

1881: un *yachtsman* en Rosario

1881: a *yachtsman* in Rosario

Ernesto Inouye

Universidad Nacional de Rosario

Resumen: La edición del 18 de enero de 1881 del diario *La Capital* de Rosario releva la noticia de que un pequeño velero inglés de nombre Falcon, atracado en ese momento en Tigre, ascenderá en los próximos meses los ríos Paraná y Paraguay, rumbo a Asunción. La tripulación está compuesta por cuatro amigos y un grumete. El viaje no tiene otro objetivo más que el de pasear y conocer. Uno de los tripulantes era Edward Frederick Knight, que a su regreso a Inglaterra escribió y publicó su libro *The cruise of the falcon*, donde relata las experiencias de ese viaje en su velero. Este trabajo consiste en un contrapunto entre las noticias y anuncios de aquella edición del diario *La Capital* y las descripciones de Rosario de E. F. Knight durante su visita, en un intento de reconstruir algunos aspectos de la vida cotidiana de la ciudad en aquel día.

Palabras clave: E. F. Knight – *Yachting* – Rosario – Diario *La Capital*

Abstract: The January 18, 1881 edition of the newspaper *La Capital* of Rosario publish the news that a small English yacht named Falcon, moored at that moment in Tigre, will ascend the Paraná and Paraguay rivers in the coming months, heading for Asunción. The crew is made up of four friends and a cabin boy. The journey has no other purpose than to wander and visit new places. One of the crew was Edward Frederick Knight, who on his return to England wrote and published his book *The cruise of the falcon* where he recounts the experiences of that trip on his sailboat. This work consists of a counterpoint between the news and announcements of that edition of the newspaper *La Capital* and the descriptions of Rosario by E. F. Knight during his visit, in an attempt to reconstruct some aspects of the daily life of the city on that day.

Keywords: E. F. Knight – *Yachting* – Rosario – *La Capital* newspaper

La noticia que encabeza la primera plana de la edición del diario *La Capital* del día 18 de enero de 1881 trata sobre la guerra del Pacífico. Luego, bajo el título “Correo del Pacífico”, se citan periódicos de Bolivia y Perú sobre el conflicto. En “Exteriores”, gracias a la llegada de diarios de Londres, París, Madrid y Lisboa en el vapor Valparaíso, se informa sobre el asunto irlandés y el conflicto entre Grecia y el Imperio otomano. En noticias generales se reproduce a la prensa rusa en relación a un conflicto con manadas de lobos, principalmente en los bosques de Finlandia donde “en 1880 mataron en esa sola provincia 529 caballos, 1984 reses vacunas, 9656 carneros, 441 cerdos, 291 cabras, 1568 venados y más de 60 personas” (1). El periódico continúa con breves artículos sobre la emigración alemana, las diversiones en Londres, el censo en Egipto, el descubrimiento de una estatua helénica en Kletoria de un jefe arengando a su ejército, y el hallazgo de un nuevo cuadro de Ticiano arrumbado en el castillo de Ambras, Austria, que representa al emperador Carlos V en tamaño natural.

En cuanto a la sección “Correo del Rosario”, donde se recogen noticias locales y de la región, se lee, por empezar, que el sol sale a las 5 a. m. y se oculta a las 7 a. m., y que el termómetro marcó 26 grados y el barómetro anunciaba cambio de tiempo. Luego se notifica sobre el desmonte y nivelación de la calle Paraguay para proceder al empedrado. La tierra retirada será empleada para cegar la laguna Sánchez, que se ubicaba en la actual plaza Sarmiento. Para completar las obras falta nomás abrir túneles en los terraplenes del ferrocarril y así poder drenar la laguna hacia el río. Se informa también que el Concejo Deliberante va a aceptar la propuesta para el emplazamiento de una pirámide en la plaza 25 de Mayo, traída de Italia, que consistirá en una columna rodeada por cuatro estatuas que representen las Artes, la Ciencia, el Comercio y la Agricultura, y coronada por una representación de la Libertad. En párrafos breves se da noticia sobre el problema de las manadas de perros callejeros, la vacunación contra la viruela en los salones de la Municipalidad y el estado de las líneas telegráficas: Litoral y Transandina: bien; Norte: hasta Trancas; Oeste: interrumpida.

