de ser la mayoría de los presentes ingleses, encontrábanse sólo tres que habían visto vapor antes de salir de Inglaterra. Seguían á uno y otro lado de la cabecera Mr. O'Brien, Miller, Armstrong, Hannah, Eastman, Manc-Kinlay, Gowland, White, Parish, Wilde, Roberston, Billingham, Angelis, Wright, Wilson, Leslie, Harrison, Norton, Gibson, Davis, Morgan, Thompson, Marrat, Lynch, Atkits, Brittain, Mac-Dougal, Zimmerman, Klappembach, Newton, Plowes, Bevans; y entre tantos ingleses, apenas: Rivadavia, Zapiola, Erézcano, el doctor Manuel Belgrano, Riglos, Balcarce, Sarratea, hijos del país. Con el último brindis de Brown: «Porque los barcos á vapor sirvan, no sólo para atraer el comercio de todas las naciones, sino igualmente para defender la integridad de la República,» se dió la orden de regreso.

Durante éste, y mientras el capitán contaba á un grupo en la popa cómo el *Druíd* había llegado á vela, á los sesenta y dos días, desde Gibraltar (16 de junio) hasta la Boca del Riachuelo, donde se le colocó la máquina, su consignatario Robertson explicaba al sabio Bonpland, quien, como

Wilde y Bevans, rodeaban cerca del timón al Sr. Rivadavia, que, para obtener un buque semejante, calculaba un coste de tres mil quinientos pesos fuertes, cinco mil más para su máquina, mil en carpinteros fijos, trescientos cincuenta en mobiliario y hasta mil seiscientos cincuenta en otros gastos. Agregaba que cuando se doblara el número de los cuarenta pasajes vendidos, podría reducirse el valor de cinco pesos por ida y vuelta.

El primer paquete á vapor establecido diez años más tarde entre este puerto y el de Montevideo cobraba una onza de oro, y solía cruzar á todo vapor en tres días el trayecto que al presente se hace en seis horas.

Diez y ocho millones no más se han pagado por solo uno de los sesenta barcos de la escuadra argentina; vendiéndose hoy cualquiera de los pequeños vaporcitos de recreo en el Tigre por los once mil quinientos fuertes que costó el primero.

Apenas cinco años transcurridos de aquel en que Fulton ensayara sobre el Hudson el primer vapor (en el mismo sitio que, en un día de elecciones en Nueva York, nos enseñara el sabio doctor Rawson cómo hubo de ser en Clermont despedazado por la codicia de los boteros), un norteamericano obtuvo ya en 1812 privilegio por diez años del gobierno argentino para la navegación á vapor.

Fenecido el plazo, sin que nuestras contiendas interminables lo dieran para ensayo tan importante, se opusieron á su renovación los señores Bevans y Wilde en el informe que se les pidió, dictaminando ofrecer tal privilegio á una compañía de accionistas de mil acciones á trescientos pesos, colocadas en comerciantes de los puertos de Buenos Aires, Montevideo, Santa Fe, Entre-Ríos y Corrientes.

V

Como datos ilustrativos agregaremos que á Montevideo llegó el primer vapor en 1824. Tenía por nombre el propulsor que lo guiaba, y no pudo establecerse como paquete por no alcanzar á cubrir sus gastos.

Hacemos notar de paso la coincidencia de que el ilustrado literato argentino José Antonio Miralla, el mismo año del vapor en el Plata y el 9 de julio de 1825, hacía viaje de ensayo en el primer barco á vapor que llegó al puerto de Cartagena (Colombia).

Sólo diez años más tarde, el 11 de julio de 1835, arribó á Montevideo el *Potomac* de doscientas cuarenta y seis toneladas.

Vendido en aquel puerto, cambió su nombre por el de *Federación*, y su rumbo, como el anterior, hacia el Janeiro, pues á los dos meses de es-

tablecido paquete entre uno y otro puerto del Plata, abandonó su carrera por falta de pasajeros.

Diez años después, el *Fulton*, *Gorgon* y *Firebrand* fueron los primeros que remontaron las aguas del Paraná, después del combate en la Vuelta de Obligado (1845), y al siguiente el *Alecto*, vapor de guerra inglés, capitán Sullivan, surcó el Uruguay hasta Paisandú, el Paraná hasta Corrientes y el Paraguay hasta la Asunción, levantando las mejores cartas de navegación de esos ríos.

En 1849 ingresó en la escuadra argentina el primer vapor que, al cambiar de bandera brasilera, cambió su antiguo nombre *Carlota* por el de *La Merced*.

