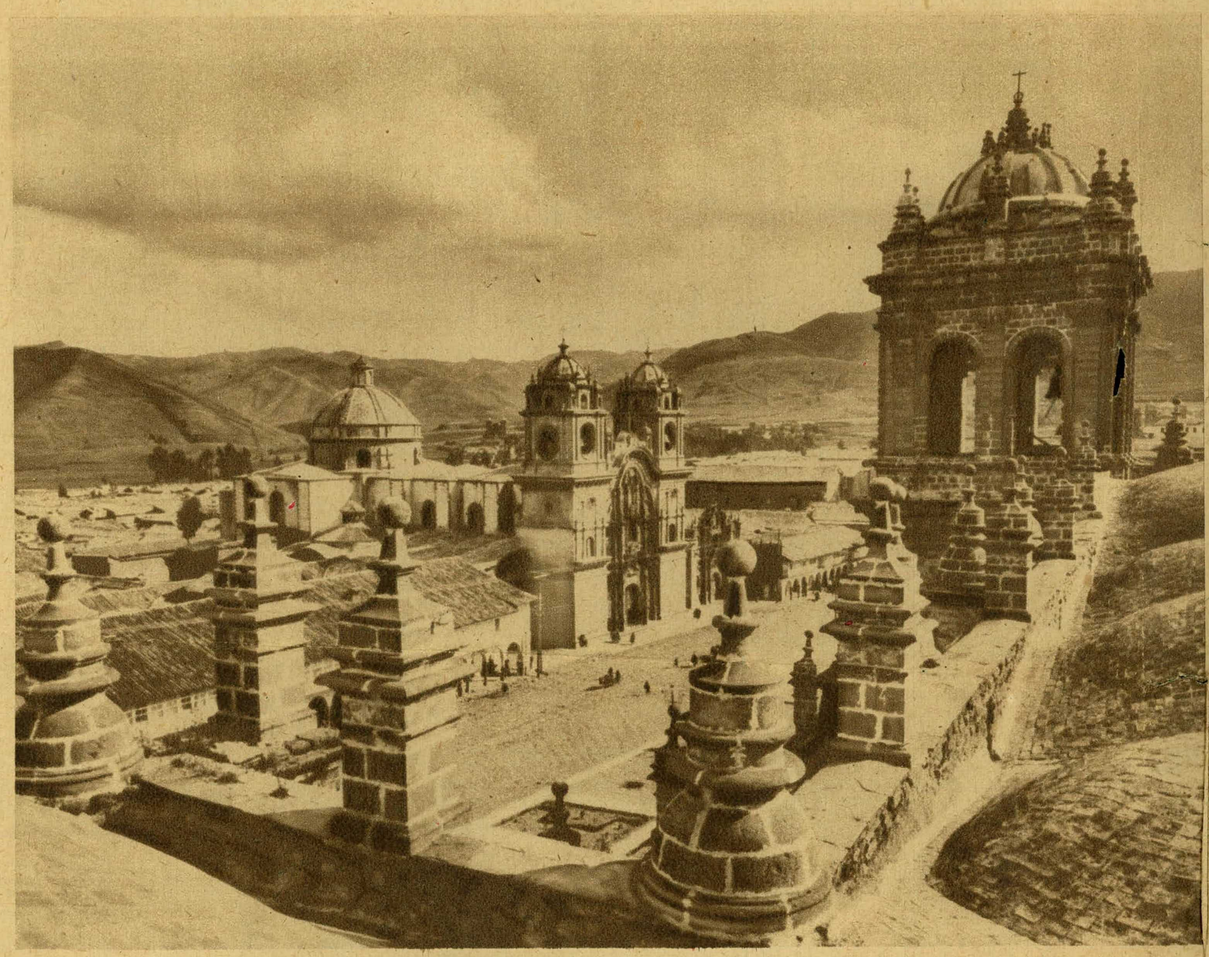


En primer término, parte de la techumbre de la Catedral; al fondo, la Compañía de Jesús

Iglesia de San Sebastián, en los suburbios del Cuzco

LA ARQUITECTURA COLONIAL DEL CUZCO

POR J. URIEL GARCÍA

Especial para LA PRENSA
Cuzco, 1935.

EL proceso de desenvolvimiento de la arquitectura colonial del Cuzco, y aun de todo el Sur del Perú, si vamos a atenernos sólo a lo cronológico, puede dividirse en dos períodos. El primero, que abarca desde el establecimiento de los conquistadores, a partir de 1534, hasta el terremoto de 1650 que asoló la ciudad y gran parte del vasto territorio sudperuano, cataclismo que redujo a escombros casi todo lo hasta entonces edificado. Y el segundo, desde aquella fecha hasta la emancipación.

Pero si además del curso del tiempo tomamos como punto de referencia el contenido o la expresión social del arte, la arquitectura colonial se clasificaría en dos grupos distintos. En primer lugar, la arquitectura que podría llamarse urbana o de ciudad, entre las pocas ciudades propiamente tales que se formaron durante la dominación española, arquitectura de carácter hispánico dominante. Y en segundo lugar, aquella otra de acusado sentido rústico, de expresión aldeana o campesina, entre las numerosas aldeas que hasta hoy son la manifestación de la vida nacional y de dominante vigor indígena. En la ciudad predominó la forma estética importada de la metrópoli, y en la aldea adquirió relieve enérgico el sentido plástico del alma campesina, expresado singularmente en el arte ornamental, que es aporte de motivos tomados de la flora y de la fauna ambientes. Aquél era el arte de los señores; éste, en cambio, el arte verdadero de los "pueblos", indios y mestizos.

Concretándonos sólo al Cuzco, raros son los monumentos correspondientes al primer período; el terremoto los trajo abajo. Apenas salvaron de la catástrofe la catedral y Santa Clara. Por eso en estos raros ejemplares el estilo dominante es el llamado "renacimiento español", correspondiente a la época de Felipe II, a la persecución religiosa, al espíritu monástico del Escorial y de la técnica herreriana. Primer siglo colonial (segunda mitad del siglo XVI y primera del siguiente) del proceso de amestizamiento de América, vacilante y mimetista. Mientras la aldehuela campesina de este inmenso campo peruano aun no se atrevía a erguir debidamente sus monumentos próceres.