Bajo el título “La retreta” se lee:

Casi podríamos asegurar que no hay una sola familia que en las noches de retreta no asista a la plaza a respirar el aire puro y escuchar la música. Algunas señoritas, asiduas concurrentes al único paseo que por el momento tenemos, nos han pedido que por

intermedio de este diario hagamos presente al empresario del alumbrado público que en las noches de retreta y aunque el astro de la noche esparza su luz sobre esta heroica ciudad, mande encender los faroles, por ser de gran conveniencia. Otro pedido. Dicen los concurrentes a la plaza que la banda de música se retira muy temprano y que es de todo punto necesario que el señor jefe político disponga que permanezca una hora más. (*La Capital* 2)

En esta misma sección, “Correo del Rosario”, aparece un apartado titulado “El cutter ‘Falcon’”, que dice:

Se encuentra actualmente en el puerto de Buenos Aires el cutter inglés Falcon, de 18 toneladas. Este pequeño buque viene de Inglaterra, tripulado por cinco personas: dos marineros para la maniobra y sus tres propietarios, tres amigos inseparables, viajeros de pura raza, que están haciendo un viaje de circunnavegación al globo terráqueo: son los señores Knight, abogado, Arnaud, médico, y Jerdein, capitán de la armada británica. Uno de los marineros tiene apenas 15 años. El Falcon ha tocado en varios puertos del Brasil y en Montevideo; después de varios días de permanencia allí subirá el Paraná y más tarde el Uruguay, debiendo luego que termine esas excursiones seguir a los mares del Sud para cruzar el Estrecho y entrar en el Pacífico. Entendemos que es un buque construido a todo costo y de excelentes condiciones. Sus propietarios, abandonando por pocos días la vida del mar, recorren actualmente esta ciudad, visitando los monumentos, los establecimientos públicos y privados de alguna importancia y los sitios más pintoreados de los alrededores. (2)

El plan original de Edward Frederick Knight y sus amigos era llegar al puerto de Rosario directamente en su cutter, rumbo a Asunción del Paraguay, pero lo dejaron anclado en Tigre por recomendación de los lugareños: emprender el ascenso del Paraná en esa época del año sería imposible a causa de los mosquitos. Deciden entonces, para hacer tiempo y pasar el verano, realizar un viaje por tierra que los llevaría hasta Tucumán. En esos años la línea de ferrocarril que salía de Buenos Aires hacia el norte se cortaba en Campana. La empresa de vapores David Bruce & Cía. conectaba por río este punto con Rosario. Desde ahí podía continuarse por diferentes ramales hacia el resto del país. El grupo de amigos desembarcó por primera vez en la ciudad en el vapor proveedor de esa empresa. En su libro *The cruise of the falcon*, Knight cuenta una escena nocturna sobre esa embarcación:

Era muy agradable estar en el Paraná esa hermosa noche de verano. Después de la cena tomamos nuestro café y fumamos unos cigarrillos en la cubierta, mientras el buque ascendía echando vapor

bajo las maravillosas estrellas del hemisferio sur. Por momentos los costados de la embarcación casi acariciaban la selva, que ahora se encontraba iluminada por luciérnagas que emulaban a los mismos astros. De hecho, con las estrellas sobre nosotros, sus reflejos bailando en las suaves ondulaciones del agua, y las luciérnagas arremolinándose todo alrededor, parecía (dado que la noche era oscura y no podíamos ver otra cosa más que eso) que nosotros mismos éramos un planeta navegando a través del espacio infinito, repleto de estrellas. Era un curioso y espléndido efecto (...). Los mosquitos nos condujeron también a nosotros hacia abajo a jugar al *euchre*, mientras un pasajero aficionado a la música tocaba para nosotros unas bonitas melodías españolas en el piano del salón. (*Las pampas* 18)

En el diario *La Capital* del 18 de enero de 1881, y en realidad en todos los de la época, aparece la grilla del movimiento de vapores de transporte de pasajeros: el mismo 18 a las dos y media de la tarde partía el vapor Meteoro rumbo a Buenos Aires, con escalas en San Nicolás, Las Hermanas, Baradero, Zárate, Campana; a las cuatro, el Adela a Montevideo. Al día siguiente, el Guaraní a Asunción y escalas; y el Pingó a Diamante, Paraná y Santa Fe. El 21 salía el vapor Mensajero a Asunción y escalas. También había viajes semanales a Asunción en los vapores Cisne y Guarany con la posibilidad de trasbordo en Corrientes al vapor General Mansilla con rumbo a Ituzaingó y Posadas, y cada quince días los vapores Inca y Río Guaaleguay ascendían hasta Corumbá, en el Mato Grosso brasileiro.