Si no fué saludado con banderas y repiques, como en Montevideo, por toda la población que coronaba azoteas y murallas cuando el primitivo vapor, de efímera aparición, asomó, dejando su nombre en la calle hoy de *Misiones*, verdadera peregrinación de curiosos atravesaba los barriales de la Boca para quedarse con la misma abierta, admirando la portentosa novedad á cuya proa y popa asomaban dos cañoncitos.

La única devastación que *La Merced* causó, fué en los sauzales de las islas del Paraná que transportara á Palermo. En una de las impaciencias de Rozas, por su larga demora, ordenó que si el vapor no *alzaba vapor*, á pesar de sus doscientos caballos, le mandasen otros tantos de sangre para que lo cuarteasen en su varadura.

Con la precipitación se colocó al revés alguna pieza central, por lo que, en vez de avanzar, empezó el buque á ir para atrás, Paraná arriba. Desesperado el maquinista, sube, baja, escudriña; va de un lado á otro, sin dar en el clavo, hasta que, apagando los fuegos, haciendo, es decir, no haciendo nada, el buque lo hizo todo, y obedeciendo al río (por la ley natural de la corriente), trajo á este vapor aguas abajo, á son de camalote....

Parece que en otras muchas andaban las cosas para atrás, como el vapor *La Merced* en aquella ocasión.

Pero esto sucedía sólo por entonces, no al presente, que á poco nos mandan averiguar en Liverpool cuándo llegó el primer vapor al Río de la Plata...

Tan bien organizados se encuentran los archivos de oficinas de ultramar, cabotaje, estadística, entradas y salidas.

VI

El 18 de junio de 1850 arribaba el vapor americano *Williams J. Peace*, que se le llamó el *Palacio blanco* flotante, por el color de los tambores.

Al comprarlo el gobierno de Montevideo, se le bautizó con el nombre

de *Uruguay*, y fué el que *saltó* el Salto, navegando el primero en el río de su nombre hasta Uruguayana, con el hermoso pabellón de las nueve fajas.

En febrero del año 51, vino el *Esk*, de la Mala Real Inglesa, que conducía los pasajeros desde este puerto hasta el de Janeiro, de donde no pasaban los grandes transatlánticos. En octubre del mismo año fondeó aquí el vapor norteamericano *Manuelita Rozas*, destinado á llevar la noticia de la caída del tirano de su nombre á Montevideo, de donde repatriara el mismo 4 de febrero al doctor Alsina, Mármol, Madero, Silveyra y otros. Armado luego en guerra, fué el primero que llevó el nombre de *Almirante Brown*.

Quince días antes del 3 de febrero, había llegado el *Correo*, después *General Pinto*.

.....

Pero no haciendo la crónica de la navegación á vapor en el Plata, nos limitamos á repetir que el año 1824 arribó el primer vapor á su desembocadura, y al siguiente salió otro de nuestro puerto, que no llegó á su boca.

Desde la caída del tirano Rozas, la libre navegación de los ríos fué un hecho, y el vapor se ha generalizado tanto, que hasta en los más remotos ríos la calma perennal y el silencio monótono de sus riberas es interrumpido por el ruido armonioso del vapor, que alegra y anima aquellas soledades, llevando con sus ecos los del último progreso hasta los confines de la civilización.

.....

En estricta verdad no fué el *Druid* el que primero rizará las aguas del Plata, como no fué el *Chile* ni el *Perú* los que primero navegaron en el Pacífico el año 1840, según se ha afirmado. El *Telica* recibió en Guayaquil máquina y bandera colombiana en 1829. Salió de ese puerto; pero no llegó al del Callao, pues que su capitán Metrovich halló más conveniente hacerlo volar, descargando su pistola sobre un cuñete de pólvora, desesperado por los reclamos de las pasajeras y los desdenes de la más hermosa de ellas.

Explicado queda cómo el primer vapor en nuestro río no llegó. Cual el *Telica* en el Guayas, salió de la Boca del Riachuelo, donde al bergantín de vela *Druid* se le agregó una máquina.

¡Veinte años habían de pasar para que se avanzara un tramo más! Recién en el de 1845, surcó el vapor el río Paraná, no sin antes haber tenido que romper á cañonazos las gruesas cadenas con que el tirano obstruía la entrada de todo progreso.

Como una sola cifra entraña más elocuencia que muchas figuras de retórica, recordamos que la *Revista de Estadística* publicada en Londres el año del vapor hace notar que la importación en Buenos Aires ascendía á ochocientos tres mil libras esterlinas anuales, y que sólo por su puerto en-

traban productos ingleses por valor de noventa y seis mil libras más que los que en Chile, Perú, Colombia y Méjico se introducían.