En el segundo período (segunda mitad del siglo XVII y todo el XVIII), el régimen feudal ha llegado a su apogeo, todos los descendientes de los conquistadores se han enriquecido a expensas del pueblo indio; el lujo y el boato son deslumbrantes entre las clases altas, mientras la miseria es cada vez más aguda entre los hombres de la base. Éste es el momento en que el espíritu del campo resplandece en las fachadas de los templos aldeanos, como una contradicción sintomática entre la servidumbre y el señorío. Por medio del arte arquitectónico se evidencia la satisfacción de los unos y el desconsuelo de los más; para unos, la masa arquitectónica es afirmación de dominio, mientras que para los demás la forma ornamental que la complementa es ironía vengadora.

En esta vez, los estilos barroco y churriguerescos son los más apropiados para encubrir esos sentimientos contrapuestos de la clase dominadora y de la dominada. En la aldea, donde más imperan corregidores y caciques, yérguense altos monumentos de piedra en cuyos rostros el alma del campesino, del alarife indiomestizo, imprime su ironía, involucrando sobre la faz de la España católica, grabada en piedra, la flor comarcana, el animal montuno o la columna estilizada que representa a una india bailarina de feria. Pomposa, recargada de metáforas ornamentales, espectacular y pintoresca es la arquitectura aldeana, desde el humilladero que se yergue en el cruce de los caminos hasta el gigantesco torreón de la iglesia parroquial. De esa mezcla llena de humorismo nace el estilo "crespo", estilo tan apropiado y tan del gusto de las masas explotadas.

Así, dentro del segundo período cronológico y enfrentándose a los monumentos urbanos, nace un estilo arquitectónico popular y vibrante, contorsionado e irónico, de fuerte sabor mestizo, arte propiamente nacional. Arte campesino, en pugna casi con el feudal de las ciudades, donde predomina, como se ha dicho, el gusto de las clases altas y "cultas". Este epígono de los estilos españoles floreció en los suburbios cuzqueños y en todas las aldeas del Sur del Perú. Arte espectacular, conexo con las suntuosas procesiones patronales, con la policromía de las ferias dominicales, con la psicología sensualista de las costumbres populares.

***

La Catedral es la gran obra del coloniaje, monumento típico de la arquitectura de ciudad y del gusto de las clases altas, descendientes de conquistadores. Emplazada sobre la terraza que se alza en el ángulo oriental de la plaza de Armas, la Huacaypata de los incas, y en donde antes estaba el santuario en honor del dios Wirakocha.

Juego de grandes masas, de volúmenes gigantescos que se incrustan conquistadores entre los barrios del Cuzco oriental. Superficies pétreas que aplastan los contornos extraños, almenados bastiones de sentido beligerante, trazados así en el plano originario con propósitos defensivos, pues estaba fresco el recuerdo del alzamiento del inca Manco II. Moles ingentes, volúmenes henchidos de impulso espacial, macizos expansivos y llenos de soberbia como para destruir toda huella del monumento incaico. La Catedral simbólica la psicología agresiva del conquistador del siglo XVI.

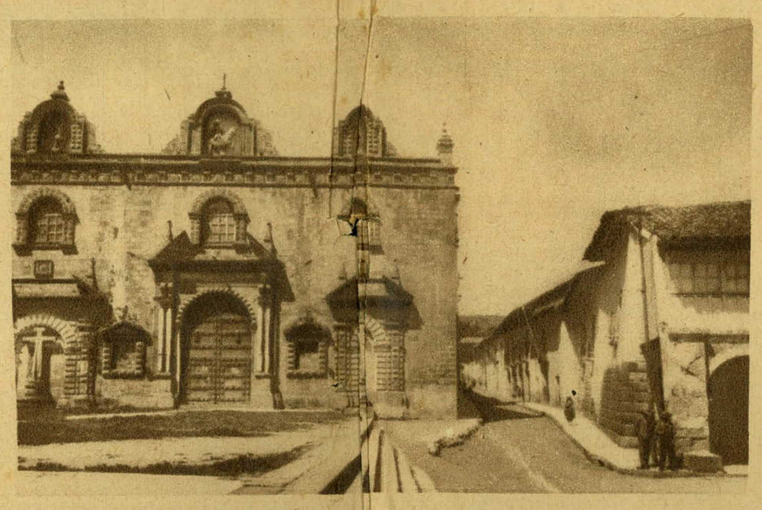
Se levantó en cerca de cien años. Su planta fué trazada por el maestro Juan de Varamendi y las bases fueron consolidadas por Juan Correa. A paso de siglo fueron construídos los alzados, con la dirección sucesiva de técnicos eclesiásticos, en su mayor parte, como Juan Rodríguez de Rivera, Juan de Cárdenas y Céspedes, Diego Arias de la Cerda. Intervinieron en el cierre de las bóvedas Juan Toledano, Juan de la Coba, y especialmente, incluso en la facción de la fachada, ya en pleno siglo XVII, el arquitecto Francisco Domínguez Chávez y Arellano.

El interior de la Catedral es, igualmente un gallardo juego de masas; altas bóvedas, arcadas de medio punto, con excepción de dos capillas laterales que lucen arcos en ojiva; frisos y arquitrabes tan sólo en juego de líneas, sin ningún acento ornamental orgánico; inmensos pilares aristados, sustentadores del gigantesco navío.

La catedral arrastra por sus dos flancos los muros complementarios de las dos iglesias que a ella se adosan, El triunfo y la Sagrada Familia. Es cierto, monumentos que corresponden a épocas posteriores. El primero, restaurado en 1664 y 1679, sucesivamente, por Arias de la Cerda y por el obispo Serrada. El otro, se edificó de 1723 a 1735. Las columnas "amelcochadas" (en frabuzón o salomónicas) de la "Sagrada Familia", bien dicen de las contorsiones churriguerescas que comienzan a vibrar entre las piedras religiosas del Setecientos. Igualmente, los rosetones y las superficies escamadas de El triunfo.

***

Santa Clara data también del final del siglo XVI; resistió triunfante el terremoto de 1650. Arquitectura franciscana, exhausta de brillantez decorativa. Sobrio ábside, estriadas columnas jónicas, arquitrabes, frisos y frontones sencillísimos. Trabájaron esta iglesia, merced al impulso económico y pródigo de la donante y fundadora doña Beatriz de Villegas, primero, el maestro Juan Gutiérrez, mestizo; luego, finalizó la obra con el cierre de las bóvedas y la facción íntegra de la fachada, el alarife indio Lucas Quispe. A este último le corresponde toda la obra de columnas, frisos, arquitrabes y frontones de la fachada, según escritura de concierto celebrada con la Villegas en 24 de mayo de 1599, apenas a medio siglo después de la conquista; todo por la suma de 280 pesos, más el yantar y el vino por cuenta de la donante. En cambio, el arco toral del interior de la iglesia lo cerró y acabó el alarife Pedro Cuñiga.