Cuando Knight desembarcó en Rosario era un joven de veintiocho años con un futuro indefinido. Hacía poco había abandonado su trabajo de abogado en las oficinas del Lincoln's Inn de Londres para dedicarse al periodismo *freelance*. En su acercamiento a la Fleet Street, la calle londinense donde se concentraba la industria de la prensa, se había dejado convencer por un conocido escritor sobre asuntos militares, un comandante de caballería retirado, para editar y publicar un semanario. Cuando Knight recuerda en su autobiografía, escrita al final de su vida, sus inicios como periodista, se describe a sí mismo como tierno, inocente, crédulo y finalmente como un "*mug*", que con justicia puede traducirse como "zoquete", por haberse embarcado en ese y otros proyectos a las claras inviabilidad que le hicieron perder mucho dinero. Del semanario no llegó a salir ningún número y terminó en un conflicto judicial con el comandante. Por otro lado, su carrera como

escritor era todavía muy incipiente. Había publicado un único libro titulado *Albania*, donde relataba sus andanzas a pie y a caballo con un grupo de amigos por esa nación en conflicto bélico con su vecina Montenegro. Había hecho unos intentos por actuar como corresponsal para algún periódico inglés, pero no logró llegar al frente de batalla propiamente dicho. El libro incluía unos excelentes dibujos paisajísticos realizados por el mismo Knight. En ese contexto de incertidumbres acerca de su futuro profesional, después de una charla con uno de sus amigos en el puerto de Greenwich, es que deciden abandonar Londres y emprender un viaje a través del Atlántico en un pequeño velero, con el objetivo de llegar a unas tierras lejanas y desconocidas, más imaginarias que reales, que habrán representado para ellos, jóvenes habitantes de la gris metrópoli inglesa, la culminación del exotismo: Paraguay, un edén subtropical arrasado por la guerra y poblado casi en su totalidad por mujeres. Un escenario digno de los viajes de Odiseo, que justamente Knight compara en varios momentos con la tierra mitológica de los lotófagos.

Una vez instalado en el hotel inglés de Rosario, Knight recorre por un par de días la ciudad. Estas son dos de sus descripciones:

Si usted se para en el centro de Rosario, en el cruce de dos calles cualquiera, y mira por ellas hacia un lado y hacia el otro, va a ver que cada una termina abruptamente a la distancia en una especie de niebla, ya que no hay suburbios irregulares alrededor de la ciudad. Al final de cada calle está el desierto. La niebla que se percibe es el polvo de la inmensa llanura que comienza al borde de la ciudad y se extiende ininterrumpida por miles de leguas. Se destaca en muchas de estas ciudades lo repentina que resulta la salida de las calles abarrotadas de gente a las zonas agrestes sin caminos. Seguramente un resabio de los viejos tiempos cuando eran frecuentes los malones, y los primeros y escasos fundadores del pueblo apiñaron sus casas para protegerse mutuamente, y las rodearon con una empalizada común. Es sin dudas un contraste maravilloso; naturaleza virgen sin cultivar, habitada por mestizos cubiertos con vestimentas barbáricas, que se acercan a las mismas calles donde puede conseguirse cualquier artículo de la civilización europea y cuyos ciudadanos son delicados en sus vidas cotidianas y se visten de forma quisquillosa, a la altura de la última moda parisina. Es curioso ver al gaucho de las pampas paseando por esas calles atiborradas, fuera de lugar, con su poncho a rayas, su bombacha acordonada y su cinturón de cuero adornado con monedas. No demuestra ningún interés o curiosidad, pero por su aspecto es evidente que detesta y desprecia la ciudad y a sus pálidos habitantes. La vida sobre la silla de montar, en las pampas o en el monte, es la única vida que conoce y que le importa. El robo de

caballos o ganado, en su opinión, es la única actividad digna para el hombre. (*Las pampas* 22)