Mucho más rápidamente ha coadyuvado al adelanto humano el invento de Fulton desde 1807, que cuanto había avanzado desde el día en que un gajo arrastrado por la corriente diera la primera idea de la navegación.

Todavía no han sido bastante ensalzados estos tres grandes benefactores de la humanidad: *Franklin, Fulton, Edison*.

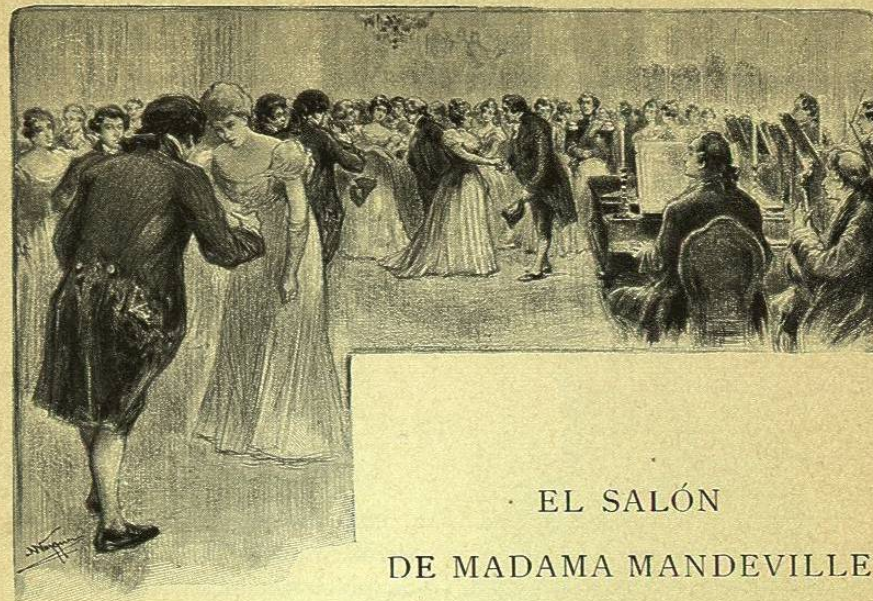
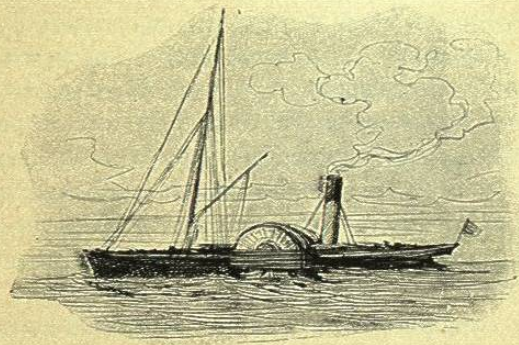
El vapor ha transformado la tierra, y también las aguas.

Él domina la cima y el abismo, perfora la montaña, ensancha los mares y aproxima sus riberas, abreviando el tiempo y la distancia.

El progreso que á él debemos en nuestros usos y costumbres, hábitos y refinamientos, bien merece digna recordación, como el capitán Bell en el septuagésimo aniversario de su arribo.

Salvemos del olvido el nombre del buque que hizo conocer á nuestros abuelos la potencia de su máquina en sus primeros tímidos ensayos hacia la Ensenada, donde no llegó, ó á San Isidro, al que no volvió.

¡Gloria al descubridor del vapor, que ha confortado y hermoseado la habitación del hombre!



EL SALÓN
DE MADAMA MANDEVILLE

I

Era este salón el más concurrido desde antes de llevar ese apellido la señorita Sánchez, que fué igualmente señora de Thompson, tres nombres distintos y una sola verdadera. Fué también el más largo, no sólo por sus trece varas de longitud y seis de ancho, en el que llegaron á bailar sesenta parejas á la vez, sino porque reunió lo más selecto de nuestra sociedad.

Desde antes de 1806 hasta después de 1866, en largo medio siglo, con breves interrupciones, pasó por él cuanto de notable llegaba al país. Tan consecuentes fueron sus comensales, que todavía en esta última fecha concurrían, treinta años ha, algunos de la juventud elegante de 1837.

Ya *el año de la reconquista* se reunían en torno á la mesa de malilla las bellezas de su tiempo, rodeando al *virrey de la victoria*, general Liniers, y codeándose Puyredón, Sáenz Valiente, Sarratea, Lezica, Escalada y Almagro con Berresford y sus ayudantes, que hallaban en tan amable sociedad lenitivo á sus breves horas de prisión.

No fueron meras sonrisas de trivialidad, efímera galantería ó crítica de modas lo que en ese ambiente de tolerancia y cultura se desarrollaba. Entre dos amables cortesías, San Martín combinaba con el mayor Alvear