La iglesia El Triunfo

***

La Compañía, que comprende el templo y convento de los jesuítas, tal como está ahora, data de 1650 a 1668. Hasta el momento, del único que se sabe que intervino en su construcción es del arquitecto Chávez y Arellano, que en la misma época terminaba la fachada de la catedral. Es cierto que en esta época hay en el Cuzco una legión de arquitectos, pero en los archivos notariales que nos sirven de fuente no hemos encontrado otra escritura que la de 22 de marzo de 1652, entre el procurador de los jesuítas, fray Juan de la Rocha, y el mencionado maestro. Al menos, la cúpula y la fachada son de aquél.

Ya no hay aquí abstractas masas en ansias de anchura, en afanes de conquistar cada vez más tierras de indios, sino altas formas superpuestas hacia las nubes y risueños motivos ornamentales. No son bastiones de impulso beligerante — ya el pueblo indio está totalmente sometido y el jesuíta es el primero que más lo atrae —, sino flamígeras figuras ornamentales que van a ofuscar gratamente los ojos del pueblo y lo han de adormecer de gusto en medio de su servidumbre. Vibración barroca, de ese barroquismo estilo jesuítico, de movimiento tan grato a la vista; abundancia de hojarasca, ondulación de espiras; incitadores relieves de flores y frutos; mueca de quimeras y mascarones en movimiento convulso. Retórica casuística del suarismo en contienda con la escolástica tomasina de seminaristas y canónigos del frente (la Catedral). Ya se insinúa algún ornamento de motivación genuinamente indígena (fachada de la actual Universidad).

***

La importancia de los monumentos mercedarios está por dentro, al contrario de los jesuíticos.

La iglesia es severa, de tres naves, de sencillez semejante a la Catedral. Gallardos arcos de medio punto sostenidos por altos pilares aristados. Estas obras fueron realizadas por dos alarifes indios, Alonso Casay y Francisco Monya, de los "ayllus" Choco y Quellayca, de los alrededores del Cuzco. Los contrató el padre Juan Riquelme, en 1654. La fachada y el campanario tienen ciertas salpicaduras barrocas, sin unidad de estilo.

El monumento egregio del Cuzco feudal es el primer claustro del convento de la Merced. Amplio cuadrilátero rodeado por altas arcadas que absorben abundante luz; pilares formeros almohadillados, columnatas decorativas exornadas con escamas, estrías, sogas, diamantes; frisos llenos de hojarasca; modillones que sustentan anchas cornisas; enjutas con arabescos de reminiscencias moriscas. Nótase aquí la mano de los principales maestros de la época, a más de Chávez y Arellano, Juan Samamés, Martín de Torres, Juan Toledano, Juan de Olmos.

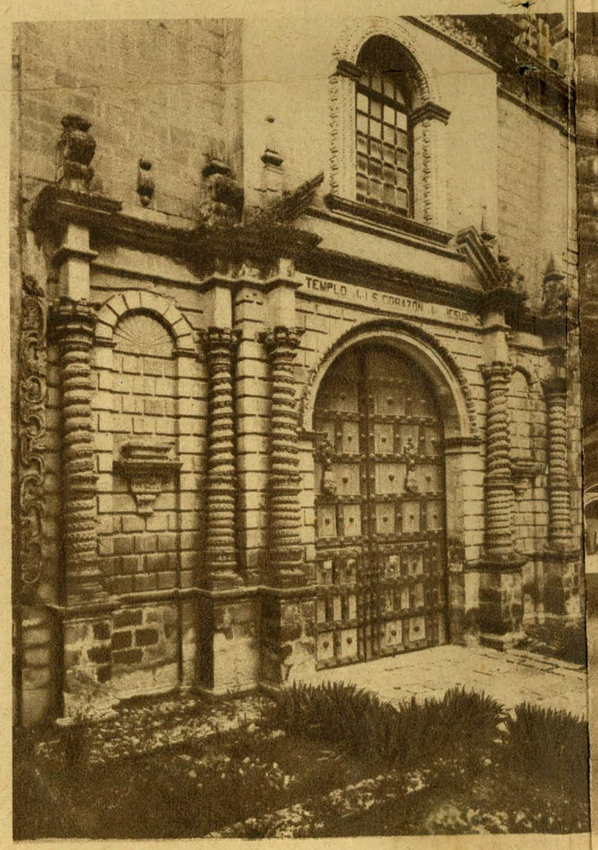
El segundo claustro, para ser de la segunda mitad del siglo XVII, es una supervivencia del alma del conquistador intolerante. Severo, exhausto de decoración alguna, de formas simples y rígidas, de ambiente reacio a la luz. Fué restaurado después del terremoto de 1650 con los mismos materiales ya construídos en 1634 por Miguel Gutiérrez Sencio. Su estilo "dórico", como reza en la escritura respectiva, bien lo dice.

***

Un monumento de tendencia hacia la arquitectura campesina, entre los suburbios cuzqueños, es el de San Sebastián. No ha dejado del todo la nota dominante de la estética feudal, como ha ocurrido, por ejemplo, en los monumentos del Kollao (arte de dominio campesino); pero aquí ya se ven asomos de ese proceso mental operado en el alarife indio, que va libertándose de los cánones que le impone el gusto de las clases dominadoras.

La fachada de piedra, adosada a las bóvedas de barro, ostenta elementos decorativos pintorescos, de factura india, en sus tres cuerpos. Búcaros indios, flores, frutos, aves de confección propia de la mentalidad indígena. Aurora del estilo crespo que va fomentando, como un narcótico, para halago del pueblo, el obispo Mollinedo, el Mecenas del Cuzco.

La evolución cronológica de este monumento es un tanto enrevesada. La primera obra erguida fué la torre de la Epístola, con la dirección técnica del licenciado Juan de Honor y Bustamante y de los caciques de la parroquia, en 1664. Luego vino la fachada, en 1685, mandada construir por el obispo Mollinedo; finalmente, la torre opuesta, que se hizo ya en 1799, con la dirección de Martín Aragón, pero que no es sino la imitación exacta de la anterior.