Y más adelante:

Vagabundeamos un día más por el calor flagrante de esta ciudad y sus alrededores. Por la mañana visitamos una granja de avestruces en la ribera; por la tarde asistimos a un baile popular. Como se acercaban los carnavales, y los sudamericanos no necesitan más que una pequeña excusa para dar inicio a su pasatiempo favorito, generalmente comienzan con los bailes de máscaras unas semanas antes del tiempo que indica la ortodoxia, así llegan con ritmo pleno a esas portentosas orgías terpsicoreanas que celebran una vez al año. La raza indoespañola, perezosa en todo lo demás, es ciertamente infatigable en la danza. A lo largo de noches sucesivas esta gente mantiene frescas sus agraciadas figuras criollas, sus elásticas extremidades. La cabeza, y cada extremidad, de hecho todo su ser, parece introducirse en el compás animado por una especie de trance. Esa noche había bailes populares de máscaras en tres teatros, a los que asistían todas las clases sociales, desde las damas blancas y solemnes con vestidos parisinos, a las chinas simples, pequeñas y de piel cobriza, con vestidos rosa de tela ordinaria y mantillas negras, con sus caras siempre sonrientes y sus abanicos en permanente movimiento. (23)

A diferencia de la vasta tradición de viajeros ingleses que visitaron y escribieron sobre el continente sudamericano, el viaje de Knight no tenía ningún fin utilitario explícito. No fue enviado, por ejemplo, por el Estado para relevar las potencialidades mineras de un cordón montañoso, o por una empresa ferroviaria para definir la factibilidad del trazado de una nueva línea. Su viaje parece responder más bien al principio fundacional del *yachting*: navegar por placer, navegar sin otra finalidad más que el viaje en sí.

Eso suena muy lindo, pero también algo insustancial. Si uno contrasta este principio abstracto y además tautológico del “viajar por viajar” con el relato de *The cruise of the falcon*, y a su vez se enmarca este relato dentro de la biografía del autor, pueden notarse algunas coloraturas. Por empezar Knight no respondía al perfil prototípico del *yachtsman* inglés de la época, que eran en su mayoría personas muy adineradas que poseían embarcaciones de cientos de toneladas con tripulaciones compuestas por varias decenas de marineros contratados. En los libros de historia, el *yachting* Knight aparece retratado como un excéntrico, exactamente como un precursor de la navegación en embarcaciones pequeñas, relativamente baratas y tripuladas por su propietario.

Un caso decimonónico del *do it yourself*. En las primeras palabras de su libro sobre náutica *Small boat sailing*, publicado en 1901, Knight escribió: “Por mucho tiempo ha sido una máxima mía ‘cuanto más pequeño el navío, mejor la navegación’” (1). En *The cruise of the falcon*, Knight describe con detalle las condiciones climáticas, los percances en la navegación, el uso de las diferentes velas, el desempeño de la quilla en el mar, en el río, a favor o en contra de la corriente, que constituyen expresamente indicaciones prácticas para futuros navegantes. El viento es un factor importantísimo en su relato que cumple además una función estructural en la narrativa, marca el ritmo de los acontecimientos, los impulsa o detiene. Hay en este viaje un fin más allá del desplazamiento, de la pura contemplación ociosa desde cubierta, el de perfeccionar una técnica, la náutica, es decir, su viaje tiene un fin deportivo.

En su adolescencia en Francia, donde vivió con su padre, Knight emprendió caminatas en solitario de cientos de kilómetros que duraban meses. Durante estos viajes iniciáticos ya se dedicaba a tomar notas y bosquejar dibujos. Esa dinámica entre la escritura y los viajes, que dio como primer resultado editorial su libro *Albania*, terminó por convertirse en su forma de vida, primero con sus expediciones marítimas, y más adelante, en lo que sería su oficio, su labor como corresponsal de guerra para *The Times* y *The Morning Post* en los conflictos coloniales. Knight no viajaba, como ese *yachtsman* ideal, solo por viajar, sino que viajaba para escribir. Y no solo para escribir sino para ver esos textos publicados por imprentas londinenses. Hay un tema muy complejo que no estoy seguro de poder abordar, pero puedo decir como acercamiento que en Knight además parece haber una relación profunda entre sus viajes y la literatura. Primero como motor: en el fondo de sus itinerarios parece haber siempre un lugar perdido, una región del orden del mito. Durante su viaje a Sudamérica ese lugar lo ocupó Paraguay y, una vez que llega al Paraguay, imagina, transparentes e inaccesibles, más allá del horizonte, los saltos del Guairá. Por otro lado, Knight parece tener una pulsión por transformar su propia vida en algo digno de la literatura de ficción, transformarla en libros de aventuras.

Las ediciones de *La Capital* de aquellos años consistían en un único pliego, es decir, solamente cuatro páginas, pero las hojas eran lo más extensas posible, la tipografía la más diminuta, proliferaban las columnas y se recurría

con frecuencia a abreviaciones. Para un habitante del siglo XXI, acostumbrado al imperio del diseño gráfico, las búsquedas direccionadas, la lectura salteada de titulares y los datos insustanciales y superfluos, toda esa información desplegada frente a uno de manera brutal, en esas inmensas hojas que con suerte logran extenderse en nuestros escritorios, puede resultar abrumadora. Sin las guías estilísticas del diseño parece un montón de datos que alguien fue espigando de la realidad y tirando adentro de una bolsa. La condensación de la información y su velocidad, y sobre todo la colección de detalles sobre una inmensa variedad de actividades humanas, dan cuenta del crecimiento acelerado que experimentaba la ciudad por esos años, que tenía como principal causa su puerto. Basta leer los avisos generales de esa edición del 18 de enero de 1881 donde apareció la noticia sobre el cúter Falcon, para tener una idea del enorme movimiento comercial y mercantil de esos días: farmacia Inglesa promociona derivados de vaselina como el jabón de vaselina, el *cold cream* de vaselina, el hielo alcanforado de vaselina y la vaselina pura con propiedades curativas “superiores a todas las composiciones como lo es su hacedor al hombre”; fundición de tipos para imprenta de Gerán Strohkirsch con precios módicos; artículos de sanitarios de Arnot Leslie, letrinas inglesas, inodoras francesas, lavatorias para agua corriente o con depósito, baños de fierro enlozados, bombas para pozo, con motor, para caballo o a mano, bombas para aljibe; establecimiento ortopédico “Belleza” con sus corsés mecánicos para desviación de columna vertebral, aparatos para raquitismo y parálisis, y un nuevo sistema para piernas y pies torcidos, se construyen piernas artificiales que tienen el mérito de ser muy duraderas y cómodas; peluquería Universal, gran salón con la célebre máquina Lemaulen, de seis cepillos, para peinarse y sacarse la caspa; grandes novedades en la juguetería Argentina, que acaba de recibir un surtido de los más ingeniosos caprichos del arte; fotografía permanente Tappa, “Se sacan copias de cualquier modelo por más difícil que se presente”; carne con cuero en el León de Caprera, gran patio iluminado a la veneciana y cuanto antes a gas. ¡Viva el carnaval y sus danzantes!; Leche de Iris para dar frescura, brillo y hermosura a la tez, el verdadero jabón de jugo de lechuga y el dentífrico chino Mao-Tcha; vino de peptona de Defresne que contiene la mitad de su peso de buena carne de vaca y la cuarta parte de buen pan. Despierta el apetito de una manera

extraordinaria y detiene los vómitos de las mujeres encintas; confitería Esperanza, todas las noches de los jueves y domingos habrá quesos helados de varias clases y el cuarteto Pons tocará en vivo; gran rebaja en dientes artificiales, ¡aprovechen!; llamado a accionistas de la compañía Tramway del Rosario: se ha dispuesto que cada accionista tenga opción a un pasaje gratis en todos los coches de la compañía por el término de dos años; también se requiere un maestro de escuela en el Colegio Alemán en San Jerónimo Sur, una muchacha de once a catorce años que sepa francés para el servicio de una familia y se ofrece una ama de leche muy fresca y sana; por otro lado se ha perdido un rosario de nácar en el trayecto de la iglesia a calle Rioja, entre Puerto y Libertad. El que lo entregue recibirá una buena gratificación.