Templo de La Sagrada Familia o Corazón de Jesús

Interior del primer claustro de La Merced

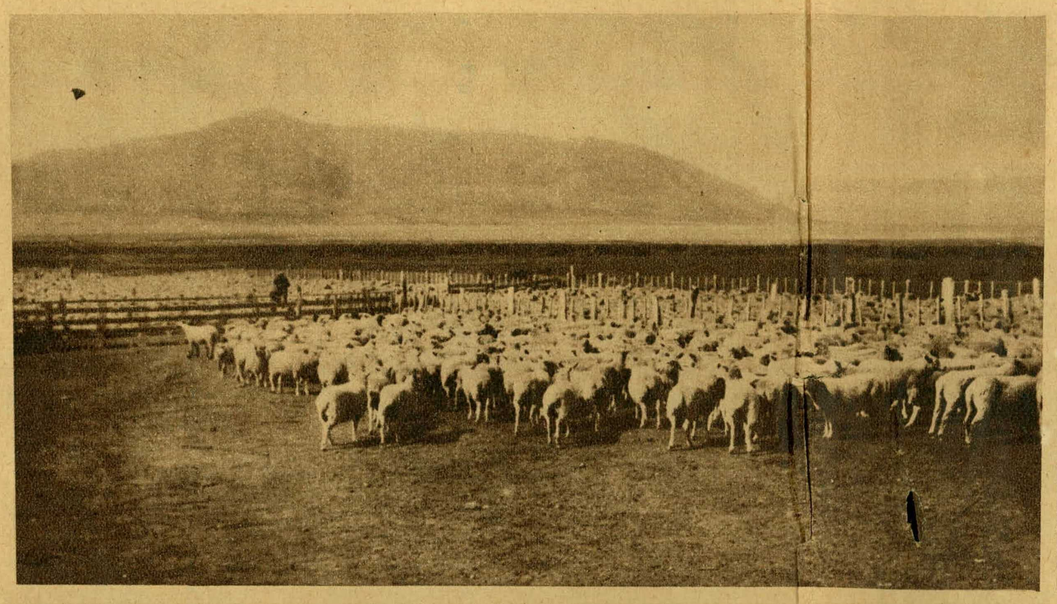
NUESTRAS ARTERIAS FLUVIALES

Contribución al estudio de la navegación comercial del río Santa Cruz

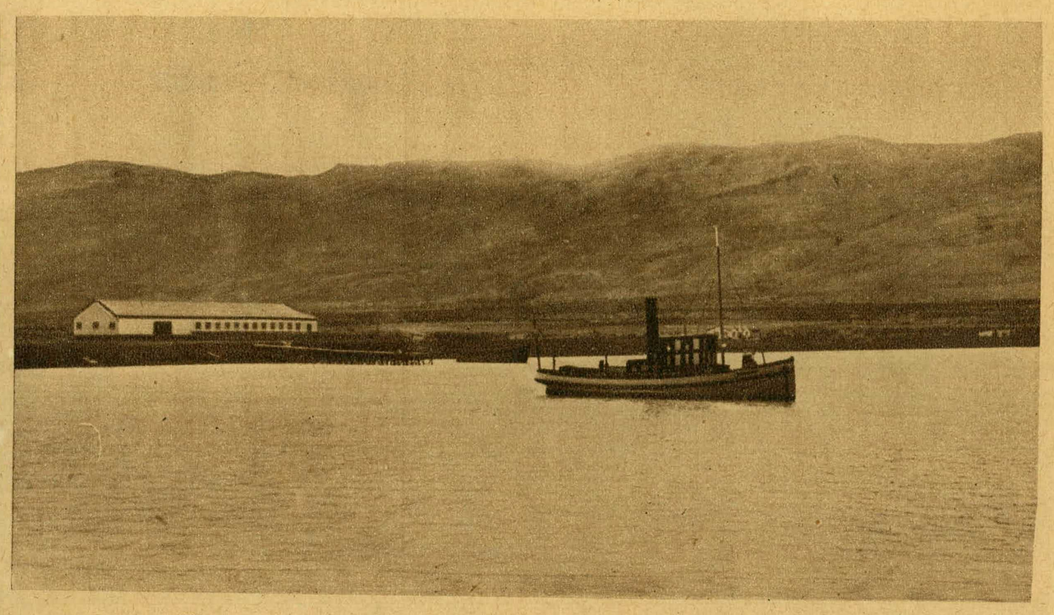
POR

EDELMIRO A. CORREA FALCÓN

Especial para LA PRENSA



Rebaño de ovejas en los corrales de una estancia cordillerana. Al fondo se ve el cerro Frías, de 1.100 metros de altura



El antiguo aserradero Avellaneda, hoy clausurado, en el lago Argentino

Lago Argentino, 1935.

EL trasporte de productos desde las inmediaciones de los lagos Viedma y Argentino continúa siendo costoso, si bien el progreso de la industria automotriz ha contribuído a solucionar el factor tiempo. Un día o día y medio bastan hoy, en verano, para trasponer los 350 kilómetros que separan esas zonas de los puertos de Santa Cruz o Río Gallegos. El trasporte en carretas se prolongaba anteriormente a quince días, si en el trayecto no ocurrían novedades que dilataran el viaje por mayor tiempo.

Entendemos que la solución definitiva del problema del trasporte de productos habrá de encontrarse en la navegación comercial del río Santa Cruz, vía natural que ya vislumbraba el doctor Francisco P. Moreno cuando, a raíz de su exploración en 1877, decía en su diario de viaje: "Los habitantes de la bahía de Santa Cruz no verán entonces descender como ahora un bote como el mío, sino grandes embarcaciones que traigan al Atlántico las riquezas del corazón de la Patagonia y de los Andes. Donde hoy no hay más que soledad y desamparo, hemos de ver colonias florecientes, y la hoy poco visitada bahía de Santa Cruz ha de ser el punto más frecuentado de los mares del Sur".

La primera exploración del río Santa Cruz, de acuerdo con los datos que poseemos, la realizó Fitz Roy, quien, dejando fondeado en Santa Cruz al "Beagle", que comandaba, remontó la corriente del río en tres botes, en 1834, acompañado del célebre naturalista Carlos Darwin, algunos oficiales y una dotación de marineros para tripular las embarcaciones. Fué en esa oportunidad, sin lugar a dudas, cuando el sabio motejó de "tierra maldita" a nuestra Patagonia, y no fueron ajenas al severo juicio vertido las fatigas y penalidades que sufrieron los expedicionarios durante todo el tiempo. En ese prolongado viaje de estudio del "Beagle" por las costas de la América del Sur (1831 a 1836), fué cuando el conocido sabio recogió los primeros materiales para su notable obra "Del origen de las especies por vía de la selección natural", publicada en 1859.

La expedición de Fitz Roy y Darwin no llegó hasta el lago al cual Moreno designara posteriormente con el nombre de Argentino, pero sirvió para señalar la ruta, y de la carta levantada entonces se valieron los expedicionarios que les siguieron.