En sintonía con esto, así presenta Knight a la ciudad de Rosario en *The cruise of the falcon*:

Si usted estudia cualquier viejo atlas, e incluso uno no tan viejo, no va a poder encontrar en el mapa de Sudamérica un lugar llamado Rosario, pero podrá ver seguramente Santa Fe, ciudad vecina, señalada en letras destacadas, aunque no sea más que una pequeña localidad en relación a la extensa y rica ciudad que mencionamos en primer lugar. Esto se debe a que Rosario es una de esas prósperas ciudades que crecen vertiginosamente en este nuevo mundo. Su progreso data de ayer; es una ciudad flamante, desde el punto de vista de las artes, desagradablemente joven; repleta de oportunidades, conectada por *tramways*, un lugar próspero que duplicó su población en diez años y que, muy probablemente, la duplique nuevamente en otros diez; no puede sino convertirse en un lugar cada vez más importante siendo, como es, la terminal de esas extensas vías férreas que a su tiempo se abrirán hacia todas aquellas regiones repletas de riquezas, entre las selvas bolivianas y las pampas, entre el Pacífico y el Atlántico. Hoy en día el influjo de extranjeros en la República Argentina está aumentando asombrosamente y las revueltas están menguando cada vez más, ¿quién es capaz de prever los límites del crecimiento de las empresas comerciales y la opulencia de estas maravillosas regiones? La producción que hoy se encuentra en los muelles de Rosario lista para ser cargada en los barcos puede darnos una perspectiva del futuro que le depara. Ahí está el azúcar—la valiosa madera para mueblería de Tucumán—el cuero y carne de vaca de las pampas—los vinos provenientes de la ladera Este de los Andes, las vendimias de Mendoza y San Juan; minerales, también de la cordillera y de las sierras de Córdoba, donde el oro, la plata y el cobre abundan, y esperan por algún intrépido minero. (*Las pampas* 20)

A esta información mercantil general sobre las exportaciones en el puerto, podemos agregarle los datos de importaciones que figuran en el diario *La Capital*: 4 cajones de sombreros, 3 de paño, 5 de bramante, 43 de pomos de carnaval, 4 de mantas, 14 de fardos lienzo, 7 de mercería, 130 de *vermouth*, 250 bolsas de harina, 25 cajas de galletitas, 160 tercios y 165 barricas de yerba, 125 líos de galletitas, 30 cascos de vino, 43 cajones de bacalao, 20 de té, 4 de hongos, 400 de cerveza, 73 de cristales, 1822 barras y 202 atados de fierro, 212 rollos de alambre, 40 bultos que son parte de una máquina para elaborar azúcar, 410 balas papel estraza, 13 400 piezas de pino, 3 bultos de drogas, 9 bolsas de lino y 7 tablones de pino.

Ese puerto de Rosario no es el mismo de hoy. En el lugar donde acontecía antiguamente este movimiento de mercancías, pero que concentraba también la llegada de novedades y visitas, hoy hay parques, balcones, espacios culturales, bares y restaurantes. Sabemos que vivimos en una ciudad portuaria, vemos los inmensos buques pasar por el río, pero nuestra relación con el puerto no es ni por cerca cotidiana, se volvió una entidad casi numérica para nosotros, o a lo sumo un paisaje que aparece a la lejanía, inaccesible y algo inquietante, cuando se ingresa a la ciudad por la circunvalación desde el sur. Ya no navegamos el río a favor o en contra de la corriente rumbo a otras localidades sino de forma transversal para llegar a sus islas y balnearios.

Bibliografía

“El cutter ‘Falcon’” y “La retreta”. *La Capital*, 18/01/1881. 2. Medio impreso

Heaton, Peter. *A history of yachting in pictures*. Londres: Tom Stacey, 1972.

Knight, Edward Frederick. *The cruise of the falcon*. Londres: Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1884.

---. *Small boat sailing*. Londres: John Murray, 1901.

---. *Reminiscences. The wanderings of a yachtsman and war correspondent*. Londres: Hutchinson & CO, 1923.

---. *Las pampas*. Rosario: sin sello editorial, 2021. Traducido por Ernesto Inouye.