En 1873 un alférez de nuestra marina de guerra, don Valentín Feilberg, realizó una expedición por el Santa Cruz y llegó hasta el lago Argentino, pero no pudo navegar en éste por la falta de elementos y el mal tiempo reinante.

La expedición que obtuvo resultados más completos fué la dirigida por el doctor Francisco P. Moreno, el mismo que, años después, fué el experto perito argentino en el pleito de límites con nuestros vecinos del Oeste. Otro oficial de nuestra marina de guerra, don Carlos Moyano, acompañó al esforzado explorador.

El doctor Moreno ha hecho honor a sus predecesores en la exploración del río, designando con el nombre de Fitz Roy al majestuoso y elevado cerro que se encuentra al Oeste del lago Viedma, y con el de Feilberg a la punta Norte del lago Argentino. Toda la toponimia de la región, por otra parte, obedece a las designaciones impuestas por el doctor Moreno en ese viaje. Supo inspirarse sempre en personajes o lugares del país a quienes le unían la admiración o el cariño; así ostentan sus nombres los cerros Avellaneda, Frías, Buenos Aires, Moyano, los lagos San Martín y Viedma, etcétera.

En su exploración del río que une los lagos Viedma y Argentino, el doctor Moreno tuvo un percance que pudo ser funesto; él mismo nos relata la aventura en esta forma: "Caminaba solo hacia el río para dejar en su orilla una botella que contuviera la prueba de mi visita a él, cuando al pasar cerca de un matorral he sido atacado por una leona. La poca precaución que toma el viajero, pocas veces agredido, hace que me encuentre sin armas. Sólo llevo conmigo la brújula prismática en su estuche y unas pinzas para tomar insectos, débiles armas ambas para repeler una fiera. Sin embargo, la presencia de ánimo no me ha abandonado y a pesar de haber sido arrojado al suelo por la fuerza del choque violento que he recibido de la leona, al sujetarse ésta con las uñas sobre mis espaldas cara, tratando de morderme en el cuello, he podido levantarme, arrollar el poncho y remolinear velozmente la brújula a manera de boleadora e imponer así a la puma, que se lanza varias veces con intención de herirme, consiguiendo sólo romper el poncho y arañarme en el pecho y piernas, desgarrándome las ropas. He podido, sin ser ofendido gravemente, llegar hasta el paradero, en cuyas inmediaciones se ocultó la puma cerca de unas matas, para esperar el momento de hacer la víctima que esperaba su estómago vacío, y aquí la hemos muerto. El río recibe por este suceso, que poco ha faltado para ser trágico, el nombre de río Leona.

* * *

A partir de 1916 ó 1917, el Ministerio de Obras Públicas costeó un estudio del río Santa Cruz, que estuvo a cargo del ingeniero Debenedetti. La campaña duró cinco años y fueron prolijos los trabajos realizados, así como el informe que elevó el citado ingeniero, jefe de la comisión. Finaliza ese informe con las siguientes frases: "En síntesis, pues, la navegación del río Santa Cruz, si bien laboriosa aguas arriba, es perfectamente factible, tanto por lo que se refiere a la velocidad y profundidad, como por lo que atañe al reconocimiento de la canal principal, que si bien no obedece estrictamente a las leyes de la hidráulica, se efectúa con suficiente rapidez". Se ha hablado algunas veces de la conveniencia de construir un ferrocarril para unir Río Gallegos con el lago Argentino, y, poco tiempo hace, hemos leído en LA PRENSA un trabajo del capitán de fragata don José A. Oca Balda sobre cabotaje marítimo, en el cual, de pasada, sostiene esa conveniencia. Estamos de acuerdo con los sostenedores de la tesis en cuanto ella se refiera a otras regiones del territorio, pero disentimos en lo que respecta a la zona de influencia del río Santa Cruz.

Un cálculo superficial del costo aproximado del tendido de línea férrea, tren rodante y mantenimiento, comparados con el cálculo de recursos con que pudiera contar una empresa cualquiera para reembolsar el capital invertido o sólo para obtener un interés de ese capital, es suficiente para declarar que un proyecto de ferrocarril para unir lago Argentino con el Atlántico, ya sea el puerto de Santa Cruz o el de Gallegos, pues ambos están a igual distancia de aquél, es irracticable. No existe ni la más remota posibilidad de que el capital empleado en esta obra diera un centavo de utilidad; las pérdidas se sumarían a las pérdidas, año tras año. Y para comprobarlo bastará consignar el dato de que la producción de la zona en todo el recorrido de la línea, actualmente y hacía por seis o siete decenas de años el futuro, puede ser trasportada por ferrocarril en el corto término de cuatro meses, pues es preciso no olvidar que el trasporte de lana y el de animales en pie para frigorífico no admite dilación y debe ser concluído antes del mes de mayo, so pena de malograr las ventas de esos productos. El ferrocarril, dada la topografía del terreno y la latitud en que debe establecerse, tampoco podría realizar su servicio después del citado mes; tampoco podría reiniciarlo antes del mes de octubre o noviembre. Pero aunque así no fuera, es incuestionable que las esquilas tienen que efectuarse entre los meses de noviembre y fines de enero, a más tardar, por razones climatológicas, y que los animales, por las mismas razones, no engordan después de febrero y es indispensable venderlos para obtener buenos precios y para aliviar los campos, ya que la capacidad zootécnica de éstos no admite mayor número de aquel que está definitivamente establecido por la experiencia. Vale decir, entonces, que el ferrocarril debe hacer el trasporte total de los productos en un plazo perentorio de cuatro meses. El resto del año, dicho ferrocarril quedaría paralizado.

Al asignar una actividad de cuatro meses al ferrocarril, no olvidamos el trasporte de madera y leña procedente de los bosques cordilleranos, pues sin este renglón, la actividad del ferrocarril se reduciría a menor tiempo.

* * *

Descartada, pues, la conveniencia de construir un ferrocarril, aunque éste fuera de fomento, ya que ni el gobierno nacional echaría sobre el erario público un descalabro financiero como el que resultaría de esa aventura, no queda otra solución que la de emplear el río Santa Cruz para acercar al Atlántico una extensa zona de campos de ganadería.

Una empresa de navegación comercial que satisfaga las necesidades actuales de las regiones de los lagos Argentino y Viedma, así como de la extensa zona de influencia del mismo río Santa Cruz, no es una obra de romanos ni demanda el cuantioso capital que importa la construcción de una línea ferroviaria.

El río Santa Cruz es un meandro, y esa característica significa que han de emplearse barcos apropiados para su navegación, es decir, construídos especialmente para cursar sus aguas. También es necesario disponer de personal idóneo en la navegación de meandros, prácticos de esta clase de ríos y no marinos de escuela. Contando con esos dos factores, creemos que la navegación no ofrecería serios inconvenientes.

Según los estudios oficiales, la distancia entre el lago Argentino y puerto Santa Cruz, es de 365 kilómetros y la velocidad de la corriente, a pelo de agua, de dos metros por segundo, a excepción del rápido Charles Führ y del tramo comprendido entre el kilómetro 352 y 356, en los cuales la velocidad de corriente alcanza a tres metros por segundo. La canal, de una profundidad mínima de tres metros (de octubre a mayo), no tiene más que dos estrechamientos: en el kilómetro 293, con diez metros de ancho y cuatro de profundidad, y en el kilómetro 338 al 340, donde mide veinte metros de ancho y una profundidad de cuatro metros.

La pendiente del Santa Cruz es de cincuenta y dos centímetros por kilómetro. Nace a 200 metros sobre el nivel del mar para echarse en el Atlántico, después de recorrer 383 kilómetros.

El lago Argentino con una extensión de 65 kilómetros de Oeste a Este y de 25 kilómetros de Norte a Sur, tiene profundidades de 300 metros y dispone de puertos muy abrigados y de aguas hondas en su parte Norte y Oeste; no así al Sur, donde sus costas son desplayadas y los pocos puertos que ofrece están abiertos a los vientos dominantes la mayor parte del año.

Sostenemos la creencia de que los buques destinados a navegar el río Santa Cruz y el lago Argentino, deben reunir características especiales. Nos inclinamos, desde luego, por el tipo "crucero", de poca eslora, de tres a cuatro pies de calado, sin casillaje en cubierta, capaces de trasportar, en bodega, trescientos o trescientos veinte fardos de lana de los llamados de prensa Ferrier, provisto de tres motores a petróleo de 150 H. P. cada uno, para accionar tres hélices y con una velocidad horaria de 25 kilómetros.

* * *

Veamos, ahora, cuáles serían las probabilidades de éxito financiero de una empresa de navegación en el río Santa Cruz.

Comenzaremos por trazar un ángulo imaginario que apoyara su vértice en el río, a la altura de las estancias La Barrancosa y Rincón Grande (situadas a 85 kilómetros de Santa Cruz: la primera sobre la margen izquierda y la segunda sobre la margen derecha); ese ángulo extiende sus puntas hacia el Oeste, hasta tocar con ellas el límite con Chile. La punta superior a la altura del extremo Noroeste del lago Viedma y la inferior en campos de La Jerónima, al Suroeste del lago Argentino. La parte comprendida dentro de ese ángulo imaginario constituiría, a nuestro juicio, la zona de influencia del río y, desde luego, la que abarcaría el servicio de navegación comercial.

Esta zona, que llamaremos de influencia del río Santa Cruz, alimenta en sus campos una cantidad aproximada de ochocientos mil lanares, que representan, término medio, anualmente, dos millones cuatrocientos mil kilogramos de lana. Un buque de las características que hemos enunciado en líneas anteriores puede trasportar ese textil al puerto de Santa Cruz, desde noviembre a abril de cada año, realizando un promedio de ocho viajes por mes. Antes y después de la zafra, el buque puede trasportar maderas y leñas de los bosques cordilleranos para abastecer al pueblo de Santa Cruz y puertos intermedios, y en la época de trasporte de lanas, llevar materiales y víveres para las estancias, aprovechando así los viajes de subida.

Sin pecar de exagerados, podemos apreciar en mil toneladas el trasporte de materiales, víveres, madera y leña, cantidad que sumada a la de dos mil cuatrocientas toneladas de textil, hacen un total de tres mil cuatrocientas toneladas que movería el buque entre los meses de noviembre a abril. El resto del año el buque permanecería en desarme, fondeado en Santa Cruz, pues coincidiría la época de bajante del río con la de falta de carga.

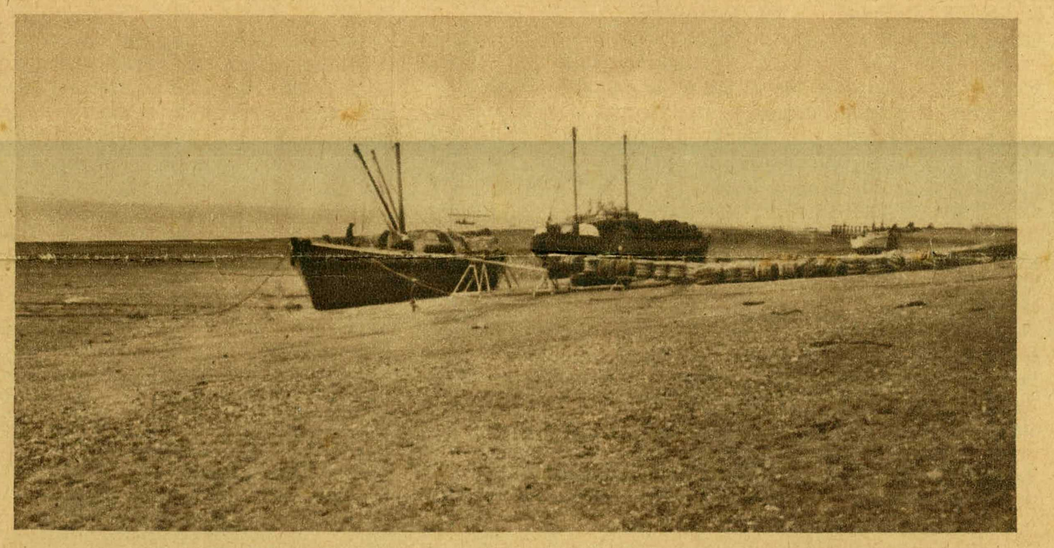
Ahora bien; fijando un término medio de veinticinco pesos el flete por tonelada, tendremos una entrada bruta de ochenta y cinco mil pesos moneda nacional.

Para iniciar una empresa de navegación comercial en el río Santa Cruz, será necesario, salvo mejor opinión, un capital aproximado de doscientos treinta mil pesos moneda nacional, destinados a la adquisición del buque apropiado, instalación de una pequeña oficina en Santa Cruz y un buen renglón para imprevistos.

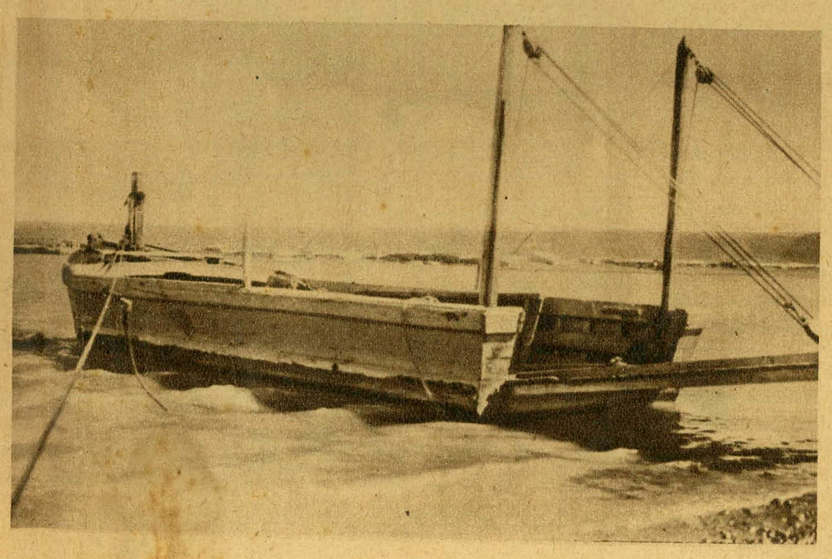
Podemos calcular en cuarenta y cinco mil pesos el presupuesto anual de gastos, incluyendo el período de inactividad del buque (de mayo a noviembre), y los gastos de la oficina de Santa Cruz; de manera que pagando un dividendo del seis por ciento a los accionistas, si se tratara de capital privado, se podrá ingresar al fondo de reserva la suma de veintiséis mil doscientos pesos moneda nacional.

Expresamente hemos omitido hablar del trasporte de animales en pie para el frigorífico situado en Santa Cruz, pues este renglón — muy interesante si se tiene en cuenta que podrían llevarse allí no menos de ciento cincuenta mil animales — creemos que es materia de un estudio aparte, sin que ello excluya la importancia mayor que cobraría con su trasporte la navegación comercial del río.

Nuestro actual gobernador, teniente de navío retirado don Juan Manuel Gregores, que está llevando a término feliz el problema de las comunicaciones en el interior del territorio con la instalación de estaciones inalámbricas bien ubicadas, ha comenzado a preocuparse de la navegación del río Santa Cruz, y es natural que abrigue gran esperanza en su acción, tan bien orientada en los otros problemas que debió resolver.



Chatas cargando lana, que será luego trasbordada al vapor que la trasportará a Buenos Aires



Balsa sobre el río Santa Cruz, frente a la población de El Paso

DEL GÉNESIS ARGENTINO

LOS CRIOLLOS DEL VIAZÁ Y LA FUNDACIÓN DE ASUNCIÓN

Especial para LA PRENSA

"Fundé Casa fuerte y pueblo para refugio y amparo de la Conquista".
Juan de Salazar de Espinosa.

HACE poco recordamos en estas columnas que la única fundación de la ciudad de Buenos Aires fué obra del patriotismo de la primera generación criolla representada por cincuenta y cuatro esforzados que "sin ayuda de nadie" descendieron de Asunción a realizar la hazaña con armas, carros, caballos, vacunos, herramientas y otros recursos, todos propios, y hoy completaremos la prueba de este sino creador y generoso de los argentinos describiendo con detalles inéditos la grandísima influencia que los criollos del Viazá y sus padres tuvieron en la fundación de Asunción, "refugio y amparo de la conquista", como la llamó el ilustre capitán de la empresa don Juan de Salazar de Espinosa y lo confirmó la historia (1).

Antes de tomar tierra en el Surgidero del Riachuelo, la expedición de Mendoza se detuvo dos meses sin explicación satisfactoria en la margen oriental del río, entristecida y azorada por el injusto y bárbaro asesinato de Osorio, su maestrecampo, quien por sus nobles virtudes les tenía ganado el corazón. En esos dos meses de inactividad y desconcierto la armada disipó inútilmente su escasa provisión de boca, hasta que la denuncia de una posible deserción en masa al Brasil movió al inerte Adelantado — enfermo de cuerpo y de alma — a cambiar de escala, cruzando "a la banda del Estrecho". La nueva escala evitó el desbande, pero abismó la expedición en un desastre pavoroso; oíd a fray Luis Miranda: "a do se hizo el asiento, allí fué el enterramiento de la Armada". La "hambre como de Jerusalem". Fracasadas sangrientamente las primeras salidas por alimento que iniciaron don Gonzalo de Acosta y el sargento mayor Jerónimo Ternero, se hizo forzoso, no corrido un mes del desembarco, ensayar el supremo recurso de munir aceleradamente la "Santa Catalina" con todo el rescate posible para que su capitán Gonzalo de Mendoza volase a las costas del Brasil en busca de alimento. Ésta fué la única medida acertada de don Pedro, quien murió sin sospechar su inmensa trascendencia. La cita que sobre el puente de aquella nave se dió espontáneamente un grupo cosmopolita de valientes fué un presagio del destino. Españoles, portugueses, itálicos e ingleses saltaron a ella impulsados por la hora tremenda para rescatar la vida expirante de sus compañeros y salvar el honor de la empresa que su general abandonaba. El 3 de marzo partieron con los arcabuceros de Gonzalo de Mendoza los portugueses, el piloto mayor y capitán don Gonzalo de Acosta "único lengua de la expedición", su hijo el joven Diego y el veterano Juan Rodríguez; los itálicos, Martín Decia y Octavian de Herrera de Ferrara, personas caracterizadas que en hora tan temprana de la expedición, como la del 6 de agosto de 1534, recibían de Carlos V especial permiso de pasar al Río de la Plata, y los ingleses, Juan de Rute y Richarte de Limon, de Plymouth, después famosos en el Paraguay por su grande amor a la tierra. El genio de la empresa iba en don Gonzalo de Acosta, el veterano Caballero de aquellas playas, "popularísimo en la provincia de Viazá", donde había tenido con noble dama varios hijos de acendrado patriotismo americano. El Viazá, puerto de la provincia del mismo nombre al fondo de la Laguna de los Patos — que Acuña, Gaboto y Vizcaya pusieron entre los 28° dos tercios —, había sido un vergel providencialmente habitado desde 1515 por españoles, itálicos y portugueses, a causa de los naufragios y deserciones de las naves de Solís, Rodrigo de Acuña, Gaboto, García y Pedro López de Souza. La providencia juntó allí a los indios más dignos de la amistad humana y a europeos que por su honradez la merecieron. Huelga decir que allá condujo la nave don Gonzalo, hallando los suplicantes de Buenos Aires mucho más de lo que lógicamente esperaban, pues el horror y la magnitud de la catástrofe levantó el alma de los viacenos hasta el máximo de los sacrificios, no sólo llenando de comestibles los ciento cuarenta toneles de la "Santa Catalina", sino dejando sus casas para acudir personalmente a los peligros del salvamento, con sus mujeres y sus hijos, mozos éstos de dieciocho a veinte años, que junto con su hondo amor a la tierra, llevaron al cadavérico Real el aliciente de su característica fogosidad en los peligros. Pero aun hicieron más. Hombres prácticos en las exigencias de la conquista, cargaron las tablazones y accesorios de dos ligeros navíos porque sabían que sólo en tierra caria, Paraguay arriba, podía salvarse la expedición.

El 18 de octubre ancló de regreso la "Santa Catalina" con toda la tripulación de partida más el siguiente grupo de heroicos viacenos: Hernando de Rivera, Gonzalo de Moran, Pedro Galván, Alonso Martínez, Pedro Genovés — itálico — con su esposa, sus hijos y un sobrino; Juan Pérez — portugués, piloto y lengua —; Rui García, Francisco Rodríguez, Andrés de Arzamendia — vasco — con su esposa y sus hijos; Maestro Pedro — portugués —, lengua, con un cuñado, y muy singularmente el indio Francisco, cario patriarcal que venía presidiendo con la autoridad de sus virtudes y sus años un grupo de jóvenes nativos.

Mientras los famélicos revivían con las provisiones salvadoras, Rivera, Ruiz Galán, Acosta y Gonzalo de Mendoza ponían en astillero tres bergantines en que trabajaban entusiastamente los mozos de Viazá, cuando a los pocos días llegó de los Timbúes el Adelantado, muy enfermo, anunciando su regreso a España y que lo reemplazaría el capitán Juan de Ayolas, a quien había enviado con ciento sesenta hombres a calar por el Paraguay la tierra de las minas. "Poca gente para tan largo viaje, van a la muerte si no se les socorre", díjole Rivera. Tan grande fué el prestigio de la observación, que el 15 de enero de 1537 salió en su ayuda el capitán Salazar como jefe de tres bergantines guarnecidos por sesenta soldados, y como segundo Gonzalo de Mendoza. El pasaje de los hombres experimentados lo componían los del Viazá, como eran Hernando de Rivera, el egregio Francisco, Gonzalo Pérez de Moran, Pedro Genovés y un cuñado, Andrés de Arzamendia, el piloto Juan Pérez y el joven Diego de Acosta. De los notables del asiento embarcaron los reverendos Juan de Salazar, de la orden de la Merced, y Luis Herrezuelo, de la orden Jerónima, los dos sacerdotes cuya incógnita ha sido tortura de los historiadores.

En la guardia de Corpus Christi dejó Salazar uno de los bergantines con todo su bastimento, y a los viacenos Pedro Genovés, su cuñado y Diego de Acosta, como lenguas prácticos en la conquista. Entre abril y mayo salvó la frontera que separaba de los guaraníes irreductibles los carios civilizantes que en las costas del Brasil habían fraterniza-do con cristianos, y desembarcó en puerto maravilloso de la provincia ma dada por los caciques Curipaty y Car cará. Éstos, que meses antes habían tratado amistosamente a Ayolas, acogieron como hermanos a los viacenos ante la presencia subyugadora de Francisco, la elocuencia de Rivera — famoso en habla guaraní — y el varonil regocijo de los mocetones criollos, mestizos e indígenas del Viazá. En este marco, el bondadoso Salazar se ganó fácilmente la voluntad de hombres y mujeres carios que pusieron a su disposición sus hogares y cuanto tenían. Aquello fué una revelación providencial. La salvación de los últimos restos de la conquista. Había que asegurar la paz y la alianza con pueblos semejantes. Se lo aconsejaba Francisco, el veterano de la amistad europeaguaraní, el abuelo de los criollos viacenos allí presentes. "El principal Francisco — dijéronle a su majestad los oficiales reales — fué principal causa del asiento e poblacion que hizo el capitan iohan de salazar despinosa de esta cibdad de la asuncion donde agora rresidimos que ha sido guarda y amparo de todas las conquistas de esta pouincia". En testimonio de alianza, Curipaty, vigía de la frontera, tomó el nombre y apellido del noble capitán español, haciéndose llamar desde ese instante Juan Curipaty de Salazar de Espinosa. Con el acuerdo de todos los capitanes y los padres Juan de Salazar y Luis Herrezuelo, formuló Salazar en escritura pública, ante el escribano Amador de Montoya, el compromiso de edificar allí un pueblo "en concordia y pa con los carios" al regreso de su viaj tras Ayolas. Y cumplió su promesa.

Bien surtidas las bodegas de sus na ves, prosiguió viaje hasta encontrars con Irala, teniente de Ayolas, cien l guas arriba, el 23 de junio, precisame te el día en que don Pedro expira en alta mar, ignorante en absoluto lo que pasaba a Ayolas y Salazar e tre el misterio de regiones ignotas. I formado de que Ayolas se había int nado rumbo a las sierras, hacía mes sin saberse nada de él, e imposibilita por grandes crecientes de seguir en procura, descendió con Irala para q éste carenase sus dos barcos en Tap donde tenía su "harem", y él con suyos y su notable pasaje echó anc cinco leguas abajo en la bahía del e amigo, donde el 15 de agosto de 1 bautizó "puerto, casa fuerte y pueb con el nombre de Nuestra Señora de Asunción que por corazonada de vecinos y criollos del Viazá fué c tal de la Conquista, de esa conqu en gran parte por ellos salvada, y na mayor de nuestra estirpe.

Conmovió a Carlos V empresa tan manitaria y honró a Salazar como dador de Asunción, otorgándole es en que entre atributos de la ti caria, un castillo de oro se alza s campo azur.

(1) Para mejor ilustración del le advertimos que este trabajo está relac do con los siguientes sobre el génesis a tino, publicados en estas mismas colun "El primer núcleo argentino", LA PRE marzo 22 de 1932; "El testamento del dador de Asunción", ídem, abril 15 de "La primera moneda argentina", ídem, 31 de 1933; "El capitán de la "Herm ídem, marzo 19 de 1933; "El índice de cubrimiento pacífico del Plata", ídem, no bre 27 de 1933; "Los criollos funda de Buenos Aires y la Audiencia de cas", ídem, junio 10 de 1934; "La fundación de Buenos Aires y los fuer gentinos", ídem, febrero 3 de 1935; " gendario Gonzalo de Acosta en las p cias del Río de la Plata", ídem, ju de 1935.

JUAN ESTEVAN GUASTAVINO